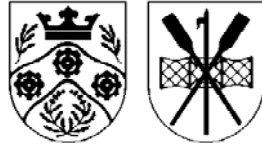


## LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



### Udviklings- og Strategiudvalget

#### Protokol

Tirsdag den 7. februar 2012 kl. 08:15  
afholdt Udviklings- og Strategiudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede

Endvidere deltog:

Teknisk direktør Bjarne Holm Markussen,  
sekretariatschef Regin Atterdag Nordentoft,  
kommunekoordinator, arkitekt Eva Ørum og souschef,  
arkitekt Jørgen Olsen

Handelsstandsforeningen var inviteret til en dialog med  
udvalget om detailhandlen i Lyngby på baggrund af  
deres brev af 30. januar 2012.

Fra Handelsstandsforeningen deltog Torben Schwabe,  
Carsten Ludvig og Anne-Dorte Liljedahl

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>Sag nr:</b>		<b>Side:</b>
01	<b>Kommuneplanstrategi 2011</b>	3
02	<b>Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Stillingtagen til Bilka i Kgs. Lyngby</b>	6

1.

## **Kommuneplanstrategi 2011**

### **Sagsfremstilling**

#### *Opsamling*

GRØNT LYS har løbende været behandlet i Udvalgs- og Strategiudvalget. Der har været sat fokus på afsnittene: GRØNT LYS (forord), Byvision, Det gør vi, Letbane, Stationer, Ringbyen - Loop City, Bygningskultur og landskab, Øvrig planlægning, Klimastrategi, Agenda 21, Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020 - et resumé.

Der resterer følgende afsnit: Engelsk resumé, Invitation til deltagelse i debat, oplysning om høringsperiode m.v. (på bagsiden af publikationen) og revisionsmetode. Forvaltningen lægger op til en delvis revision af kommuneplanen. I 2009 var der tale om en hel revision af kommuneplanen, heri indgik nye retningslinjer fra regionplanen samt hele opsætningen som en digital kommuneplan. Denne gang vil der blive tale om revision af alle afsnit under Byudvikling, enkelte afsnit under Bygningskultur, ændringer i rammer for åben-lav boligbebyggelse samt rammer berørt af byudvikling i øvrigt, relevante afsnit under Øvrig planlægning, samt muligvis få ændringer af retningslinier for landskabet. Planloven fastlægger, at kommunalbestyrelsen i kommuneplanstrategien skal fastlægge, om der er tale om en hel eller delvis revision.

Det er forvaltningens vurdering, at kommuneplanstrategien ikke er omfattet af lov om miljøvurdering. I forbindelse med Kommuneplan 2013 vil det blive vurderet, om der skal ske en screening og skrives en miljørapport.

En række delelementer i afsnittet Byvision er under aktuel planlægning og er beskrevet ud fra den aktuelle viden. Det drejer sig om udviklingsplaner for Kanalvejsparkeringen (Byplanudvalget 7.12.2011), et nyt plejecenter på det frikøbte areal ved Trongårdsskolen (Social- og Sundhedsudvalget 18.1.2012), Lyngby Idrætsby ( Kommunalbestyrelsen 28.11.2011 ) og Lyngby Rådhus (Økonomiudvalget 13.12.2011).

Det er derudover besluttet, at der udarbejdes en selvstændig strategi for detailhandel. Dette fremgår i GRØNT LYS i afsnittet om Øvrig planlægning.

#### *De to seneste behandlinger af kommuneplanstrategi i Udvalgs- og Strategiudvalget*

Forvaltningen har på baggrund af beslutning på Udvalgs- og Strategiudvalgets møde den 17. januar 2012 afholdt møde med Bygningskultur Foreningen den 26.

januar 2012. Referat fra mødet vedrørende kommuneplanstrategi, foreningens skriftlige bemærkninger samt aftale af 7. september 2010 er lagt på sagen. På baggrund af drøftelserne foreslår forvaltningen, at afsnittet i GRØNT LYS om "Bevaringsværdige bygninger" præciseres, så afsnittet klart afspejler kommunalbestyrelsens aftale af 7. september 2010 med Bygningskultur Foreningen om "Udpegning af bevaringsværdige bygninger".

I forbindelse med drøftelser på Udvalgs- og Strategiudvalgets møde den 6. december 2011 blev en del forslag til ændringer i GRØNT LYS forelagt til udvalgets godkendelse. På det samme møde blev emner om især trafik drøftet på baggrund af notat af 28.11.2011. Notatet beskriver sammenhængen mellem kommuneplanstrategi GRØNT LYS og trafikanalysen for det centrale Kgs. Lyngby. Se notat af 20. januar 2012 lagt på sagen.

Som svar på en del af de emner og spørgsmål, der blev rejst på mødet den 6. december har forvaltningen fået udarbejdet et notat - "Trafikmodel for det centrale Kgs. Lyngby - Vejledning". Notatet beskriver blandt andet de anvendte forudsætninger i trafikanalysen, fordele og ulemper ved døgn-trafikmodel og ved spidstime-trafikmodel - herunder honoraroverslag og tidsplaner ved eventuel igangsættelse af udvidelser af trafikanalysen. Det anbefales, at udarbejde en spidstime-trafikmodel, der kan benyttes i forbindelse med udvikling af de forskellige projekter til vurdering af kapaciteter for kryds og strækninger i Kgs. Lyngby, hvorfor det foreslås, at sagen sendes til TMU. Notatet er lagt på sagen.

Sagen forelægges hermed på ny, idet forvaltningen har arbejdet videre med kommuneplanstrategien på baggrund af udvalgets bemærkninger. Teksterne er redigeret og lagt på sagen.

#### *Proces og tidsplan*

Forslag til kommuneplanstrategi - GRØNT LYS planlægges fremlagt til godkendelse i Udvalgs- og Strategiudvalget med efterfølgende behandling i alle stående udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen i marts 2012.

Høringsperioden planlægges med start medio april - medio juni med planlagt endelig vedtagelse i august 2012.

Borgerinddragelsesaktivitet med tilhørende debattmøde planlægges afholdt den 12. maj.

Vidensbynetværk m.fl. inddrages og høres omkring forslag til kommuneplanstrategi GRØNT LYS og vil ligeledes blive opfordret til at deltage i borgerinddragelsesaktiviteten i det omfang, det er relevant.

#### **Økonomiske konsekvenser**

Udgifter til trykning, annoncering med videre af kommuneplanstrategi afholdes

inden for Udviklings- og Strategiudvalgets driftsmidler.

### **Beslutningskompetence**

Udviklings- og Strategiudvalget.

Det endelige forslag til strategi forelægges som sag til behandling i alle stående udvalg, inden det via Økonomiudvalget går videre til endelig vedtagelse i Kommunalbestyrelsen.

### **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at Udviklings- og Strategiudvalget godkender

1. de reviderede og ændrede tekstudkast til GRØNT LYS, og
2. at det endelige forslag til kommuneplanstrategi GRØNT LYS forelægges til godkendelse i marts 2012.

Forvaltningen foreslår derudover, at

3. referat fra møde med bygningskulturforeningen tages til efterretning, idet afsnittet i GRØNT LYS om Bevaringsværdige bygninger og landskab præciseres i forhold til aftale af 7. september 2010,
4. vejledningen fra ViaTrafik tages til efterretning, idet sagen sendes til Teknik- og Miljøudvalget med henblik på udarbejdelse af trafiksimuleringsmodel, og
5. at Udviklings- og Strategiudvalget giver forvaltningen mandat til at arbejde videre med mulighederne for at gennemføre en videre bearbejdning af byvisionen f.eks. ved en konkurrence.

### **Udviklings- og Strategiudvalget den 7. februar 2012:**

Godkendt punkt 1, idet forslaget bliver tilrettet efter de faldne bemærkninger.

Godkendt punkterne 2 - 5.

Det Konservative Folkeparti, Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre tager forbehold.

2.

## **Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - Stillingtagen til Bilka i Kgs. Lyngby**

### **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsesmedlem Rolf Aagaard-Svendsen (C) anmoder i e-mail af den 10. januar 2012 om optagelse af punkt på dagsordenen vedrørende stillingtagen til Bilka i Kgs. Lyngby.

"På vegne af den konservative gruppe anmoder Rolf Aagaard-Svendsen om at få optaget en sag på dagsordenen til det kommende møde i Udviklings- og Strategiudvalget.

### *Stillingtagen til Bilka i Kgs. Lyngby*

Der foreligger både en detailhandelsanalyse og en trafikanalyse, der beskriver effekten af at placere en Bilka i Kgs. Lyngby, og selvom trafikanalysen har den åbenlyse mangel, at den ikke tager hensyn til spidstimerne, er resultaterne så klare, at der nu bør kunne træffes beslutning om etablering eller ej af en Bilka.

Trafikanalysen viser klart, at en Bilka vil medføre en stor ekstra trafikbelastning, og at det vil kræve store investeringer at formindske de trafikale gener.

Detailhandelsanalysen viser, at det vil gå ud over den øvrige handel i Kgs. Lyngby, og at nogle af de mindre supermarkeder i kommunen vil blive lukningstruede, hvis der etableres en Bilka. Handelsforeningen har sagt ja til at der etableres en Bilka, fordi placering af en Bilka i en af vores nabokommuner vil have større negativ effekt på handlen i Kgs. Lyngby. Men da ingen af nabokommunerne har tænkt sig at skabe mulighed for en Bilka, er der ikke nogen gode argumenter for at etablere en Bilka i Kgs. Lyngby.

Det konservative Folkeparti foreslår derfor, at der ikke arbejdes videre med placering af en Bilka eller lignende storbutik i Kgs. Lyngby, således at der kan arbejdes videre med kommuneplanstrategien og strategien for udvikling af detailhandlen."

### **Økonomiske konsekvenser**

Ingen på nuværende tidspunkt.

### **Beslutningskompetence**

Udviklings- og Strategiudvalget for så vidt angår kommuneplanstrategi og strategi for udvikling af detailhandelen.

### **Indstilling**

Sagen forelægges til drøftelse.

### **Udviklings- og Strategiudvalget den 17. januar 2012:**

(V) foreslog sagen udsat, pga. at der fortsat mangler en trafikanalyse på Bilka.

Der stemmes om udsættelse af sagen.

3 stemte for (V og F) og 3 stemte imod (C, R, og A).

Forslaget bortfalder.

(C) foreslog, at der ikke arbejdes videre med placering af Bilka eller en Bilka-lignende storbutik i Kgs. Lyngby, således at der kan arbejdes videre med kommuneplanstrategien og strategien for udvikling af detailhandlen.

5 stemte for (C, R, F. og A) og 1 stemte imod (V).

(V) begærede sagen i Kommunalbestyrelsen.

### **Kommunalbestyrelsen den 30. januar 2012:**

Tilbagesendt til udvalget til videre drøftelse.

Rolf Aagaard-Svendsen (C) var fraværende.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

### **Udviklings- og Strategiudvalget den 7. februar 2012:**

Tilbagesendes til kommunalbestyrelsen, idet det anbefales, at der på det foreliggende grundlag ikke ønskes et hypermarked på Firskovvej.

At der udarbejdes en selvstændig strategi for udviklingen af den samlede handel, som også kan indeholde mulighed for nye butikskoncepter og større fødevarebutikker i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Venstre stemte imod, idet der på det foreliggende grundlag ønskes en dialog med Bilka om en placering i det centrale Lyngby, der tager højde for arkitektur, parkering og trafik.

## Referat af punkterne 1 og 2 fra møde mellem Bygningskultur Foreningen og Lyngby-Taarbæk kommune 26-01-2012:

*Deltagere: Fra Bygningskultur Foreningen (BF) Anne Mette Kolringen; Mirjam Gelfer-Jørgensen; Hans Nielsen; Kirsten Hauch og Jens Galsøe.*

*Fra Lyngby-Taarbæk kommunen (LT) Jørgen Olsen; Sidsel Poulsen; Eva Ørum; Bent Ellegaard; Bjarne Holm Markussen og Thilde Mørup Christensen (ref).*

### 1. **Kommuneplanarbejdet - herunder drøftelse af de udsendte notater til Udviklings- og Strategiudvalget** (Der er tale om dagsordenspunkt om bevaringsværdige bygninger og landskab samt bilag fra USU

januar 2012, ref.):

Anne Mette Kolringen, Bygningskultur Foreningen udtrykte bekymring angående et punkt fra samarbejdsaftalen fra 7. september 2010 mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Bygningskultur Foreningen, som hun mener mangler i kommunens strategioplæg. Punktet omhandler vurdering af bygninger med bevaringsværdien 4, som skal vurderes i forhold til kulturmiljøer.

Jørgen Olsen oplyste, at man har tænkt sig at fortsætte som hidtil, hvilket Bygningskultur Foreningen stiller sig tilfreds med.

Desuden mener Bygningskultur Foreningen, at kommunens kulturmiljøer bør udpeges snarest set i lyset af den udvikling der skal ske i forbindelse med gennemførelsen af Vidensbyen. Foreningen finder ikke man kan afvente færdiggørelsen af vurderingen af kategori 4 – husene. Lyngby-Taarbæk Kommune foreslog Bygningskultur Foreningen at fremkomme med bud på kulturmiljøerne.

Bygningskultur Foreningen udtrykte bekymring over, at bebyggelsesprocenten udgår fra strategien i forhold til de bevaringsværdige bygninger. Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at bebyggelsesprocenten ikke udgår som middel, men at det heller ikke - som i dag - kan stå alene som det eneste middel til at sikre de bevaringsværdige huse.

Bygningskultur Foreningen fremsender foreningens bemærkninger til Eva i forbindelse med strategien.

Lyngby-Taarbæk Kommune gjorde opmærksom på, at formidlingen af kulturarv m.m. er rykket fra Udviklings- og Strategiudvalget til Kultur- og Fritidsudvalget.

### 2. **Fokusstrategi for kulturarv – som forudsætning for Vidensby. Planen for arbejdet.**

Bygningskultur Foreningen udtrykte bekymring for, at der bliver handlet så hurtigt, at kulturmiljøerne i Lyngby-Taarbæk Kommune går tabt i processen.

Lyngby-Taarbæk Kommune nævnte, at der vil ske forandringer i kommunen, men samtidig at kulturmiljøerne er vigtige for kommunens image, og at de vil indgå i vurderingen, når der bygges nyt og omstruktureres. Man kan forstille sig, at kulturmiljøerne i byen vil blive pålagt en række retningslinjer som det er sket for kulturmiljøerne i landskabet.

Bygningskultur Foreningen udtrykker bekymring for den øgede trafik, som vil ødelægge byens struktur.

Bygningskultur Foreningen understreger, at kulturarv/kulturmiljøer ikke kun er de gamle huse, men også nye områder med god arkitektur, Man opfordrer kommunen til at værne om disse områder og ikke udbygge alle de grønne områder i forbindelse med Vidensbyen.

Kommunen tilkendegav, at vidensbyen vil skabe forandring, men at den også skal diskuteres i forhold til kulturmiljøerne. Vidensbystrategien handler om det lange sigt og ikke om det der skal ske i morgen.

Forvaltningen gjorde opmærksom på, at der ikke udarbejdes en decideret Fokusstrategi for Kulturarv, som beskrevet i Planstrategi 2007.



Definitionerne på kulturarv og kulturmiljøer blev drøftet.

Tilføjelse efter mødet til pkt. 2 af referenten:

Definition på kulturarv: Kulturarv defineres i Kulturarvstyrelsens og Realdanias undersøgelse sep. 2005 om kulturarv – en værdifuld ressource for kommunernes udvikling - som de spor mennesket har efterladt sig gennem tiderne, og som er med til at danne vores fælles erindring om og forståelse af fortiden.

Definition på kulturmiljøer: Kulturmiljø kan fastlægges ud fra forskellige definitioner. Den gængse definition af kulturmiljøer er: *Et geografisk afgrænset område med en væsentlig fortælling om den samfundsmæssige udvikling. Dvs. miljøer i byen eller på landet med særlige kulturhistoriske kvaliteter fra oldtiden til nutiden. I kulturmiljøer kan indgå fredede bygninger og fortidsminder, men også naturmæssige og landskabelige værdier.*

## **Bygningskultur Foreningen i Lyngby - Taarbæk Kommune**

Til Eva Ørum, Udviklings- og Strategiudvalget.

30.jan. 2012

Vedr. materiale til Udviklings- og Strategiudvalgets møde i januar og februar 2012.01.28

På mødet med forvaltningen den 26. januar fik foreningen lejlighed til at gennemgå de udsendte notater, specielt de to notater om sagenfremstillingen set i forhold til den samarbejdsaftale foreningen har indgået med kommunen af 7. sept. 2010.

Tilbage står to bemærkninger til ”Udkast til tekstafsnit om bygningskultur og landskab i kommuneplanstrategi 2011- Grønt Lys ”.

Foreningen deltager meget gerne i arbejdet med udpegning og registrering af de kulturhistoriske områder , der skal udpeges som kulturmiljøer og / eller områder med kulturhistoriske værdier samt den efterfølgende strategi for bevaring heraf.

Vi mener imidlertid ikke at dette arbejde kan udsættes til efter revurderingen af bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 4.

I dette arbejde gennemgås alle bevaringsværdige huse med værdi 4 i kommunen ved udarbejdelse af nye lokalplaner eller ved gennemgang af allerede vedtagne lokalplaner . Det er et langvarigt projekt.

En gennemgang af de kulturhistoriske områder kan efter vores mening ikke vente til næste planperiode .

Dels fordi Vision Vidensby skal hvile på de kulturhistoriske værdier som ”salgsargument” og dels for at sikre at den ny planlægning kan tage de nødvendige hensyn til områdets værdier.

Med venlig hilsen

Anne Mette Kolringen

## Møde med Bygningskulturforeningens bestyrelse, 7. september 2010 om udpegning af bevaringsværdige bygninger

*Politik i kommuneplanen. Gennemføres i lokalplanerne.*

- Alle ejendomme med høj bevaringsværdi (1 – 3) udpeges som bevaringsværdige
- Sammenhængende bebyggelser med bevaringsværdi 4 udpeges som bevaringsværdige
- Bygninger med bevaringsværdi 4 og med særlig kulturhistorisk værdi udpeges som bevaringsværdige

*Samarbejdsprojekt med Bygningskulturforeningen*

- Der gennemføres en gennemgang af 4'erne med henblik på at vurdere om visse 4'ere ud fra en arkitektonisk vurdering skal opgraderes til 3'ere og dermed udpeges som bevaringsværdige
- Samtidig vurderes om visse 4'ere skal udpeges som bevaringsværdige på baggrund af bygningens særlige kulturhistoriske værdi

*Tilsagn*

- Samarbejdsprojektet starter med de 2 igangværende lokalplanforslag i Hjortekær - Lokalplan 219 og Lokalplan 224, så disse lokalplaner kan vedtages i overensstemmelse med de nye principper
- For den allerede vedtagne lokalplan 215 for Furesø kvarteret skal der gennemføres samme vurderinger som for øvrige områder og resultatet fastlægges i en supplerende lokalplan eller tilsvarende
- Gældende høringsprocedurer ved ansøgning om nedrivning af bygninger med bevaringsværdi 4 gennemføres, indtil kommuneplanen er ændret
- Særlig fokus ved ansøgning om ombygning eller nedrivning af de bygninger der undervejs i samarbejdsprojektet er enighed om skal udpeges i områdelokalplanerne



**Notat om div. emner og spørgsmål i forbindelse med behandlingen af kommuneplanstrategi GRØNT LYS (USU/FEBRUAR 2012)**

Sagsnummer: 20110810201

Oprettet: 20-01-2012

Dokumentejer: Eva Ørum

Andet

<b>Andet</b>		Journalnøgle(r):	01.02.03 - P15 Kommuneplanlægning, Kommunale planer og planforslag omfattende hele kommunen
Emne:	Notat om div. emner og spørgsmål i forbindelse med behandlingen af kommuneplanstrategi GRØNT LYS (USU/FEBRUAR 2012)	Besked:	
Dato:	20-01-2012		
Organisation:	Kommuneplanstrategi		
Navn:			
ID-nummer:			

Til brug for den videre behandling af kommuneplanstrategi indeholder følgende notat en nærmere opsamling af Udviklings- og Strategiudvalgets drøftelser gennem behandlingen af strategien.

I forbindelse med drøftelser på Udviklings- og Strategiudvalgets møde den 6. december 2011 blev følgende forslag til ændringer i GRØNT LYS forelagt til udvalgets godkendelse:

- a. *Forordet GRØNT LYS uddybes med en præcisering af, at byfortætningen som følger af Vidensbystrategien, betyder flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videnserhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder og bedre transportmuligheder.*
- b. *Der ændres i rækkefølgen på 3 afsnit. Rækkefølgen foreslås at blive: Letbane - Stationer - Ringbyen/Loop City*
- c. *Stationer: Kort ændres og tekst tilføjes om selve udpegningen af stationsnære kerneområder og øvrige stationsnære områder, der ikke er lig med cirkelslag på 600 m og 1200 m.*
- d. *Byvision: Der vil ske en gennemskrivning på baggrund af de faldne bemærkninger, herunder foreslås yderligere placeringsmuligheder for boliger i en "grøn ring" tæt omkring Kgs. Lyngby tilføjet.*
- e. *Afsnittet "Det gør vi": Der vil ske en gennemskrivning på baggrund af blandt andet trafikanalysen og dens anbefalinger. Endvidere præciseres, at der som*

*følge af letbanens komme vil ske en planlægning for nye stationsnære områder, og at de vil indgå i den kommende drøftelse med borgerne.*

*f. Der tilføjes tekst om Lyngby Idrætsby i afsnit om Øvrig planlægning, mens særskilt afsnit om Lyngby Idrætsby er udgået.*

*Der arbejdes derudover fortsat på layout og tekstformuleringer - herunder begrebet Vidensby.*

På samme møde blev følgende emner drøftet på baggrund af notat af 28.11.2011 om sammenhængen mellem kommuneplanstrategi GRØNT LYS og trafikanalysen for det centrale Kgs Lyngby:

analysens forudsætninger, trafikmodellen (døgnmodel), scenarier, anbefalinger, prisoverslag på en spidstimemodel, status for Ringby/Letbaneprojektet, betalingsring og status for udarbejdelsen af Forslag til Fingerplan 2012.

Følgende emner blev derudover drøftet på udvalgmødet i december: Bilka i Firskovvejområdet, Trafikanalyse, Lukning af Klampenborgvej, Dyrehavegårds Jorder samt konsekvenser af en eventuel betalingsring/trængselsafgift.

#### **Protokol:**

**Udvalget drøftede sagen og bad forvaltningen arbejde videre med kommuneplanstrategien på baggrund af udvalgets bemærkninger.**

*Vedrørende betalingsring – trængselsafgift.*

De overordnede trafikale konsekvenser af indførslen af trængselsafgifter for biltrafikken i Hovedstaden er belyst i notat af nov. 2011 ”Trængselsafgifter i Hovedstaden” udarbejdet af Tetraplan for Transportministeriet. Notatet er offentliggjort den 5. dec. 2011.

Der er gennemført trafikale beregninger for 3 hovedgrupper af linieføringsforslag for trængselsafgifterne henholdsvis for Ring 2, for kommunegrænse for Kbh. Kommune og Motorring 3.

Ved samtlige linieføringsforslag vil det medføre en øget trafik på Klampenborgvej på 3-6 % i år 2016, det vil sige op til ca. 1000 køretøjer (ÅDT).

Den øgede trafik på Klampenborgvej grundet en evt. betalingsring er ikke medtaget i trafikmodellen, da resultatet er offentliggjort efter udarbejdelse af modelberegningerne.

Der er efterfølgende udgivet en rapport den 19. januar 2012. Rapporten forventes behandlet på Teknik- og Miljøudvalget.

*Trafikanalysens behandling i Teknik- og Miljøudvalget*

Til orientering kan det oplyses, at Teknik- og Miljøudvalget 6. december 2011 tog trafikanalysen til efterretning og godkendte, at der på baggrund af trafikanalysens resultater arbejdes videre med en overordnet og individuel trafik- og parkeringsstrategi for udvikling af Kgs. Lyngby, idet der arbejdes videre i 4 hovedspor:

1 Bilkas evt. komme og evt. forlængelse af Firskovvej

- 2 Letbanens gennemførelse og evt lukning af Klampenborgvej
- 3 Kanalvejsprojektet og
- 4 Kommuneplanens fortætningsstrategi i Kgs. Lyngby

# Lyngby-Taarbæk Kommune

## Trafikmodel for det centrale Kgs. Lyngby

### Vejledning

NOTAT  
30. januar 2012  
mkk / ms

## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Indledning</b> .....	<b>2</b>
1.1	Hvad har modellen været benyttet til.....	2
1.2	Eksempel på beregningsresultat.....	2
<b>2</b>	<b>Trafikken i Kgs. Lyngby 2000 - 2011</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Trafikken i Kgs. Lyngby efter 2011</b> .....	<b>6</b>
3.1	Generelt om prognoseberegninger .....	6
3.2	Prognoseberegninger i den eksisterende døgnmodel .....	6
<b>4</b>	<b>Udvidelse af eksisterende trafikmodel</b> .....	<b>7</b>
4.1	Fordele og ulemper ved døgnmodel .....	7
4.2	Fordele og ulemper ved spidstiemodel .....	8
4.3	Fordele og ulemper ved mikrosimuleringsmodel .....	8
4.4	Løbende driftsomkostninger .....	8
4.5	Honorar og tidsforbrug.....	9
<b>5</b>	<b>BILAG: Grundlag og forudsætninger for døgnmodel</b> .....	<b>11</b>
5.1	Beregningsforudsætninger .....	12
<b>6</b>	<b>Bilag: Scenarier og plandata</b> .....	<b>14</b>
6.1	Scenarier .....	14
6.2	Plandata .....	14

## 1 Indledning

Der er på nuværende tidspunkt udarbejdet en overordnet trafikmodel for det centrale Kgs. Lyngby. Modellen er opbygget i programmet Visum hen over sommer / efterår 2011. Den udarbejdede model er en døgnmodel (indeholdende tal for trafikken over et helt døgn), der ikke tager højde for særlige spidsbelastningsperioder som fx eftermiddagens myldretid eller handelstrafikken lørdag formiddag. Denne metode er valgt, for at tage højde for usikkerheder omkring den fremtidige udvikling og usikkerheder omkring biltrafikkens faktiske rutevalg i spidsbelastningsperioderne.

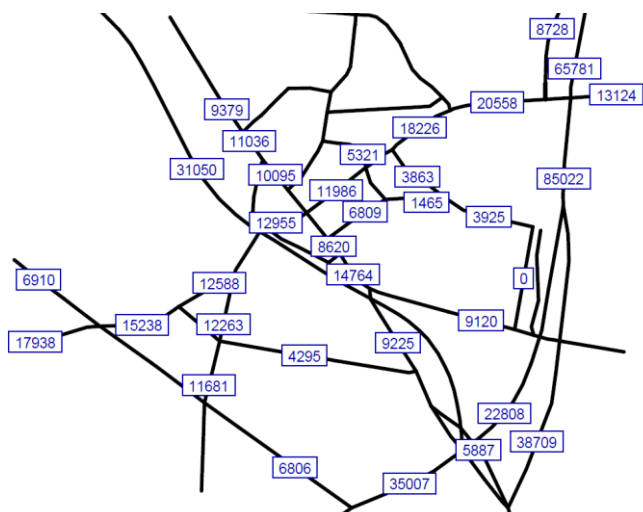
Modellen er udarbejdet, så det er muligt i fremtiden at holde den ajour med nye trafiktællinger samt at udbygge den til en spidstimmemodel.

### 1.1 Hvad har modellen været benyttet til

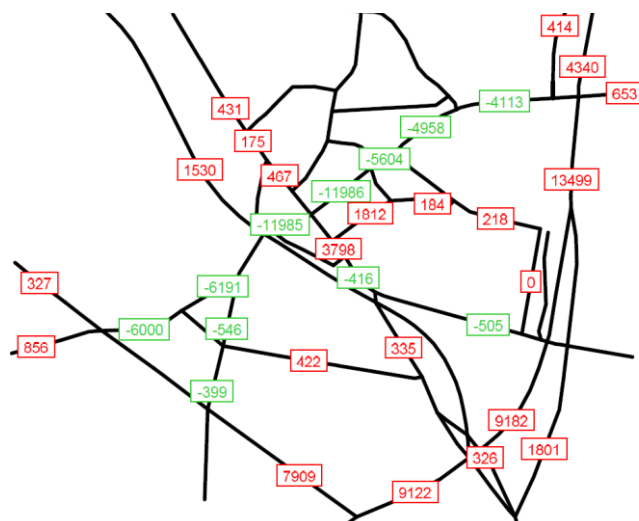
Modellen har været benyttet til at belyse konsekvenserne af fremtidige udviklingsprojekter i Lyngby. Den er ligeledes benyttet til at belyse konsekvenserne ved en lukning af Klampenborgvej samt etablering af forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej. De opstillede scenarier samt plandata og ny trafik fra udviklingsprojekterne er vedlagt som bilag 6.

### 1.2 Eksempel på beregningsresultat

Døgnmodellen viser resultaterne som ændret trafikintensitet på de enkelte vejstrækninger i forhold til udgangspunktet (dagens eksisterende trafikintensitet). Resultaterne vises grafisk som et simpelt kortudsnit af Kgs. Lyngby indeholdende modellens vejnet.



Figur 1: Eksisterende trafikintensitet (ÅDT)



Figur 2: Beregnede ændringer i trafikintensitet (ÅDT)



## 2

### Trafikken i Kgs. Lyngby 2000 - 2011

Vejdirektoratet fører løbende registreringer over udviklingen i biltrafikken i hele landet. Siden 2000 har den årlige vækst i biltrafik varieret mellem et fald på 1,5 % (2008-2009) og en stigning på 3,2 % (2006-2007). I hele den 10-årige periode fra 2000 til 2010 har der været en vækst i biltrafikken på ca. 9 %, se Tabel 1.

År	Hele året	Vækst p.a.
2000	100,0	
2001	99,7	-0,3%
2002	101,9	2,2%
2003	103,3	1,4%
2004	105,0	1,6%
2005	106,0	1,0%
2006	108,5	2,4%
2007	112,0	3,2%
2008	112,3	0,3%
2009	110,6	-1,5%
2010	109,2	-1,3%

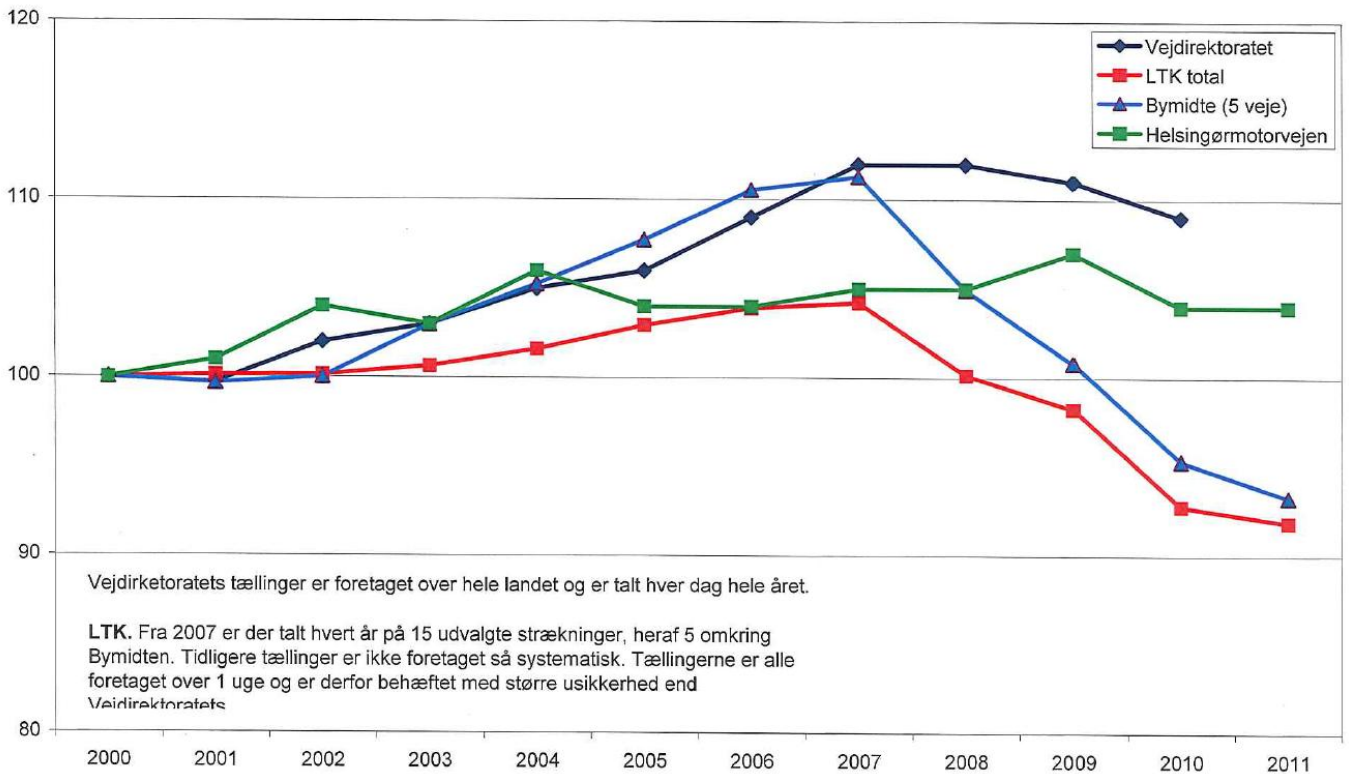
Tabel 1: Årlig udvikling over de sidste 10 års trafikintensitet i hele landet. Indeks: 2000 = 100. (Vejdirektoratet)

Lyngby-Taarbæk Kommune fører inden for kommunegrænsen løbende registreringer over udviklingen i biltrafikken. Fra 2007 har Lyngby-Taarbæk Kommune talt hvert år på 15 udvalgte strækninger, heraf fem omkring Bymidten. Tidligere tællinger er ikke foretaget så systematisk. Tællingerne er alle foretaget over en uge og er derfor behæftet med større usikkerhed end Vejdirektoratets tællinger (der bygger på et større datagrundlag).

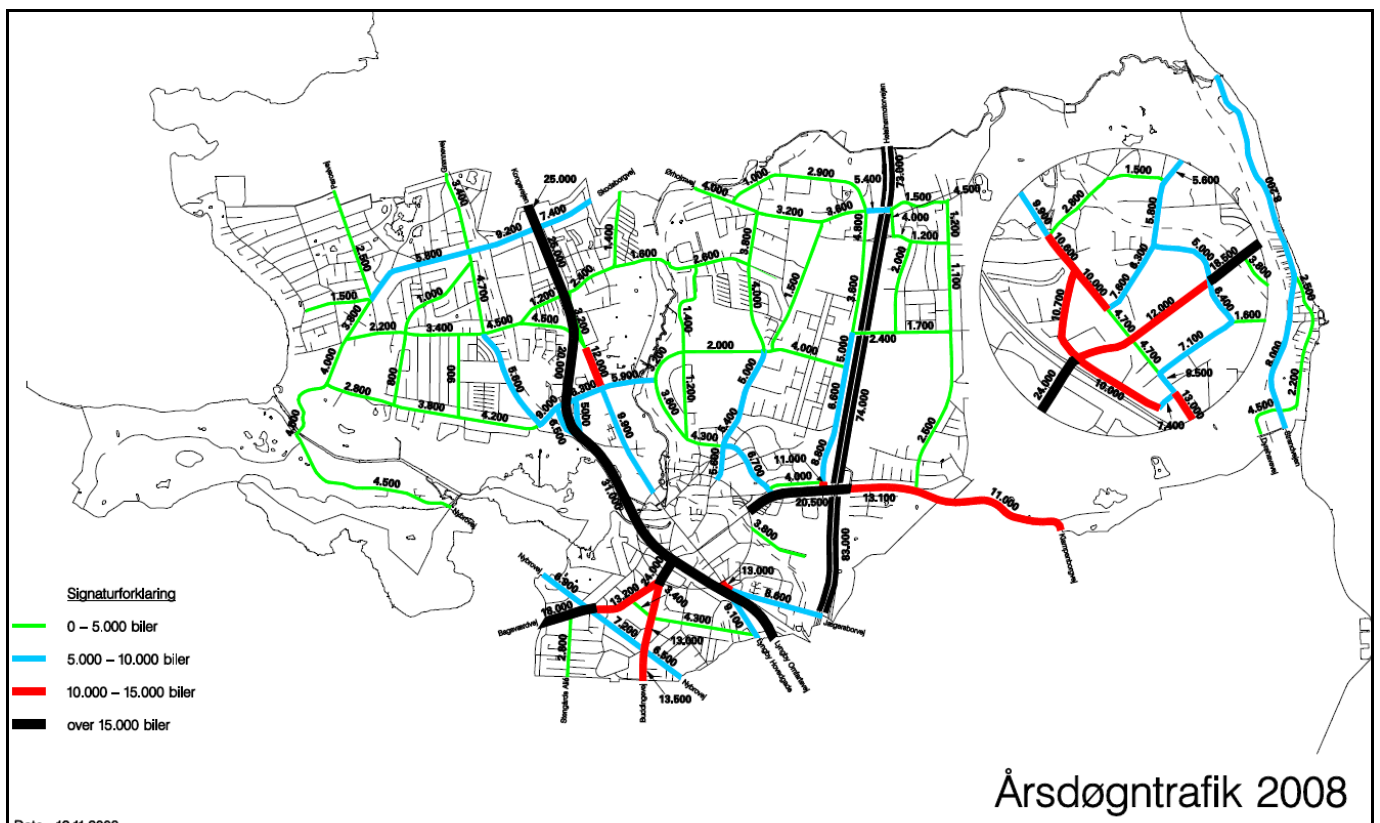
Tællinger for hele landet (udført af Vejdirektoratet) og fra Lyngby-Taarbæk Kommune er vist samlet på Figur 3. Det ses at trafikintensiteten i og omkring Kgs. Lyngby var stigende fra 2000-2007 og faldene fra 2007 frem til 2011. Vejdirektoratets data viser en tilsvarende tendens men dog med et mindre udsving. Hvordan trafikintensiteten vil udvikle sig efter 2011 siger de eksisterende tællinger ikke noget præcist omkring.

Et samlet billede af trafikintensiteten for hele Lyngby-Taarbæk Kommune for 2008 er vist på Figur 4. Figuren giver et billede af trafikintensiteten i kommunen, når den er på det højeste eller nær det højeste niveau inden for den seneste 10-års periode.

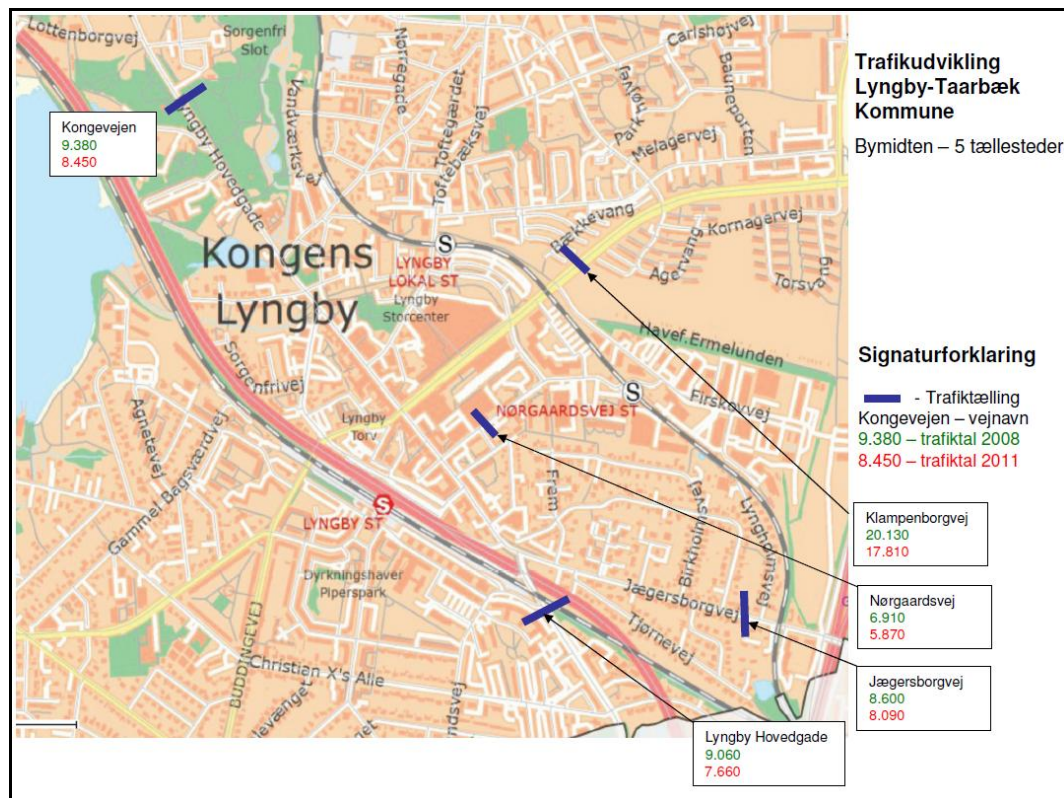
De 15 udvalgte strækninger, hvor der løbende foretages tællinger er vist på Figur 5 og Figur 6.



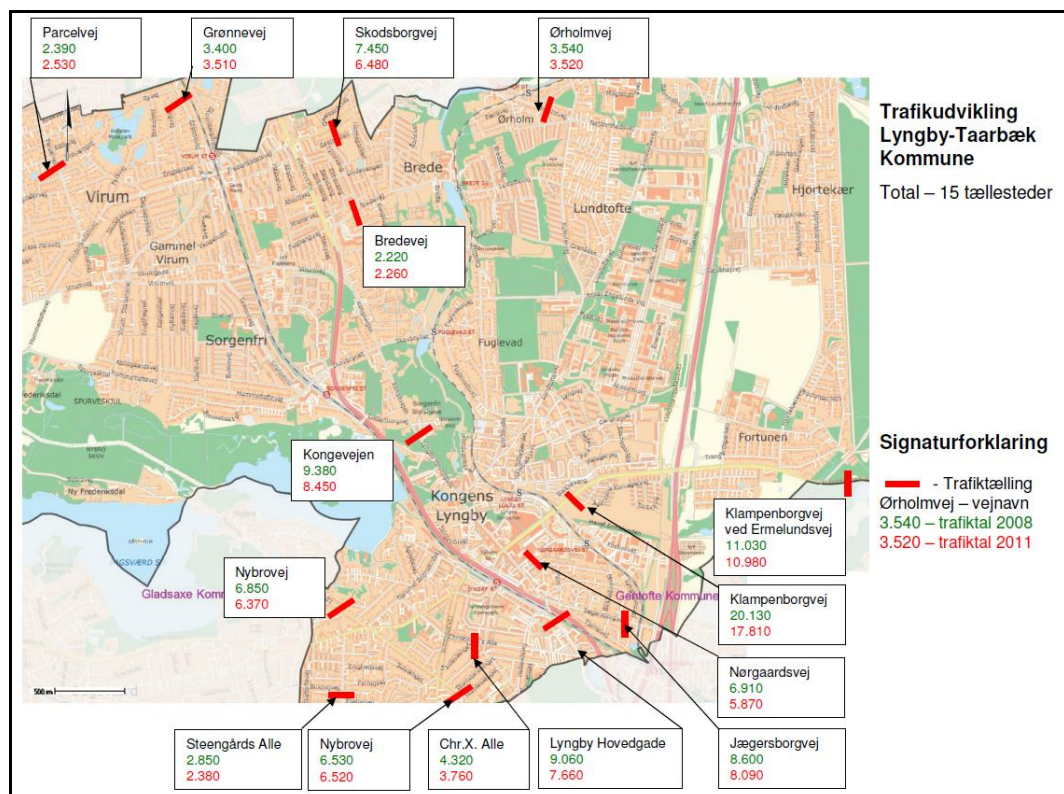
Figur 3: trafiktællinger i Lyngby fra 2000-2011. Trafikudvikling. Indeks: 2000 = 100.



Figur 4: Årsdøgnetrafikken i Lyngby-Taarbæk kommune, 2008.



Figur 5: Lokalteter for faste tællestationer i det centrale Kgs. Lyngby.



Figur 6: Lokalteter for faste tællestationer i randområdet af Kgs. Lyngby.

Af figur 3 ses det, at der i bymidten og i hele kommunen (LTK total) er registreret en faldende trafikintensitet de seneste 4 år. Graferne for Bymidten og LTK- total viser kun trafikens udvikling for den ene uge om året, hvor trafiktællingerne er foretaget. Det største fald i trafikintensiteten er registreret på tællingerne i Bymidten (tællestederne kan ses i figur 5). Lyngby-Taarbæk Kommune vurderer at faldet i trafikintensitet i Bymidten kan skyldes finanskrisen, men kommunen har ikke tal for handlen i det centrale Kgs. Lyngby, der kan bekræfte dette. Det er dog sandsynligt, at økonomisk usikkerhed i samfundet generelt har medvirket til et fald i bilejerskab samt mindre anvendelse af bilen.

### **3 Trafikken i Kgs. Lyngby efter 2011**

Beregning af trafikmængder i fremtidige scenarier er generelt forbundet med stor usikkerhed og giver sjældent et eksakt billede af virkeligheden, blandt andet fordi de afhænger af forudsætninger og forventninger til forskelligartede projekter. I praksis kan udefrakommende forhold (som fx samfundsudvikling med hensyn til bilejerskab, benzinpriser og generel vækst i samfundet) påvirke trafikintensiteten, ligesom lokale forhold og årstidsbetingede forhold kan skabe betydelige variationer.

#### **3.1 Generelt om prognoseberegninger**

Når trafikmængder skal beregnes fremadrettet er der grundlæggende to beregninger, der skal foretages: 1) fremskrivning af eventuel eksisterende trafik og 2) beregning af ny trafik skabt af nye byggeprojekter (etagemeter til bolig, kontor, erhverv osv.).

Ses der eksempelvis på et lille, isoleret erhvervsområde kan det være rimeligt at antage, at den trafikale udvikling udelukkende påvirkes af antallet af arbejdspladser. Tilføjes der 50 % flere arbejdspladser / etagemeter stiger trafikintensiteten 50 % og fjernes der arbejdspladser falder trafikintensiteten tilsvarende.

Når der ses på et større byområde som Kgs. Lyngby (der består af mange forskellige arealanvendelser) er det nødvendigt at se på ændringerne i både den eksisterende trafik og ny trafik skabt af udviklingsprojekter (som fx planer for Lyngby Idrætsby og udvikling af områderne omkring Firskovvej).

#### **3.2 Prognoseberegninger i den eksisterende døgnmodel**

Miljøministeriets turrater, der angiver et forventet antal bilture for hver ny etagemeter der etableres, er benyttet til at beregne ny trafik til og fra de forskellige byudviklingsprojekter. Anvendelse og antal etagemeter er oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Når der i forbindelse med modelberegningerne forudsættes, at de planlagte byudviklingsprojekter gennemføres, vurderes det også rimeligt at forudsætte en positiv vækst i samfundet generelt og dermed også en positiv vækst i den eksisterende biltrafik. Der er regnet med en lille positiv vækst på 0,5 % pr. år i den kommende ti-årige periode. Det svarer til en samlet vækst i perioden fra

2010 til 2020 på ca. 5 %. Det er næsten en halv så stor vækst, som der er registreret i den forudgående ti-års periode. Dermed er der taget højde for, at trafikintensiteten i de seneste år er registreret med en lille negativ vækst.

Normalt anvender Vejdirektoratet en fremskrivningsfaktor på 1,5 % pr. år i forbindelse med modelberegninger. Dette er også anvendt i tidligere prognoseberegninger for Lyngby-Taarbæk Kommune udført af Via Trafik. De seneste års registreringer med en lille negativ vækst retfærdiggør at anvende en lavere fremskrivningsfaktor i modellen, men af hensyn til fremtidssikring af modellens resultater og ud fra et ønske om at sikre robusthed i resultaterne benytter modellen således en lille positiv vækst.

I døgmodellen for det centrale Kgs. Lyngby er der benyttet trafiktal fra 2008 som udgangspunkt for dagens situation. Det skyldes primært to årsager:

- 2008 var sammen med 2007 det år med den højeste trafikintensitet i det centrale Lyngby. Ved at benytte trafiktallene for 2008, bliver resultaterne for kapacitetsberegninger mere robuste og sikret over for fremtidige stigninger i trafikken.
- Det seneste samlede billede med døgntrafik for hele det kommunale vejnet er tilbage fra 2008, se Figur 3. Ved at benytte tallene for 2008, var det overflødigt at foretage supplerende nye døgntællinger. Arbejdet med modellen blev udført hen over sommeren 2011, hvor det ikke var muligt at foretage nye tællinger, da ferie påvirker trafikken i væsentlig grad.

I forbindelse med konsekvensvurderinger er døgntrafikken omregnet til spidstimetrafik ved hjælp af udleverede krydstællinger fra perioden 2008-2010. Det vurderes samlet set at konklusionerne ville være de samme, hvis der havde været kendskab til 2011-tal for hele det kommunale vejnet.

## **4 Udvidelse af eksisterende trafikmodel**

### **4.1 Fordele og ulemper ved døgmodel**

Fordele ved en døgmodel er, at den kan vise de overordnede forskelle for trafikken indenfor et større område (fx en hel eller den del af en kommune). Modellen viser ændringer i trafikstrømmene ved ændringer i vejnettet og/eller anvendelsen af arealer. En døgmodel kan hurtigt give et overblik over de overordnede konsekvenser ved ændringer i vejnettet eller trafikmængder.

En døgmodel kan efterfølgende udbygges til en time model uden at det tidligere arbejde er spildt.

Ulemperne er blandt andet, at døgmodellen ikke alene kan benyttes til kapacitetsberegninger for kryds, da svingbevægelser ikke kan udtrækkes på time-niveau.

Opbygningen af en døgmodel i Lyngby er en fordel, da området der er indeholdt i de udførte undersøgelser dækker et stort geografisk område. Der eksisterer et fornuftigt grundlag i form af snittællinger på døggniveau (se Figur 4) samt plandata for de enkelte zoner.

## 4.2 Fordele og ulemper ved spidstimemodel

Fordelene ved en spidstimemodel er, at den kan benyttes til at se ændringerne i trafikken i spidstimen og i de enkelte svingbevægelser (typisk for et mindre udvalgt område som fx en del af en kommune eller et byområde). Trafikmængder fra modellens svingbevægelser på timeniveau kan benyttes direkte til at lave kapacitetsberegninger. Desuden kan trafikmængderne benyttes direkte i simuleringsmodeller for mere detaljerede kapacitetsberegninger.

En spidstimemodel vil kræve nye supplerende tællinger af trafikken i Kgs. Lyngby, især krydstælling. Derudover er der sandsynligvis behov for at udføre en nummerskrivningsanalyse. Hvis der sker ændringer i vejnettet kan det kræve nye tællinger og modellen skal efterfølgende tilpasses. En spidstimemodel skal i højere grad end en døgnmodel holdes ajour for at give et retvisende billede.

## 4.3 Fordele og ulemper ved mikrosimuleringsmodel

En simuleringsmodel er at foretrække, når der skal laves kapacitetsberegninger for f.eks. et eller flere signalregulerede kryds. En simuleringsmodel der indeholder flere kryds og lange strækninger kan ligeledes benyttes til at vurdere forholdene for busser og gennemkørende biler. En simuleringsmodel benyttes normalt til at vurdere på kølængder, køretidsforsinkelser, antal stop og rejsetider. En simuleringsmodel kan også benyttes til at visualisere forskellige situationer.

En simuleringsmodel er en meget detaljeret og omfattende model, hvor de mindste ændringer kan betyde store ændringer i afviklingen af trafik. Derfor kræver en simuleringsmodel, at den konstant bliver holdt ajour. Det kræves ofte, at der bliver udført tidssvarende tællinger.

Trafikinputtet til en simuleringsmodel kan fås direkte fra en spidstimemodel, hvilket er nødvendigt, hvis der skal simuleres for et større område. Skal der simuleres for et enkelt kryds eller få kryds kan tællingerne lægges direkte ind i modellen. Analyseres der på et større område er det således nødvendigt også at have en spidstimemodel til rådighed.

## 4.4 Løbende driftsomkostninger

Løbende driftsomkostninger ved den eksisterende model eller ved en udvidet model knytter sig overordnet til indsamling af nye kryds- og snittællinger samt efterfølgende kalibrering af modellen.

Derudover knytter der sig også udgifter til ændringer i modellens opbygning, der løbende skal tilpasses ændringer i gadebilledet (som fx nye veje, ændrede buslinjer og ændrede signaler).

De følgende overordnede prisoverslag tager udgangspunkt i, at alt arbejde med trafikmodellen udføres af Via Trafik (med undtagelse af udførelse af tællinger, hvilket Lyngby-Taarbæk Kommune selv er ansvarlig for). I den forbin-

delse kan der eventuelt laves en aftale om en ressourceperson med fast tilknytning til kommunen eller en serviceaftale, hvor Via Trafik forpligter sig til at have ressourcer og udstyr til at kunne stå for vedligeholdelse af trafikmodellen.

En modelkørsel (døgn- eller spidstيمodel):

- 10.000 kr. ekskl. moms.

Konsekvensvurdering gennem vurdering af spidstimeandel og Dankap-beregninger:

- 25.000 kr. ekskl. moms.

Mere omfattende beregninger i en Vissim simuleringsmodel gives der ikke et overslag på, da honoraret i højere grad vil afhænge af det faktiske arbejde, der skal udføres.

Ændring af vejnettets opbygning:

- Fra 10.000 kr. ekskl. moms. (afhænger af omfanget)

Lyngby-Taarbæk Kommune har også den mulighed at få overdraget den eksisterende trafikmodel og derefter selv stå for vedligeholdelse samt modelberegninger.

Startomkostninger for Lyngby-Taarbæk Kommune knyttet til uddannelse af nøglepersoner samt indkøb af licens:

- 300.000 – 500.000 kr. ekskl. moms.

## 4.5

### Honorar og tidsforbrug

Nedenstående honoraroverslag er grove skønsmæssige overslag og betragtes ikke som et egentligt tilbud.

#### **Udarbejdelse af spidstيمodel på baggrund af døgnmodel**

Opgradering af den eksisterende overordnede trafikmodel til en spidstيمodel for det centrale Kgs. Lyngby. Beløbet inkluderer trafiktællinger, nummerskrivningsanalyser samt modelarbejde:

- 290.000-550.000 kr. ekskl. moms.

Den lave pris er en spidstيمodel for en normal hverdag. Den anden pris er gældende, hvis modellen også skal indeholde en lørdagsspidstime.

Der vil blive foretaget tællinger for ca. 10 kryds, hvor der ikke allerede foreligger tællinger samt enkelte tællinger ved større parkeringsanlæg. Nummerskrivningsanalysen skal afdække trafikmønsteret i det centrale Kgs. Lyngby (p-søgeringen) da der allerede foreligger en nummerskrivningsanalyse for den gennemgående trafik på Klampenborgvej.

Størstedelen af beløbet skal bruges til tællinger og nummerskrivningsanalyser (ca. 200.000 for en hverdag og tilsvarende for en lørdag).

**Udarbejdelse af mikrosimuleringsmodel på baggrund af spidstime-model:**

Opbygning af en samlet model i programmet Vissim for en spidstime (fx eftermiddagsspidstime):

- 150.000 kr. ekskl. moms.

Udbygning af vissim-model til at indeholde flere forskellige spidstimeperioder – fx lørdagsspidstime (meromkostning bl.a. grundet ændring af signaler til også at omfatte lørdagsprogrammer):

- 50.000 kr. ekskl. moms.

**Generelt tidsforbrug ved igangsættelse af udvidelser**

Fra igangsættelse af en opgave med udvidelse af den eksisterende døgnmodel må der forventes en periode på 1 – 2 måneder før et resultat kan overdrages til Lyngby-Taarbæk Kommune. Ligeledes afhænger leveringsperioden af hvornår eventuelle tællinger/nummerskrivningsanalyse kan foretages. I vinterhalvåret kan tællinger ikke foretages under ekstreme vejrforhold. Om sommeren er det vanskeligt at foretage repræsentative tællinger fra midt juni til midt august.



## 5 **BILAG: Grundlag og forudsætninger for døgmodel**

Den eksisterende døgmodel er opbygget som en overordnet trafikmodel primært på baggrund af plandata for arealanvendelse. Miljøministeriets turrater er benyttet til beregning af omfanget af bilture.

Døgmodellen er kalibreret ud fra blandt andet trafikintensitet, oplysninger om signalanlæg samt en modelkørsel fra OTM-modellen<sup>1</sup> mht. overordnet rutevalg.

Modellen tager ikke højde for kapaciteten af det nuværende (eller et fremtidigt) vejnet. Derfor vil trafikken blive fordelt ud på modellens vejnet på de korteste og hurtigste ruter. Altså der hvor rejsetiden er kortest. Dog er signalgruppeplaner og hastighedsbegrænsninger indarbejdet i modellen hvilket bevirker en modstand blandt andet på grund af stop for rødt.

En af de grundlæggende forudsætninger for trafikmodellen er, at der ikke er indlagt kapacitetsbegrænsninger på vejene. Det betyder, at der kan forekomme "uendelig" meget trafik på selv de mindste veje. Denne regel er fra-vejet to steder i modellen på baggrund af ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune. Biltrafik gennem Bondebyen og på Lyngbygårdsvej er pålagt en ekstra stor "modstand" for at tvinge biltrafikken i modellen til at køre igennem bymidten eller alternativt benytte Motorring 3. De indledende modelkørsler indikerer, at det, i tilfælde af høj trafikbelastning i bymidten, er sandsynligt, at Bondebyen og Lyngbygårdsvej vil blive belastet af ekstra trafik. Derfor kan det blive nødvendigt at etablere supplerende hastighedsdæmpende foranstaltninger, etablere sving-forbud eller gennemføre vejlukning.

Foruden de indlagte modstande omkring Bondebyen og Lyngbygårdsvej er det vurderet, at kapacitetsbegrænsninger på vejnettet ikke ville have ændret resultaterne væsentligt for døgmodellen. Ved opbygning af en spidstimmemodel er det imidlertid vigtigt at indarbejde kapacitetsbegrænsninger på vejnettet, da det kan have stor betydning for afviklingen af spidstimetrafikken.

Der er regnet med en lille positiv vækst på 0,5 % pr. år frem til scenarierne i 2020. Det svare til en samlet vækst i den 10-årige periode fra 2010 til 2020 på ca. 5 %.

Ses der på Letbanens effekt (den kommende letbane, der forventes at blive placeret i Ring3 korridoren) for alle kommunerne, hvor korridoren går igennem, forventes der et fald i biltrafikkens trafikarbejde på under 1 %.<sup>2</sup> Det vil være misvisende for trafikmodellen at benytte den samme effekt af letbanen i hele Kgs. Lyngby. Effekten vil være størst nærmest korridoren og nærmest stoppestederne.

---

<sup>1</sup> OTM-modellen er en overordnet model for hele hovedstadsområdet, og den giver derfor ikke noget klart billede for det centrale Kgs. Lyngby alene. OTM-modellen kan indikere hvordan overordnede projekter, som fx etablering af letbane og lukning af Klampenborgvej, påvirker rutevalget for de største veje omkring Lyngby.

<sup>2</sup> Transportministeriet, Ring 3 – Letbane eller BRT, Rapport, juli 2010. Udarbejdet af Cowi.

I fire snit, der omkranser det centrale Kgs. Lyngby sker der stort set ikke en stigning i trafikintensiteten. For hele trafikmodellen regnes der med en lille naturlig årlig vækst i biltrafikken. Letbanens effekt indregnes på den måde, at de centrale zoner i trafikmodellen inden for p-søgeringen friholdes for denne vækst.

## 5.1

### Beregningsforudsætninger

Modellen er opbygget for at kunne afspejle trafikken i 2020. Trafikmodellen er opbygget og kalibreret ud fra følgende:

- Zonesystem på 45 zoner samt 12 portzoner. Zonerne er mest detaljerede omkring centrum for at kunne vurdere ændringer i trafikken bedst muligt. For mere detaljerede beregninger, kan modellen på et senere tidspunkt opdeles i flere zoner.
- Modellen er kalibreret efter plandata: befolkningstal, boligtype, fordeling af erhverv (m<sup>2</sup>) samt typen af erhverv. Plandata er udleveret af Lyngby-Taarbæk Kommune fra udtræk i deres GIS system. Opdeling af erhverv er sket i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune. Plandata er ved hjælp af miljøstyrelsens turrater omsat til trafikmængder til hver zone.
- Modellen er opbygget som en ÅDT model.
- ÅDT tællinger (2008) for vejnettet er benyttet i kalibreringen. For at optimere modellen yderligere kan der foretages nye snit- og krydstællinger på døgnniveau i det centrale Lyngby.
- Der er ikke indlagt kapacitetsbegrænsninger på vejene. Det betyder, at der kan forekomme "uendelig" meget trafik på små veje. Det er et ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune for at kunne se trafikens fri bevægelser.
- Antal spor og hastighedsbegrænsninger er indlagt som i 2011.
- Forsinkelse i signalregulerede kryds er indlagt efter udleverede signalgruppeplaner fra Lyngby-Taarbæk Kommune. Forsinkelse i vigepligtsregulerede kryds er indlagt ud fra gennemsnitsforsinkelser. For at optimere modellen yderligere kan den præcise forsinkelse fastlægges ved observationer for alle svingbevægelser.
- Postkortanalyse fra 2001 er benyttet til at kalibrere biltrafikens rutevalg for de gennemkørende ture. Siden 2001 er der sket mange ændringer i det centrale Lyngby. Derfor kan der være sket ændringer for dette rutevalg. Kalibreringen kan optimeres ved at foretage en ny nummerskrivningsanalyse for det centrale Lyngby.
- Trafikmodellen bruges til at se ændringer i trafikken ved ændringer i plandata (fx byudviklingsprojekter) eller ændringer af vejnettet (fx åbning/lukning af veje).
- Trafikmodellen kan bruges til at evaluere på de overordnede strømme, og ikke enkelte svingbevægelser.
- Området der modelleres strækker sig over det centrale Kgs. Lyngby. Modellens begrænsede omfang gør, at bilister kan have et anderledes rutevalg ved fx en vejlukning. For at undgå store udsving af biltrafikens rutevalg, er der foretaget en modelberegning i OTM-modellen til brug i forbin-

delse med kalibrering af modellen. For at optimere modellen yderligere kan det geografiske omfang af modellen udvides.

- Trafikmodellen benyttes til at udpege belastede kryds i 2020 samt udregne ændringerne i trafikintensitet ved forskellige scenarier. Ændringerne kobles med eksisterende krydstællinger, hvorefter der foretages overordnede kapacitetsberegninger for at fastslå konsekvenserne af den ændrede trafikintensitet.

## 6 Bilag: Scenarier og plandata

### 6.1 Scenarier

Der er opstillet en række scenarier for 2020, se Tabel 2. Scenarierne giver et bud på en sandsynlig udvikling i Kgs. Lyngby med hensyn til byudviklingen.

	2020						
	0	0+	1	2	3	4	5
Generel trafiktilvækst	•	•	•	•	•	•	•
Letbane med / uden lukning af Klampenborgvej	•						
Letbane med lukning af Klampenborgvej		•	•	•	•	•	•
Forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej		•	•	•	•	•	•
Bayer, Nørgaardsvej 32	•	•	•	•	•	•	•
Lyngby Tømmerhandel	•	•	•	•	•	•	•
Bilka med placering på							
• Firskovvej 40 – 44			•			•	•
• Kanalvejsgrunden				•			
• Oven på banen					•		
Lyngby Idrætsby						•	•
Gasværksvej						•	•
DTU- udbygning						•	•
Rådhusudbygning						•	•
Omdannelsesprojekter på Firskovvej							•
Kanalvejsgrunden							•
Lundtofte erhvervsområde							•
Andersen & Martini A/S, Lyngby Hovedgade 63							•
Posthuskarren/Likørstræde udbygning							•
Udbygning på Nørgaardsvej:							
J. Fog, Nørgaardsvej 40							•
De Forenede Dampvaskerier A/S, Nørgaardsvej 24							•
Vidensby							•

Tabel 2: Oversigt over scenarier.

På baggrund af modelkørsler i trafikmodellen og dialog med Lyngby-Taarbæk Kommune er det besluttet, at scenario 1 – 5 indeholder en lukning af Klampenborgvej for biltrafik.

En lukning af Klampenborgvej for biltrafik vil på langt sigt skabe de bedste forudsætninger for en trafikal fredeliggørelse af bymidten samt give den kommende letbane de bedste forudsætninger for høj fremkommelighed. Det ses blandt andet ved at sammenligne differencekortene for scenario 0 med Klampenborg henholdsvis åben og lukket.

### 6.2 Plandata

På baggrund af Miljøministeriets turrater er der beregnet nye ture til og fra de forskellige byudviklingsprojekter. Anvendelse og antal etagemeter er oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Den ny trafik er angivet som årsdøgntrafik, ÅDT (køretøjer både til og fra lokaliteten/projektet i løbet af 24 timer). I praksis beregnes den ny trafik i hverdagsdøgntrafik (HvDT), når turraterne benyttes. Omskrivningen fra HvDT til ÅDT sker ofte ved hjælp af en omskrivningsfaktor på ca. 0,9, da weekendtrafikken generelt set er lavere end på hverdage. Imidlertid er det ofte formiddagstrafikken om lørdage, der er dimensionsgivende for detailhandel. Det er valgt ikke at skelne mellem ÅDT og HvDT da detailhandel indgår i mange af projekterne.

I kolonnen længst til højre er den ny trafik korrigeret for eksisterende trafik. Turraterne tager ikke højde for at et supermarked (som eksempel) vil genere mindre ny trafik, hvis det placeres direkte ved siden af et andet eksisterende supermarked, hvor en del af de potentielle kunder i forvejen færdes. Projekter der indeholder detailhandel skal derfor nedskrives ligesom projekter, der placeres på en i forvejen trafikeret lokalitet skal nedskrives. Kontorerhverv kan typisk ikke nedskrives i samme grad. Korrektionen for eksisterende trafik er baseret på en faglig vurdering ud fra tilsvarende bycentre.

Projekt	Anvendelse	Etagemeter [m <sup>2</sup> ]	Ny trafik ift. turrater [ÅDT]	Ny trafik korrigeret for eksisterende trafik [ÅDT]
Bayer Nørgaardsvej 32	Kontor	5.000	207	186 * <sup>3</sup>
Lyngby Tømmerhandel	Kontor	12.000	552	497 * <sup>3</sup>
DTU-udbygning	Kontor	70.000	2.800	2.520 * <sup>3</sup>
Lyngby Idrætsby (Stadion)	Kontor	10.000	460	414 * <sup>3</sup>
Lyngby Idrætsby (Lundtoftegårdsvej)	Kontor	15.000	690	621 * <sup>3</sup>
Gasværksvej	Blandet		3.391	2.035 * <sup>1</sup>
	<i>Detailhandel</i>	<i>7.000</i>		
	<i>Kontor</i>	<i>3.000</i>		
	<i>Bolig</i>	<i>1.000</i>		
Bilka (Firskovvej)	Blandet	12.200	6.676	5.007 * <sup>2</sup>
Bilka (Kanalvejgrunden)	Blandet	12.200	6.676	4.006 * <sup>1</sup>
Bilka (Motorvej/station)	Blandet	12.200	6.676	4.006 * <sup>1</sup>
Firskovvej	Blandet		2.633	1.975 * <sup>2</sup>
	<i>Bolig</i>	<i>2.500</i>		
	<i>Detailhandel</i>	<i>10.000</i>		
Kanalvejsgrunden	Blandet	25.000	7.000	4.200 * <sup>1</sup>
Lundtofte erhvervsområde	Erhverv, industri og produktion	14.000	644	580 * <sup>3</sup>
Andersen & Martini A/S Lyngby Hovedgade 63	Blandet		3.764	2.258 * <sup>1</sup>
	<i>Detailhandel</i>	<i>8.000</i>		
	<i>Bolig</i>	<i>2.500</i>		
Rådhusudbygningen	Blandet		1.026	616 * <sup>1</sup>
	<i>Kontor</i>	<i>8.000</i>		
	<i>Detailhandel</i>	<i>1.500</i>		
Posthuskarreen / Likørstræde	Kontor	5.000	207	186 * <sup>3</sup>

J. Fog og De Forenede Damp- vaskerier, Nørgaardsvej 40 og 24	Blandet		865	779 * <sup>3</sup>
	<i>Kontor</i>	15.000		
	<i>Bolig</i>	7.000		
Videnby (Fortunbyen)	Bolig	20.000	500	450 * <sup>3</sup>
Videnby (Dyrehavegård)	Blandet		3.050	2.745 * <sup>3</sup>
	<i>Bolig</i>	60.000		
	<i>Kontor</i>	50.000		
Videnby (Det centrale Kgs. Lyngby)	Blandet		1.485	1.337 * <sup>3</sup>
	<i>Bolig</i>	20.000		
	<i>Kontor</i>	25.000		

*Tabel 3: Ny trafik fra nye projekter beregnet på baggrund af Miljøministeriets turrater.*

*\*<sup>1</sup> 40 % reduktion pga. meget central beliggenhed.*

*\*<sup>2</sup> 25 % reduktion pga. central beliggenhed eller høj andel af detailhandel.*

*\*<sup>3</sup> 10 % reduktion pga. eksisterende servicetrafik i området.*

## GRØNT LYS

Kommunalbestyrelsen ønsker viden, vækst og visionære ideer til Lyngby-Taarbæk.

Med Kommunalbestyrelsens strategi GRØNT LYS sættes fokus på en byvision for fremtiden.

Byvisionen skitserer en fremtid med en fortætning, der giver mulighed for flere boliger, mere detailhandel og byliv, flere erhvervsvirksomheder og uddannelsessteder men også bedre trafikale løsninger. GRØNT LYS er et skridt på vejen.

Som i teatret indikerer det grønne lys, at der stadig er ledige pladser. Det er en invitation til alle om at tage del i kommunens udvikling og dermed en videreudvikling af velfærden for alle kommunens borgere. Det grønne lys indikerer også, at Lyngby-Taarbæk er kendt for flotte landskabstræk og nær tilknytning til sø og hav. GRØNT LYS peger også på strategier for en bæredygtig og klimavenlig udvikling.

Lyngby-Taarbæk er en af kommunerne i Ringby-Letbanesamarbejdet. Der er nu enighed om at gennemføre en letbane fra Lundtofte til Ishøj. Det giver nye muligheder for byudvikling i Lyngby-Taarbæk og fordele for mange borgere og pendlere. Letbanen er en stor investering, der vejer tungt i de kommunale budgetter i årene fremover. Derfor skal de nye muligheder udnyttes, så investeringen giver maksimal bonus for borgerne, erhvervslivet og uddannelsesinstitutioner og samtidig også for den kommunale økonomi.

Byvisionen i GRØNT LYS er opstået på baggrund af tankerne i Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020. Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020 blev vedtaget i august 2011. Det er en strategi udviklet af erhvervslivet, uddannelsesinstitutionerne og Lyngby-Taarbæk Kommune. Analyser viser, at kommunen har mange forudsætninger for at udvikle sig som vidensby. En vidensby, der består af et førende universitet, gode uddannelsesinstitutioner, videnstunge erhverv og veluddannede borgere. Sidst i hæftet er Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020 gengivet i resumé.

Kommunalbestyrelsen er med GRØNT LYS åben for dialog og debat. Efter debat og endelig vedtagelse af strategien skal kommuneplanen ændres, så strategierne i GRØNT LYS understøttes.

Kommunalbestyrelsen ønsker alle en god debat.

Søren P. Rasmussen  
Borgmester

## **BYVISION - Lyngby-Taarbæk Ringby**

### **Vidensby 2020 og Ringbyen**

”Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020” er en strategi for udvikling af hele kommunen. Den bæres af tanken om at sammenbinde uddannelsesinstitutioner, erhvervsliv og handelsbyen Kgs. Lyngby, så ny synergi opstår. Der er tale om en vækststrategi, der betyder flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videnserhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder og bedre transportmuligheder. Vidensby 2020 er et fremtidsperspektiv, der er udviklet i et samarbejde mellem uddannelsesinstitutioner, erhvervsliv og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Kommunen er også part i udarbejdelsen af et andet fremtidsperspektiv, nemlig visionen for Ringbyen rundt om København. Målet er at udvikle de 10 kommuner rundt om København til et nyt sammenhængende byområde, der kan give udvikling, vækst og ny identitet til de tidligere omegnskommuner. Livsnerven i det nye sammenhængende byområde er en højklasset kollektiv trafikforbindelse i form af en letbane.

Ringby visionen er udviklet af de 10 kommuner langs Ring 3 sammen med Region Hovedstaden, staten og Realdania. Undervejs i processen blev tegnestuen BIG bedt om at give et bud på, hvordan Ringbyen kunne udvikle sig. BIG lod sin besvarelse indgå i et større perspektiv, hvor Ringbyen er en del af en sammenhængende metropol i Øresundsregionen, Loop City.

Med letbanen får Lyngby-Taarbæk nye muligheder, men også nye byrder. Lyngby-Taarbæk's bidrag til gennemførelse af letbanen vil veje tungt i de kommende mange års budgetter. Derfor er det vigtigt at uddannelsesinstitutioner, erhvervsliv og kommunen i fællesskab dyrker de nye udviklingsmuligheder, så det bliver muligt at høste de gevinster, som er en følge af letbanens gennemførelse. Strategien ”Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020” og byvisionen ”Lyngby-Taarbæk Ringby” er væsentlige bud på, hvordan det kan ske.

### **Lyngby-Taarbæk Ringby**

Lyngby-Taarbæk Ringby er den lokale del af byvisionen, Loop City, og er Lyngby-Taarbæk's nye vækstområde, hvor de mange delprojekter i Vidensby 2020 primært skal udvikle sig i de kommende mange år. I geografien svarer området til, at der sættes fokus på et bælte fra DTU til Kgs. Lyngby.

Den kommende letbane er livsnerven i Lyngby-Taarbæk Ringby. Den binder by og aktiviteter sammen. Den giver mulighed for, at de studerende på campus, naturligt og let kan benytte tilbuddene i Kgs. Lyngby. Og at de mange tilbud og muligheder på campus kan udnyttes af erhvervsliv og borgere på en anden måde end i dag.

Lyngby-Taarbæk Ringby bliver det internationale centrum, der kobler sig til resten af hovedstaden via s-banen og den kommende letbane. Man kan som BIG tegnestuen drømme om, at Ringbyen på længere sigt kobles til hele Øresundsregionen via en forlænget letbane, der kører i et loop rundt i Ørestadsregionen. Med direkte forbindelser til lufthavnen, til Malmø og Helsingborg og til universitetet i Lund.

Perspektivet er, at Øresundsregionen – Loop City – udvikles som en metropol i Nordeuropa, hvor Lyngby-Taarbæk spiller rollen som: Vidensbyen i Loop City.

### **Drømmen om den tætte by med liv efter lukketid**

Strategien ”Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020” og byvisionen ”Lyngby-Taarbæk Ringby” medfører en byfortætning med flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videnserhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder og bedre transportmuligheder. Den fremtidige byfortætning vil først og fremmest ske i Lyngby-Taarbæk Ringby.

Lyngby-Taarbæk skal udvikle sig som et centrum for forskning og innovation af international kaliber. Lyngby-Taarbæk skal udvikle sig til en uddannelsesby med DTU som kraftcenter suppleret af en underskov af andre uddannelsesinstitutioner. Mange af dem er her allerede, mens andre skal tiltrækkes af det internationale uddannelses- og forskningsmiljø. Lyngby-Taarbæk vil også kunne tiltrække attraktive virksomheder, der vil slå sig ned på grund af det internationale uddannelses- og forskningsmiljø.

Drømmen om den tættere og mere livlige by kræver flere boliger. Der skal være boliger til de mange nye studerende, forskere og gæsteprofessorer og til ansatte i de nye virksomheder. Bosætningen skal først og fremmest ske i Lyngby-Taarbæk Ringby. Det kan ske ved at opbygge nye



attraktive boligkvarterer i Lyngby-Taarbæk Ringby. Eller ved at fortætte eksisterende bykvarterer, ikke mindst i og omkring Kgs. Lyngby.

Kgs. Lyngby skal summe af liv, også efter lukketid. Byen skal fortættes med flere boliger og kollegier. Med vidensvirksomheder og ny handel. Måske suppleret med dele af universitetet, der rykker til byen. Alt i alt bringer det flere mennesker til byen og skaber grobund for et mere levende bymiljø.

Der skal arbejdes bevidst for at tiltrække nye butikskoncepter, der kan supplere de nuværende. Og der skal opbygges et mere mangfoldigt byliv efter lukketid - med flere caféer og spisesteder og med flere kultur- og underholdningstilbud

Byrummene skal også gøres mere indbydende. Det kan ske ved at indrette byens stræder og pladser, så de inviterer til et byliv, hvor mennesker med forskellig baggrund mødes. Byrummene skal i form og indretning pirre øjne og sanser, hvor lys, lyd og vand kan være væsentlige indslag. Og udformningen skal indbyde til sport, leg og bevægelse.

### **Drømmen om den grønne og bæredygtige by**

Strategien "Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020" slår fast, at Lyngby-Taarbæk skal være kendt som et testlaboratorium for nye, grønne og bæredygtige teknologier.

Det gælder også for Lyngby-Taarbæk Ringby, som skal fortættes med både boliger, handel og virksomheder, især ved stationerne, hvor der bygges både tæt og højt. Det mindsker biltrafikken og CO<sub>2</sub>-udledningen.

Den mere tætte og høje by er også et godt udgangspunkt for at bevare Lyngby-Taarbæks særkende - de grønne landskabstræk. Det grønne og det blå bindes sammen i Kgs. Lyngby med en vandfyldt Fæstningskanal. Der skal arbejdes med at aflede regnvandet lokalt - de såkaldte LAR-projekter. Det vil modvirke overfyldte kloakker ved kraftigt regnvejr. Det vil gavne fauna og flora samt være af stor rekreativ værdi. Og på langt sigt vil det også gavne drikkevandsforsyningen.

De nye huse skal være med grønne tage, der kan absorbere regnvand. Det mindsker risikoen for oversvømmelser ved skybrud og danner samtidig nye grønne elementer i bybilledet.

Også taghaver er et nyt grønt element, både i forbindelse med nybyggeri og reovering. Taghaverne kan bindes sammen til "grønne hævede parker", især henover centre, industri og andre bygninger med store tagflader.

De nye huse skal anvende mindst muligt energi. Både solceller, vindenergi, solpaneler og jordvarme skal tages i anvendelse. Bygningerne orienteres efter verdenshjørnerne, så de energioptimeres. Og der bygges tæt og højt med kompakte bygningskroppe, så bygningernes overflade mod "klimaet" bliver mindst mulig.

Trafikalt skal der satses mere på kollektiv trafik. Letbanen er allerede så højt på den politiske dagsorden, at Folketinget forventes at godkende en anlægslov senest 2014. Og lokalt tales der positivt for at etablere en shuttlebus i Lyngby-Taarbæk.

Også i Kgs. Lyngby skal der ske trafikale ændringer. For at beslutte hvad der er muligt, mangler endnu nogle centrale undersøgelser. Både om trafikken i almindelighed, men også om mulige trafikale gener, hvis der etableres en betalingsring omkring København.

Men drømmen om trafikken er klar: Et Kgs. Lyngby, hvor den centrale del lukkes for biltrafik. Hvor Lyngby Hovedgade er pulsåren i bylivet uden biltrafik. Og hvor Klampenborgvej lukkes for privat biltrafik, dog med adgang for letbanen, busser, taxier og cykler.

Drømmen er også et Kgs. Lyngby, hvor det er nemt at parkere. Hvor kunderne mødes af store parkeringsanlæg ved indfaldsvejene, så den parkeringssøgende trafik ikke cirkulerer i Kgs. Lyngby.

Også cyklismen skal opprioriteres. At cykling er sundt for helbredet er uomtvisteligt. Men det er samtidig alfa og omega for at opnå et mere fredeligt bycentrum med mindre biltrafik og mindre udledning af CO<sub>2</sub>. Der skal arbejdes med prioriterede cykelruter, og mere cykelparkering med en god placering er et must.

## **INVITATION TIL EN REJSE I LYNGBY-TAARBÆK RINGBY ÅR 2030**

Det er svært at spå, især om fremtiden. Sådan lyder et bevinget ord. Men for at kunne sætte fælles mål for fremtiden, er det nødvendigt at have en drøm om den. En drøm der næppe kan - endsige skal - opfyldes fuldt og helt. Men en drøm som sætter billeder på den ønskede fremtid. En drøm som giver retning og er styrende for de fælles fremtidige handlinger.

Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er sådan en drøm. En fiktion, hvor du skal forestille dig, at vi allerede er i år 2030.

Vi skal sammen rejse en tur gennem fremtidens Lyngby-Taarbæk Ringby. Rejsen starter sydfra. Ind ad Buddingevej, rundt i Kgs. Lyngby og videre til DTU.

Vil du med på rejsen?

### **Letbanen – rygraden i Lyngby-Taarbæk Ringby**

Lyngby-Taarbæk Ringby bindes sammen af letbanen. Den er rygraden i hele Ringbyen omkring København, fra Ishøj i syd til Lundtofte i nord.

I Lyngby-Taarbæk er der 6 stationer - alle markeret af kollegietårne. Undtagelsen er stationen, Lyngby Galleriet. Den har navn efter den nye hvælvede glaskonstruktion, der binder Lyngby Storcenter og Lyngby Kulturhus sammen hen over Klampenborgvej.

Udover letbanen bindes Lyngby-Taarbæk også sammen af mange gode stier til gående og cyklister. Mellem Kgs. Lyngby og DTU prioriteres trafikken på stierne, så cyklister har forrang for bilister.

### **Kgs. Lyngby - hjertet i Lyngby-Taarbæk Ringby**

Kgs. Lyngby er handelsbyen for hele Lyngby-Taarbæk og kommunerne omkring. Her er et utal af handelstilbud med storcenter, stormagasin og strøggade.

Kgs. Lyngby er også pulsen med de mange studerende fra ind- og udland. Og Kgs. Lyngby tiltrækker nye internationale virksomheder til uddannelses- og forskningsmiljøet.

Byen er atter erobret af mennesker. Færdslen i byens centrale del sker til fods, nu hvor man kan færdes uden tanke for biler. Byens rum har fået en gevaldig overhaling med steder til ophold, eftertanke og leg. Livet i gaderne er i højsædet med caféer og torvehandel.

Byens gratis IT-NET gør det mulig for studerende at arbejde fra caféen eller overheøre en forelæsning fra DTU eller universitetet i Lund. Det sker enten på egen PC eller caféens storskærm. Også byens erhvervsfolk holder videokonferencer med kunder i andre lande.

Om aftenen er der stadig liv i byen. Lyngby Hovedgade er med sine mange restauranter og caféer nerven i bylivet om aftenen. Og i Kulturhuset vises både teater, film og transmissioner fra koncerter i ind- og udland.

### **Rådhuset og Lyngby Torv**

Rådhuset fra 1941 med den krumme facade af grønlandsk marmor er stadig en smuk afslutning af Klampenborgvejs akse gennem centrum. Rådhusudvidelsen mod Jernbaneplassen er det nye velkomstpunkt af høj arkitektonisk kvalitet. Rådhuskomplekset rummer modtagecenter for byens internationale gæster og tilflyttere, samt konference- og mødefaciliteter, der også kan benyttes af byens virksomheder og uddannelsessteder.

Sideløbende med rådhusudvidelsen er der sket en renovering af det gamle rådhus, så det samlede rådhuskompleks nu er en effektiv og moderne ramme om den kommunale administration. Tæt ved den nye rådhusudvidelse ligger et stort parkeringsanlæg, der tager imod byens kunder syd fra.

På Lyngby Torv er parkeringspladserne fjernet. I weekenderne er der grøntsagsmarked og anden torvehandel. Og på lune sommeraftener vises film, hvor rådhusets krumme facade benyttes som storskærm.

### **Jernbaneplassen med byggeri over banen**

Jernbaneplassen er krydsfeltet for den kollektive trafik i Lyngby-Taarbæk. Her mødes S-banen og letbanen, og de mange busser til Kgs. Lyngby krydser Jernbaneplassen. Også shuttlebussen med

direkte kontakt til de mange uddannelsesinstitutioner og virksomheder har stoppested her.

Cyklisterne har nu meget lettere ved at bruge byen. De prioriterede cykelruter gør det let at komme frem til de nye cykelparkeringshuse på perronerne og på midterrabatten på busholdepladsen.

Selve Jernbanepladsen er rumligt strammet op med det nye rådhus og de nye bygninger ved Likørstræde. Henover S-banen og Omfartsvejen er der bygget nye domiciler til vidensbaserede virksomheder. Dele af de nye huse træder både ned på Jernbanepladsen og bag Ulrikkenborg Plads. Det skaber en ny sammenhæng i byen, som er grobund for nye aktiviteter i Ulrikkenborg.

### **Byens hovedstrøg**

Klampenborgvej og Lyngby Hovedgade er byens vigtigste gader, der i de centrale dele er indrettet til ophold. Begge er strøggader, hvor byens liv kan udfolde sig ... med butikker, boder og caféer.

Lyngby Hovedgade er byens gågade med det traditionsrige købstadsmiljø med huse i lille skala. Klampenborgvej er mere præget af det moderne med større bygninger af modernistisk tilsnit. Letbanen kører gennem Klampenborgvej med stoppesteder ved Jernbanepladsen og ved Lyngby Storcenter i "Lyngby Galleriet". Også busser og taxier kan sive gennem Klampenborgvej. Fortovene er blevet bredere og benyttes ligesom midterhellen til boder og udskænkning.

### **Nye byhuse med glasoverdækning til Storcentret**

I mange år var det et stort ønske at binde Storcentret tættere sammen med Lyngby Hovedgade. Nu er det sket. Optakten er et nyt solbeskinnet torv ved Det hvide Palæ, der er et af de få fredede huse i Kgs. Lyngby. De nye byhuse bag torvet fremstår med en knækket og skarpskåren arkitektur og har en spinkel glasoverdækning mellem sig.

Bebyggelsen er en moderne fortolkning af såvel købstad som storcenter og er derfor et selvfølgelig bindeled mellem Lyngby Hovedgade og Lyngby Storcenter.

### **Lyngby Storcenter og omgivelser i forandring**

Det er uden for enhver tvivl, at Lyngby Storcenter har stor betydning for handlen i Kgs. Lyngby. Men centerbebyggelser er ikke venlige ved byen. De lukker sig om sig selv og er indadvendte. Derfor er Storcentret inde i en forandringsproces, der gør det mere udadvendt.

Den nye bebyggelse, der binder Storcentret tættere sammen Lyngby Hovedgade, er et godt eksempel på det. Længst mod Toftebæksvej opføres en serie af boligårne. Nogle er fritstående med større lejligheder. Andre er kollegietårne, der kobler sig direkte på Storcentret og de nye taghaver på Storcentrets tag. Foruden grønne taghaver er der også tennisbaner, udslagsbaner for golfspillere og et legeland for de mindre børn.

Da letbanen kom til byen, blev "Lyngby Galleriet" et ikon for Kgs. Lyngby. Den mægtige glaskuppel danner paraplyen over letbanestationen, Kgs. Lyngby. Galleriet forbinder de nye taghaver, Lyngby Storcenter, Magasin og Lyngby Kulturhus og danner et overdækket rum, der er meget brugbart i det danske klima.

### **Handelstorvet og Johannes Fogs Plads**

Efter opførelse af den nye bebyggelse på Lyngby Hovedgade – tidligere Bagergården – er Handelstorvet nu blevet anlagt efter sin hensigt. Parkeringspladserne på terræn er blevet færre og der er opstået et byrum, hvor byens liv kan udfolde sig med boder, handel og udeservering.

Selve parkeringshuset fremstår grønt som en lodret have, og byrummet er brudt op i små intime rum adskilt af nye huse til kollegier og kontorer.

På samme måde er Johannes Fogs Plads opdelt i mindre pladser, og butikkerne er nu gennemgående med butiksfacader til både Klampenborgvej og Johannes Fogs Plads.

### **Fæstningskanalen og det nye byområde**

Københavns Befæstning er en attraktion i verdensklasse. Befæstningen strækker sig fra Hvidovre i syd til Lyngby-Taarbæk i nord. Efter istandsættelse er det én af Europas bedst bevarede hovedstadsbefæstninger, der gennem intensiv formidling er blevet én af Danmarks helt store turist- og kulturattraktioner med en betydelig rekreativ værdi.

I Kgs. Lyngby er Fæstningskanalen det mest tydelige spor efter Københavns Befæstning. Kanalen

løber fra Lyngby Sø til Lyngby Hovedgade, hvor den oprindelige bro over Fæstningskanalen nu er gendannet som en ny ankomst til byen. Kanalen fortsætter til Toftebæksvej på den strækning, der tidligere var tørlagt.

Bag Lyngby Storcenter løber Fæstningskanalen nu gennem den fredede Kanalpark. Visse steder er kanalens oprindeligt stramme forløb gjort mere landskabeligt og suppleret med små søer. Herved er der opnået en så tilpas rummelighed, at anlægget kan benyttes som et oversvømmelsesbassin til regnvand, et såkaldt LAR-projekt. Stedet har udviklet sig til et brugbart grønt åndehul og er nu et udendørs samlingssted for byens mange studerende.

Den tidligere parkeringsplads på Kanalvej er erstattet af nye bygninger, der på en markant måde afslutter Kgs. Lyngby mod de mere åbne boligområder nord for. Bygningerne er af høj arkitektonisk kvalitet og tilpasset stedets bymæssige kvaliteter.

Bygningerne giver plads til domiciler for virksomheder, der med deres internationale relationer er dynamoer for Lyngby-Taarbæks fortsatte udvikling som vidensby. Desuden har bygningerne givet plads til en ny videregående uddannelse og et internationalt kollegium. Der er også blevet plads til nye butikker, der supplerer detailhandlen i Kgs. Lyngby med nye vareudbud.

### **Et nyt liv til Firskovvej**

Området blev oprindeligt udviklet til at aflaste det centrale Kgs. Lyngby for virksomheder, der ikke passede til byens udvikling som handelsby. Denne strategi lykkedes, og området blev benyttet af forskellige serviceerhverv, ikke mindst bilforretninger og værksteder. Rent fysisk var der tale om store bygningenheder uden nogen bymæssig sammenhæng.

Denne udvikling blev siden hen suppleret med større detailhandelsbutikker, der heller ikke kan placeres i en bymæssig sammenhæng i Kgs. Lyngby. Detailhandlen fik derved tilført butikstyper, der var savnet i udbuddet, uden at ødelægge bykvaliteten i Kgs. Lyngby.

Ofte henligger sådanne "aflastningscentre" øde og tomme uden for lukketid. På Firskovvej blev det forhindret ved at tilføre området en markant arkitektonisk kvalitet og nye attraktioner.

Firskovvej blev udviklet i samarbejde med grundejerne og er nu en bydel i 2 plan, der bringer områdets tagflader i anvendelse til nye formål. I de små tagtårne er der både kollegieboliger, kreative virksomheder, øvesteder for lokalteatre og rytmisk musik. Og selve tagfladen er indrettet til forskellige fritidsformål som skater-baner og parkour-baner. Firskovvej fremstår nu med en ungdommelig profil, der understøtter Lyngby-Taarbæk's udvikling som vidensby.

### **Nye boliger i Fortunbyen**

Tæt ved lokalcentret på Lyngbygårdsvej ligger letbanestationen, Fortunbyen. Også her er stationen markeret med kollegietårne. Stationens placering giver mulighed for på længere sigt at skabe en direkte forbindelse til Jægersborg Station, men endnu er denne mulighed ikke på dagsordenen.

Fra Fortunbyen station er det muligt at komme hurtigt til DTU. Langs den nye stiforbindelse er der opført nye familieboliger, placeret smukt i de grønne områder. Boligerne udlejes både som almene familieboliger og til udenlandsk arbejdskraft, gæsteprofessorer og forskere. Det store grønne parkanlæg i Fortunbyen er mange steder suppleret med små runde køkkenhaver, der giver beboerne mulighed for at få jord under neglene og dyrke egne grøntsager.

De nye boliger har været en saltvandsindsprøjtning til Fortunbyen, som har givet kvarteret en mere varieret beboersammensætning. Samtidig har de flere boliger og stationen skabt en positiv udvikling for den lokale handel.

### **DTU – hjernen i Lyngby-Taarbæk Vidensby**

Den sirligt anlagte campus på Lundtoftesletten er rammen om DTU, Danmarks Tekniske Universitet. Med mere end 7000 studerende, 4.500 ansatte og et stort antal gæstelærere og professorer, heraf mange udenlandske, er DTU den helt store drivkraft i det internationale liv omkring Lyngby-Taarbæk Vidensby.

DTU er ikke kun motor i studiesammenhæng, men rummer også private forskningsvirksomheder og offentlige forskningsinstitutioner. Med den meget store mængde viden samlet på ét sted er DTU kraftcentret for innovation og kreativitet i Lyngby-Taarbæk.

Mange studie- og forskningsprojekter ender som små virksomheder - de såkaldte spin-off, som afprøver idéer og koncepter i markedet. Ikke alle overlever, men i nogle spin-off virksomheder er idéerne og konceptet så stærkt og levedygtigt, at virksomheden vokser sig stor. I de nye arealer langs Helsingør-motorvejen og letbanen er der netop afsat plads til sådanne spin-off virksomheder.

Bebyggelsen på DTU er præget af højere bygninger ved de 5 studie-kraftcentre. Denne måde at bygge på har ikke anfægtet de smukke grønne rum på campus. Efter letbanens komme overvejes det nu at supplere campus med en tættere og højere bebyggelse omkring de to nye stationer.

Tidligere var DTU en isoleret bydel i Lyngby-Taarbæk, men visionen om Lyngby-Taarbæk som Vidensby har knyttet tættere bånd mellem DTU og Lyngby-Taarbæk. I Kgs. Lyngby tilbydes nu kollegier til de studerende og flere boliger til gæstelærere og forskere. Derfor sætter studentertilværet sit præg på byen og byens rum, så Kgs. Lyngby nu fremstår som centrum i en universitetsby.

Men byen er også flyttet til DTU. Hver søndag er der loppemarked på Avenuen, ligesom der hver uge i sommermånederne spærres af og holdes motionsrace på rulleskøjter.

### **Dyrehavegård - nyt grønt byområde**

For få år siden var Dyrehavegård det største ubebyggede område i Lyngby-Taarbæk, men med letbanens komme, var det naturligt og nødvendigt, at Dyrehavegård fik en ny rolle i byens udvikling.

Letbanen er ført frem ved Lundtoftegårdsvej med 2 stationer ved DTU og én ved Lundtofteparken. Omkring de 2 stationer ved DTU er der bygget tæt med funktioner, der støtter op om Lyngby-Taarbæks udvikling som vidensby: Kollegier, forskning og videnstunge virksomheder.

Denne nye bebyggelse fortsætter på den anden side af motorvejen - højest og tættest og mest erhvervsorienteret langs motorvejen. Bebyggelsen er udformet, så der opnås den bedst mulige støjreduktion til gavn for både det nye byområde og for parcelhusområderne i Hjortekær.

Jo tættere bebyggelsen kommer mod Hjortekærvej, desto lavere og mere boligorienteret bliver den. Store områder mellem boliggrupperne og mod Hjortekærvej er bevaret som fælles, grønne arealer med LAR-projekter, altså lokal opsamling af regnvand, der også er gavnlig i rekreativ henseende. De nye rekreative muligheder er til glæde for både beboere og virksomheder på Dyrehavegård, men også for naboerne i Hjortekær.

Det nye Dyrehavegård blev udviklet efter en intens dialog med borgerne i Hjortekær og rytterne på Dyrehavegård. Det nye Dyrehavegård blev et nyt grønt byområde, der skaber en afbalanceret overgang mellem de nye byfunktioner ved DTU og parcelhusene i Hjortekær. Samtidig er de gode forhold for rytterne bevaret, og der er plads til at spille bold og tennis på de åbne baner. De nye vådområder giver mulighed for oplevelser med naturstier og levesteder for insekter, tudser og frøer.

Den nye udvikling på Dyrehavegård startede på arealerne syd for Trongårdsvej. Her er der opført et nyt plejecenter efter helt moderne principper. Sammen med forskere fra DTU udviklede kommunen et nyt teknologisk plejehjem, hvor plejen er i top for mindre omkostninger.

### **Lyngby Idrætsby - integreret del af vidensby tanken**

Rigtig mange børn, unge og voksne benytter de nye faciliteter i Lyngby Idrætsby. Tidligere var faciliteterne præget af mange års intensiv brug og trængte til modernisering.

Det er der nu rettet op på. Dels er der opført et nyt opvisningsstadion, som anvendes til superliga fodbold. Dels er der sket en gennemgribende modernisering og opgradering af svømmehallen og de andre kommunale idrætsfaciliteter.

Med fuldførelsen af visionen om Lyngby Idrætsby er der udviklet et moderne, sammenhængende idrætsområde med faciliteter for alle aldersgrupper, og for både elite- og breddeidrætten.

Lyngby Idrætsby arbejder også aktivt sammen med uddannelsesinstitutioner og virksomheder i Lyngby-Taarbæk. Man benytter både faciliteterne i Lyngby Idrætsby og stiller egne faciliteter til rådighed for fællesskabet.

## DET GØR VI

Det foregående afsnit, "Invitation til en rejse i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030" er en beskrivelse af byvision for Lyngby-Taarbæk som Vidensby. Byvisionen kommer imidlertid ikke af sig selv, men skal hjælpes på vej. En række forudsætninger skal være opfyldt, og der skal lægges strategier og tages hånd om de væsentligste indsatsområder.

### 1 Overordnede forudsætninger

- Vidensby 2020 skal forankres lokalt blandt borgerne i Lyngby-Taarbæk
- Vidensby 2020 skal ligeledes forankres blandt de lokale uddannelsesinstitutioner og den lokale handel og service, samt blandt videnstunge virksomheder og potentielle investorer

### 2 Bearbejdelse af byvisionen

- Byvisionens hovedgreb skal bearbejdes i en idékonkurrence om den fysiske udmøntning af visionen om Lyngby-Taarbæk som Vidensby
- Konkurrencen skal indeholde en vurdering af bæredygtighedsvurdering af de enkelte projekter
- Byvisionen bearbejdes og konkretiseres efterfølgende i samarbejde med eksterne arkitekter, byggesagkyndige og potentielle investorer, samt med borgerne og lokale parter

### 3 Overordnede undersøgelser

- På baggrund af de seneste trafikanalyser udarbejdes en trafikstrategi, der lægges til grund for bearbejdelsen af byvisionen
- Efter bearbejdelsen af byvisionen skal det undersøges, hvilke konsekvenser de nye boliger vil få for skolestrukturen og for forsyningen med børneinstitutioner
- Der skal løbende gennemføres nødvendige økonomiske konsekvensanalyser i relation til grundskyld og skattegrundlag, samt udarbejdes en investeringsplan for de kommunale anlægsinvesteringer
- Der skal gennemføres en analyse af erhvervsarealernes anvendelighed, både af de eksisterende og de nye erhvervsarealer i byvisionen
- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag af mulighederne for at bygge højere i Kgs. Lyngby
- Der gennemføres en undersøgelse af de økonomiske gevinster – offentlige som private - ved investeringer i byliv og bykvalitet

### 4 Byfortætning

- De gældende udviklingsmuligheder i Kommuneplan 2009 videreføres og suppleres med nye muligheder, som skitseret i byvisionen
- Der indarbejdes fortætningsmuligheder omkring de nye stationer med plads til gæsteboliger til udenlandsk arbejdskraft og studerende samt til videnserhverv og nye detailhandelskoncepter. Alle udviklingsmuligheder i de kommende stationsnære områder indgår i bearbejdelsen af byvisionen, jf. pkt. 2
- Der lægges særlig vægt på, at fortætningen i placering og anvendelse understøtter realiseringen af letbanen og Lyngby-Taarbæk Vidensby
- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om mulighederne for at bygge flere boliger i områderne tæt omkring Lyngby-Taarbæk Ringby
- Når byvisionen er færdigbearbejdet, jf. pkt. 2, skal der udarbejdes en proces- og handleplan, der kan fremme virkeliggørelse af byvisionen
- Proces- og handleplanen indarbejdes som bilag i den kommende kommuneplan

### 5 Byrum

- Idékonkurrencens forslag skal udmøntes i en helhedsplan med konkrete byrumsprojekter
- Der skal ske en forskønnelse af byens torve og pladser, enten i forbindelse med bygge- og fortætningsprojekter eller på grundejernes initiativ
- Renoveringen og forskønnelsen af Handelstorvet mellem Magasin, Fog og parkeringshuset sættes i værk snarest muligt efter afslutning på byggeriet på Lyngby Hovedgade

### 6 Trafik

- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om lukning af Klampenborgvej for biltrafik, bortset fra busser og taxier. Heri indgår også en vurdering af konsekvenserne af en eventuel trængselsring omkring København
- Beslutning om gågade eller ej afventer letbanens start og lukningen af Klampenborgvej
- Der udarbejdes en trafikmodel baseret på spidstimebelastning for Kgs. Lyngby med henblik på løbende at kunne vurdere de trafikale konsekvenser af fortætningsprojekterne
- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag med konkrete projekter til forbedring af cyklisternes

forhold, prioriterede cykelstier og forbedret cykelparkering

#### *7 Parkering*

- Den gældende parkeringsstrategi – færre og større parkeringsanlæg koncentreret ved indfaldsvejene - fastholdes og udmøntes i konkrete projekter
- Parkeringsbehovet i relation til gennemførelsen af en trængselsring omkring København skal vurderes
- Der udarbejdes et beslutningsgrundlag for reduktion af parkeringsnormerne i Lyngby-Taarbæk Ringby

#### *8 Grønt og bæredygtigt*

- Lyngby-Taarbæk skal være kendt som et testlaboratorium for nye, grønne og bæredygtige idéer og teknologier: Forstærke det grønne landskab, grønne tage og lokal afledning af regnvand, taghaver og grønne vægge, stationsnærhed, byfortætning og energirigtigt byggeri
- Der skal udarbejdes en bæredygtighedsvurdering for den bearbejdede byvision

## LETBANE

I sommeren 2011 indgik transportministeren, Region Hovedstaden og Ring 3-kommunerne en samarbejdsaftale om anlæg af en letbane i Ring 3. Første etape er Lundtofte – Ishøj, en strækning på 28 km. Anlægsomkostningerne for etappen er skønnet til 3,75 mia. kr., og beløbet fordeles med 40 % til staten, 26 % til region og 34 % til kommunerne. Den samlede tidsplan for projektet er følgende:

- 2012 Udarbejdelse af beslutningsgrundlag
- 2013 – 2014 Principaftale, anlægslov og VVM-undersøgelse
- 2015 Projektering, udbud og kontraktindgåelse
- 2016 – 2018 Anlæg
- 2019 Ibrugtagning

I Lyngby-Taarbæk planlægges følgende letbanestationer: Lyngby Station, Lyngby Storcenter, Nærumbanen, Fortunbyen, to ved DTU og endestation ved Lundtofte.

Krydsningen af Lyngby Omfartsvej og S-banen kan medføre ekspropriation af butiksareal under broerne, dels af hensyn til trafikafviklingen, dels for at få plads til en letbanestation med direkte adgang til S-togsperronerne. Trafikmodelberegninger viser, at denne letbanestation vil få næstflest passagerer blandt de knap 30 stationer, der ventes etableret på hele strækningen mellem Lundtofte og Ishøj. Det mest benyttede standsningssted ventes at blive et ved Glostrup Station.

Mellem viadukten og Engelsborgvej foreslås letbanen placeret i den østlige side af Buddingevej, som må udvides på denne strækning for at få gode forhold for alle trafikantgrupper. Mellem Engelsborgvej og Chr. X's Allé foreslås en løsning, som ikke påvirker beboernes parkeringsmuligheder.

Ved krydsningen af Nybrovej kan det blive nødvendigt at ekspropriere op til 4 ejendomme, hvis de nuværende svingbaner i krydset skal bevares.

Kommunalbestyrelsen ønsker at fortsætte samarbejdet om etablering af letbanens 1. etape fra Lundtofte til Ishøj og 2. etape fra Park Allé i Brøndby til Avedøre Holme.



## STATIONER

### TEKST TIL MARGEN:

*Byudvikling skal understøtte den kollektive trafikbetjening. Bebyggelse med høj tæthed og mange arbejdspladser placeres inden for de stationsnære områder og fortrinsvis i de stationsnære kerneområder.*

Fingerplan 2007 fastlægger, at kommunen skal afgrænse de stationsnære områder omkring stationer på S-banen. Kerneområderne skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Øvrige stationsnære områder kan afgrænses med udgangspunkt i cirkelslag på 1200 m omkring stationerne.

Kommuneplan 2009 definerer de nuværende stationsnære områder. Det har hidtil kun været muligt at udpege arealer omkring S-banen, men i Ringby-Letbanesamarbejdet er der enighed om, at det også skal være muligt at bygge tæt og højt omkring letbanestationerne for at øge passagergrundlaget og få flere til at benytte kollektiv transport.

Desuden er det kommunens holdning, at trafikbetjeningen på Nærumbanen er så god, at der også her kan udpeges stationsnære områder ved udvalgte stationer. Det betyder nye udviklingsmuligheder for erhvervsområdet i Ravnholm for eksempel.

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med forarbejderne til Fingerplan 2012 sendt følgende forslag til Miljøministeriet:

- Letbanestationerne bør kunne udløse stationsnære områder i lighed med mulighederne for S-banestationer.
- Stationerne Nørgaardsvej, Lyngby Lokalstation, Fuglevad og Ravnholm bør ligeledes udløse stationsnærhed.
- Det bør vurderes, om store og små stationer bør udløse samme grad af stationsnærhed.

### Strategi:

*I det omfang ovennævnte forslag indarbejdes i Fingerplan 2012, vil de blive lagt til grund for udpegningen af stationsnære områder i Kommuneplan 2013. Udpegningen vil foregå efter samme principper som i Kommuneplan 2009.*

## RINGBYEN - LOOP CITY

Lyngby-Taarbæk Kommune er med i Ringby-Letbanesamarbejdet, der er et dialogprojekt bestående af Naturstyrelsen, Transportministeriet, Region Hovedstaden, og Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Glostrup, Ishøj, Brøndby, Hvidovre, Rødovre, Albertslund og Vallensbæk kommuner. I kommuneplan 2009 beskrev Lyngby-Taarbæk Kommune, at vi – sammen med de andre parter i Ringby-Letbanesamarbejdet - ønskede en vision for en bæredygtig byomdannelse for den ring af byområder, der ligger ved en kommende letbane langs ring 3. Målet var en fælles byvision, der kunne nytænke byplanen for området og markere sig i det 21. århundrede. Den byvision ligger nu klar i form af rapporten LOOP City. Byvisionen kan ses på kommunens hjemmeside på [\[indsæt link\]](#).

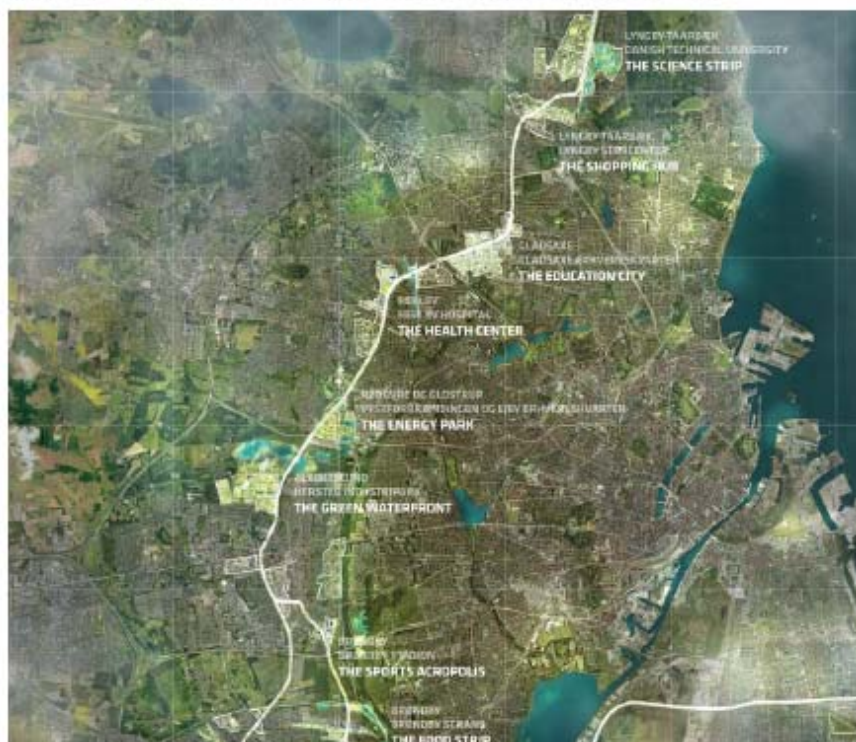


LOOP CITY strækker sig på tværs af Øresundsregionen til Sverige. Konceptet er udviklet af tegnerstuen BIG

### LOOP CITY

Byvisionen LOOP City er udviklet af et internationalt rådgivningsteam i et ambitiøst samarbejde mellem Ringby-Letbanesamarbejdet og Realdania. Med afsæt i fingerplanen fra 1947 er LOOP City en vision for, hvordan bæredygtighed og fornyelse af en række byudviklingsområder i de 10 kommuner kan tænkes ind som en del af et nyt regionalt udviklingsperspektiv frem imod 2050. Formålet er at øge hele hovedstadsområdets tiltrækningskraft, ved at skabe nye attraktive byudviklingsmuligheder og sikre høj mobilitet. Dette er nødvendigt, hvis hovedstadsregionen og Danmark skal gøre sig gældende i den internationale konkurrence.

Byvisionen er tænkt i en helhed. Den går på tværs af både sektorer, geografiske grænser og myndighedsområder og tager på strategisk vis fat på mange af de allerstørste udfordringer, som moderne byer står overfor i



Til højre: Ringby-Letbanesamarbejdet består af 10 kommuner omkring i hovedstadsområdet - illustration BIG Arkitekter

## RINGBYEN - LOOP CITY



Herover: BIG Arkitekters bud på en vidensby i Lyngby

dag. Dette er formuleret i 10 udfordringer – de såkaldte BIG bets, som ses i spalten yderst til højre.

Byvisionen tegner en oplevelsesrig by og det strategiske arbejde, der skal svare på fremtidens udfordringer, tager afsæt i forstadsområdernes nuværende kompetencer, identitet og bystruktur:

### LETBANEN

En af de teknologier, der skal medvirke til at løfte visionen og sikre mobilitet, er en letbane i ring 3. Den højklassede kollektive trafikforbindelse er en forudsætning for den byudvikling, der skal finde sted, og er dermed ryggraden i byvisionen.

Fra regional og kommunal side, er der stort fokus på at, der vælges en fremtidssikret transportløsning, der løfter byvisionen bedst muligt. Visionen er at få etableret en letbane fra Lundtofte i nord til Avedøre Holme og Ishøj i syd, og på sigt koble den til det eksisterende kollektive transportnet der forbinder Danmark og Sverige, for derved at fuldende 'LOOP'et' og sikre en sammenhængende Øresundsregion.

### SAMARBEJDET

Visionsprojektet er politisk forankret i Ringby-Letbanesamarbejdet. Det er unikt i Danmark, at så mange myndigheder går ind i et frivilligt samarbejdsprojekt af denne karakter og med dét formål at arbejde for en samlet by- og trafikudvikling.

Ringby-Letbanesamarbejdets fundament er en tro på, at parterne - i fællesskab - med en ligeværdig, positiv og frivillig samarbejdsånd kan nå længere, end parterne hver især ville kunne alene. Sammen med de øvrige kommuner i ring 3 forfølger Lyngby-Taarbæk Kommune byvisionen LOOP City og søger at løse dens 10 store udfordringer. Det gør vi ved at lade visionen danne grundlag for egentlige udviklingsstrategier i de ti samarbejdskommuner:

LOOP City har været behandlet i de 10 involverede kommunalbestyrelser og i regionsrådet. Alle de politiske høringssvar er samlet en hvidbog der kan ses på kommunens hjemmeside på [\[indsæt link\]](#). Hvidbogen skal danne afsæt for det videre fælles arbejde.

### BIG BETS - 10 STORE UDFORDRINGER

**Mobilitet** – Der er et øget behov for transport samtidig med, at verden løber tør for olie. Vi har brug for flere energirigtige transportløsninger.

**Energi** – Skiftet til en bæredygtig energiproduktion har skabt behov for nye former for oplagring og handel med elektricitet. Vi har brug for et intelligent elnet.

**Affald** – Affaldsmængderne eksploderer. Vi har brug for mere effektive metoder til at sortere og genanvende affald.

**Vand** – Vi løber tør for drikkevand. Vi har brug for at anvende vandressourcen mere effektivt og introducere lukkede recirkulationssystemer.

**Global opvarmning** – Vi får flere ekstreme vejrtilstande. Vi skal forberede os på kraftige regnskyl og indrette byerne, så de kan absorbere vandet.

**Biodiversitet** – Biodiversiteten er faldende. Vi har brug for at re-etablere områder med ægte natur.

**Re-Industrialisering** – Vi får nye fabrikationsteknologier, der muliggør en opløst struktur af mikroindustrier. Vi må indrette vores byområder herefter.

**Sundhed** – Velfærdssygdomme truer vores samfund. Vi må indrette byerne, så vi finder nye måder at aktivere befolkningen.

**Fødevarer** – Verden løber tør for mad – Vi har brug for en 2. grøn revolution med lokal fødevarerproduktion.

**Migration** – Aldersbomben truer – Vi har brug for øget fertilitet eller kraftig indvandring for at holde vores samfund kørende.

## BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

Bygningskultur, landskab og kultur er med til at gøre kommunen til et godt sted at bo, leve og arbejde. Undersøgelser understreger vigtigheden af, at der er kulturværdier i nærområdet, når der skal vælges bolig eller lokaliseres en ny virksomhed.

Dansk bygningskultur og landskab er rigt repræsenteret i Lyngby-Taarbæk. Mølleåen og dens bygninger er udpeget som et ud af 25 nationale industriminder. Jægersborg Dyrehave står på den tentative liste for UNESCOs verdensarvsliste. Der er gravhøje, slotte, kirker, landliggerhuse, landsbymiljøer, synlige spor af stjerneudstykning af Lyngby landsby og fiskerlejer.

En del bygninger og en stor del af kommunens landskab er fredet. Gravhøje og landskab, skove, søer og åer er beskyttet af beskyttelseslinier og størstedelen af kommunens landskab er udpeget som kulturmiljø. Der er derudover bevaringsværdige bygninger, kystzone m.m., der skal være med til at sikre dansk bygningskultur og landskab.

Lyngby-Taarbæk sætter fokus på bevaringsværdige bygninger, kulturmiljøer, på åben-lav boligområder og på landskabet.

### Bevaringsværdige bygninger

I Kulturstyrelsens database FBB er udpeget bygninger med bevaringsværdierne 1 - 3 af høj bevaringsværdi, 4 - 6 af middel værdi, mens 7 - 9 er af lav bevaringsværdi. I Kommuneplan 2009 er en bygning bevaringsværdig, hvis den har bevaringsværdi 1 - 4.

#### **Tekst i margen:**

*Bevaringsværdige bygninger.*

*I Lyngby-Taarbæk er 12.000 bygninger opført til og med 1979 registreret i forhold til deres bevaringsværdi. 13 % af bygningerne har fået bevaringsværdierne 1 - 3, mens 26 % har fået bevaringsværdien 4. I alt 39 % af de 12.000 bygninger er udpeget som bevaringsværdige i Kommuneplan 2009. Udpegningen har blandt andet betydning for lokalplanarbejdet, kommunalbestyrelsens overtagelsespligt, særlige hensyn ved ansøgning om nedrivning og ved bygningsreglementets energikrav.*

Kommunalbestyrelsen ønsker at prioritere energirigtig renovering og energioptimering af bygninger højt i bestræbelserne om at nedsætte CO<sub>2</sub>-udslippet. Kommunalbestyrelsen ønsker, at bygninger med bevaringsværdi 4 omfattes af bygningsreglementets skærpede energikrav i forbindelse med om- og tilbygninger. Det foreslås derfor, at bygninger med bevaringsværdi 4 ikke udpeges som bevaringsværdige per automatik. I stedet bliver det i lokalplanlægningen undersøgt, om visse bygninger med bevaringsværdi 4 skal opgraderes til bevaringsværdi 3.

Kommunalbestyrelsen og Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk har siden sommeren 2010 gennemført et samarbejdsprojekt om revurdering af bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 4. Der gennemføres en gennemgang af 4'erne med henblik på at vurdere, om visse 4'ere ud fra en arkitektonisk vurdering skal opgraderes til 3'ere og dermed udpeges som bevaringsværdige. Samtidig vurderes det, om visse 4'ere skal udpeges som bevaringsværdige på baggrund af bygningens særlige kulturhistoriske værdi.

*Strategi for bevaringsværdige bygninger*

*Følgende politik indarbejdes i kommuneplanen, der gennemføres i lokalplanerne:*

*Alle ejendomme med høj bevaringsværdi (1 – 3) udpeges som bevaringsværdige*

*Sammenhængende bebyggelser med bevaringsværdi 4 udpeges som bevaringsværdige*

*Bygninger med bevaringsværdi 4 og med særlig kulturhistorisk værdi udpeges som bevaringsværdige*

### Kulturmiljø

I kommunens landskab er store områder udpeget som kulturmiljøer og/eller som områder med kulturhistoriske værdier. Udpegningerne stammer fra Regionplan 2005. Arbejdet med udpegning af kulturmiljøer primært i byområdet er ikke påbegyndt bortset fra områder udpeget i bevarende lokalplaner. Den fremtidige udpegning vil ske på baggrund af kendt viden i et samarbejde med Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk og andre relevante interessenter. Det skal afklares, hvilke formål der skal tilgodeses, hvordan kulturmiljøerne skal registreres og hvilken form, der kræves af det leverede materiale.

### **Tekst i margen:**

#### *Kulturmiljø.*

*Kulturmiljø beskrives som et geografisk område med en væsentlig fortælling om den samfundsmæssige udvikling. Det vil sige miljøer i byen eller på landet med særlige kulturhistoriske kvaliteter fra oldtiden til nutiden. I kulturmiljøer kan indgå fredede bygninger og fortidsminder, men også naturmæssige og landskabelige værdier.*

#### *Strategi for kulturmiljø*

*Efter afslutning på samarbejde med Bygningskultur Foreningen om revurdering af bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 4 igangsættes nyt projekt om udpegning af kulturmiljøer primært i byområdet.*

*De udpegede kulturmiljøer indarbejdes i kommuneplanen. Der fastlægges retningslinjer for områderne, hvor dette findes hensigtsmæssigt.*

### **Åben-lav boligområder**

I den gældende Kommuneplan 2009 er der for områder med åben-lav boliger tilføjet særlige bestemmelser, når der er bevaringsværdige bygninger og naturfølsomt område. Naturfølsomme områder dækker landskab, der grænser op til ejendomme i åben-lav boligområder, og hvor ejendomme ved ombygning eller nybyggeri vil kunne komme til at skæmme naturoplevelsen, når man færdes i naturen langs den bymæssige bebyggelse.

Kommunalbestyrelsen har siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 fokuseret på bevaringsværdige bygninger, naturfølsomme områder og også § 3-søer ved udarbejdelsen af lokalplaner i boligområder.

§ 3 søer er udpeget i henhold til Naturbeskyttelsesloven. Omfanget og antallet af § 3-søer kan ændres over tid afhængig af vandstand og størrelsen på søerne. Nogle svinder ind og andre opstår.

### **De særlige bestemmelser for åben-lav boligområder i den gældende Kommuneplan 2009 er:**

*Bebyggelsesprocenten kan, hvor særlige hensyn gør sig gældende, ud fra en konkret vurdering i de enkelte lokalplaner, nedsættes til en lavere procentsats. Det kan f.eks. være tilfældet for ejendomme med:*

*Bebyggelse med bevaringsværdi 1-3*

*Bebyggelse med bevaringsværdi 4 og særlig kulturhistorie*

*Bebyggelse med bevaringsværdi 4 og en ensartet karakter med naboejendomme*

*Ejendomme med åben-lav bebyggelse, der grænser op til naturfølsomme områder.*

De naturfølsomme områder er siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 blevet undersøgt og vurderet. De mest berørte områder; Langs Jægerborg Dyrehave, Furesøkysten og Furesøkvarteret (§3-søer) er enten lokalplanlagt eller under planlægning. I flere af de naturfølsomme områder ligger stierne så tilpas langt væk fra bebyggelse, at naturoplevelsen vurderes ikke at kunne blive forringet. Naturoplevelsen vurderes i enkelte tilfælde ikke at være til stede i en grad, så der er tale om egentlig naturfølsomt område.

Kommunalbestyrelsen har fulgt udviklingen og finder, at der på baggrund af erfaringerne ikke længere skal være særlige bestemmelser for naturfølsomme områder og § 3-søer i områder med åben-lav boliger i den kommende kommuneplan. Kommunalbestyrelsen ønsker dermed at forenkle bestemmelserne for åben-lav boligbebyggelse.

Erfaringer siden vedtagelsen af Kommuneplan 2009 viser, at lokalplaner, der omfatter bevaringsværdige bygninger, naturfølsomme områder og § 3-søer, udarbejdes under hensyn til bygningsbevaring, naturoplevelser, områdets beboere og deres færden i området. En af de mest grundlæggende øvelser ved udarbejdelse af lokalplaner er at vurdere de konsekvenser, som en lokalplan vil medføre. Heri indgår også en vurdering af, om bebyggelsesprocent, etagehøjder, byggelinjer, fredninger mv. er tilstrækkelige til at sikre ovennævnte formål. Erfaringen viser ligeledes, at bebyggelsesprocenten som sådan ikke står alene som redskab til at sikre bevaringsværdige bygninger. Der anvendes mange andre redskaber til dette formål. Kommunalbestyrelsen ønsker, at de særlige bestemmelser for åben-lav boligområder med bevaringsværdig bebyggelse udgår af kommuneplanen.

#### *Strategi for åben-lav boligområder*

*De særlige bestemmelser om ændret bebyggelsesprocent ved bevaringsværdige bygninger, om*

*naturfølsomme områder og § 3-søer i områder med åben-lav boligbebyggelse udgår.*

## **Landskab**

Lyngby-Taarbæk Kommune er begunstiget af et landskab med store naturområder af meget høj kvalitet. Landskabet er i væsentlig grad præget af det tunneldalsystem, der er blevet skabt under sidste istid. Mest markant er Mølleådalene med Furesø, Lyngby Sø og Bagsværd Sø. Desuden findes moseområder som Lyngby Åmose, Tordals Mose og Kollelev Mose med et interessant plante- og dyreliv. Ved Frederiksdal er friholdt et stort område med åbne arealer og skov. Ligeledes præges kommunen af Ermelundskilen, Dyrehaven med Eremitagesletten og af Øresundskysten, hvor især Springforbi Strandpark har store rekreative og landskabelige værdier.

Store dele af landskabet er underlagt fredninger og/eller beskyttelse iht. Naturbeskyttelsesloven. Endvidere er væsentlige arealer udpeget som Internationale Naturbeskyttelsesområder, de såkaldte Natura 2000-områder.

Kommunalbestyrelsen ønsker at fastholde og udvikle landskabet til gavn for alle - til benyttelse og beskyttelse.

### *Strategi for landskab*

*Der skal i kommuneplanen ske en udpegning af eventuelle potentielle naturområder og/eller økologiske forbindelser.*

*Kommunalbestyrelsen vil derudover arbejde med, om følgende områder skal fastholdes eller ændres:*

*Biologiske kerneområder, herunder om der skal indføres særlige retningslinjer i forhold til byudvikling, rekreative eller tekniske anlæg.*

*Lavbundsarealer, herunder ved Tordals Mose.*

*Særlige retningslinjer vedr. støjdemping (trafikstøj) i forbindelse med friluftsområder.*

*Landskabelige værdier, herunder evt. udpegning af Borrebakken.*

*Geologiske værdier, herunder evt. udpegning af Mølleådalene med sidedale.*

## **Mølleåen – et nationalt industriminde**

Mølleåen fra Furesøen til Øresund er Danmarks ældste industrilandskab og betegnes som "industriens vugge". Området er et enestående, sammenhængende kulturmiljø, der rummer store landskabelige, naturmæssige, arkitektoniske og kulturhistoriske værdier. Både Mølleåen, mølledammene, møllerne, fabriks- og produktionsbygningerne, arbejderboligerne m.v. repræsenterer væsentlige elementer i fortællingen om landets teknologiske, økonomiske og sociale udvikling og samfundets tætte tilknytning til naturgrundlaget.

Bygningerne i området er generelt meget velbevarede. Enkelte industribygninger anvendes stadig til produktion, mens andre er indrettet til boliger eller virksomheder. Selv om miljøet er beskyttet af bygningsfredning eller bygningsbevaring i et vist omfang, er dele af industrilandskabet sårbart over for nedrivning eller manglende vedligeholdelse af bygninger samt utilpassede til- og ombygninger.

### *Strategi*

*Kommunalbestyrelsen ønsker dels at sikre det tilbageværende overordnede industrilandskab i Mølleådalene, dels at udbrede kendskabet til området kulturhistoriske værdier. Det skal bl.a. ske via formidling af bevaringsværdierne i området, revision af kommuneplanens rammer for de berørte områder og via vurdering af i hvilket omfang, der bør udarbejdes bevarende lokalplaner for dele af Mølleådalene.*

## **Tekst i margen**

*Lyngby-Taarbæk Kommune har i samarbejde med Rudersdal Kommune, Kulturarvsstyrelsen og Center for Bygningsbevaring kortlagt de 9 møller og industrilandskabet langs Mølleåen. Resultatet kan ses på kommunens hjemmeside: [www.ltk.dk/industriminder](http://www.ltk.dk/industriminder)*

## **Jægersborg Dyrehave - UNESCOs Verdensarv**

Nordsjællands parforcejagtlandskab er et unikt europæisk kulturlandskab, hvori man direkte kan aflæse historien om 500 års udvikling i et kongedømme og dets planlægning og forvaltning af naturen. Sporene efter forandringerne i adgangen til naturen og dens ressourcer i en af de tættest befolkede egne i Europa er på enestående vis bevaret i disse skove, der begyndte som natur, blev et kongeligt jagtlandskab og endte som et for alle tilgængeligt kulturlandskab med store naturværdier. Derfor arbejder Lyngby-Taarbæk Kommune sammen med de øvrige berørte kommuner, Naturstyrelsen, Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme og Dansk Jagt- og

Skovbrugsmuseum for at få optaget de vigtigste og bedst bevarede dele af landskabet på UNESCOs liste over Verdensarv.

Nordsjællands parforcejagtlandskab omfatter Jægersborg Dyrehave, som blev udlagt til parforcejagt i 2. halvdel af 1600-tallet. Her byggede kongen et Hubertushus til sine jagtfrokoster, og det blev i 1736 erstattet af Eremitagen, et lille jagtslot, som den dag i dag benyttes til sit oprindelige formål under kongejagter i Dyrehaven.

Dyrehaven er et imponerende anlæg, der med sin centrale placering i hovedstadsområdet er et vigtigt område for regionens fritidsliv. Terrænet veksler mellem et stærkt kuperet bakkelandskab og de fladsletter med langstrakte, flade bakkedrag og mindre søer og vådområder. Beplantningen er varieret med både tæt og åben skovbeplantning, rumskabende skovbryn og karakterfulde solitære træer. Hovedstierne - oprindeligt skabt til parforcejagt - skærer sig som lange, rette sigtelinjer gennem landskabet.

Der findes en aftale mellem Naturstyrelsen og Lyngby-Taarbæk Kommune om, at man fra Eremitageslottet ikke må kunne se bebyggelse hen over skovbrynet. Aftalen giver anledning til, at der ved planlægning af byggeri vest for Jægersborg Dyrehave tages særligt hensyn til denne udsigt.

#### *Strategi*

*Kommunalbestyrelsen støtter fuldt op om projektet.*

## ØVRIG PLANLÆGNING

Den øvrige planlægning er beskrevet overordnet i det følgende. Beskrivelsen giver et overblik over de planer og ændrede strukturer, der kan få indflydelse på den videre planlægning i Lyngby-Taarbæk.

### Landsplanredegørelse

Landsplanredegørelse 2010 præsenterer regeringens forventninger til kommunernes planlægning i relation til bl.a. følgende emner:

- Klima og energi
- Natur og vand
- Landskabet
- Kyster
- Byer
- Infrastruktur

Redegørelsen er en politisk udmelding fra regeringen om den fysiske og funktionelle udvikling i landet. Den angiver, hvad staten selv vil gøre, og opfordrer regionsråd og kommunalbestyrelser til at handle i overensstemmelse med det. Redegørelsen stiller forskellige forventninger til kommunerne i henholdsvis landdistrikterne, Østjylland, de mellemstore byregioner samt hovedstaden og Sjælland.

### Fingerplan 2012

Miljøministeriet har påbegyndt arbejdet med en revision af Fingerplan 2007, der udgør den overordnede ramme for hovedstadskommunernes planlægning. Miljøministeren har udsendt et debatoplæg, hvor ministeren peger på følgende temaer, der i særlig grad bør indgå i den kommende revision af fingerplanen:

- Klimatilpasning og kvalitet i de grønne kiler
- Byomdannelse og ny byudvikling
- Erhvervsudvikling og lokalisering

I juni 2011 har kommunalbestyrelsen sendt hørings svar til Miljøministeriet vedrørende bl.a. klimatilpasning, trafikstøj, stationsnærhedsprincippet og Lyngby Idrætsby. Et forslag til Fingerplan 2012 ventes sendt i høring medio 2012, og forventes endeligt vedtaget ultimo 2012.

### Regional udviklingsplan

Regionsrådene skal udarbejde regionale udviklingsplaner, der opstiller strategiske visioner for regionernes udvikling. Planerne skal ses som et fælles projekt mellem region, kommuner, erhvervsliv m.fl.

Region Hovedstaden er i gang med at udarbejde en ny regional udviklingsplan for hovedstadsregionen. Hovedtemaerne forventes at være følgende:

- Infrastruktur
- Erhvervsudvikling og internationalisering
- Bæredygtighed og klima
- Uddannelse og beskæftigelse

Et forslag til ny regional udviklingsplan forventes sendt i høring i foråret 2012 med henblik på endelig vedtagelse i midten af 2012.



## **Erhvervsudvikling**

Vækstforum Hovedstaden har udsendt "Hovedstaden Nordeuropas grønne innovative vækstmotor", som er en erhvervsudviklingsstrategi for hovedstadsregionen 2011 - 2013.

Strategien bygger på OECD's vurderinger af udviklingen og indeholder følgende indsatsområder:

- Ny velfærds- og sundhedsteknologi som en god forretning
- En attraktiv metropol med gode forbindelser
- Innovation og forskning - vidensregionens base
- Talent og kompetencer i verdensklasse
- Erhvervsklynger - stærke niches i global konkurrence
- Vækstiværksættere med international tilgang

Under hvert enkelt indsatsområde er der sat mål for indsatsen. Vækstforum vil løbende vurdere udviklingen i forhold til målene med henblik på eventuel justering af indsatsen.

## **Detailhandel**

*MARGENTEKST:*

*Detailhandelsundersøgelse 2010*

*Der er i november 2010 udarbejdet Detailhandelsundersøgelse 2010 herunder delrapporter om:*

*Kongevejen 205, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik*

*Sorgenfri Torv, Konsekvenser ved en udvidelse*

*Netto, Kongevejen 166, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik*

*Analyse og vurdering af Bilka-placering april 2011*

Kommunalbestyrelsen har besluttet at udarbejde en selvstændig strategi for detailhandel.

Den nye strategi for detailhandel i Lyngby-Taarbæk forventes at komme til at indeholde overvejelser omkring:

Ændring i den overordnede strategi for udviklingen af detailhandel i Lyngby-Taarbæk

Inddragelse af Firskovvejområdet i detailhandelscentret Kgs. Lyngby

Beslutning om at fastsætte butiksstørrelser for op til 3 nye udvalgswarebutikker på mere end 2.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal i Kgs. Lyngby

Ændring af centerstrukturen – i antallet eller afgrænsningen af lokalcentre

Udpegnings af område til pladskrævende varegrupper

Ændringer af det maksimale detailhandelsareal i de enkelte centre

Ændringer i de maksimale butiksstørrelser i de enkelte centre

## **Regional klimastrategi**

Region Hovedstaden og KKR (Kommunekontaktrådet) har i tæt samspil med de 29 kommuner i regionen udarbejdet et forslag til en fælles klimastrategi for hovedstadsregionen.

Den første fælles klimastrategi for hovedstadsregionen er kommunernes og regionens bidrag til at realisere den nye regerings mål om at fremme klimatilpasningsindsatsen, at CO<sub>2</sub>-udledningen er reduceret med 40 procent i 2020 i forhold til 1990-niveauet og at el- og varmforsyningen er dækket af vedvarende energi i 2035.

Klimastrategien udpeger regionens væsentligste klimaudfordringer og inspirerer til løsninger og konkret handling på tværs af kommuner, region samt andre relevante parter.

Den overordnede vision er at "I 2025 er hovedstadsregionen den mest klimaberedte og energieffektive region i Danmark baseret på stærke regionale og tværkommunale samarbejder, hvor innovative offentlig-private partnerskaber bidrager til grøn vækst i international topklasse."

Klimastrategien indeholder 5 spor inden for strategiens to overordnede udfordringer – tilpasning til klimaforandringer og reduktion af CO<sub>2</sub>. De fem spor er:

- En klimaberedt region
- Klimavenlig transport
- Omstilling af energisystemet
- Energieffektive bygninger
- Klimavenligt forbrug og indkøb

Klimastrategien rummer også en række anbefalinger og forslag, som kan danne udgangspunkt for fremtidig dialog og samarbejde med staten om de fælles klimaudfordringer.

Forslaget til klimastrategien har været i høring. I den forbindelse bakkede Lyngby-Taarbæk Kommune positivt op om strategiforslaget og gav i et høringssvar udtryk for at vi i videst muligt omfang vil støtte positivt op om dette. Strategien forventes endelig vedtaget i marts 2012.

### **Samarbejder på tværs**

Kommunalreformen lægger op til samarbejder på tværs af kommunegrænserne m.m. Kommunekontaktrådet i Region Hovedstaden, der er etableret af Kommunernes Landsforening, er et eksempel på et sådant samarbejde. Rådet drøfter, koordinerer og fastsætter fælles linjer for kommunernes regionalpolitiske indsats. Rådet består af borgmestrene i regionen og et antal kommunalbestyrelsesmedlemmer, så sammensætningen afspejler stemmeforeningen ved kommunevalget.

Ringby-Letbanesamarbejdet er et andet eksempel på et sådant samarbejde. Det består af Transportministeriet, Naturstyrelsen, Region Hovedstaden og kommunernes langs Ring 3, som samarbejder om en ambitiøs og langsigtet vision for byudviklingen langs Ring 3 med den kommende letbane som trafikalt rygrad.

### **Vand- og naturplaner**

I december 2011 blev de endelige statslige vand- og naturplaner offentliggjort. Vandplanerne er en samlet plan for et forbedret dansk vandmiljø. Vandplanerne skal sikre renere vand i Danmarks søer, fjorde og åer. Natura 2000-planerne er en samlet plan for, hvordan vi sikrer fremgangen i vores internationalt vigtige natur, Natura 2000-områderne. Begge planer er udarbejdet i overensstemmelse med Miljømålsloven.

Vand- og naturplanerne sætter rammerne for planer, der berører vand - og Natura2000 områderne. I vandplanerne er der opstillet mål for miljøtilstanden i søer, vandløb, kystvande og grundvand. Naturplanernes mål vedrører alene udpegningsgrundlaget i Natura2000 områderne.

Kommunerne skal udarbejde handleplaner til opfyldelse af dele af vand- og naturplanernes mål. Handleplanerne skal være godkendt senest 1 år efter, at vand- og naturplanerne er offentliggjort. Herefter skal kommunerne inden 2015 sætte handling bag planerne. Fra og med 2015 vil der være vedtaget nye vand- og naturplaner.

### **Kommuneplanlægning og lokalplanlægning**

Af skemaerne fremgår hvilke kommuneplantillæg og lokalplaner, der er vedtaget siden den 1.2.2010, hvor Kommuneplan 2009 blev vedtaget. I relation til kommuneplanarbejdet har

kommunalbestyrelsen den 30.8.2010 vedtaget "Støjhandlingsplan for vejtrafik 2010". Støjhandlingsplanen er baseret på en kortlægning af støjbelastede boliger og personer fra vejtrafikken. Planen gengiver resultatet af støjkortlægningen samt allerede gennemført støjbekæmpelse. Desuden indeholder planen forslag til støjdæmpende foranstaltninger frem til 2013, hvor der skal udarbejdes en ny støjhandlingsplan.

*Kommuneplantillæg:*

Nr.	Område	Omfattet rammeområde
1/2009	Områdecenter Bredebo	5.2.30
2/2009	Lyngby Hovedgade 77-85	2.1.91
3/2009	Elementbyen og Kunstnerbyen	6.1.62 og 6.1.65
4/2009	Mølledammen	1.1.40
5/2009	Taarbæk Strandvej 69	7.1.68
7/2009	Netto på Engelsborgvej	2.2.01
9/2009	DTU	1.7.90
10/2009	Skovtofte	3.2.69 og 3.2.31

Vedtaget efter 1.2.2010

*Lokalplaner:*

Nr.	Område	Formål
212	Netto på Engelsborgvej	At give mulighed for udvidelse af dagligvarebutik.
215	Furesø kvarteret i Virum	At sikre områdets karakter af grønt villaområde og de bevaringsværdige bygninger.
217	Lyngby Hovedgade 77-85	At give mulighed for at omdanne området til kontor- og serviceerhverv samt undervisnings- og sundhedsformål.
218	Landmålervej 9A	At give mulighed for at opføre 7 nye gæsteboliger og indrette 5 gæsteboliger i eksisterende bebyggelse.
219	Hjortekær langs Jægersborg Dyrehave	At sikre områdets karakter af grønt villaområde, de bevaringsværdige bygninger og den visuelle oplevelse af Jægersborg Dyrehave.
220	Områdecenter Bredebo	At give mulighed for at opføre et tidssvarende plejecenter.
224	Nordlige del af Hjortekær	At sikre områdets karakter af grønt villaområde og de bevaringsværdige bygninger.
225	Lokalcenter på Geels Plads	At give mulighed for at overdække torvearealet og muliggøre mindre butiksudvidelser.
226	Taarbæk Strandvej 69	At give mulighed for at opføre 6 nye boliger.
227	Pritzels fabriksbygning	At give mulighed for

	ved Mølledammen i Kgs. Lyngby	renovering og tilbygning.
228	Danmarks Tekniske Universitet, Campus Lyngby	At give mulighed for at placere den højeste bebyggelse i fem netværkscentre.
229	Skovtofte	At give mulighed for anvendelse til boliger
230	Chr. X's Allé og Engelsborgvej	At give mulighed for at opføre ny bebyggelse til borgere med autisme og øvrige offentlige formål som findes i området.
231	Kongestien i Sorgenfri	At sikre helhedsindtrykket i den ensartede bebyggelse og sikre områdets grønne præg.

Vedtaget efter 1.2.2010

# KLIMA

## KLIMA OG AGENDA 21 STRATEGI

Lyngby-Taarbæks Klimastrategi er bygget op omkring en vision, en række målsætninger og udpegning af mere konkrete indsatsområder, som efterfølgende vil blive konkretiseret og prioriteret i relevante sektorplaner, som spildevandsplan, vandforsyningsplan og varmforsyningsplan, samt i en klimahandlingsplan, der forventes vedtaget primo 2012. Strategien forholder sig til de overordnede A21-krav, samt orienterer sig mod såvel CO<sub>2</sub>-reduktioner som klimatilpasning i forhold til at tilpasse udviklingen til forventede klimaforandringer.

Siden 2007 har hovedparten af de lokale Agenda 21-aktiviteter været koncentreret omkring klimaproblematikken - bl.a. i form af aktiviteter og events, der har været med til at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet fra den kommunale drift og fra private og virksomheder. Agenda 21-strategien præsenteres sidst i denne strategi.

### *Klimavision:*

*Lyngby-Taarbæk vil være en sammenhængende, grøn og bæredygtig kommune.*

*Robust helhedsorienteret planlægning, dialog og samarbejde på tværs med eksterne klimaaktører skal sikre, at der privat og kommunalt arbejdes for at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.*

Klimaproblematikken har to ben. Klimaforandringerne skyldes bl.a. udledning af CO<sub>2</sub>. For at reducere risikoen for klimaforandringer er det nødvendigt at nedbringe udslippene af CO<sub>2</sub> – klimaproblematikkens ene ben!

Klimaproblematikkens andet ben er klimatilpasningen. Opgaven med at tilpasse udviklingen til klimaforandringerne er som i de fleste andre kommuner i en opstartsfasen. Håndtering af regnvand og havvandsstigninger er den største udfordring, som kommunen allerede har taget fat på. Men området kræver også på længere sigt stor bevågenhed, hvis kommunen skal tilpasse sig de forventede fremtidige klimaforandringer.

Kommunes muligheder for at håndtere de klimaudfordringer vi står over for, kræver involvering og handling fra eksterne aktører – borgere, boligselskaber, virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Derfor er et særligt strategisk indsatsområde i en vellykket klimastrategi, at sikre, at eksterne aktører involveres, samt at der samarbejdes om løsningen på klimaproblematikken på tværs af kommunegrænserne, så de klimarelaterede problemerne ikke blot eksporteres fra en kommune til en anden.

Klimastrategien, hviler derfor på tre ben, der er vigtige at have med, når de fremtidige klimaudfordringer skal håndteres. De tre ben beskrives enkeltvis i det følgende.

# KLIMA



## CO2- REDUKTION

Lyngby-Taarbæk Kommune har siden 70'erne arbejdet på at nedbringe energiforbruget og dermed også CO2-udslippet fra de kommunale bygninger, ligesom vi siden 2007 har sat fokus på klimaproblematikken i forbindelse med forskellige interne og borgerrettede klimaaktiviteter. CO2-udslippet fra den kommunale drift udgør kun ca. 3-4 % af det samlede CO2-udslip i kommunen (incl. andel af trafik). Alligevel er kommunens indsats vigtig som godt eksempel på, at vi løfter vores del af opgaven, og fordi kommunen med denne strategi påtager sig en central rolle som formidler af viden og erfaring.

Figur 2: Resultatet af den kommunale energistyring i forhold til opvarmningsforbruget i de kommunale bygninger siden 1979.

Udviklingen er et resultat af en konsekvent og vedvarende fokus på energistyring og energireovering af de kommunale bygninger gennem mange år. Indsatsen har resulteret i en samlet besparelse på ca. 800 mio. kr.

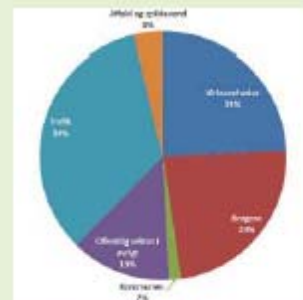
En kortlægning af CO2-udslippet i 2008 fra Lyngby-Taarbæk Kommune som geografisk område viser, at der samlet blev udledt 426.646 ton CO2 – svarende til 8,3 ton CO2 pr. indbygger.

De tre altovervejende kilder til CO2-udledningen i Lyngby-Taarbæk Kommune er el (40 %), transport (34 %) og individuel opvarmning og procesvarme (18 %)

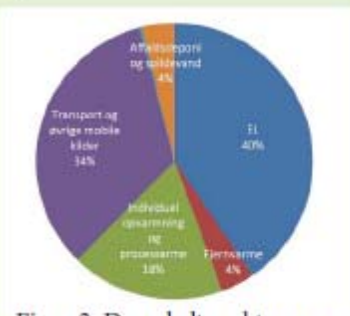
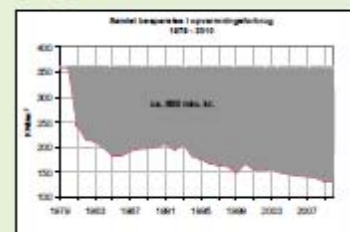
På baggrund af CO2-kortlægningen fra 2008 kan der konstateres et samlet tilgængeligt besparelspotentiale på 71.000 ton CO2 inden for el og varme samt et ikke-quantificerbart potentiale inden for trafik.

Med klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- Reducere CO2-udslippet fra LTK som geografisk område med 20 % i 2020, i forhold til CO2-udslippet i 2008.
- Reducere CO2-udslippet fra den kommunale drift med 2 % om året frem til 2025



Figur 1: CO2-udledning fordelt på kilder



Figur 3: De enkelte sektors relative bidrag til den samlede CO2-udledning

## KLIMA

Målene for reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet er udarbejdet som en afvejning mellem ønsket om at skære kraftigt i udledningen og at lave målsætninger, der er opnåelige. Det betyder konkret, at målene tager afsæt i vurderinger af reduktionspotentialet, forventningen om udvikling af nye løsninger til reduktion af CO<sub>2</sub>, forventninger til renere energikilder, kommunens nuværende indsats på området samt de nationale målsætninger.

Reduktionsmålene for Lyngby-Taarbæk Kommune er tænkt som absolutte mål, og er som udgangspunkt uafhængige af vækst i befolkning og erhverv. Reduktionsmålene og ambitionen i Vidensbystrategien om at udvikle attraktive erhvervsarealer og fortætte byen langs de kommende letbanestationer, med flere borgere og virksomheder til følge, er således ikke tænkt som modsætninger, men som udfordringer, der skal udvikles sammenhængende løsninger på. Stor vækst på disse områder, kan dog betyde, at målene kun kan opfyldes relativt.

### Indsatsområder:

Med udgangspunkt i CO<sub>2</sub>-kortlægningen fokuserer Lyngby-Taarbæk på følgende indsatsområder, når CO<sub>2</sub>-udslippet skal reduceres:

#### Transport.

- Forbedret og mere sammenhængende kollektiv trafik
- Etablering af letbane
- Infrastruktur for elbiler
- Forbedring af cykelforhold
- Udnyttelse af stationsnærhedsprincippet, - med mulighed for byudvikling med høj bebyggelsesprocent
- Indkøb af miljøvenlige biler, internt i kommunen

#### Opvarmning og elforbrug

- Ny varmforsyningsplan, med fokus på bl.a. affaldsbaseret fjernvarme og vedvarende energi
- Energiforbrug til bygninger, nye, eksisterende og egne
- Fokus på energirenovering, opfølgning på termografering mm.
- Vedvarende energi
- Energisparekampagner, internt og eksternt
- Fortsat intern energistyring
- Grønne indkøb, herunder skærpede krav til kommunens leverandører på energi- og miljøområdet

Indsatsområderne vil blive konkretiseret og prioriteret i relevante sektorplaner, samt i klimahandlingsplanen, der forventes vedtaget primo 2012.

### Udfordringer:

#### Fysisk planlægning:

Den fysiske planlægning er et væsentligt redskab at benytte for at nye bygninger og bydele bliver miljømæssigt bæredygtige. På tilsvarende vis kan den øvrige kommunale planlægning påvirke fremtidens energiforsy-

## KLIMA

ning til eksisterende boliger, med mulighed for at fremme brug af vedvarende energi. Udfordringen bliver at sikre klimahensyn i al planlægning i balance med hensyn til udvikling og økonomi.

Der lægges generelt op til, at byen skal fortættes, samt at der kan ske vækst i de stationsnære områder langs den planlagte letbane. Væksten i de nye stationsnære byområder langs letbanen betyder dog, at den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i LTK ikke nødvendigvis vil falde, da væksten vurderes at generere mere trafik i de nye byudviklingsområder. En udfordring der bør tages højde for, hvis der i kommuneplanstrategien tages beslutning om fortætning af byen.

Hvis vi skal fastholde billedet og den fælles identitet af Lyngby-Taarbæk som grøn kommune, er det derfor afgørende, at fortætningen sker på et grønt og bæredygtigt grundlag. Det vil sige, at der skal udvikles lavenergi-byggeri samtidig med, at der fortsat investeres i energi- og miljøvenlige tiltag i områdets eksisterende bygninger.

De kommunale virkemidler:

Udfordringen på transportområdet er dobbelt, idet CO<sub>2</sub>-udslippet skal reduceres og stigningen i bilkørslen skal modvirkes. Kommunens mulighed for at styre trafikudviklingen er relativt begrænset, idet trafikken er betinget af en lang række forhold, der i bedste fald kun er delvist styrbare for kommunen. Kommunen kan dog sammen med andre kommuner og regionen søge at påvirke regeringen og de overordnede myndigheder til forbedret offentlig transport og en statslig plan for, hvordan biltrafikken og CO<sub>2</sub>-udslippet herfra reduceres. Herunder mulighed for indførelse af trængselsafgifter lokalt.

Kommunen kan heller ikke direkte regulere det private el- og varmebrug, men er henvist til at søge at påvirke borgere og virksomheder til at reducere forbruget. De forskellige roller, som kommunen har mulighed for at bringe i spil for at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet, kan dog tages mere aktivt i brug – f.eks. som myndighed, planlægger, serviceudbyder, indkøber, bygherrer, vejleder og inspirator.

F.eks. lægges der i Vidensbystrategien op til, at der skal udvikles et rådgivningstilbud, hvor aktørerne kan få foretaget en energiteknisk gennemgang og modtage forslag og anbefalinger til energi-optimeringer. Rådgivningstilbuddet kan udvikles i et samarbejde mellem forsyningselskaberne og områdets øvrige nøgleaktører med udgangspunkt i det etablerede vidensbynetværk VBN "Klima og grøn teknologi" for at sikre bred forankring.

Et andet eksempel på, hvordan kommunen kan vejlede og inspirere, er den termografisk overflyvning af samtlige bygninger i kommunen, som blev gennemført i 2010. Resultatet er frit tilgængeligt på kommunens hjemmeside, og har bl.a. til formål at give borgere og virksomheder en indikation af hvor stort et evt. varmetab fra de pågældende bygninger er. Viden der bl.a. skal inspirere til energirenoivering af bygninger,



## KLIMA

hvor dette er relevant. Et indsatsområde kunne være at markedsføre termograferingsresultaterne mere målrettet til virksomhederne i kommunen

### Klimatilpasning

Fremtidens klima bliver varmere og mere ekstremt. Ifølge Klima- og Energiministeriet er temperaturen i Danmark steget med halvanden grad siden 1873. I samme periode er nedbøren steget med 15 %. Vindforhold og vandstande har også ændret sig.

Danmark får ifølge DMI et varmere og vådere vejr med flere ekstremer i fremtiden. De vigtigste forventede ændringer er:

- Mere regn. Der kommer mere regn om vinteren og mindre om sommeren. Om sommeren vil der være både tørkeperioder og kraftigere regnskyl.
- Mildere vintre. Vintrene vil blive mildere og fugtigere.
- Varmere somre. Somrene bliver varmere, og der kan komme flere og længere hedebølger.
- Højere vandstand. Der forventes en generel vandstandsstigning i havene omkring Danmark.
- Mere vind. Der kan forventes flere kraftige storme.
- Større skydække. Der vil generelt være et svagt stigende skydække, som vil være størst om vinteren.

Ifølge FN's klimapanel (IPCC) skyldes hovedparten af ændringerne menneskelige aktiviteter. Især udslip af CO<sub>2</sub> fra afbrænding af kul, olie og gas, udslip af andre drivhusgasser og fældning af skove. Hvor meget klimaet vil ændre sig i fremtiden, er svært at forudsige, men FN's klimapanel har udarbejdet en række scenarier, som denne klimastrategi læner sig op af.

Klimaændringer forventes at påvirke Lyngby-Taarbæk på mange områder. Der har allerede været en forsmag på, hvad der kan forventes fremover ved regnhændelser i 2007 og 2010.

Det vurderes, at der allerede nu bør udarbejdes beredskabsplaner for særligt sårbare områder i kommunen med kendte problemer. Beredskabsplanerne skal kunne fungere, indtil områderne på forskellig vis er blevet klimatilpasset. Dette er en proces, der vil skulle foregå over mange år, og som skal sikre en langsigtet tilpasning til de kommende klimaforandringer.

## KLIMA

Med Klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- Undersøge og fastlægge behovet for tilpasning til fremtidige klimaændringer og handle på baggrund af resultatet
- Indarbejde klimatilpasning rettidigt i relevante sektorplaner; så sagsbehandling og nye projekter er fremtidssikrede
- Arbejde for at den grønne kommune også bliver blå ved at anvende regn- og overfladevand som et synligt og rekreativt element i byrummet
- Arbejde for at lokale aktører med viden på dette område spiller sammen med kommunen om at skabe innovative løsninger

Indsatsområder:

På baggrund af risikovurderinger og sårbarhedsanalyser af situationen lokalt i Lyngby-Taarbæk vil kommunen, som det væsentligste i forbindelse med klimatilpasningen i forhold til regn- og vandshåndtering, recipienter (søer, vandløb og kysten), grundvand, natur og parker fokusere på nedenstående indsatsområder:

- Beredskabsplaner for udvalgte sårbare områder
- Øget satsning på Lokal Afledning af Regnvand (LAR-løsninger), f.eks. "Blå byrum", grønne tage m.m.
- Forsinkelsesbassiner for at minimere overløb til recipienter.
- Tilstands- og risikovurdering af Mølleåens sluser
- Klimaforandringer i forhold til grundvandsbeskyttelse i områder med særlige drikkevandsinteresser
- Byggerier - så det ikke får u hensigtsmæssige konsekvenser for borgeme, at grundvandsniveauet og temperaturen stiger.
- Invasive arter, der truer den biologiske mangfoldighed på grund af temperaturstigning eller vådere klima.

Indsatsområderne vil blive konkretiseret og prioriteret i relevante sektorplaner, samt i klimahandlingsplanen, der forventes vedtaget primo 2012.

Udfordringer:

Den største udfordring med hensyn til håndtering af regnvand er det økonomiske aspekt. Derfor er udfordringen at få størst effekt for færrest penge. Samtidig er der tale om grænseoverskridende problemstillinger, som kræver tæt samarbejde og koordination med nabokommunerne. Jo før der sættes ind og prioriteres og jo bredere de forskellige tiltag indarbejdes i forskellige planer, desto bedre vil kommunen være rustet til de kommende udfordringer. Ved således at være på forkant vil kommunen på den lange bane kunne spare mange penge frem for senere - med store udgifter til følge - at skulle udbedre skaderne forårsaget af klimaforandringerne.

Inddragelse af eksterne aktører

Dialog og samarbejde med borgere, erhvervsliv, uddannelsesinstitutioner og andre aktører er helt afgørende for, at CO<sub>2</sub>-reduktionsmålene i klima-

## KLIMA

strategien kan nås. Ca. 95 % af CO<sub>2</sub>-udledningen inden for kommune-grænsen kommer nemlig fra andre end kommunen som virksomhed, så her er kommunens mulighed for påvirkning kun indirekte og afhængig af samspil og dialog med eksterne aktører.

Klimatilpasning er grænseoverskridende problemstillinger, som kræver tæt samarbejde og koordination med nabokommunerne for ikke at eksportere problemer fra den ene kommune videre til den anden. Derfor er der behov for at skabe stærke netværk og nye partnerskaber samt at samarbejde på tværs af kommunegrænser. At følge strategiarbejdet i KKR (KL's Kommunekontaktråd) og Region Hovedstaden tæt er også en forudsætning for succes på dette område.

Lyngby-Taarbæk deltager allerede i forskellige samarbejder om klimaproblematikken, bl.a.:

- "Klikovand", som er et tværkommunalt projekt om udfordringerne på vand – og spildevandsområdet, som også involverer kommunernes forsyningsselskaber.
- "Natur- og Miljø Samarbejdet" med 6 "nabokommuner", hvori klimaforandringerne og kampagner målrettet CO<sub>2</sub>-udledningen fra kommunen som geografisk område allerede er sat på dagsordenen.
- Samarbejde omkring Furesøens fremtid med bl.a. Rudersdal og Furesø kommuner.
- Samarbejde om udarbejdelse af nyt regulativ for Mølleåen med Rudersdal og Gladsaxe Kommune.
- Netværk for "Klima og grøn teknologi", med deltagelse af lokale virksomheder og uddannelsesinstitutioner - udløber af Vidensbystrategien.
- Klimasamarbejde med DTU, hvor kommunen stiller sig til rådighed som case for studerende der vil arbejde med klimarelaterede projekter.
- Samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning om klimatilpasning i kommunen.
- Ringbyprojektet; bæredygtig byudvikling omkring de kommende letbanestationer langs Ring 3.
- Følger samarbejdet med 16 kommuner i hovedstadsområdet om mulighed for at indføre trængselsafgifter/-bompeng

Med Klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- I dialog med borgere, uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv
- Forankre arbejdet med at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet internt og eksternt i kommunen
- Samarbejde på tværs af kommunegrænserne om løsninger

Indsatsområder:

For at efterleve målene om øget dialog, inddragelse og samarbejde i forhold til implementering af klimastrategien, vil der være fokus på:

- Netværk/partnerskaber med erhverv og uddannelsesinstitutioner

## KLIMA

om fremtidige klimaløsninger, bl.a. i regi af Vidensbystrategien og de netværk (VBN) der dannes her

- Fortsættelse af eksisterende samarbejder og udbygge dem, hvor det er relevant
- Koordinering, implementering og udvikling af klimainsatsen internt i kommunen
- Adfærdskampagner internt i kommunen og over for borgere og virksomheder

### Fra strategi til handling:

I skemaet nedenfor ses en forventet tidsplan for sektorplaner og strategier, hvori klimastrategiens indsatsområder vil blive konkretiseret og prioriteret. Helhedsorienteret planlægning skal løbende sikre, at klimaproblematikken indarbejdes i sektorplanerne samt at der er sammenhæng mellem det der besluttet i de enkelte planer.

Initiativ/år	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vidensbystrategi	X									
Varmeforsyningsplan	X									
Kommuneplanstrategi		X			X				X	
Klimahandlingsplan		X								
Kommuneplan			X				X			
Spildevandsplan			X							
Vandforsyningsplan	X									
Affaldsplan			X							
Revision af Mølleåens vandlovsregulativ			X							
Indsatsplaner grundvandsbeskyttelse		X								
Beredskabsplaner for sårbare områder			(X)							
Naturstrategi				(X)						

(x) ikke lovpligtige. Forventet tidsplan.

## AGENDA 21

Siden 2007 har hovedparten af de lokale Agenda 21-aktiviteter været koncentreret omkring klimaproblematikken - bl.a. i form af aktiviteter og events, der har været med til at reducere CO2-udslippet fra den kommunale drift og fra private og virksomheder. Den forebyggende indsats har hovedsagligt haft til formål at reducere udledningen af drivhusgasser og derved medvirke til en opbremsning af temperaturstigningerne.

Ifølge Planloven skal der inden udgangen af 2011 være vedtaget en ny Agenda 21-strategi, som indeholder kommunalbestyrelsens målsætninger for det fremtidige arbejde med at:

- mindske miljøbelastningen
- fremme en bæredygtig byudvikling og byomdannelse
- fremme biologisk mangfoldighed
- inddrage borgerne og erhvervslivet i det lokale Agenda 21-arbejde
- fremme samspillet mellem beslutninger på tværs af sektorer

Kommunalbestyrelsen ønsker, at de 5 A21- emner, vurderes og målsættes, hvor det er relevant i det løbende strategiarbejde i kommunen.

*I kommuneplanstrategien er der generelt fokus på bæredygtig byudvikling og byomdannelse, samt inddragelsen af erhvervslivet og uddannelsesinstitutionerne i forbindelse hermed.*

*Inddragelse af borgere og erhvervslivet spiller en vigtig rolle i forbindelse med udmøntningen af klimastrategien, da de store udfordringer med at reducere CO2-udslippet i kommunen, som geografisk enhed kræver involvering af eksterne klimaaktører som borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner m.fl.*

*Mindskelse af miljøbelastningen og fremme af den biologiske mangfoldighed er også en naturlig del af denne klimastrategi og de efterfølgende sektorplaner og klimahandlingsplanen.*

## Vidensby 2020

*(Tekstboks i det følgende placeres i margin af layoutet i det endelige produkt)*

*Lyngby-Taarbæk Vidensby strategi 2020 er den strategiske overliggende for kommunens Klima- og kommuneplanstrategi. Den er formuleret af en Task Force nedsat af Erhvervsrådet i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommunes Udviklings- og Strategiudvalg.*

*Sammen har de sat sig i spidsen for at sætte en fælles retning for lokalområdet, der skal fremme vækst og udvikling for borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Det gøres gennem foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby, der blev stiftet i januar 2012.*

*Vidensby strategi 2020 kan læses i sin fulde udstrækning på [www.ltk.dk/vidensby](http://www.ltk.dk/vidensby)*

### Resumé

*Lyngby-Taarbæk har alle forudsætninger for at blive et kraftcenter for viden i 2020 – en vidensby. Undersøgelser viser, at området har en nærmest ekstrem specialisering inden for videnstunge erhverv, et af Europas førende tekniske universiteter (DTU), nogle af landets bedste folkeskoler, gymnasier og erhvervsskoler og 18 procent borgere med en videregående uddannelse.*

*Som by står Kgs. Lyngby stærkt med Storcenteret, specialbutikkerne på hovedgaden og Magasin som attraktioner. Samtidig har området mange rekreative kvaliteter. Begge dele vægter højt, når man søger bolig.*

*Hertil kommer, at en letbane er på vej til byen. Det øger mobiliteten og skaber nye muligheder.*

*Men undersøgelser viser også, at Lyngby-Taarbæk er udfordret på sine styrkepositioner:*

- Nogle af kommunens erhvervsarealer skal udvikles og omdannes for at blive attraktive igen.*
- Den grønne profil er udfordret. At være en grøn kommune handler i fremtiden ikke kun om natur, parker, søer og skove. Fremtidens "grønne" konkurrence kommer også til at handle om klima og grøn teknologi.*
- Kommunens detailhandelsposition er udfordret af nye storcentre i regionen.*
- Der er pres på velfærdsydelse, både økonomisk og i forhold til stigende forventningerne fra brugerne.*
- Byens aktiver hænger ikke godt nok sammen. Den kollektive transport til og fra DTU, K-Nord (Lyngbys handelsskole og erhvervsakademi) og de vigtigste erhvervsområder er ikke optimal. Men også de mentale koblinger vurderes at være for svage. Det er fx ikke synligt i bybilledet, at et stort universitet ligger i byen. Svaghederne i infrastrukturen medvirker til, at byens handelsliv ikke drager den fulde fordel af de mange indpendlende studerende og medarbejdere.*

*(SE TEKSTBOKS OM TASK FORCE NEDERST I DOKUMENTET)*

### Visionen for Vidensby 2020

*På den baggrund er der formuleret en vision for Vidensby 2020. Udgangspunktet for visionen er, at bedre livskvalitet og velfærdsydelser, bæredygtig og grøn byudvikling, en mere attraktiv handelsby, et stærkere forsknings- og uddannelsesmiljø og vækst i områdets videnstunge erhverv ikke er modsætninger. Tværtimod skal der udvikles fælles, sammenhængende løsninger på de udfordringer, der er skitseret i partnerskaber mellem virksomheder, uddannelsesinstitutioner og kommune.*

*Visionen er, at Lyngby-Taarbæk i 2020 er:*

- En af Nordeuropas førende videns- og universitetsbyer*
- En førende uddannelsesby med høj kvalitet, bredt udbud og et generelt højt uddannelsesnivea*
- Et internationalt orienteret knudepunkt for arbejdskraft, kultur og handel*
- Et område kendetegnet ved bæredygtig vækst, velfærd og byudvikling.*

## Indsatsområder

Retningspile Overskrifter	<i>Fokus på videns- baserede erhverv</i>	<i>Sammenhængende og bæredygtig by</i>	<i>Nye services og kvaliteter i Lyngby- Taarbæk</i>
<i>Strategisk byudvikling</i>	Tiltrække og fastholde vidensvirksomheder	Udvikle LTK som universitetsby med effektiv infrastruktur	Levende og attraktivt bymiljø med unikke kvaliteter
<i>Innovation og netværk</i>	Netværk for vidensvirksomheder	Udvikle grønne boliger og grøn teknologi	Udvikle fremtidens velfærdstjenester
<i>Erhvervs- og borgerservice</i>	Fremme af iværksætteri og entrepreneurship	Fremme energirådgivning	Fremme erhvervs- og borgerservice

### Indsatsområder

For at nå målene sættes der ind på ni indsatsområder.

#### 1. Tiltrække og fastholde vidensvirksomheder

Ambitionen er, at Lyngby-Taarbæk er en by, der især lever af viden. Det er vigtigt, at satse bredt på at tiltrække og fastholde vidensvirksomheder, herunder dem, der bygger på tekniske og ingeniørmæssige kompetencer og forskningsresultater. DTU's beliggenhed i kommunen giver et væld af muligheder inden for områder som IT, cleantech og velfærdsteknologi. Der er behov for, at den forskningsmæssige viden fra DTU indgår direkte i den erhvervsservice, som kommunen yder til iværksættere og virksomheder og at der er et højt kendskab til Matchpoint, som er et tilbud etableret af DTU Match og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Hvis målet om en internationalt orienteret attraktiv videns- og universitetsby skal opnås, er det vigtigt også at sikre adgang til attraktive kollegier og boliger især i Kgs. Lyngby – også for studerende og medarbejdere, der kommer fra udlandet. Jo flere mennesker, der bor i den centrale del af Kgs. Lyngby, jo større basis for liv i byen, vil der være.

#### 2. Udvikle Lyngby-Taarbæk som universitetsby med effektiv infrastruktur

"Den mindste by med det relativt største universitet". Sådan kan man karakterisere Lyngby-Taarbæk, hvis man sammenligner universitetsbyer i Nordeuropa. Men at DTU har over 7.000 studerende og 4.500 ansatte og at området har mange andre, store uddannelsesinstitutioner er ikke synligt nok i bybilledet. Ambitionen er, at man skal kunne mærke i byrummet, at Lyngby-Taarbæk er en videns- og universitetsby med mange nationaliteter. For at sikre let adgang til byen er der behov for at styrke den kollektive transport til og fra byens knudepunkter og at lette adgangen til DTU for borgere, elever og lærere samt virksomhedernes ansatte.

#### 3. Levende og attraktivt bymiljø med unikke kvaliteter

Det er vigtigt, at være en attraktiv handelsby, der tiltrækker handlende fra både det nordsjællandske område og kommunerne langs Ring 3, når letbanen kommer.

Det vil kunne støtte en udvikling af et centralt område med oplevelses- og udfoldelsesmuligheder, restauranter, caféer, specialbutikker, internationale detailkæder, studiemiljø, spændende byrum, arkitektur mv. Det vurderes, at der er et stort potentiale i at tiltrække flere studerende til byens butikker og byrum.

Ambitionen er at der samarbejdes om en koncept- og kvalitetsudvikling, der sætter nye standarder for Kgs. Lyngby som handelsby. Dertil er det en god ide at udvikle unikke byrumskvaliteter for eksempel gennem arkitektkonkurrencer og ved at være i fortsat dialog med brugerne.

#### 4. Netværk for vidensvirksomheder

Mange af målene i Vidensby 2020 kan kun realiseres, hvis der etableres nye samarbejdsprojekter på tværs af sektorerne. Der er allerede etableret fem Vidensbynetværk (VBN), hvor engagerede og vidende deltagere fra området mødes for at drøfte, hvordan Vidensbystrategien kan blive realiseret. Der bør også sættes ind for at styrke netværk mellem virksomhederne. Den geografiske nærhed og kombinationen af unge og veletablerede vidensvirksomheder og forskningsaktiviteter i området giver gode muligheder for at etablere udbytterige relationer, der kan fremme væksten.

*(SE TEKSTBOKS OM DE 5 NETVÆRK NEDERST I DOKUMENTET)*

#### 5. Udvikle grønne boliger og grøn teknologi

Lyngby-Taarbæks grønne, rekreative identitet skal bevares. Det bidrager til en høj livskvalitet og er et godt udgangspunkt for at tiltrække flere borgere og virksomheder. Men ambitionen kan løftes: Lyngby-Taarbæk bør være et bæredygtigt udviklingslaboratorium, hvor virksomheder, kommune, forskere og forsyningselskaber samarbejder om at udvikle bæredygtige teknologier og bæredygtigt byggeri. Hvis en kommende byfortætning sker på et bæredygtigt grundlag, kan der skabes en fælles identitet i Lyngby-Taarbæk som en grøn og bæredygtig kommune. Der skal udvikles lavenergibyggeri samtidig med, at det grønne element tænkes ind i udviklingen af nye bygninger – fx i form af grønne tage og grønne uderum

*Indsatsområdet skal også ses i sammenhæng med afsnit om klimastrategi, der opstiller mål for såvel CO<sub>2</sub>-udledning, som for, hvordan kommunen kan forebygge og tilpasse sig de forventede klimaforandringer.*

#### 6. Udvikle fremtidens velfærdsydelser

Det er nødvendigt at nytænke måden, kommunen udvikler og leverer velfærdsydelser på. Den demografiske udvikling betyder, at stadigt færre arbejdende mennesker skal finansiere velfærdsydelser til stadigt flere personer uden for arbejdsstyrken. Samtidig stiger brugernes forventninger til kvaliteten af velfærdsydelserne.

DTU forsker i teknologier med stor relevans for fremtidens velfærdsydelser. Området har en masse virksomheder, der teknologisk og kompetencemæssigt kan bidrage til nye velfærdsteknologier. Og kommunen rummer ca. 100 velfærdsinstitutioner, der kan bidrage med know how og viden, og fungere som testlaboratorium for nye forretningsideer.

#### 7. Fremme iværksættere og entrepreneurship

Lyngby-Taarbæk skal være en kommune med langt flere succesfulde iværksættere. Forskerparken Scion-DTU A/S Lyngby er i dag Lyngby-Taarbæks flagskib på iværksætterfronten. Også K-Nord har en bred portefølje af initiativer rettet mod dette indsatsområde. Men der mangler sammenhæng mellem aktiviteterne.

En af ambitionerne i Vidensby 2020 er at skabe en fødekæde for innovation, der starter i folkeskolen og fortsætter op gennem skolesystemet.

#### 8. Fremme energirådgivning

Hvis Lyngby-Taarbæk skal være kendt som et grønt og bæredygtigt område, er det vigtigt, at områdets virksomheder, uddannelsesinstitutioner og kommunale ejendomme bliver blandt landets mest energieffektive.



For at fremme energieffektiviseringer er det ambitionen at områdets nøgleaktører udvikler et rådgivningstilbud, hvor virksomheder kan få foretaget en energiteknisk gennemgang og modtage forslag og anbefalinger til energioptimeringer.

### 9. Fremme erhvervs- og borgerservice

Den kommunale service skal samtidigt være i top. Kommunen vil arbejde for, at det bliver let for både virksomheder og borgere at komme i kontakt med relevante personer i forvaltningerne. Kommunen digitaliserede i 2011 byggesagsområdet. På [www.ltk.dk](http://www.ltk.dk) kan man 24 timer i døgnet afklare muligheder, se arkivoplysninger og søge om byggetilladelse. Samme udvikling skal fremmes i forhold til borgerservice, hvor borgerne skal kunne løse flest mulige opgaver via digitale selvbetjeningsløsninger. I mødet med Jobcenteret, skal virksomheder opleve en hurtig og professionel behandling, fx i forhold til at få ledige akademikere ud i små og mellemstore virksomheder.

#### Tekstboks 1

Deltagerne i Task Force nedsat af Lyngby-Taarbæks Erhvervsråd:

Formand for Lyngby-Taarbæks Erhvervsråd Torben Schwabe (direktør, Lyngby Storcenter)

Næstformand for Lyngby-Taarbæks Erhvervsråd René van Laer (direktør, K-Nord)

Universitetsdirektør Claus Nielsen (DTU)

Udviklingsdirektør Stig P. Christensen (COWI)

Rektor Poul Rasmussen (Virum Gymnasium)

Kommunaldirektør Tim E. Andersen (Lyngby-Taarbæk Kommune)

#### Tekstboks 2:

Netværk	Tovholder
1. VBN Klima og grøn teknologi	COWI
2. VBN Iværksætteri og entrepreneurship	K-nord
3. VBN Internationalisering	DTU
4. VBN Byudvikling og handel	Teknisk Forvaltning
5. VBN Velfærdsinnovation	DTU og Social- og Sundhedsforvaltningen

#### Tekstboks 3:

### **Foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby**

Foreningens formål er:

- At bidrage til realiseringen af Vidensbyvisionen i partnerskaber mellem virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kommunen og andre relevante aktører
- At bidrage til områdets fortsatte vækst og udvikling til gavn for borgere og virksomheder
- At skabe netværk og strategiske partnerskaber lokalt, regionalt, nationalt og internationalt
- At mobilisere lokalområdet i områdets fortsatte vækst og udvikling bl.a. via øget internationalisering, udvikling af inkubations- og iværksætttermiljøer mm.

### Bestyrelsen består af følgende medlemmer:

Fra virksomhederne:

- Afdelingsdirektør Bjarke Bendix Cloos, Danica Pension
- Direktør Kjartan Langvad, Pihl & Søn
- Vice President, HR, Jesper Lemmich, Haldor Topsøe
- Udviklingsdirektør Stig P. Christensen, COWI

Fra uddannelsesinstitutionerne:

- Direktør Claus Nielsen, (DTU) – formand
- Direktør René van Laer, Handelsskolen Nord (K-nord)

Fra de boligsociale foreninger:

- Bestyrelsesmedlem Steen Johansen, Dansk Almennyttigt Boligselskab (DAB)

Fra Lyngby-Taarbæk Kommune:

- Borgmester Søren P. Rasmussen
- Viceborgmester Simon Pihl Sørensen
- Kommunalbestyrelsesmedlem Hans Henrik Madsen – næstformand
- Kommunalbestyrelsesmedlem Rolf Aagaard-Svendsen

## **REVISIONSMETODE**

GRØNT LYS er Lyngby-Taarbæk Kommunes kommuneplan- og agenda 21-strategi.

GRØNT LYS er udviklet på baggrund af tankerne i "Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020", der som nævnt er med i kommuneplanstrategien i resumé.

### Revisionsmetode

Den gældende kommuneplan er digital og ligger på <http://www.kommuneplan.ltk.dk/> Den består af 4 overordnede emner: Byudvikling, Bygningskultur, Hvad gælder og Øvrig planlægning.

Der vil blive tale om en delvis revision af kommuneplanen med revision i følgende afsnit:

Alle afsnit under emnet Byudvikling skal revideres sammen med de berørte rammer under Hvad gælder,

Der tilføjes nye afsnit under emnet Byudvikling

Enkelte afsnit revideres i afsnit om Bygningskultur,

Revision af rammer for åben-lav boligbebyggelse under emnet Hvad gælder,

Eventuel revision af enkelte retningslinier for landskabet under emnet Hvad gælder og

Relevante afsnit revideres/ajourføres under emnet Øvrig planlægning.

## **ENGLISH SUMMARY**

(Tekst kommer i marts)

## **BAGSIDETEKST – INVITATION TIL DELTAGELSE I DEBAT OG BORGERAKTIVITETSEVENT**

(Tekst kommer i marts)

**Lyngby-Taarbæk Kommune**  
**Det centrale Kgs. Lyngby**  
**Bilka på Firskovvej**

NOTAT  
1. februar 2012  
mkk / ms / mm



## 1 Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Indholdsfortegnelse</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Indledning</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Sammenfatning og anbefalinger</b> .....	<b>2</b>
	3.1 Bilka uden forlængelse af Firskovvej.....	2
	3.2 Bilka med forlængelse af Firskovvej.....	3
<b>4</b>	<b>Prognose</b> .....	<b>4</b>
	4.1 Metode .....	4
	4.2 Forudsætninger .....	4
	4.3 Scenarier .....	4
	4.3.1 Basis – dagens situation.....	4
	4.3.2 Scenario 6.....	6
	4.3.3 Scenario 7.....	8
<b>5</b>	<b>Konsekvensvurdering</b> .....	<b>10</b>

## 2 Indledning

Lyngby-Taarbæk Kommune har bedt Via Trafik om at udføre to modelberegninger med tilhørende konsekvensvurdering for placering af en Bilka butik på Firskovvej.

Modelberegningerne ligger i forlængelse af en tidligere opgave, hvor der er blevet opbygget en overordnet trafikmodel med døgntrafik for det centrale Kgs. Lyngby.

Den tidligere opgave er afrapporteret i notat fra 14. oktober 2011 (rev. nr. 2) "Det centrale Kgs. Lyngby, Trafikanalyse" udarbejdet af Via Trafik for Lyngby-Taarbæk Kommune.

## 3 Sammenfatning og anbefalinger

### 3.1 Bilka uden forlængelse af Firskovvej

Hvis der etableres en Bilka butik på Firskovvej, uden Firskovvej forlænges til Jægersborgvej, stiger trafikken hovedsageligt på selve Firskovvej, på Klampenborgvej samt på Nørgaardsvejs nordlige del. Den øgede trafik skyldes alene de tre byggeprojekter Bilka, Bayer og Lyngby Tømmerhandel, hvoraf Bilka skaber langt størstedelen af de nye bilture.

Firskovvej bør udbygges, så tværprofilet tilpasses den forøgede trafikintensitet for at afvikle trafikken sikkert og ved et acceptabelt serviceniveau. Det eksisterende signalregulerede kryds ved Firskovvej/Klampenborgvej skal sandsynligvis også ombygges for at skabe yderligere kapacitet for svingbevægelserne.

Lyngby Taarbæk Kommune bør samtidig begrænse biltrafikken på Klampenborgvej ved regulerende tiltag. Det er nødvendigt af hensyn til den fremtidige

letbane på Ring 3, og for at fastholde målet om en trafikal fredeliggørelse af bymidten.

Regulerende tiltag kan fx omfatte:

- Betalingsparkering på alle offentlige p-pladser inden for p-søgeringen
- Nye parkeringsanlæg uden for p-søgeringen med direkte adgang fra de overordnede veje
- Yderligere svingforbud i bymidten

## 3.2

### Bilka med forlængelse af Firskovvej

Hvis der etableres en Bilka og Firskovvej samtidig forlænges til Jægersborgvej forøges trafikken på Firskovvej radikalt. Samtidig øges trafikken på Klampenborgvej syd for Firskovvej og på Nørgaardsvejs nordlige del. Den øgede trafikintensitet skyldes både ændrede rutevalg, som følge af Firskovvejs forlængelse, og de tre byggeprojekter Bilka, Bayer og Lyngby Tømmerhandel, hvoraf Bilka skaber langt de fleste nye bilture.

#### **Øget trafikintensitet som følge af byggeprojekter:**

Den eksisterende del af Firskovvej bør udbygges, så tværprofilet kan afvikle den ekstra trafik med acceptabelt fremkommelighed og sikkerhed. Derudover skal Lyngby-Taarbæk Kommune sandsynligvis etablere nye signalkryds ved:

- Firskovvej / Jægersborgvej
- Nørgaardsvej / Kanalvej
- Nørgaardsvej / Firskovvej

Det eksisterende signalregulerede kryds ved Firskovvej/Klampenborgvej skal sandsynligvis også ombygges for at skabe yderligere kapacitet for svingbevægelserne.

Lyngby-Taarbæk Kommune bør samtidig begrænse trafikken på Klampenborgvej ved regulerende tiltag (som beskrevet i afsnit 3.1). Det er nødvendigt af hensyn til den fremtidige letbane på Ring 3, og for at fastholde målet om en trafikal fredeliggørelse af bymidten.

#### **Øget trafikintensitet som følge af ændrede rutevalg:**

De foreslåede anlæg af signalkryds vil forøge rejsetiden på Nørgaardsvej og Firskovvej, hvilket ikke indgår i de gennemførte modelberegninger. I praksis vil det formentlig betyde, at trafikken ikke stiger helt så meget på Klampenborgvej gennem bymidten og på Firskovvej som beregnet. Til gengæld vil reduktionen på Lyngby Hovedgade og p-søgeringen heller ikke være lige så stor.

Trafikstigningen i bymidten kan kun begrænses i et vist omfang, så længe det fortsat er muligt at køre gennem bymidten ad Klampenborgvej.

## **4 Prognose**

### **4.1 Metode**

Der henvises til afsnit 3.1 i notat fra 14. oktober 2011 (rev. nr. 2) "Det centrale Kgs. Lyngby, Trafikanalyse" udarbejdet af Via Trafik for Lyngby-Taarbæk Kommune.

### **4.2 Forudsætninger**

Der henvises til afsnit 3.2 i notat fra 14. oktober 2011 (rev. nr. 2) "Det centrale Kgs. Lyngby, Trafikanalyse" udarbejdet af Via Trafik for Lyngby-Taarbæk Kommune.

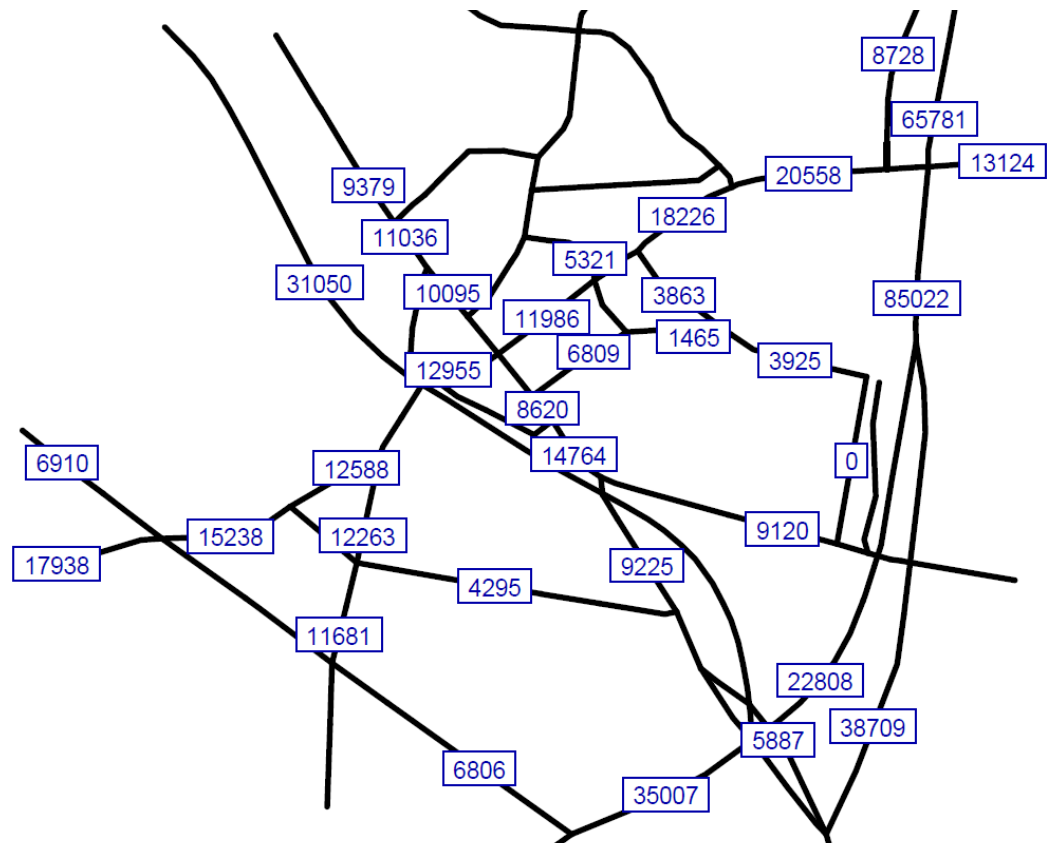
### **4.3 Scenarier**

Nærværende notat omhandler to scenarier i 2014 med Bilka beliggende på Firskovvej henholdsvis med og uden en forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej.

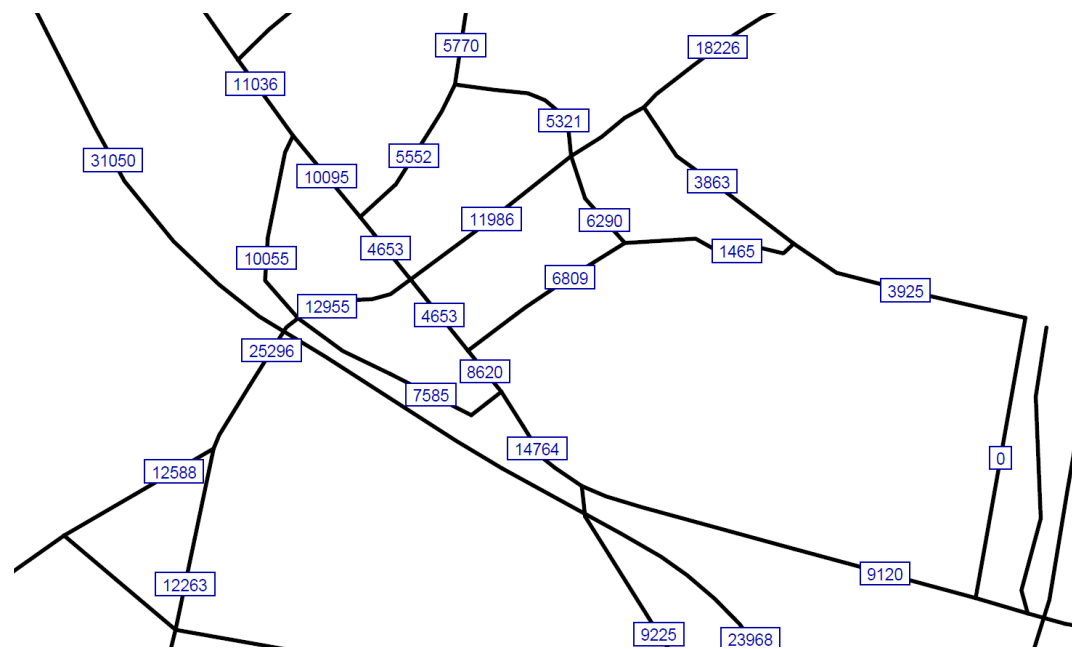
#### **4.3.1 Basis – dagens situation**

Den trafikale situation som den kende i dag i Kgs. Lyngby er vist på Figur 1 og Figur 2. Modellen er kalibreret, så den bedst muligt stemmer overens med de faktiske tællinger af årsdøgntrafikken.

Forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej er med på figurerne, da den indgår i nogle af de senere scenarier. I "basis" kører der ingen trafik på vejen.



Figur 1: Modelberegning for Basis - dagens situation. Trafikken er angivet som årsdøgntrafik; antal køretøjer i begge retninger samlet inden for et døgn.



Figur 2: Udsnit af bymidten. Modelberegning for Basis - dagens situation. Trafikken er angivet som årsdøgntrafik; antal køretøjer i begge retninger samlet inden for et døgn.



### 4.3.2

## Scenario 6

- Trafikken er fremskrevet til 2014
  - Klampenborgvej er åben for biltrafik
  - Letbane er ikke etableret
- Gennemførte byggeprojekter:
- Bilka på Firskovvej
  - Bayer, Nørgaardsvej 32
  - Lyngby Tømmerhandel

Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 3 og Figur 4. Generelt for begge figurer gælder det, at den nye trafik primært knytter sig til Bilka på Firskovvej.

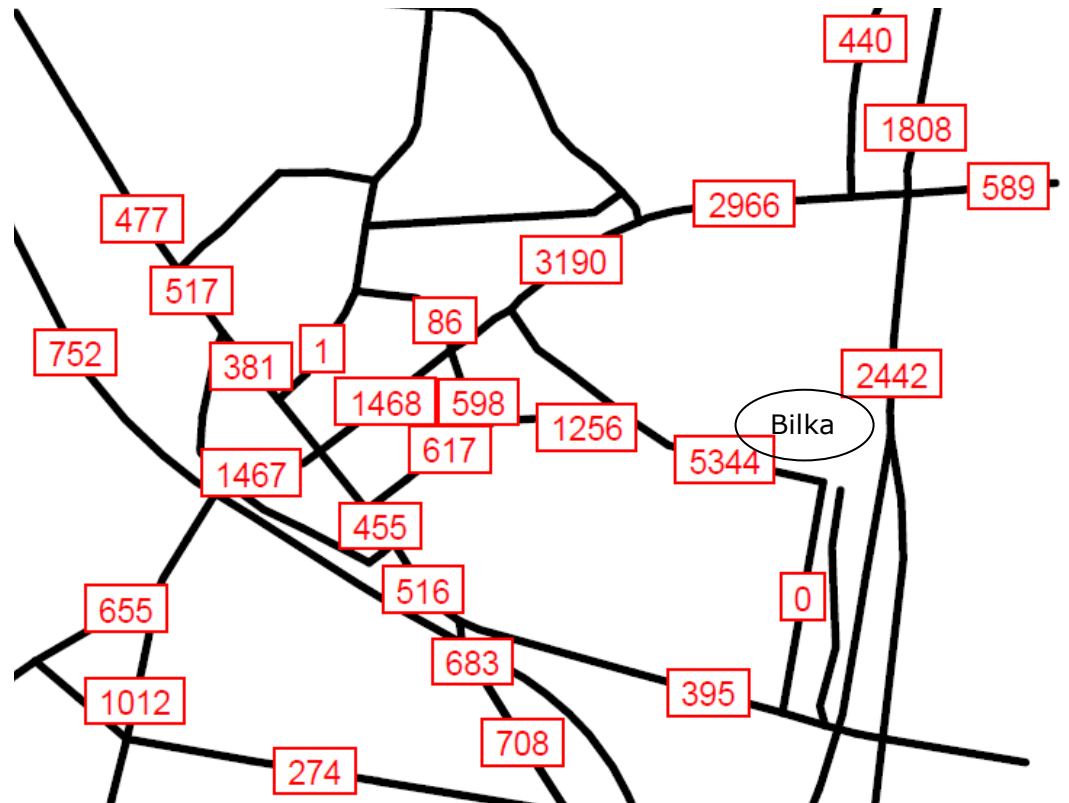
Forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej er vist på figurerne, men uden trafik, da den ikke indgår i modellens vejnet i scenariet.

#### Fordele:

- Trafikintensiteten på p-søgeringen stiger relativt lidt, da størstedelen af den nye trafik afvikles på de overordnede veje Klampenborgvej og Buddingevej.

#### Ulemper:

- Trafikintensiteten på Buddingevej mellem Engelsborgvej og p-søgeringen stiger. Denne strækning har i forvejen lav kapacitetsreserve. Det kan forringe afvikling af trafikken i krydsene Engelsborgvej / Buddingevej og Buddingevej / Jernbaneplassen.
- Den eksisterende del af Firskovvej skal udbygges, så den passer til den nye trafikintensitet.
- Trafikintensiteten stiger på Klampenborgvej – særligt mellem Firskovvej og Helsingørmotorvejen. Det kan betyde, at der skal gennemføres kapacitetsudvidende tiltag i de fire signalregulerede kryds mellem Firskovvej og Helsingørmotorvejen. Samtidig begrænser trafikstigningen muligheder for at prioritere en fremtidig letbane langs Ring 3.
- Trafik fra sydvest vil benytte Klampenborgvej gennem bymidten i deres rutevalg frem til Bilka på firskovvej. Dette modvirker ønsket om trafikalt at fredeliggøre bymidten i Kgs. Lyngby



Figur 3: Differencekort for trafikken opgjort i ÅDT for scenario 6 i forhold til Basis.



Figur 4: Differencekort for trafikken for scenario 6 i forhold til Basis.

### 4.3.3

### Scenario 7

- Trafikken er fremskrevet til 2014
  - Klampenborgvej er åben for biltrafik
  - Letbane er ikke etableret
  - Firskovvej er forlænget til Jægersborgvej
- Gennemførte byggeprojekter:
- Bilka på Firskovvej
  - Bayer, Nørgaardsvej 32
  - Lyngby Tømmerhandel

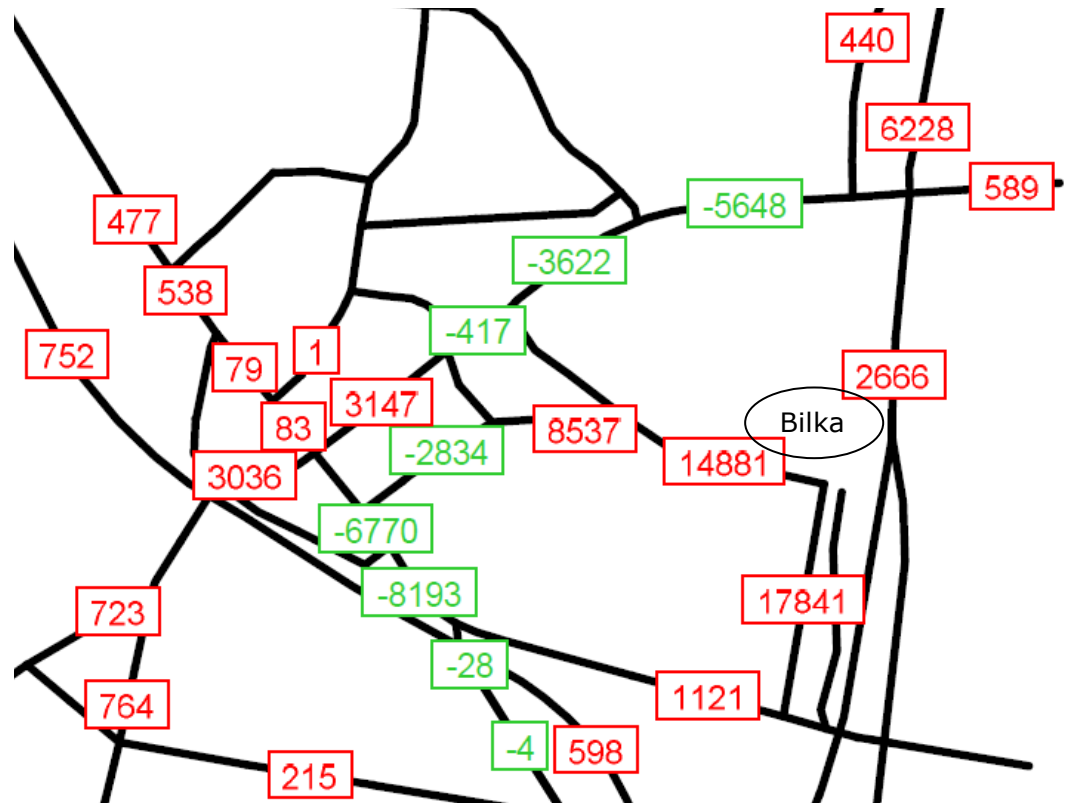
Konsekvenserne i form af differencekort er vist på Figur 5 og Figur 6. Generelt for begge figurer gælder det, at den nye trafik der tiltrækkes primært knytter sig til Bilka på Firskovvej. Forlængelsen af Firskovvej betyder dog store ændringer i rutevalget for den eksisterende trafik.

#### Fordele:

- Trafikintensiteten på p-søgeringen reduceres eller stiger kun relativt lidt.
- Trafikintensiteten på den nordøstlige del af Klampenborgvej og på den sydlige del af Lyngby Hovedgade reduceres. Etablering af signalregulerede kryds på Firskovvej og Nørgaardsvej kan betyde, at denne reduktion aftager eller helt forsvinder.

#### Ulemper:

- Trafikintensiteten på Buddingevej mellem Engelsborgvej og p-søgeringen stiger. Denne strækning har i forvejen lav kapacitetsreserve. Det kan resultere i en forringet afvikling af trafikken i krydsene Engelsborgvej / Buddingevej og Buddingevej / Jernbanegladsen.
- Firskovvejs forlængelse og Bilka placeret på Firskovvej resulterer i en forøget trafikintensitet på Firskovvej og Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej.
- Den eksisterende del af Firskovvej og Nørgaardsvej mellem Kanalvej og Firskovvej skal ombygges.
- De to vigepligtsregulerede kryds Kanalvej/Nørgaardsvej og Nørgaardsvej/Firskovvej skal sandsynligvis udbygges til signalregulerede kryds. Den forøgede rejsetid det vil sandsynligvis resultere i at reduktionen på Lyngby Hovedgade og Klampenborgvej aftager eller helt forsvinder.
- Trafikintensiteten stiger på Firskovvej. En acceptabel afvikling af trafikken i krydsene ved tilslutningsramperne ved Motorring 3 forudsætter, at Firskovvej tilsluttes Jægersborgvej 50 – 100 m fra rampekrydsene. Det medfører behov for arealerhvervelse.
- Trafikstigningen begrænser muligheder for at prioritere en fremtidig letbane langs Ring 3.



Figur 5: Differencekort for trafikken opgjort i ÅDT for scenario 7 i forhold til Basis.



Figur 6: Differencekort for trafikken for scenario 7 i forhold til Basis.

## 5 Konsekvensvurdering

Der er gennemført en konsekvensvurdering baseret på overordnede kapacitetsberegninger på spidstimeniveau ved hjælp af Vejdirektoratets beregningsprogram DanKap.

Der er udvalgt seks vigtige kryds i det centrale Kgs. Lyngby til kapacitetsberegninger. Krydsene fungerer dermed som indikatorer på konsekvenserne af det samlede billede for den trafikale udvikling.

Kapacitetsberegningerne bliver aldrig mere præcise end grundlaget, der er en trafikmodel baseret på årsdøgntrafik. Den enkelte isolerede beregning for et kryds i et bestemt scenario er derfor ikke nødvendigvis 100 % retvisende. Den relative ændring mellem scenarierne giver dog et godt grundlag for en vurdering af udviklingen i forhold til dagens situation. En mere præcis konsekvensvurdering af trafikafviklingen i de centrale kryds anbefales gennemført på baggrund af en trafikmodel for spidstimetrafikken.

En kvalitativ beskrivelse og vurdering er vist i Tabel 1 nedenfor.

Kryds	Kapacitetsvurdering – sammenlignet med dagens situation	Korrigerende tiltag
Lyngby Hovedgade / Jernbanevej	Kapacitetsbelastningen forøges kun minimalt i scenario 6 og 7.	Der vurderes ikke at være behov for at udvide rundkørslen eller ændre på dens udformning.
Lyngby Hovedgade / Toftebæksvej	Kapacitetsbelastningen forøges kun minimalt i scenario 6 og 7.	Der vurderes ikke at være behov for at udvide krydset eller ændre på dets udformning.
Lyngby Hovedgade / Nørngaardsvej	Kapacitetsbelastningen forøges i scenario 6. Serviceniveauet forringes, men trafikken kan sandsynligvis afvikles uden store forringelser i størstedelen af døgnet.  I scenario 7 reduceres kapacitetsbelastningen. Det vurderes dog at korrigerende tiltag på og omkring Firskovvej vil betyde, at reduktionen bliver mindre end beregnet eller helt "går i nul".	Signaltekniske justeringer.  Forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej vil aflaste krydset.  Etablering af gågade på Lyngby Hovedgade mellem Nørngaardsvej og Toftebæksvej vil give færre svingbevægelser i krydset og mindske behovet for mere kø-kapacitet.
Lyngby Hovedgade / Jernbaneplassen	Kapacitetsbelastningen forøges i scenario 6. Serviceniveauet vil blive forringet, men afviklingen vil sandsynligvis kunne opretholdes uden de store forringelser i størstedelen af døgnet.  I scenario 7 reduceres kapacitetsbelastningen. Korrigerende tiltag på og omkring Firskovvej medfører dog, at reduktionen bliver mindre end beregnet eller helt "går i nul".	Signaltekniske justeringer.  Krydsets begrænsning består i den korte afstand til krydset ved Nørngaardsvej samt store svingbevægelser.  Etablering af Firskovvejs forlængelse aflaster krydset.
Klampenborgvej / Kanalvej	Kapacitetsbelastningen forøges i scenario 6 og 7.  Serviceniveauet vil blive forringet i spidstimerne, men afviklingen vil sandsynligvis kunne opretholdes uden de store forringelser i størstedelen af døgnet.	Signaltekniske justeringer.  Udvidelse af svingbaner.

---

Buddingevej / Jernbanepladsen	Kapacitetsbelastningen forøges i scenario 6 og 7.	Signaltekniske justeringer.
	Serviceniveauet forringes i spidstimerne, men afviklingen vil sandsynligvis kunne opretholdes uden de store forringelser i størstedelen af døgnet.	

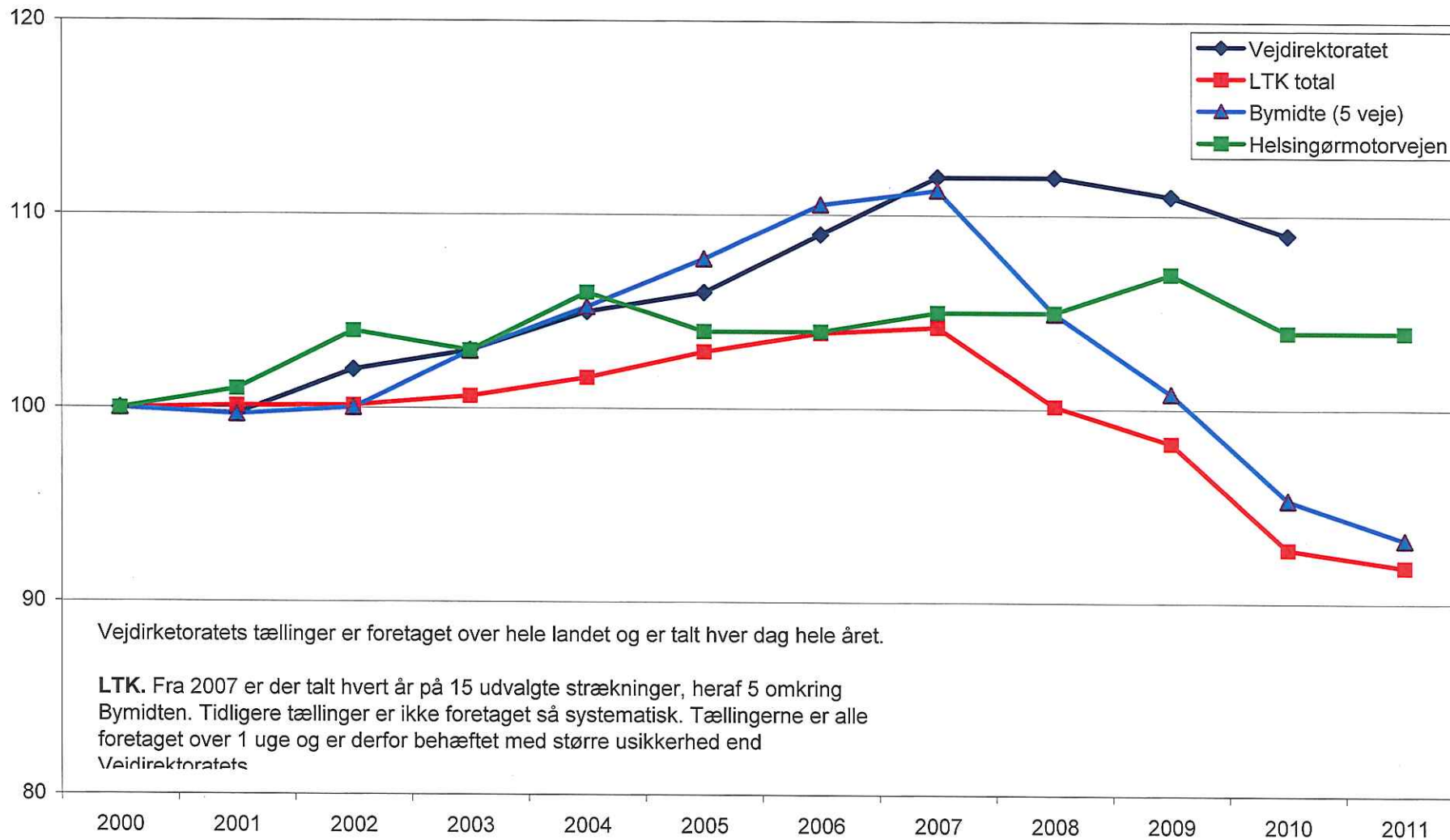
---

*Tabel 1: Kvalitativ beskrivelse af kapacitetsberegninger*

### Trafikudvikling

index 2000=100

30. januar 2012



## N O T A T

Supplerende bemærkninger til  
Udkast til notat for modelberegninger og konsekvensvurdering for placering af Bilka på Firskovvej

---

**Supplerende bemærkninger til Trafikanalyse for placering af Bilka på Firskovvej**

Som opfølgning på notat af 14. oktober "Trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby" er der gennemført 2 nye modelberegninger for placering af Bilka på Firskovvej. De 2 modelberegninger er henholdsvis med og uden en forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej. I begge modelberegninger er Klampenborgvej åben for trafik. Der er endvidere gennemført konsekvensvurdering i 6 kryds baseret på overordnede kapacitetsberegninger på spidstimeniveau.

**Bilka på Firskovvej uden forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej**

Hvis der etableres en Bilka på Firskovvej, uden Firskovvejs forlængelse til Jægersborgvej, stiger trafikken hovedsageligt på selve Firskovvej, Klampenborgvej, Nørgaardsvejs nordlige del og Buddingevej (se kort s.7). Det er Bilka, der skaber langt størstedel af de nye ture.

Trafikintensiteten på p-søgningen stiger relativt lidt, da størstedelen af den nye trafik afvikles på de overordnede veje.

*Regulerende tiltag:*

Eksisterende del af Firskovvej skal ombygges. Der skal evt. foretages kapacitetsudvidende tiltag i 5 kryds på Klampenborgvej samt signaltekniske justeringer i krydsene Lyngby Hovedgade/Nørgaardsvej, Lyngby Hovedgade/Jernbaneplassen samt Buddingevej/Jernbaneplassen (se s. 2, 6, 10).

Biltrafikken på Klampenborgvej (mellem Jernbaneplassen og Kanalvej) bør samtidig begrænses ved regulerende tiltag (se s.2) af hensyn til den fremtidige letbane på Ring 3 samt målet om en trafikal fredeliggørelse af bymidten.

*Økonomisk overslag for regulerende tiltag:* 20 mio. kr.

Regulerende tiltag til begrænsning af biltrafikken på Klampenborgvej er ikke prissat.

**Bilka på Firskovvej med forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej**

Hvis der etableres en Bilka og Firskovvej samtidig forlænges til Jægersborgvej forøges trafikken på Firskovvej radikalt. Samtidig øges trafikken på Nørgaardsvej nordlige del og Klampenborgvej syd for Firskovvej på grund af ændret rutevalg, som følge af Firskovvejs forlængelse og de 3 byggeprojekter (Bilka, Bayer og Lyngby Tømmerhandel), hvoraf Bilka skaber langt størstedel af de nye ture (se kort s. 9).



Trafikken på p-søgeringen reduceres syd for Klampenborgvej og stiger kun relativt lidt nord for klampenborgvej. Ligeledes reduceres trafikken på den nordøstlige del af Klampenborgvej og på den sydlige del af Lyngby Hovedgade.

#### *Regulerende tiltag:*

Firskovvej skal forlænges og eksisterende del af Firskovvej og Nørgaardsvej (mellem Kanalvej og Firskovvej) skal ombygges. Der skal sandsynligvis etableres nye signalanlæg i krydsene Firskovvej/Jægersborgvej, Nørgaardsvej/Kanalvej og Nørgaardsvej/Firskovvej. Der skal sandsynligvis også foretages kapacitetsudvidende tiltag i krydet på Klampenborgvej/kanalvej samt signaltekniske justeringer i krydset Buddingevej/Jernbaneplassen (se side 3, 8, 10).

Biltrafikken på Klampenborgvej (mellem Jernbaneplassen og Kanalvej) bør samtidig begrænses ved regulerende tiltag (se s.3) af hensyn til den fremtidige letbane på Ring 3 samt målet om en trafikal fredeliggørelse af bymidten.

*Økonomisk overslag:* 50 mio. kr.

Regulerende tiltag til begrænsning af biltrafikken på Klampenborgvej er ikke prissat.

#### **Forvaltningens bemærkninger**

Resultatet af de 2 modelberegninger viser den korteste og hurtigste rute (den korteste rejsetid) trafikken til Bilka m.fl. vil vælge. I notatet beskrives endvidere de nødvendige regulerende tiltag (investeringer), der skal foretages, for at kunne regulere den trafik som Bilka m.fl. generer. Det vurderes, at notatet som udgangspunkt kan anvendes til udarbejdelse af udbygningssaftaler.

I scenarie hvor Firskovvej forlænges til Jægersborgvej forøges trafikken på Firskovvej radikalt, hvilket skyldes både ændrede rutevalg og de tre byggeprojekter Bilka, Bayer og Lyngby Tømmerhandel, hvoraf Bilka skaber langt de fleste nye bilture. Mere end 2/3 af trafikken på forlængelsen af Firskovvej vedrører umiddelbart ikke Bilka men skyldes ændret rutevalg, men det kan eventuelt være potentielle kunder til Bilka.

Modelberegningerne viser, at det vil være bedst for det centrale Kgs. Lyngby hvis Firskovvej forlænges til Jægersborgvej, da det vil aflaste en del af p-søgeringen, det nordlige Klampenborgvej og Lyngby Hovedgade. Det vil også muliggøre, at kommunen på sigt kan lukke Klampenborgvej af hensyn til den fremtidige letbane på Ring 3 samt nå målet om en trafikal fredeliggørelse af Bymidten.

#### **Forudsætninger for trafikanalyse for placering af Bilka på Firskovvej**

- Trafikken er fremskrevet til 2014
- Klampenborgvej er åben for biltrafik
- Letbane er ikke etableret
- Bilka er etableret på Firskovvej
- Bayer, Nørgaardsvej 32 er udbygget
- Lyngby Tømmerhandel er udbygget

#### *Ny trafik fra de nye projekter:*

Beregnet efter Miljøministeriets turrater på baggrund af anvendelse og etagemeter og korrigeret for eksisterende trafik. (Trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby side 39)

- Bilka – 5007 køretøjer (ÅDT)
- Bayer – 186 køretøj (ÅDT)
- Lyngby Tømmerhandel – 497 køretøj (ÅDT)

*Biltrafikkens naturlige vækst:*

Inden for P-søgeringen er der regnet med en vækst på 0 % og for det resterende analyseområde er der regnet med en lille positiv vækst på 0,5 %. (Trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby side 38 og 40)

**Betalingsring – trængselsafgift**

De overordnede trafikale konsekvenser af indførslen af trængselsafgifter for biltrafikken i Hovedstaden er belyst i notat af nov. 2011 "Trængselsafgifter i Hovedstaden" udarbejdet af Te-traplan for Transportministeriet. Notatet er offentliggjort den 5. dec. 2011.

Der er gennemført trafikale beregninger for 3 hovedgrupper af linieføringsforslag for trængselsafgifterne henholdsvis for Ring 2, for kommunegrænse for Kbh. Kommune og Motorring 3.

Ved samtlige linieføringsforslag vil det medføre en øget trafik på Klampenborgvej på 3-6 % i år 2016, det vil sige op til ca. 1000 køretøjer (ÅDT).

Den øgede trafik på Klampenborgvej grundet en evt. betalingsring er ikke medtaget i "Trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby" af 14. oktober 2011, da resultatet er offentliggjort efter udarbejdelse af modelberegningerne.

**Bilag:**

S. 38, 39 og 40 fra "Trafikanalyse for det centrale Kgs. Lyngby" af 14. oktober 2011

## 6 Modelberegninger

### 6.1 Beregningsgrundlag

Modellen er opbygget som en overordnet trafikmodel primært på baggrund af plandata for arealanvendelse. Miljøministeriets turrater er benyttet til beregning af omfanget af bilture. Modellen tager ikke højde for kapaciteten af det nuværende (eller et fremtidigt) vejnet. Derfor vil trafikken blive fordelt ud på modellens vejnet på de korteste og hurtigste ruter. Altså der hvor rejsetiden er kortest.

Dog er signalgruppeplaner og hastighedsbegrænsninger indarbejdet i modellen hvilket bevirker en modstand blandt andet på grund af stop for rødt.

En af de grundlæggende forudsætninger for trafikmodellen (se afsnit 6.2) er, at der ikke er indlagt kapacitetsbegrænsninger på vejene. Det betyder, at der kan forekomme "uendelig" meget trafik på selv de mindste veje. Denne regel er fraveget to steder i modellen på baggrund af ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune. Biltrafik gennem Bondebyen og på Lyngbygårdsvej er pålagt en ekstra stor "modstand" for at tvinge biltrafikken i modellen til at køre igennem bymidten eller alternativt benytte Motorring 3. De indledende modelkørsler indikerer, at det, i tilfælde af høj trafikbelastning i bymidten, er sandsynligt, at Bondebyen og Lyngbygårdsvej vil blive belastet af ekstra trafik. Derfor kan det blive nødvendigt at etablere supplerende hastighedsdæmpende foranstaltninger, etablere sving-forbud eller gennemføre vejlukning.

#### 6.1.1 Biltrafikkens naturlige vækst

Vejdirektoratet fører løbende registreringer med udviklingen i biltrafikken i hele landet. Siden 2000 har den årlige vækst i biltrafik varieret mellem et fald på 1,5 % (2008-2009) og en stigning på 3,2 % (2006-2007). I hele den 10-årige periode fra 2000 til 2010 har der været en vækst i biltrafikken på 9 %.

Når der i forbindelse med modelberegningerne forudsættes at de planlagte byudviklingsprojekter gennemføres vurderes det også at være rimeligt at forudsætte en fortsat vækst i biltrafikken. Der er således regnet med en lille positiv vækst på 0,5 % pr. år frem til scenarierne i 2020. Det svare til en samlet vækst i den 10-årige periode fra 2010 til 2020 på ca. 5 %.

#### 6.1.2 Ny trafik fra nye projekter

På baggrund af Miljøministeriets turrater er der beregnet nye ture til og fra de forskellige byudviklingsprojekter. Anvendelse og antal etagemeter er oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Den ny trafik er angivet som årsdøgntrafik, ÅDT (køretøjer både til og fra lokaliteten/projektet i løbet af 24 timer). I praksis beregnes den ny trafik i hverdagsdøgntrafik (HvDT), når turraterne benyttes. Omskrivningen fra HvDT til ÅDT sker ofte ved hjælp af en omskrivningsfaktor på ca. 0,9, da weekendtrafikken generelt set er lavere end på hverdage. Imidlertid er det ofte formiddagstrafikken om lørdage, der er dimensionsgivende for detailhandel. Det er valgt ikke at skelne mellem ÅDT og HvDT da detailhandel indgår i mange af projekterne.

I kolonnen længst til højre er den ny trafik korrigeret for eksisterende trafik. Turraterne tager ikke højde for at et supermarked (som eksempel) vil genere mindre ny trafik, hvis det placeres direkte ved siden af et andet eksisterende supermarked, hvor en del af de potentielle kunder i forvejen færdes. Projekter der indeholder detailhandel skal derfor nedskrives ligesom projekter, der placeres på en i forvejen trafikeret lokalitet skal nedskrives. Kontorerhverv kan typisk ikke nedskrives i samme grad. Korrektionen for eksisterende trafik er baseret på en faglig vurdering ud fra tilsvarende bycentre.

Projekt	Anvendelse	Etagemeter [m <sup>2</sup> ]	Ny trafik ift. turrater [ÅDT]	Ny trafik korrigeret for eksisterende trafik [ÅDT]
Bayer Nørgaardsvej 32	Kontor	5.000	207	186 * <sup>3</sup>
Lyngby Tømmerhandel	Kontor	12.000	552	497 * <sup>3</sup>
DTU-udbygning	Kontor	70.000	2.800	2.520 * <sup>3</sup>
Lyngby Idrætsby (Stadion)	Kontor	10.000	460	414 * <sup>3</sup>
Lyngby Idrætsby (Lundtoftegårdsvej)	Kontor	15.000	690	621 * <sup>3</sup>
Gasværksvej	Blandet		3.391	2.035 * <sup>1</sup>
	<i>Detailhandel</i>	<i>7.000</i>		
	<i>Kontor</i>	<i>3.000</i>		
	<i>Bolig</i>	<i>1.000</i>		
Bilka (Firskovvej)	Blandet	12.200	6.676	5.007 * <sup>2</sup>
Bilka (Kanalvejgrunden)	Blandet	12.200	6.676	4.006 * <sup>1</sup>
Bilka (Motorvej/station)	Blandet	12.200	6.676	4.006 * <sup>1</sup>
Firskovvej	Blandet		2.633	1.975 * <sup>2</sup>
	<i>Bolig</i>	<i>2.500</i>		
	<i>Detailhandel</i>	<i>10.000</i>		
Kanalvejsgrunden	Blandet	25.000	7.000	4.200 * <sup>1</sup>
Lundtofte erhvervsområde	Erhverv, industri og produktion	14.000	644	580 * <sup>3</sup>
Andersen & Martini A/S Lyngby Hovedgade 63	Blandet		3.764	2.258 * <sup>1</sup>
	<i>Detailhandel</i>	<i>8.000</i>		
	<i>Bolig</i>	<i>2.500</i>		
Rådhusudbygningen	Blandet		1.026	616 * <sup>1</sup>
	<i>Kontor</i>	<i>8.000</i>		
	<i>Detailhandel</i>	<i>1.500</i>		
Posthuskarreen / Likørstræde	Kontor	5.000	207	186 * <sup>3</sup>
J. Fog og De Forenede Dampvaskerier, Nørgaardsvej 40 og 24	Blandet		865	779 * <sup>3</sup>
	<i>Kontor</i>	<i>15.000</i>		
	<i>Bolig</i>	<i>7.000</i>		
Videnby (Fortunbyen)	Bolig	20.000	500	450 * <sup>3</sup>
Videnby (Dyrehavegård)	Blandet		3.050	2.745 * <sup>3</sup>

	<i>Bolig</i>	60.000		
	<i>Kontor</i>	50.000		
Videnby (Det centrale Kgs. Lyngby)	Blandet		1.485	1.337 * <sup>3</sup>
	<i>Bolig</i>	20.000		
	<i>Kontor</i>	25.000		

Tabel 4: Ny trafik fra nye projekter beregnet på baggrund af Miljøministeriets turrater.  
\*<sup>1</sup> 40 % reduktion pga. meget central beliggenhed.  
\*<sup>2</sup> 25 % reduktion pga. central beliggenhed eller høj andel af detailhandel.  
\*<sup>3</sup> 10 % reduktion pga. eksisterende servicetrafik i området.

### 6.1.3

#### Letbanens påvirkning af trafikken

Ses der på Letbanens effekt for alle kommunerne, hvor korridoren går igennem, forventes der et fald i biltrafikens trafikarbejde på under 1 %.<sup>4</sup> Det vil være misvisende for trafikmodellen at benytte den samme effekt af letbanen i hele Kgs. Lyngby. Effekten vil være størst nærmest korridoren og nærmest stoppestederne.

I fire snit, der omkranser det centrale Kgs. Lyngby sker der stort set ikke en stigning i trafikintensiteten. For hele trafikmodellen regnes der med en lille naturlig årlig vækst i biltrafikken. Letbanens effekt indregnes på den måde, at de centrale zoner i trafikmodellen inden for p-søgeringen friholdes for denne vækst.

HvDT	Buddingevej sv. for jernbane	Lyngby Hovedgade nf. Gl. Lundtoftevej	Klampenborgvej ved Firskovvej	Lyngby Hovedgade sf. Jernbanepladsen
2008	24.000	10.000	19.000	13.000
2018*	25.000	10.000	21.000	17.000

Tabel 5: Sammenligning af letbanens effekt ud fra hverdagsdøgntrafik (køretøjer) i fire udvalgte snit.

\* 2018-tal indeholder konsekvenser af en letbane samt en naturlig vækst i biltrafikken (OTM-beregning).

### 6.1.4

#### Følgende materiale er desuden benyttet:

- Plandata er oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune.
- Trafikdata er oplyst af Lyngby-Taarbæk Kommune på 2008-niveau.
- Signalgruppeplaner er leveret af Lyngby-Taarbæk Kommune.
- OTM modelberegning for 2018 med letbane med/uden lukning af Klampenborgvej er indkøbt hos Tetra Plan.
- Data for andel af gennemkørende trafik fra postkortanalyse (Lyngby-Taarbæk Kommune og Københavns Amt, Trafikanalyser i Lyngby, Rapport, januar 2002, Udarbejdet af Cowi).

<sup>4</sup> Transportministeriet, Ring 3 – Letbane eller BRT, Rapport, Juli 2010. Udarbejdet af Cowi.



## Lyngby-Taarbæk kommune

### Analyse og vurdering af Bilka-placeringer

April 2011

# INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Vurderinger og konsekvenser	3
2. Den nuværende konkurrencesituation	21
3. Befolknings- og forbrug i markedsområdet	31
4. Handelsbalance	37
5. Den fremtidige konkurrencesituation	40
Bilag 1: ICP's branchefortegnelse og -gruppering	



# Vurderinger og konsekvenser



Institut for Center-Planlægning (ICP) er af Lyngby-Taarbæk kommune blevet bedt om at foretage en konsekvensanalyse af en etablering af et Bilka hypermarked i enten Lyngby-Taarbæk kommune eller i en af nabokommunerne.

I dette kapitel gennemgås konsekvenserne ved etablering af et Bilka hypermarked.

### **Forudsætninger**

Horisontåret er fastlagt til 2017.

Der beregnes konsekvenser for 3 forskellige fremtidige alternativer: Et 0-alternativ, Bilka Lyngby eller Bilka Nabo.

#### **► 0-alternativ**

I 0-alternativet etableres ikke en Bilka i hverken Lyngby-Taarbæk kommune eller i en af nabokommunerne.

#### **► Bilka Lyngby**

I Bilka Lyngby etableres en Bilka på Firskovvej i Lyngby Bymidte.

#### **► Bilka Nabo**

I Bilka Nabo etableres en Bilka i en trafikalt og markedsorienteret attraktiv placering i en af nabokommunerne til Lyngby-Taarbæk (Gentofte, Gladsaxe eller Rudersdal). Det er forudsat, at en placering i Gladsaxe ville være på tobaksgrunden ved Gladsaxe Ringvej og Gladsaxe Møllevej. I Gentofte forudsættes en synlig placering ved Lyngby-motorvejen, mens en mulig placering i Rudersdal kommune kunne være ved Nærum motorvejsafkørsel.

#### **► Bilka i Lyngby**

Bilka hypermarked i enten Lyngby eller nabokommunen forudsættes delt op i i alt 4 enheder. En Food-butik på ca. 3.700 m<sup>2</sup>, en noon-food butik på omkring 7.100 m<sup>2</sup>, et udvendigt havecenter på omkring 1.400 m<sup>2</sup> samt en Bistro på omkring 300 m<sup>2</sup>. Herudover forudsættes fælles lager- og personalefaciliteter på knap 900 m<sup>2</sup>. I alt udgør det samlede bruttoareal knap 12.000 m<sup>2</sup> samt 1.400 m<sup>2</sup> til havecentret, sidstnævnte hører under kategorien særligt pladskrævende varegrupper.

Det forudsættes – til trods for opdelingen af Bilka i flere enheder – at der etableres en optimal butik, der kan sammenlignes med andre Bilka-hypermarkeder.

Det forudsættes, at antallet af parkeringspladser er godt 600. Disse etableres som tagparkering og/eller kælderparkering.

Det forudsættes, at etableringen af Bilka er fysisk mulig på både Firskovvej samt i nabokommunen.

Det forudsættes desuden, at der etableres optimale adgangs- og tilkørselsforhold, blandt andet ved vejgennemføring af Firskovvej.

### ► Forudsætninger i øvrigt

Konsekvenserne vurderes ud fra følgende forudsætninger:

- Der etableres ca. 1.500 m<sup>2</sup> i ”**Bagergården**” i **Lyngby Hovedgade**. Det forudsættes, at hovedparten af arealet disponeres til udvalgsvarer.
- **Lyngby Storcenter** udvides med i alt 10.000 m<sup>2</sup>. Udvidelsen vil kun i meget begrænset omfang indeholde dagligvarebutikker og da kun i form af mindre specialbutikker.
- **Sorgenfri Torv** udvides med i alt 3.000 m<sup>2</sup> til 8.000 m<sup>2</sup>. Heraf udvides bruttoarealet til dagligvarer fra ca. 3.400 m<sup>2</sup> til ca. 6.000 m<sup>2</sup>. Arealet til store dagligvarebutikker øges fra ca. 2.400 m<sup>2</sup> til 4.600 m<sup>2</sup>. Således vil centret indeholde 2 supermarkeder og en discountbutik. De resterende 800 m<sup>2</sup> anvendes primært til udvalgsvarebutikker.
- På **Geels Plads** i Virum udvides det samlede detailhandelsareal i bebyggelsen med 250 m<sup>2</sup>. Heraf udgør udvidelsen af SuperBest 170 m<sup>2</sup>, således at det samlede areal i butikken fremadrettet udgør 2.500 m<sup>2</sup>.
- På **Kongevejen 166** etableres der en Netto-butik med et bruttoareal på ca. 825 m<sup>2</sup>.
- I **Bagsværd** i **Gladsaxe kommune** etableres Bagsværd Bypark i tilknytning til bymidten med 5.000 m<sup>2</sup> til detailhandel.
- **Bagsværd bymidte** forventes ligeledes løbende udviklet med mere detailhandel på Bagsværd Hovedgade. Der gives mulighed for op til 17.500 m<sup>2</sup> detailhandel.
- På **Buddingevej** ved Buddinge Station flytter varehuset Kvickly fra Buddinge Centret ultimo 2012.
- I **Birkerød** åbner et Føtex varehus på Stationsvej ultimo 2011.
- **Hørsholm Midtpunkt** udvides med omkring 6.000 m<sup>2</sup> yderligere detailhandel og omkring 1.200 flere parkeringspladser.
- **Farum Bytorv** styrkes og udvides med omkring 8.000 m<sup>2</sup> detailhandelsbutikker.
- Bilka hypermarked i Hillerød etableres i **Slotsarkaderne** i den tidligere Kvickly Xtra. Det forudsættes, at Bilka etablerer et hypermarked på 8.500 m<sup>2</sup> samt et udendørs byggeområde/havecenter på ca. 1.500 m<sup>2</sup>.
- Der etableres ikke andre større detailhandelskoncentrationer i influensområdet frem til 2017.
- Detailhandelen i markedsområdet i almindelighed tilpasses og udvikles løbende med hensyn til butikkernes størrelse og sortiments sammensætning.
- For så vidt angår den fremtidige konkurrencesituation på dagligvareområdet i øvrigt, er det i denne analyse forudsat, at der ikke etableres andre større dagligvarebutikker frem til 2017 i markedsområdet.
- Befolkningsudviklingen følger den gældende befolkningsprognose for Lyngby-Taarbæk kommune eller Danmarks Statistik.

- Der regnes i forbindelse med fremskrivningen af det potentielle forbrug med en begrænset mængdemæssig stigning i forbruget pr. person frem til 2017.
- 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. Det forudsættes derfor, at 2 % af dagligvareforbruget dækkes ved nethandel i 2017.
- Handel via internettet – især for en række udvalgsvarergrupper - vil betyde en reduktion i den omsætning, der genereres i den traditionelle detailhandel. Det forudsættes, at 10 % af udvalgsvareforbruget dækkes ved nethandel i 2017.

### ► Metode

Med udgangspunkt i omsætnings- og forbrugsforudsætningerne udarbejdes på grundlag af de foreliggende oplysninger samt vurderinger og erfaringer fra lignende analyser et indkøbsmønster for 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 Bilka etableres i Lyngby eller i en af nabokommunerne.

Med udgangspunkt i denne beregning foretages vurderinger af, i hvor høj grad etableringen af Bilka vil påvirke dette indkøbsmønster og omsætningen i butikkerne i Lyngby – Taarbæk kommune.

Der er foretaget en beregning af konsekvenserne for både dagligvarer og udvalgsvarer. Se venligst bilag 1 for en nærmere definition.

### ► Konsekvenser

I nedenstående tabel vises konsekvenserne af en etablering af Bilka for detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune.

De fremtidige omsætninger i 2017 i samtlige modeller er et udtryk for et omsætningsniveau og skal ikke opfattes som præcise tal. Alle tal er i 2009 priser.

### Dagligvarer

Tabel 1.1 viser dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i 2009 samt den vurderede dagligvareomsætning for 2017 i de 3 forskellige modeller.

Eksempelvis viser tabel 1.1, at dagligvareomsætningen i de eksisterende butikker i Lyngby Bymidte i 2009 var 903 mio. kr. Hvis Bilka *ikke* etableres (0-alternativet), forventes dagligvareomsætningen at falde til 817 mio. kr. i 2017. Hvis Bilka Lyngby etableres, vurderes dagligvareomsætningen i Lyngby bymidte i øvrigt at være 743 mio. kr. Det vil sige, at konsekvensen ved Bilka Lyngby er en omsætningsnedgang for butikkerne i det *øvrige* Lyngby bymidte i forhold til 0-alternativet på 74 mio. kr.

Hvis Bilka vælger at etablere et hypermarked i en af nabokommunerne, vil butikkerne i Lyngby bymidte i øvrigt opnå en dagligvareomsætning på 715 – 750 mio. kr. i 2017 afhængig af placeringen af butikken. Det betyder, at dagligvareomsætningen vil falde 70 – 100 mio. kr. i 2017 i forhold til 0-alternativet.

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

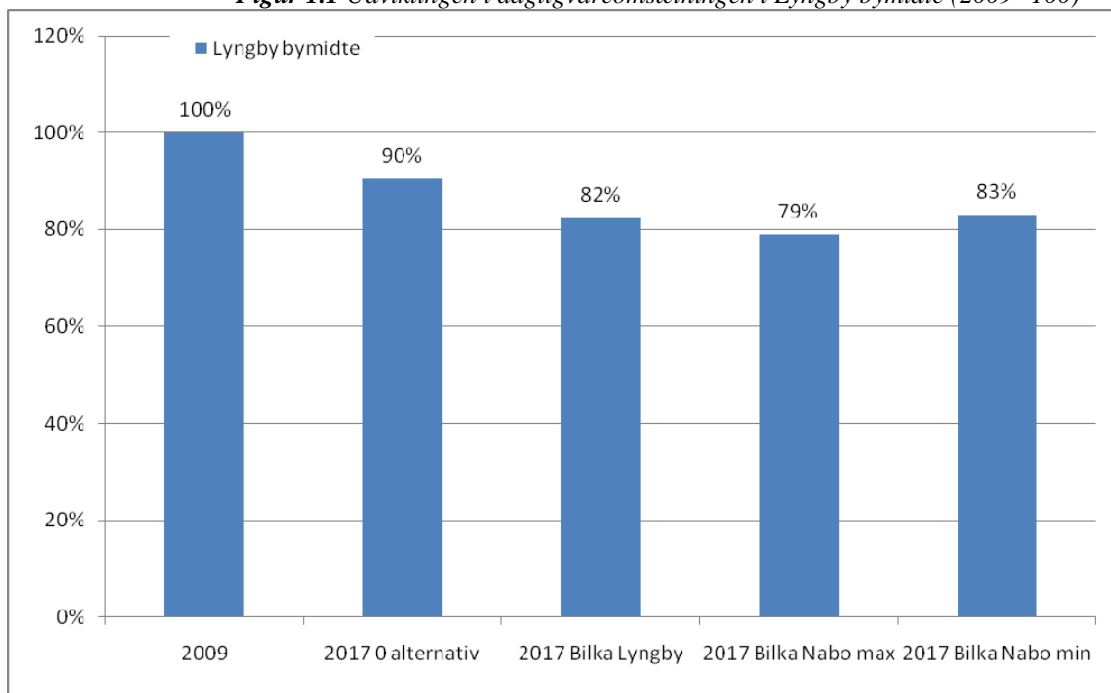
	Omsætning i 2009	Omsætning i 2017 0-alternativ	Omsætning i 2017 Bilka Lyngby	Omsætning i 2017	Konsekvens	Konsekvens
				Bilka Nabo	Bilka Lyngby (mio. kr.)	Bilka Nabo (mio. kr.)
<b>Bilka</b>	-	-	<b>357</b>	<b>325-375</b>	<b>+357</b>	
Lyngby bymidte	903	817	743	715-750	-74	-70-100
<b>Lyngby bymidte i alt</b>	<b>903</b>	<b>817</b>	<b>1.100</b>	<b>715-750</b>	<b>+283</b>	<b>-70-100</b>
Sorgenfri Torv	150	260	220	225-250	-40	-10-35
Virum bymidte	193	175	156	145-165	-19	-10-30
Virum/Sorgenfri i øvr.	82	126	114	110-125	-12	-0-15
Lyngby i øvr.*	437	395	368	370-385	-27	-10-25
<b>Lyngby-Taarbæk kom. i alt</b>	<b>1.765</b>	<b>1.773</b>	<b>1.958</b>	<b>1.570-1.680</b>	<b>+185</b>	<b>-100-205</b>

\* inklusiv bydelscenter Lyngbygårdsvej

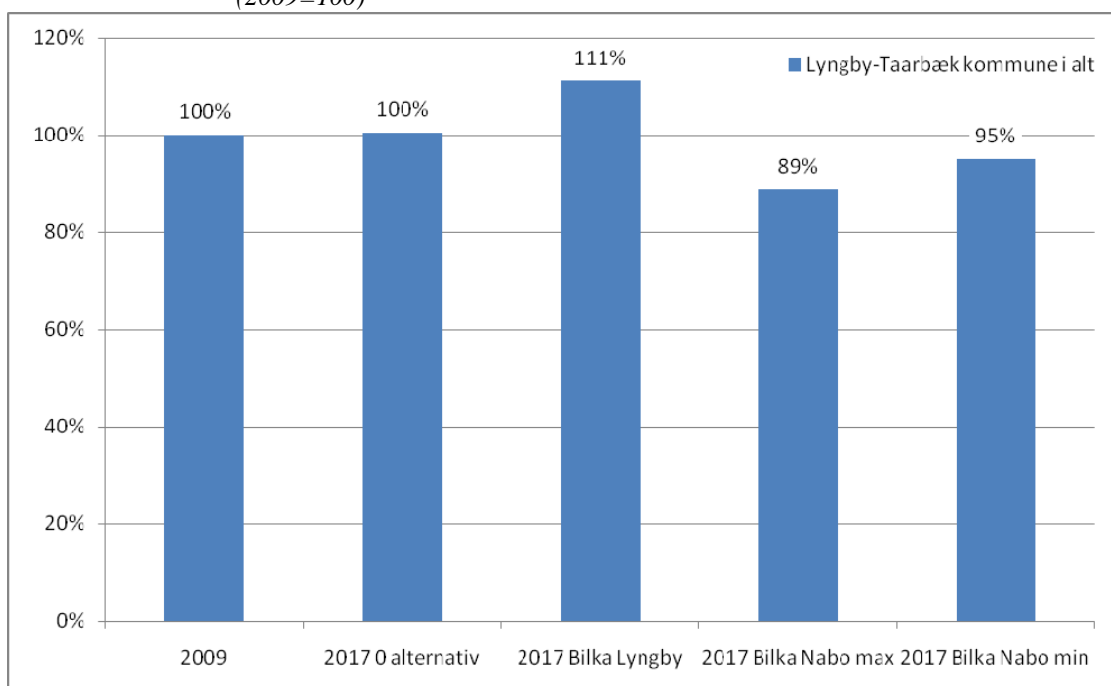
## Vurderinger og konsekvenser

Figur 1.1 og 1.2 viser udviklingen i dagligvareomsætningen i henholdsvis Lyngby bymidte samt Lyngby-Taarbæk kommune i alt.

**Figur 1.1** Udviklingen i dagligvareomsætningen i Lyngby bymidte (2009=100)



**Figur 1.2** Udviklingen i dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i alt (2009=100)



### **Dagligvarer 2017 – 0-alternativet**

Hvis Bilka ikke etablerer et hypermarked i hverken Lyngby eller i en af nabokommunerne, forventes den samlede dagligvareomsætning for hele Lyngby-Taarbæk kommune i alt at være nogenlunde konstant i perioden 2009 til 2017.

I Virum/Sorgenfri området, forventes dagligvareomsætningen at stige på grund af udbygningen og renoveringen af Sorgenfri Torv med et supermarked samt etableringen af en discountbutik på Kongevejen. Dette vil forbedre indkøbsforholdene for forbrugerne i Virum/Sorgenfri.

Herudover forventes det ikke, at det overordnede indkøbsmønster for dagligvarer vil ændre sig markant i perioden 2009 til 2017. Hvis dagligvareudbuddet er på et rimeligt niveau i forbrugernes nærområde, vil en stor del af dagligvareforbruget blive realiseret her.

Etableringen af et stort supermarked på Sorgenfri Torv samt discountbutikken på Kongevejen vil betyde en forventet reduktion i dagligvareomsætningen i Lyngby bymidte i 0-alternativet.

Udvidelsen af Lyngby bymidte med 10.000 m<sup>2</sup> detailhandel vil yderligere styrke detailhandelen i bymidten. Det vil dog primært være på udvalgsvarer, at detailhandelen bliver styrket.

Handelsbalancen, som er omsætning i forhold til forbrug, forventes at være 107 % i 2017 i 0-alternativet, hvilket er en smule mindre end de 109 % i 2009. Dette skyldes som nævnt, at forbrugerne fortsat køber dagligvarer så lokalt som muligt, men også at det forventes, at dagligvarehandel på internettet vil få en øget betydning i fremtiden og dermed påvirke den fysiske handel.

### **Dagligvarer 2017 – Bilka Lyngby**

Hvis der etableres en Bilka på Firskovvej i Lyngby bymidte, vil dagligvareudbuddet i Lyngby blive øget og dermed tiltrække flere kunder til Lyngby bymidte.

Det forventes, at Bilka Lyngby vil opnå en dagligvareomsætning på 357 mio. kr. i 2017. Omkring 47 % af omsætningen vil blive taget fra dagligvarebutikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune, mens den resterende omsætning vil blive taget fra dagligvarebutikker udenfor kommunen.

Det er ICP's vurdering, at de eksisterende butikker i Lyngby bymidte vil opnå en dagligvareomsætning på 743 mio. kr. i 2017, hvilket er omkring 74 mio. kr. mindre end i 0-alternativet. Etablering af Bilka vil primært få betydning for de større dagligvarebutikker i Lyngby bymidte, hvoraf en vurderes at være lukningstruet.

Samlet set vil dagligvareudbuddet dog blive øget i Lyngby bymidte med etableringen af Bilka i Lyngby, da den samlede dagligvareomsætning i Lyngby bymidte inklusiv Bilka vil være 1.100 mio. kr. i 2017, hvilket er 283 mio. kr. mere end i 0-alternativet.

Bydelscentret Lyngbygårdsvej vil stadig have betydning for forbrugerne i nærområdet, men forbrugerne fra det øvrige opland vil i højere grad besøge Bilka. ICP vurderer således, at et af de eksisterende supermarkeder vil være lukningstruet.

Hvis Bilka Lyngby etableres, forventes dagligvareomsætningen i Sorgenfri Torv at falde med ca. 40 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Et fald i dagligvareomsætningen på 15 % i forhold til 0-alternativet vurderes at forringe driftsvilkårene væsentligt for dagligvarebutikkerne i Sorgenfri Torv.

I Virum bymidte vurderes dagligvareomsætningen at falde ca. 19 mio. kr. og i kommunen i øvrigt falder den ca. 39 mio. kr. Det forventes dog ikke at få konsekvenser for antallet af butikker i Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt.

Samlet set forventes dagligvareomsætningen at være 1.958 mio. kr. i 2017 i hele Lyngby-Taarbæk kommune, hvilket er 185 mio. kr. mere end i 0-alternativet. Det betyder, at handelsbalancen forventes at være 118 %, hvilket er 10 % højere end i 0-alternativet i 2017.

### **Dagligvarer 2017 – Bilka Nabo**

Hvis der etableres en Bilka i en af nabokommunerne vil dagligvareudbudet i især Lyngby bymidte blive svækket. En Bilka i en af nabokommunerne må forventes at tiltrække kunder, som førhen besøgte især Lyngby bymidte.

ICP vurderer, at der er forskel på konsekvenserne afhængig af lokaliseringen af Bilka hypermarkedet. En placering i Rudersdal ved Helsingør motorvejen er længere ude i strukturen og vil derfor ikke virke nær så interessant for forbrugerne syd for Lyngby og vil i højere grad konkurrere med Bilka i Hillerød. Omvendt vil en placering i Gentofte for mange kunder være mere central og vurderes at kunne opnå en lidt højere omsætning.

En placering i Gladsaxe vil for mange forbrugere i Lyngby være forholdsvis langt væk og dermed forventes en placering her at have mindre konsekvenser for detailhandelen i Lyngby – Taarbæk kommune.

ICP forventer, at dagligvareomsætningen i Lyngby bymidte vil være 715-750 mio. kr. i 2017, hvis der etableres en Bilka i en af nabokommunerne. Det betyder et omsætningsfald på 70 – 100 mio. kr. ICP vurderer, at etableringen af en Bilka i en af nabokommunerne vil betyde, at en af de eksisterende dagligvarebutikker i Lyngby bymidte vil være lukningstruet.

Bydelscentret Lyngbygårdsvej forventes at opleve et fald i dagligvareomsætningen, således at driftsvilkårene forringes og kan betyde en af dagligvarebutikkerne er lukningstruet, specielt hvis Bilka etableres i Rudersdal.

Dagligvareomsætningen i Sorgenfri Torv forventes at falde 10 – 35 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, mens dagligvareomsætningen forventes at falde 10 – 30 mio. kr. i Virum bymidte. Her forventes en placering af Bilka i Rudersdal at have de største konsekvenser. ICP vurderer, at dagligvarebutikkerne i Sorgenfri Torv vil få forringet deres driftsvilkår.

I Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt forventes dagligvareomsætningen at falde 10 – 25 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. ICP vurderer ikke at, det vil betyde lukning af dagligvarebutikker i kommunen i øvrigt, da de typisk betjener et lokalt opland.

ICP vurderer, at handelsbalancen for dagligvarer i Lyngby-Taarbæk kommune vil falde til knap 100 %, hvis der etableres et Bilka hypermarked i en af nabokommunerne.

### Udvalgsvarer

Det forventes, at konkurrencesituationen generelt bliver skærpet i fremtiden. Det forventes, at udvalgsvarehandelen vil centrere sig i færre, men stærkere udbudspunkter. Forbrugerne vil også i fremtiden lægge vægt på, at der er et stort vareudbud- og/eller butiksudbud i det enkelte udbudspunkt.

Det forventes, at Lyngby bymidte som det største udbudspunkt i Nordsjælland, således også i fremtiden vil have stor tiltrækningskraft på forbrugerne fra et stort markedsområde på trods af, at konkurrencesituationen øges med en forventet udbygning af udvalgsvarehandelen i Farum Bytorv, i Hørsholm Midtpunkt og ikke mindst udbygning af detailhandelen i Hillerød.

Herudover forventes internethandel med detailhandelsvarer især i nogle brancher at kunne mærkes for den fysiske detailhandel. Det er forudsat, at 10 % af forbruget af udvalgsvarer dækkes ved køb på internettet. Nogle butikker og brancher vil naturligvis blive ramt hårdere end andre. Det er ICP's vurdering, at den øgede internethandel vil ramme alle udvalgsvarebutikker. Derfor er den samlede omsætning i 2017 nedskrevet med 10 %.

Nedenstående tabel 1.2 viser udviklingen i udvalgsvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune fra 2009 til 2017.

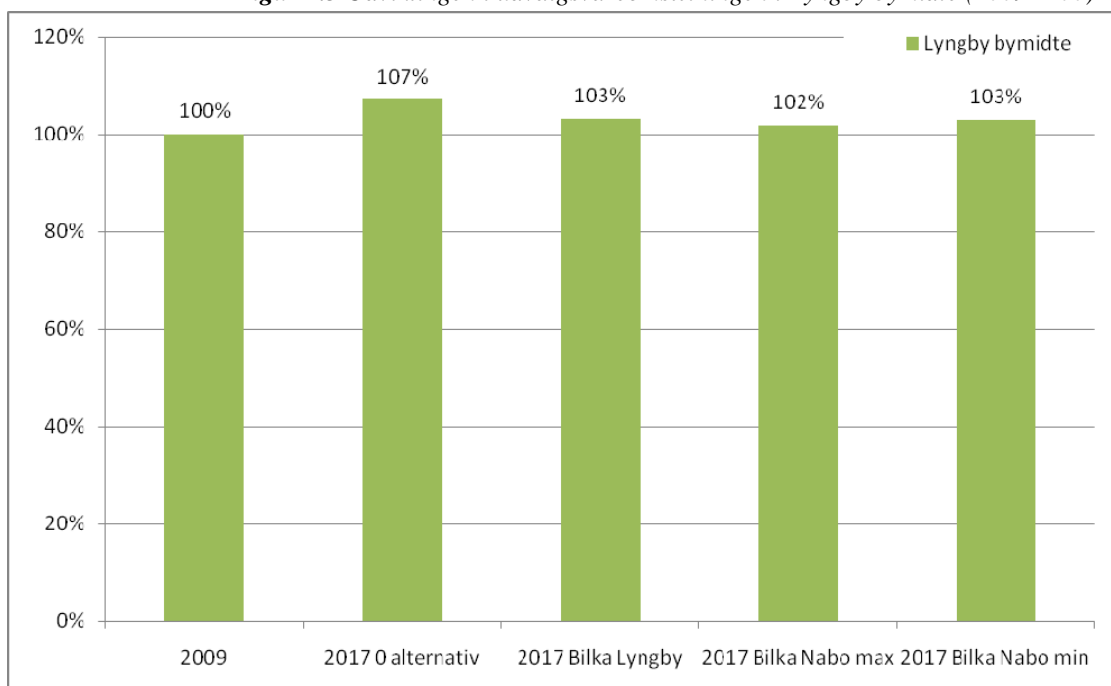
Figur 1.3 og 1.4 viser udviklingen i udvalgsvareomsætningen i henholdsvis Lyngby bymidte og Lyngby-Taarbæk kommune.

**Tabel 1.2** Udviklingen i udvalgsvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune (mio. kr. inkl. moms i 2009-priser)

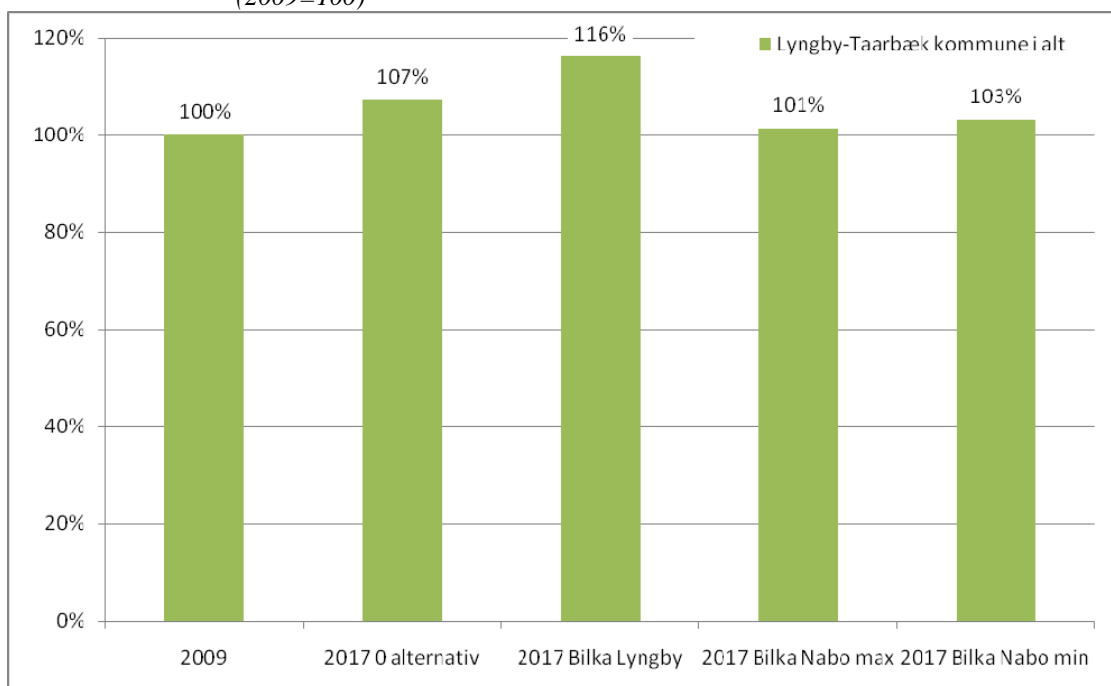
	Omsætning i 2009	Omsætning i 2017	Omsætning i 2017	Omsætning i 2017	Konsekvens	Konsekvens
		0-alternativ	Bilka Lyngby	Bilka Nabo	Bilka Lyngby (mio. kr.)	Bilka Nabo (mio. kr.)
<b>Bilka</b>	-	-	<b>420</b>	<b>370-455</b>	<b>+420</b>	
Lyngby bymidte	3.034	3.251	3.130	3.090-3.125	-121	-125-160
<b>Lyngby bymidte i alt</b>	<b>3.034</b>	<b>3.251</b>	<b>3.550</b>	<b>3.090-3.125</b>	<b>+299</b>	<b>-125-160</b>
Sorgenfri Torv	23	50	47	45-50	-3	-0-5
Virum bymidte	25	20	18	15-20	-2	-0-5
Lyngby i øvr.	93	84	72	70-80	-12	-5-15
<b>Lyngby-Taarbæk kom. i alt</b>	<b>3.175</b>	<b>3.405</b>	<b>3.687</b>	<b>3.220-3.275</b>	<b>+282</b>	<b>-130-185</b>



**Figur 1.3** Udviklingen i udvalgsvareomsætningen i Lyngby bymidte (2009=100)



**Figur 1.4** Udviklingen i udvalgsvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i alt (2009=100)



### Udvalgsvarer 2017 – 0-alternativet

Hvis der ikke etableres en Bilka, forventes udvalgsvareomsætningen i Lyngby bymidte at være 3.251 mio. kr. i 2017, hvilket er en omsætningsstigning i forhold til 2009 på ca. 7 %. Lyngby bymidte vil fortsat være det stærkeste udbudspunkt i regionen og vil fortsat tiltrække kunder fra et stort opland. Herudover vil den forventede udvidelse af bymidten med yderligere 10.000 m<sup>2</sup> detailhandel primært udvalgsvarer betyde, at Lyngby bliver et endnu stærkere udbudspunkt.

Herudover forventes udvidelsen og renoveringen af Sorgenfri Torv at betyde en yderligere udvalgsvareomsætning på ca. 27 mio. kr. til i alt ca. 50 mio. kr. i Sorgenfri Torv.

Udvalgsvaredetailhandelen i den øvrige del af kommunen forventes derimod at falde omkring 11 % i perioden 2009 til 2017.

Samlet set forventes handelsbalancen for udvalgsvarer i 0-alternativet i Lyngby-Taarbæk kommune at være 206 %, hvilket er ca. 4 % lavere end i 2009. Dette skyldes primært den øgede internethandel, da detailhandelen i især Lyngby bymidte forventes at være styrket i 0-alternativet.

### **Udvalgsvarer 2017 – Bilka Lyngby**

Hvis der etableres en Bilka på Firskovvej, vil Lyngby kunne tilbyde kunderne et udbud, som ikke findes i den nordlige del af Københavnsregionen.

ICP vurderer, at en Bilka i Lyngby vil kunne opnå en udvalgsvareomsætning på 420 mio. kr. i 2017, heraf vil ca. 33 % blive taget fra udvalgsvareomsætningen genereret i Lyngby-Taarbæk kommune. En stor del af den øvrige omsætning forventes at blive taget fra de øvrige udbudspunkter i regionen samt fra de store udvalgsvarebutikker, som kan tilbyde nogle af de samme varer som Bilka så som for eksempel radio/tv.

Det forventes, at udvalgsvareomsætningen i Lyngby bymidte vil være 3.130 mio. kr. i 2017, hvis der etableres en Bilka i Lyngby. Det betyder en omsætningsnedgang på 121 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, svarende til en omsætningsnedgang på ca. 4 %. ICP forventer, at butikkerne i bymidten vil afgive omsætning til Bilka, samtidig med at flere kunder vil besøge bymidten på grund af, at Lyngby vil blive et endnu stærkere udbudspunkt og dermed vil omsætningen også stige i butikkerne i bymidten. Derfor forventes konsekvenserne ikke at være højere for butikkerne i Lyngby bymidte.

Udvalgsvarehandelen i den øvrige del af kommunen er mere lokalt orienteret og vil derfor ikke i samme grad blive påvirket af etableringen af Bilka. Det forventes, at udvalgsvarebutikkerne i Sorgenfri Torv og Virum bymidte vil miste under 5 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, mens udvalgsvarebutikkerne i Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt vil miste ca. 12 mio. kr. i forhold til 0-alternativet.

Hvis der etableres en Bilka i Lyngby, forventes handelsbalancen for udvalgsvarer i Lyngby-Taarbæk kommune at stige med ca. 8 % i forhold til 0-alternativet til 223 %. Det vil sige, at udvalgsvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune vil være 123 % højere end forbruget i kommunen, mens det forventes, at handelsbalancen er 206 % i 0-alternativet.

### **Udvalgsvarer 2017 – Bilka Nabo**

Hvis der etableres en Bilka i en af nabokommunerne, vil en af nabokommunerne kunne tilbyde kunderne et udbud, som ikke findes i den nordlige del af Københavnsregionen.

Det har, som tidligere nævnt en betydning, hvor Bilka hypermarkedet er placeret. En placering i Rudersdal har større betydning for den nordlige del af kommunen, mens en placering i Gladsaxe vurderes at have flere konsekvenser for den sydlige del af kommunen. Det vurderes, at en placering af Bilka i Gentofte ved Lyngby-motorvejen vil have størst konsekvenser for detailhandelen i især Lyngby bymidte.

En Bilka i en af nabokommunerne vurderes at opnå en omsætning på 370 – 455 mio. kr. i 2017. Det vurderes, at 35 – 41 % af omsætningen i Bilka Nabo tages fra udvalgsvareromsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune.

ICP vurderer, at Lyngby bymidte vil få en udvalgsvareromsætning på 3.090 – 3.125 mio. kr., hvis der etableres en Bilka i nabokommunen. Det betyder en omsætningsnedgang på 125 – 160 mio. kr. i forhold til 0-alternativet.

Afhængig af placeringen af Bilka hypermarkedet vurderes udvalgsvareromsætningen i Sorgenfri Torv og Virum bymidte at falde op til 5 mio. kr. i forhold til 0-alternativet. Disse bydelscentre udfylder som tidligere nævnt en anden funktion, som primært dækker dagligdagsbehovene.

De øvrige udvalgsvarerbutikker i Lyngby-Taarbæk kommune forventes at miste 5 – 15 mio. kr. i udvalgsvareromsætning.

Handelsbalancen for udvalgsvarer forventes at være lidt under 200 % i Lyngby-Taarbæk kommune, hvis der etableres en Bilka hypermarked i en af nabokommunerne. Det vil sige, at handelsbalancen vil falde med omkring 4-5 % i forhold til 0-alternativet.

### Detailhandel i alt

Nedenstående tabel 1.3 viser udviklingen i den samlede detailhandelsomsætning i Lyngby-Taarbæk kommune fra 2009 til 2017. Den samlede detailhandelsomsætning er defineret som både dagligvarer og udvalgsvarer.

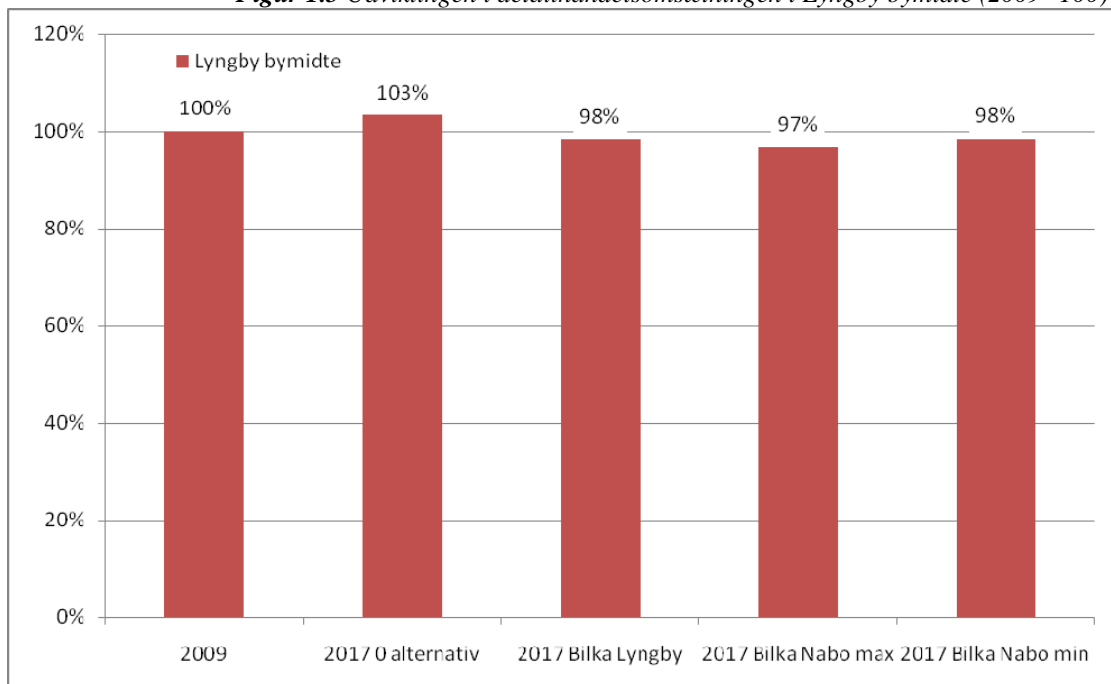
Figur 1.5 og 1.6 viser udviklingen i detailhandelsomsætningen i henholdsvis Lyngby bymidte og Lyngby-Taarbæk kommune.

Samlet set forventes detailhandelsomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune at stige ca. 5 % i 2017 i 0-alternativet i forhold til 2009, mens hvis Bilka i Lyngby etableres, stiger detailhandelsomsætningen ca. 14 % i hele kommunen i forhold til 2009. Omvendt hvis Bilka etableres i en af nabokommunerne, vil detailhandelsomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune falde en anelse i forhold til 2009.

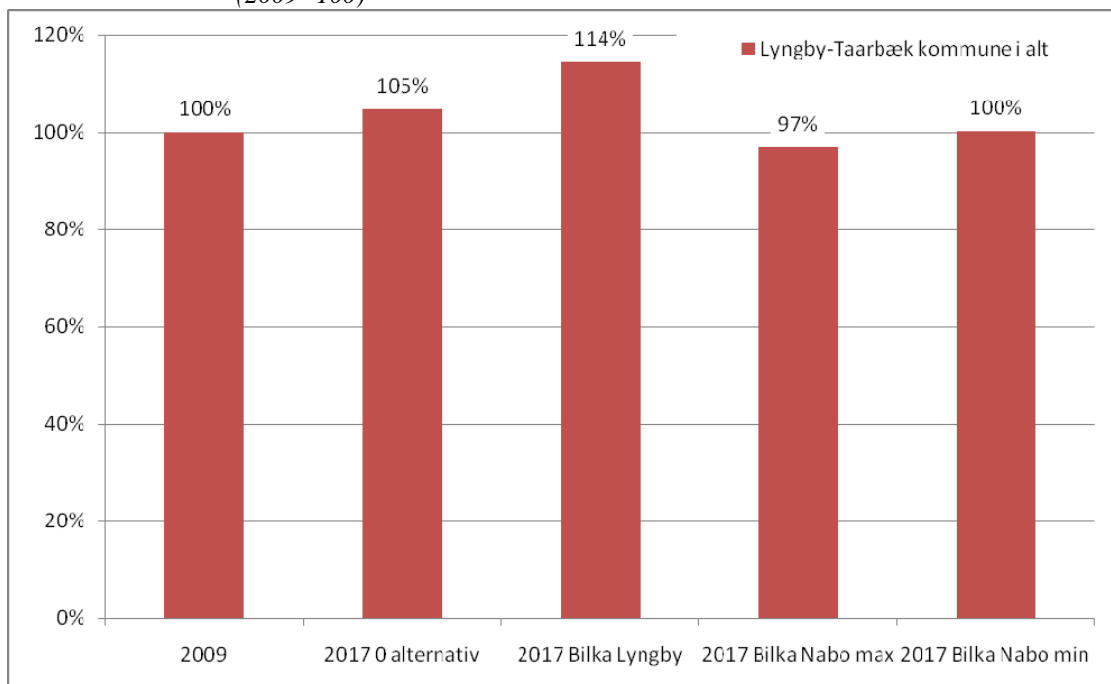
**Tabel 1.3** Udviklingen i detailhandelsomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune (mio. kr. inkl. moms i 2009-priser)

	Omsætning i 2009	Omsætning i 2017	Omsætning i 2017	Omsætning i 2017	Konsekvens	Konsekvens
		0-alternativ	Bilka Lyngby	Bilka Nabo	Bilka Lyngby (mio. kr.)	Bilka Nabo (mio. kr.)
<b>Bilka</b>	-	-	777	<b>695-830</b>	<b>+777</b>	
Lyngby bymidte	3.937	4.068	3.873	3.805-3.875	-195	-195-260
<b>Lyngby bymidte i alt</b>	<b>3.937</b>	<b>4.068</b>	<b>4.650</b>	<b>3.805-3.875</b>	<b>+582</b>	<b>-195-260</b>
Sorgenfri Torv	173	310	267	270-300	-43	-10-40
Virum bymidte	218	195	174	160-185	-21	-10-35
Lyngby i øvr.	612	605	554	550-590	-51	-15-55
<b>Lyngby-Taarbæk kom. i alt</b>	<b>4.940</b>	<b>5.178</b>	<b>5.645</b>	<b>4.785-4.950</b>	<b>+467</b>	<b>-230-390</b>

**Figur 1.5** Udviklingen i detailhandelsomsætningen i Lyngby bymidte (2009=100)



**Figur 1.6** Udviklingen i detailhandelsomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i alt (2009=100)



### Detailhandel i alt 2017 – 0-alternativet

Hvis der ikke etableres en Bilka, forventes den samlede detailhandelsomsætning i Lyngby bymidte at stige ca. 3 % i forhold til 2009 til 4.068 mio. kr. i 2017. Lyngby bymidte vil som tidligere nævnt fortsat tiltrække kunder fra hele det nordlige Sjælland og vil fortsat være det vigtigste og største udbudspunkt i regionen især for udvalgsvarer.

Den samlede detailhandelsomsætning på Sorgenfri Torv forventes være 310 mio. kr. i 2017 i 0-alternativet, hvilket er en stigning på ca. 79 % i forhold til 2009.

De eksisterende bydelscentre i Lyngby-Taarbæk kommune vil fortsat fungere som lokale indkøbssteder for især dagligvarer. Den øgede konkurrencesituation og den øgede konkurrence fra internethandel betyder, at den samlede detailhandelsomsætning i Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt vil falde knap 4 % i perioden 2009 til 2017 i 0-alternativet.

Samlet set forventes den samlede detailhandelsomsætning i Lyngby-Taarbæk kommune at være 5.178 mio. kr. i 2017, hvis der ikke etableres en Bilka i hverken Lyngby eller i en af nabokommunerne.

På trods af en stigning i den samlede omsætning i forhold til 2009 på ca. 5 % forventes den samlede handelsbalance for detailhandelsvarer i 0-alternativet i Lyngby-Taarbæk kommune at være 156 %, hvilket er knap 3 % lavere end i 2009. Hvis detailhandelen i Lyngby bymidte og Sorgenfri Torv ikke styrkes som i 0-alternativet, måtte de forventes en lavere handelsbalance på grund af en forventning om øget internethandel.

### **Detailhandel i alt 2017 – Bilka Lyngby**

Som tidligere nævnt vil etablering af en Bilka i Lyngby styrke det nuværende detailhandelsudbud i kommunen.

ICP vurderer, at den samlede detailhandelsomsætning i Lyngby-Taarbæk kommune vil være 5.645 mio. kr. i 2017, hvis der etableres en Bilka på Firskovvej. Det er en omsætningsstigning på omkring 467 mio. kr. i forhold til 0-alternativet.

ICP anslår, at en Bilka i Lyngby vil kunne opnå en samlet detailhandelsomsætning på 777 mio. kr. i 2017, heraf vil ca. 40 % blive taget fra detailhandelsomsætningen genereret i Lyngby-Taarbæk kommune.

Det forventes, at detailhandelsomsætningen i Lyngby bymidte vil være 3.873 mio. kr. i 2017, hvis der etableres en Bilka i Lyngby. Det betyder en omsætningsnedgang på 195 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, svarende til en omsætningsnedgang på ca. 5 %.

Hvis der etableres en Bilka i Lyngby, forventes den samlede handelsbalance i Lyngby-Taarbæk kommune at stige med knap 9 % i forhold til 0-alternativet til 170 %.

### **Detailhandel i alt 2017 – Bilka Nabo**

En etablering af en Bilka i en af nabokommunerne vil betyde en nedgang i den samlede detailhandelsomsætning for hele Lyngby-Taarbæk kommune på 210 – 350 mio. kr. i 2017 i forhold til 0-alternativet afhængig af placeringen af Bilka.

Den samlede detailhandelsomsætning i Lyngby bymidte forventes at være 3.805 – 3.875 mio. kr. i 2017, hvis der etableres en Bilka i nabokommunen. Det betyder en omsætningsnedgang på 195 – 260 mio. kr.

ICP vurderer, at en Bilka i en af nabokommunerne kan opnå en samlet detailhandelsomsætning på 695 – 830 mio. kr. i 2017. Det vurderes, at 30 – 42 % af omsætningen i Bilka Nabo tages fra detailhandelsomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune afhængig af placeringen af hypermarkedet.

Samlet set forventes handelsbalancen for detailhandelsvarer at være 144 - 149 % i Lyngby-Taarbæk kommune, hvis der etableres et Bilka hypermarked i en af nabokommunerne. Det vil sige, at handelsbalancen vil falde med omkring 4-8 % i forhold til 0-alternativet.

### Udviklingen i handelsbalancen i Lyngby-Taarbæk kommune

Den forventede udvikling i handelsbalancen i Lyngby-Taarbæk kommune opsummeres i figur 1.7 og 1.8.

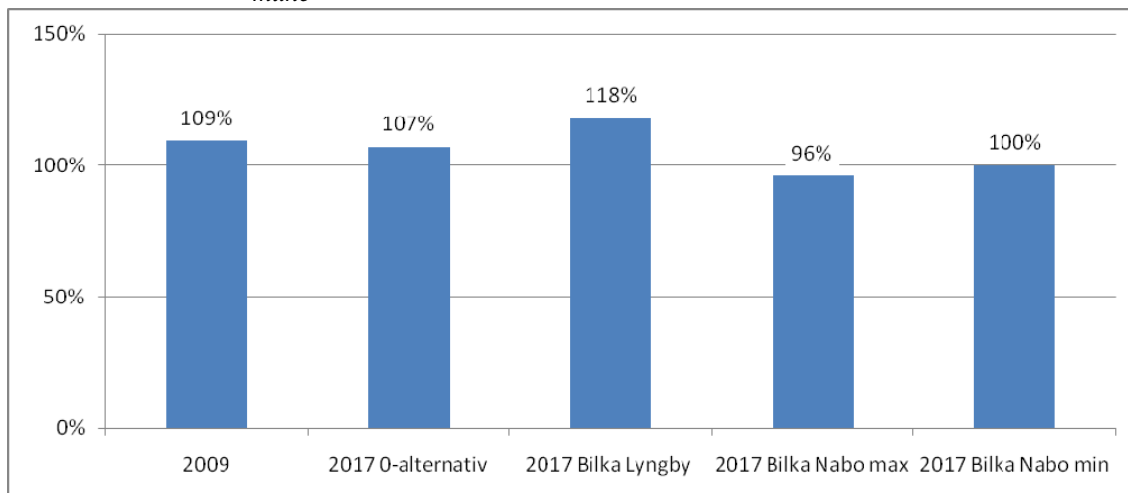
Både på dagligvarer og udvalgsvarer har Lyngby-Taarbæk allerede i dag en relativ høj handelsbalance. Især udvalgsvareetailhandelen i kommunen har en stor betydning i oplandet uden for kommunen.

ICP forventer, at handelsbalancen for dagligvarer i 0-alternativet vil falde ca. 2 % i perioden 2009 til 2017. Dette skyldes, at en del flere dagligvarer forventes handlet over internettet i fremtiden.

Hvis der etableres en Bilka i Lyngby bliver både dagligvareudbuddet og udvalgsvareudbuddet styrket i Lyngby. Det forventes, at handelsbalancen for dagligvarer vil stige til 118 % i 2017, hvis Bilka etableres i Lyngby. Det vil sige, at Lyngby på både dagligvareområdet vil få en øget betydning.

Omvendt hvis Bilka etableres i en af nabokommunerne, vil handelsbalancen for dagligvarer i Lyngby-Taarbæk kommune blive reduceret til omkring 100 %. Det betyder, at forbrugerne i mindre grad vil købe dagligvarer i Lyngby-Taarbæk kommune.

**Figur 1.7** Udviklingen i handelsbalancen for dagligvarer i Lyngby-Taarbæk kommune

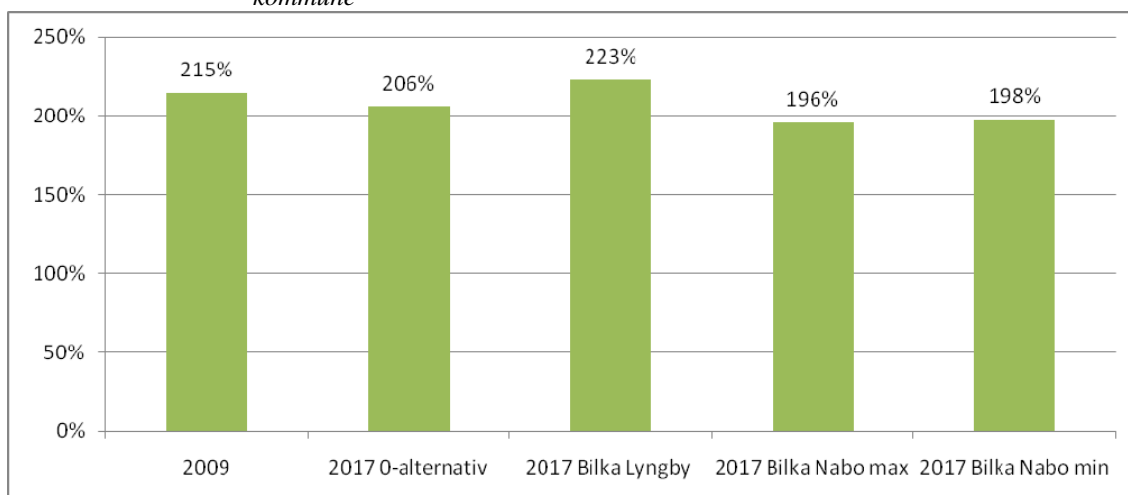


På udvalgsvaresiden forventes Lyngby bymidte også i fremtiden at øge sin position ikke mindst på grund af en yderligere øgning af detailhandelsarealet i bymidten. På grund af en forventning om at 10 % af det samlede forbrug dækkes ved køb via internettet, forventes den samlede handelsbalance i Lyngby-Taarbæk kommune at falde ca. 4 % i forhold til 2009 til 206 % i 0-alternativet.

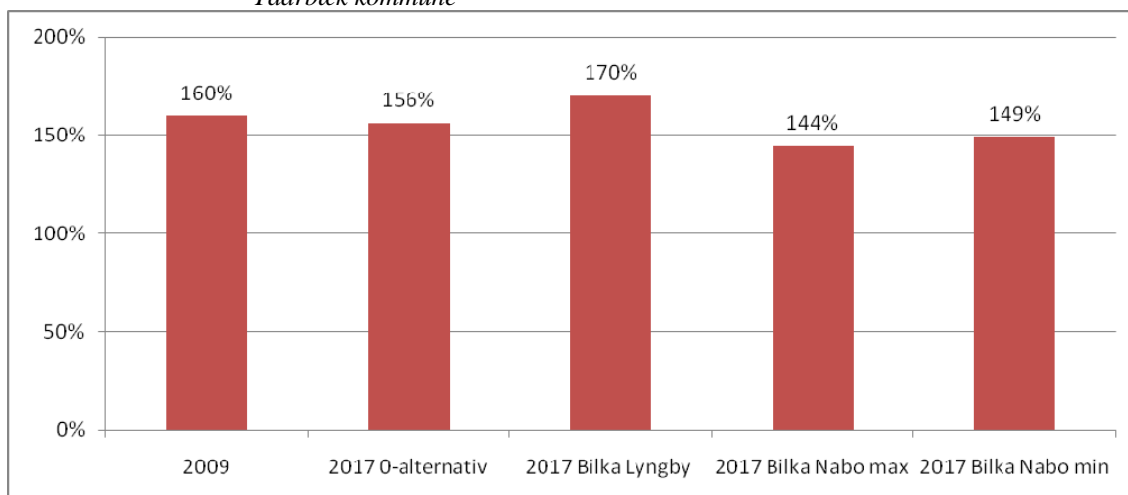
Hvis der etableres et Bilka hypermarked i Lyngby, vil Lyngby bymidte yderligere få styrket sin position. ICP vurderer, at handelsbalancen på udvalgsvarer vil være 223 % i 2017, hvis Bilka etableres i Lyngby.

Omvendt hvis Bilka etableres i en af nabokommunerne, vil det betyde en reduktion i omsætningen især i Lyngby bymidte. Det forventes således, at handelsbalancen for Lyngby-Taarbæk kommune vil være lidt under 200 %, hvis Bilka etableres i en af nabokommunerne.

**Figur 1.8** *Udviklingen i handelsbalancen for udvalgsvarer i Lyngby-Taarbæk kommune*



**Figur 1.9** *Udviklingen i handelsbalancen for detailhandelsvarer i alt i Lyngby-Taarbæk kommune*





### ► **Anbefaling**

Det er ICP's vurdering, at en Bilka i Lyngby vil styrke detailhandelsudbuddet i kommunen og medføre, at Lyngby bymidte yderligere vil styrke positionen som et af de vigtigste udbudspunkter på Sjælland.

Det vil medføre, at kunderne i endnu højere grad vil kunne få dækket de fleste behov her og vil dermed betyde, at flere vil søge Lyngby som det primære indkøbssted for især udvalgsvarer. Omvendt vil etableringen af Bilka i enten Lyngby eller i en af nabokommunerne indebære, at nogle af de eksisterende store dagligvarebutikker enten vil være lukningstruede eller vil få mærkbart forringede driftsvilkår.

Hvis Bilka etableres i en af nabokommunerne, vil Lyngby omvendt miste en del af sin position, men vil dog stadig være et markant indkøbssted i denne del af Hovedstadsregionen.

Man skal dog være opmærksom på, at en etablering af Bilka i Lyngby vil betyde en øget trafikal belastning af bymidten, hvilket vil give nogle udfordringer i forhold til såvel vare- som persontransport.

Herudover er der nogle planlovmæssige udfordringer, da Firskovvej ikke er omfattet af Lyngby bymidte. For at udvide Lyngby bymidte kræves blandt andet en statistik bymidteafgrænsning og udover en lokalplan et tillæg til kommuneplanen. Endelig vurderes anlæg af en Bilka at medføre VVM-pligt.



# Den nuværende konkurrencesituation

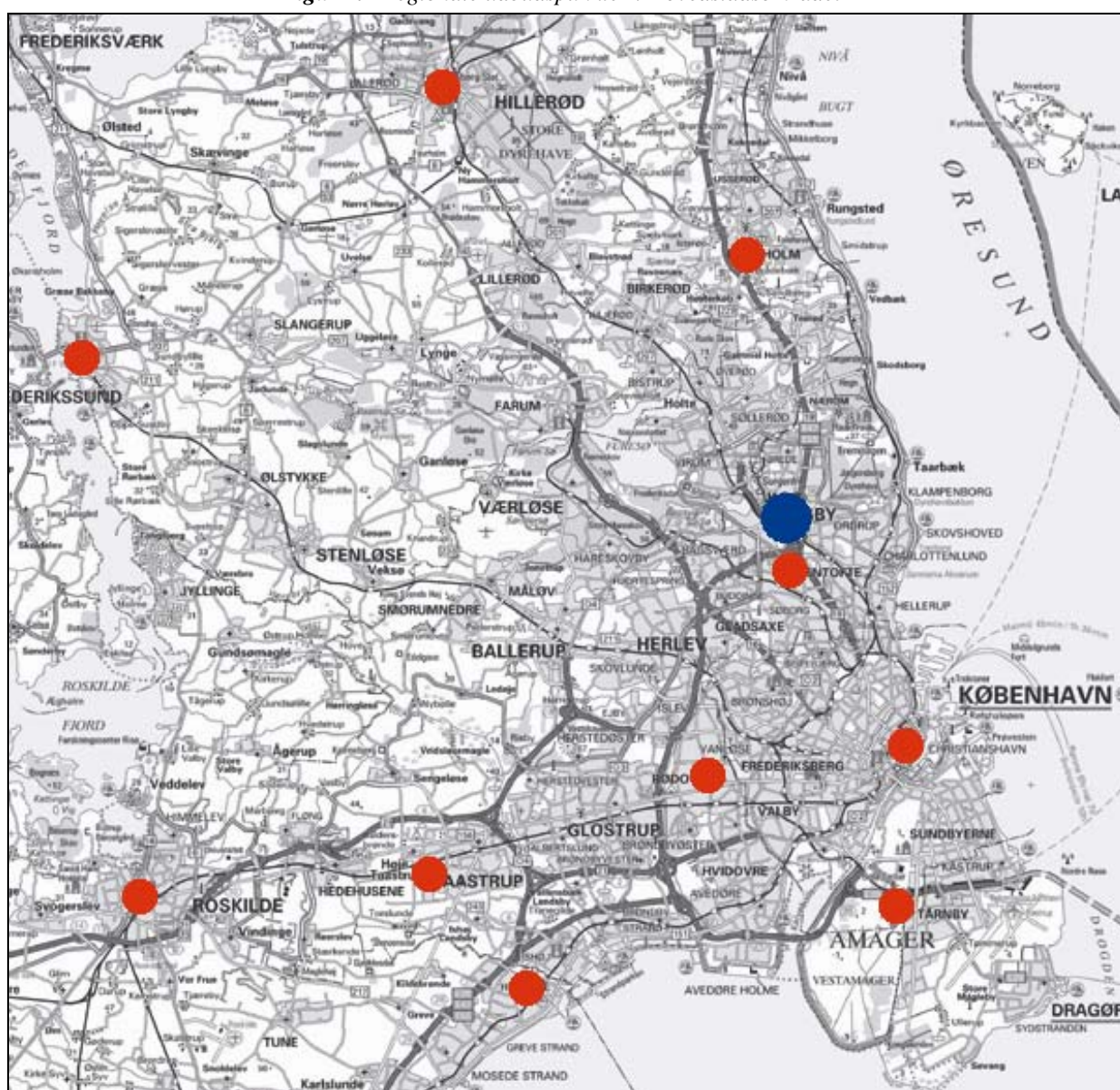
## Den nuværende konkurrencesituation

Lyngby bymidte er et af de stærkeste udbudspunkter især inden for udvalgsvarer i det nordlige hovedstadsområde. I nedenstående afsnit skitseres den nuværende konkurrencesituation for detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune.

Figur 2.1 viser udbudspunkterne med regional detailhandel i Hovedstadsområdet. Disse er Københavns City, Hillerød bymidte, Hørsholm bymidte, Rødovre Centrum, City 2, Field's og Waves. Herudover har detailhandelen i nabokommunen Gentofte og især storbutikscetret på Nybrovej med Ikea og Elgiganten har ligeledes betydning for detailhandelen i Lyngby-Taarbæk kommune.

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

*Figur 2.1 Regionale udbudspunkter i Hovedstadsområdet*



### Københavns City

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

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

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

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



### Gentofte

Detailhandelen i Gentofte kommune er fordelt i 4 bydelscentre: Strandvejen, Charlottenlund, Gentoftegade og Jægersborg Allé. Detailhandelen har i alle bydelscentre været kendetegnet ved at have en overvægt af mindre, eksklusive butikker uden kædetilhørsforhold. På Strandvejen er kædeandelen dog steget de seneste år, ikke mindst efter opførelsen af shoppingcentret Waterfront i Tuborg, som ligger tæt på Strandvejen. Centret, som åbnede i 2008, huser i alt 19 butikker heriblandt en Hennes & Mauritz, Søstre Grene, Netto og Irma. Bruttoarealet til detailhandel er ca. 8.700 m<sup>2</sup>.

En væsentlig konkurrent til Lyngby bymidte er storbutikscetret Ikea Center Gentofte, som ligger på Nybrovej med direkte adgang fra Lyngby-motorvejen. Her er i alt 30.000 m<sup>2</sup> detailhandel fordelt med en Ikea, Elgiganten, Jysk, MaxiZoo og en Toys'R'Us. Omsætningen i Ikea Center Gentofte vurderes at være omkring 875 mio. kr. i 2009. Det vurderes, at omsætningen er steget godt 50 % i perioden 1997 til 2009 i storbutikscetret.

Med baggrund i ovenstående og forbrugsberegningerne for Gentofte kommune, vurderer ICP, at Gentofte kommune kun har et mindre "underskud på handelsbalancen" på dagligvareområdet. Dagligvareforbruget blandt kom-

## Den nuværende konkurrencesituation

---

munens borgere er kun en smule højere end dagligvareomsætningen i kommunens butikker.

På udvalgsvarerområdet vurderes forbruget at være en del højere end omsætningen i kommunens butikker. Det betyder, at forbrugerne i kommunen alt andet lige får dækket en større del af deres udvalgsvarerforbrug i butikker uden for kommunen.

ICP vurderer, at storbutikkerne i Ikea Center og butikkerne på Strandvejen er det dele af kommunens detailhandel, der i videst udstrækning tiltrækker forbrugere fra andre kommuner.



### Gladsaxe

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

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

Betragtes Gladsaxe kommune i sin helhed, er forbruget blandt kommunens borgere noget større end omsætningen i kommunens butikker. Dette gælder både for daglig- og udvalgsvarernes vedkommende, om end mest udtalt på udvalgsvarerområdet. Det betyder med andre ord, at detailhandelen i kommunen ikke er særlig stærk og alt andet lige ikke formår i vid ustrækning at tiltrække forbrugere bosat længere væk. ICP vurderer dog, at de større udvalgsvarerbutikker ved Gladsaxevej har en ikke uvæsentlig oplandseffekt.

### Rudersdal

De væsentligste udbudspunkter i Rudersdal kommune er Birkerød bymidte og centret Holte Midtpunkt. Sidstnævnte består af ca. 20 butikker, heriblandt Irma og Kvickly. Holte Midtpunkt er et væsentligt indkøbssted blandt borgerne i Holte, men yder kun lille tiltrækning på borgere bosat uden for kommunen.

Birkerød bymidte består af et åbent gadeforløb, der primært henvender sig til forbrugere bosat i nærområdet. På dagligvareområdet er Irma og Superbrugsen de væsentligste butikker.

På Vasevej, også i Rudersdal kommune, findes både SuperBest, Netto og Rema 1000, mens der på Kongevejen er en række bilforhandlere og et Silvan byggemarked.

Overordnet betragtet vurderes dagligvarehandelen i Rudersdal kommune nogenlunde at kunne dække forbruget blandt kommunens borgere – der er dog et større underskud på handelsbalancen end i f.eks. Gentofte kommune.

På udvalgsvarerområdet er der en væsentlig underdækning. ICP vurderer, at under halvdelen af udvalgsvarerforbruget blandt borgerne i Rudersdal kommune modsvares af udvalgsvareromsætningen i kommunens butikker. Kort sagt: forbrugerne i Rudersdal kommune får dækket en væsentlig del af deres udvalgsvarerforbrug ved køb i butikker uden for kommunen.



### Hillerød

Hillerød bymidte er et attraktivt udbudspunkt for forbrugerne i Nordsjælland.

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

## Den nuværende konkurrencesituation

---

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

I den vestlige del af byen er der inden for de seneste år åbnet en lang række særligt arealkrævende butikker og store udvalgswarebutikker. Her er blandt andet en lang række bilforhandlere, samt Nordsjællands eneste og første Bauhaus på 15.000 m<sup>2</sup>.

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



### Hørsholm

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

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

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

Der har længe været planer om at udvide Hørsholm Midtpunkt med omkring 6.000 m<sup>2</sup>. Tidsplanen er dog endnu ukendt.



### **Field's**

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

Shoppingcentret er i alt på 67.000 m<sup>2</sup> og har 126 butikker og andre servicefunktioner, heraf er godt 60 % beklædningsbutikker. Som ankerlejere er lavprisvarehuset Bilka, stormagasinet Magasin, Elgiganten og Toys''R''Us samt Hennes & Mauritz.

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





### City 2

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

Centret er et af Danmarks største shoppingcentre. Her er 85 detailhandelsbutikker og 14 kundeorienterede servicefunktioner fordelt på i alt 63.000 m<sup>2</sup> butiksareal til udlejning. Ankerlejerne er varehuset Føtex og H&M. Omsætningen var i 2008 på 1,8 mia. kr. med 4,9 mio. besøgende.

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

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



### Waves

I efteråret 2009 åbnede Waves (det tidligere Hundige Storcenter) efter en renovering og udvidelse på 12.000 m<sup>2</sup> af den østlige del af centret. Der er omkring 90 detailhandelsbutikker og 20 kundeorienterede servicefunktioner.

Centret er på omkring 65.000 m<sup>2</sup> og er dermed et af de største shoppingcentre i Danmark.

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



### **Roskilde bymidte og ROs Torv**

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

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

Få hundrede meter fra bykernen ligger ROs Torv, som har 66 butikker i et overdækket shoppingmiljø. Centret blev i 2009 udvidet med omkring 10.000 m<sup>2</sup>. Ankerbutikkerne er Føtex, Hennes & Mauritz og Stadium. ROs Torv havde i 2009 en omsætning på 527 mio. kr. og havde 3,3 mio. besøgende.



### **Frederikssund bymidte og Sillebroen**

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

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

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

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





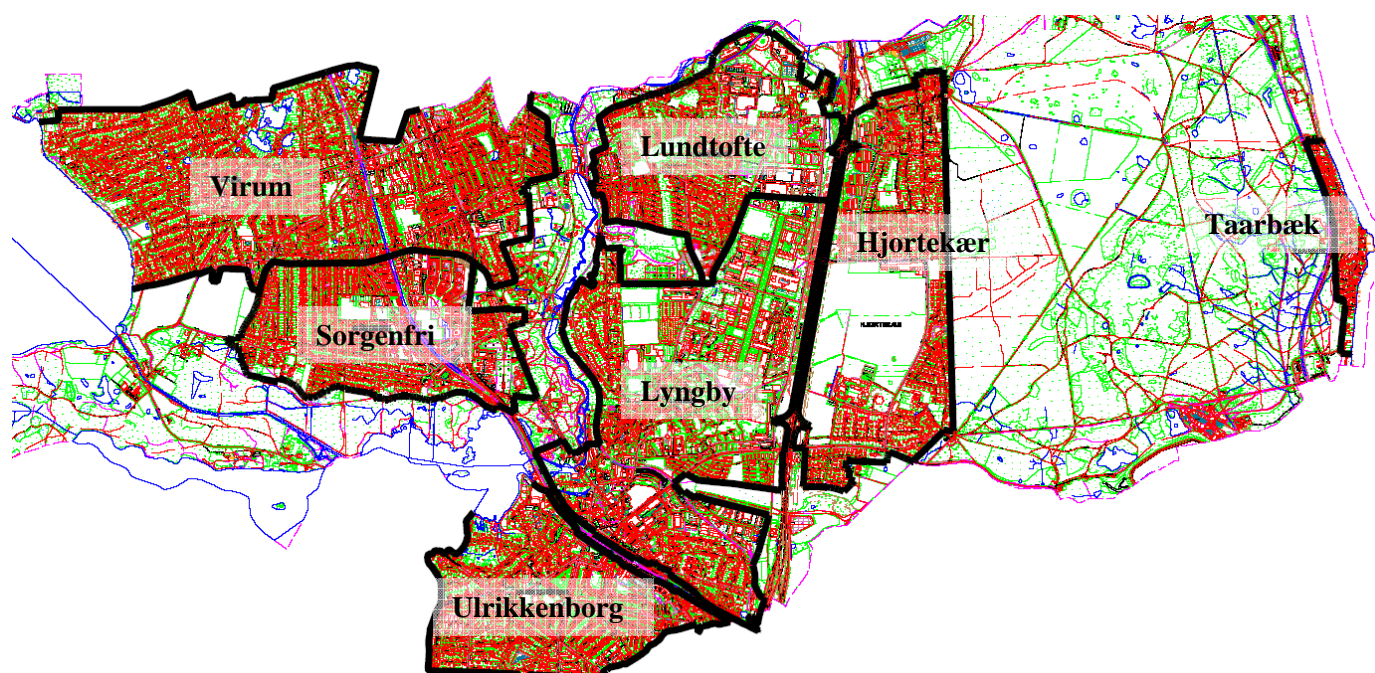
# Befolknings- og forbrugsforhold i markedsområdet

Til brug for vurderinger af omsætningsgrundlaget for et Bilka varehus i Lyngby-Taarbæk kommune er det nuværende og fremtidige forbrug af detailhandelsvarer beregnet for de kommuner, der vurderes at udgøre de væsentligste dele af markedsområdet. Udover Lyngby-Taarbæk kommune udgøres markedsområdet af kommunerne Gladsaxe, Gentofte, Rudersdal, Allerød, Hørsholm, Hillerød og Furesø.

Forbrugsgrundlaget i Lyngby-Taarbæk kommune er desuden udspecificeret på bydele. Denne geografiske inddeling af kommunen fremgår af 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 bearbejdede Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser samt oplysninger om bl.a. indkomst- og befolkningsforhold fra Danmarks Statistik og Lyngby-Taarbæk kommune. Der er endvidere anvendt den seneste befolkningsprognose for Lyngby-Taarbæk kommune.

Beregningerne og opgørelserne knytter sig til 2009 samt horisontåret 2017.

### Befolknings- og indkomstforhold

Figur 3.2 viser udviklingen i befolkningstallet frem mod 2017 i såvel bydelene i Lyngby-Taarbæk kommune som i de øvrige kommuner i markedsområdet.

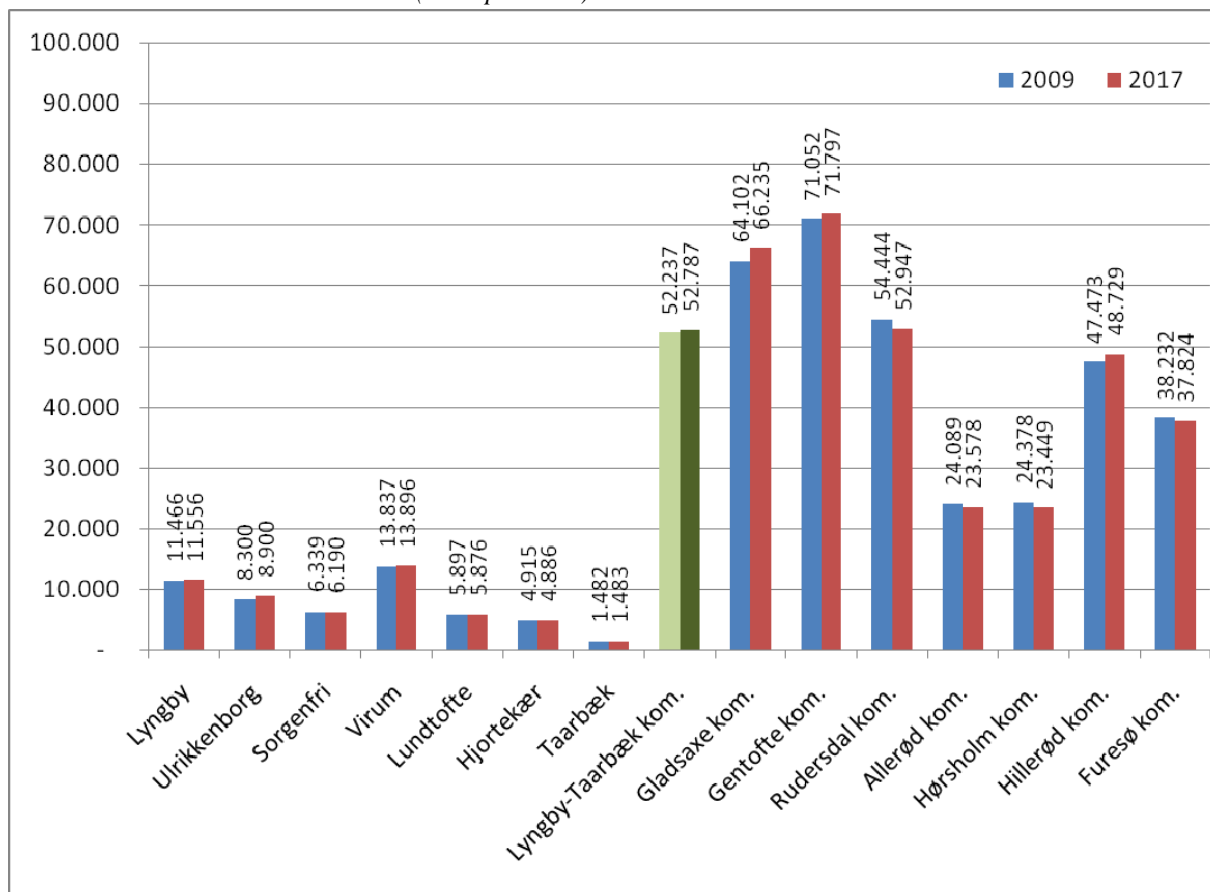
Der bor i alt 52.200 personer i Lyngby-Taarbæk kommune. Det samlede befolkningstal forventes at stige omkring 1 % i perioden 2009 til 2017. Der er dog relativ stor forskel på befolkningsudviklingen i de enkelte bydele – størst er stigningen i bydelen Ulrikkenborg, hvor befolkningstallet ventes at

stige ca. 7 % i perioden 2009 til 2017 fra 8.300 personer til 8.900 personer i 2017.

Også i de omkringliggende kommuner er udviklingen af folketallet svingende. Frem mod 2017 ventes der en stigende befolkning i Gladsaxe, Gentofte og Hillerød kommuner, mens folketallet ventes at falde i Rudersdal, Allerød, Hørsholm og Furesø kommuner.

I alt bor der ca. 430.000 personer i de 8 kommuner betragtet under ét.

**Figur 3.2** Udviklingen i befolkningstallet i markedsområdet (antal personer)



### Niveauer for husstandsindkomst og - størrelse

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

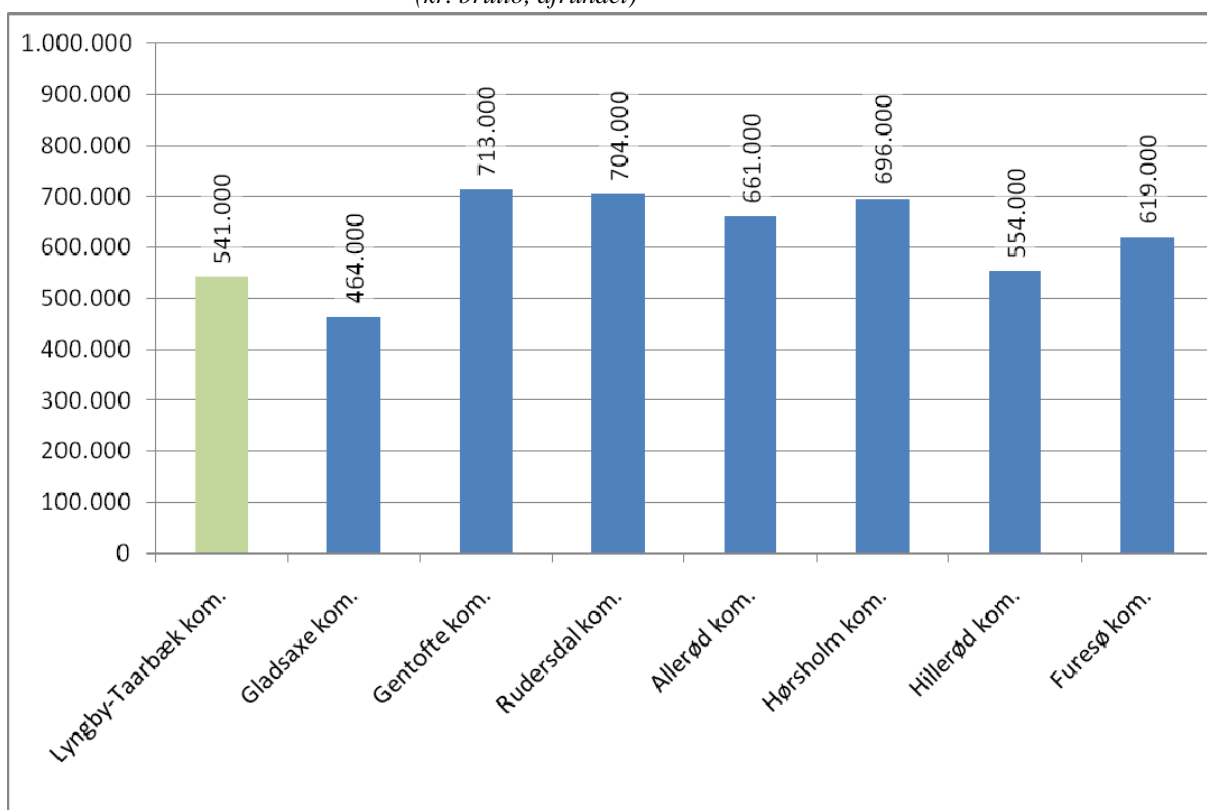
Niveauet for den gennemsnitlige husstandsindkomst i Lyngby-Taarbæk kommune ligger på omkring 541.000 kr., hvilket er en del over landsgennemsnittet (ca. 460.000 kr.). I de øvrige kommuner – bortset fra Gladsaxe kommune – er den gennemsnitlige husstandsindkomst endnu højere.

Niveauet for den gennemsnitlige husstandsstørrelse i Lyngby-Taarbæk kommune er 1,96 personer pr. husstand, hvilket er lidt under landsgennemsnittet på 2,05. I alle de øvrige kommuner i markedsområdet ligger niveauet for de gennemsnitlige husstandsstørrelser over landsgennemsnittet.

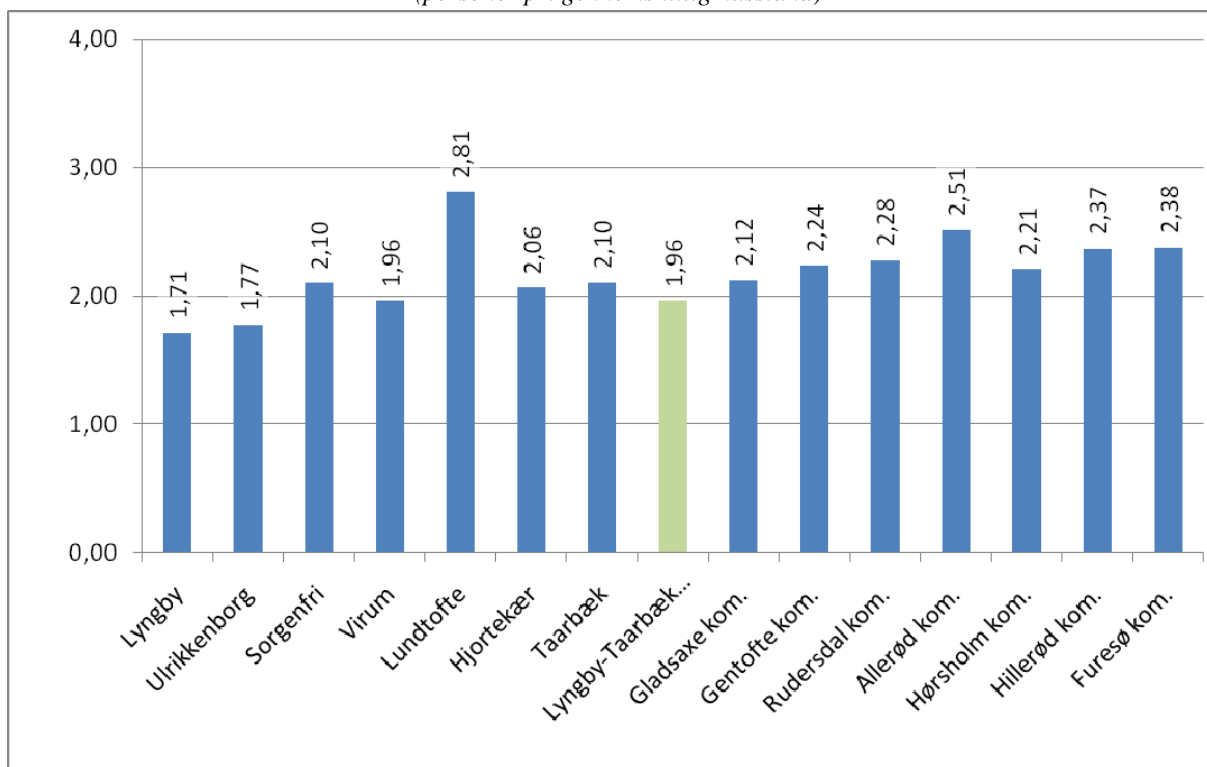
### Forbrugsforhold

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

**Figur 3.3** Gennemsnitlig husstandsindkomst  
(kr. brutto, afrundet)



**Figur 3.4** Gennemsnitlig husstandsstørrelse  
(personer pr. gennemsnitlig husstand)



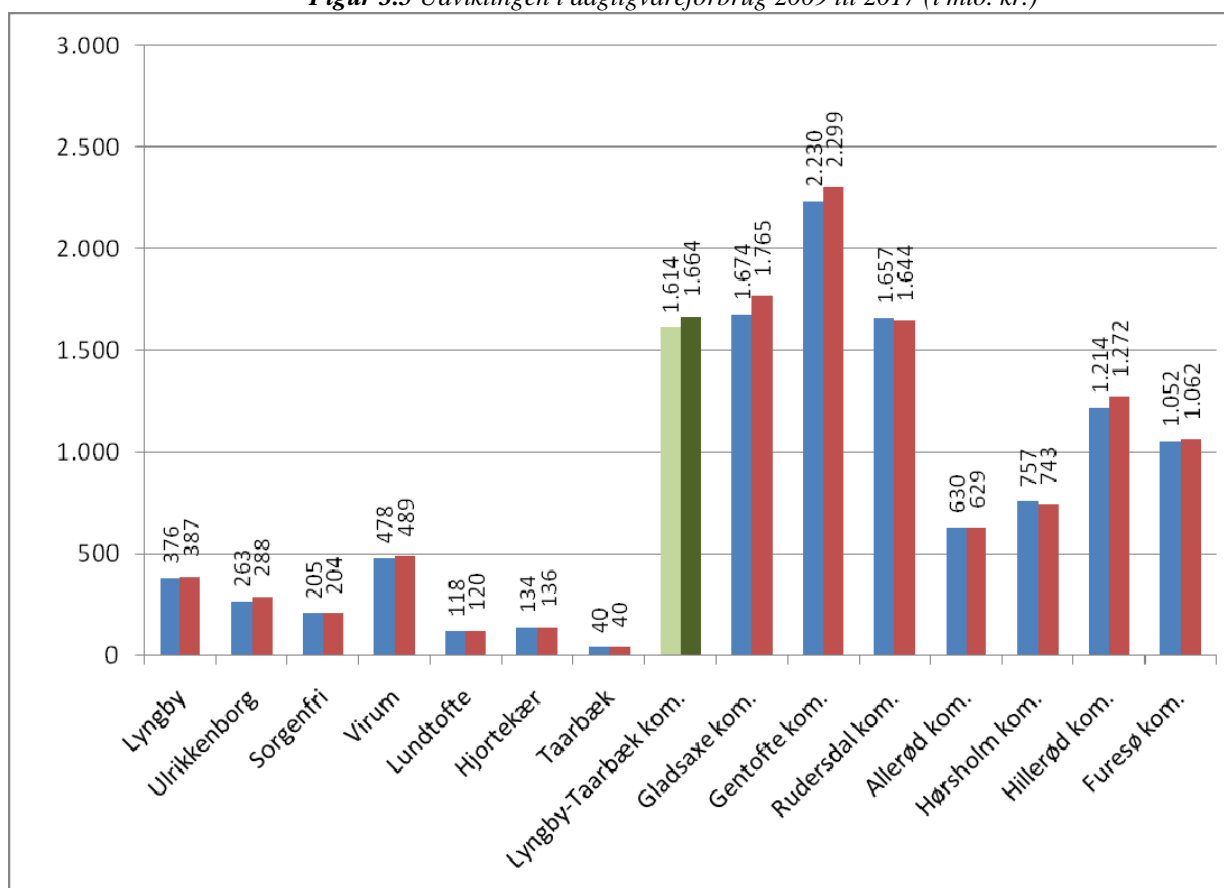
Af figur 3.5 ses det beregnede forbrug af dagligvarer i husstandene i de forskellige dele af Lyngby-Taarbæk kommune og i kommunerne i markedsområdet i øvrigt.

Det forventes, at det samlede dagligvareforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune 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.

Som det ligeledes ses af figuren, er det i de folkerigeste områder Virum og Lyngby vi ser det største forbrug i Lyngby-Taarbæk kommune. På kommuneniveau ses det største dagligvareforbrug i Gentofte kommune.

I hele markedsområdet betragtet under ét, er det samlede dagligvareforbrug i 2009 beregnet til ca. 12,4 mia. kr. Dette ventes at være steget med 2 % til ca. 12,8 mia. kr. i 2017.

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

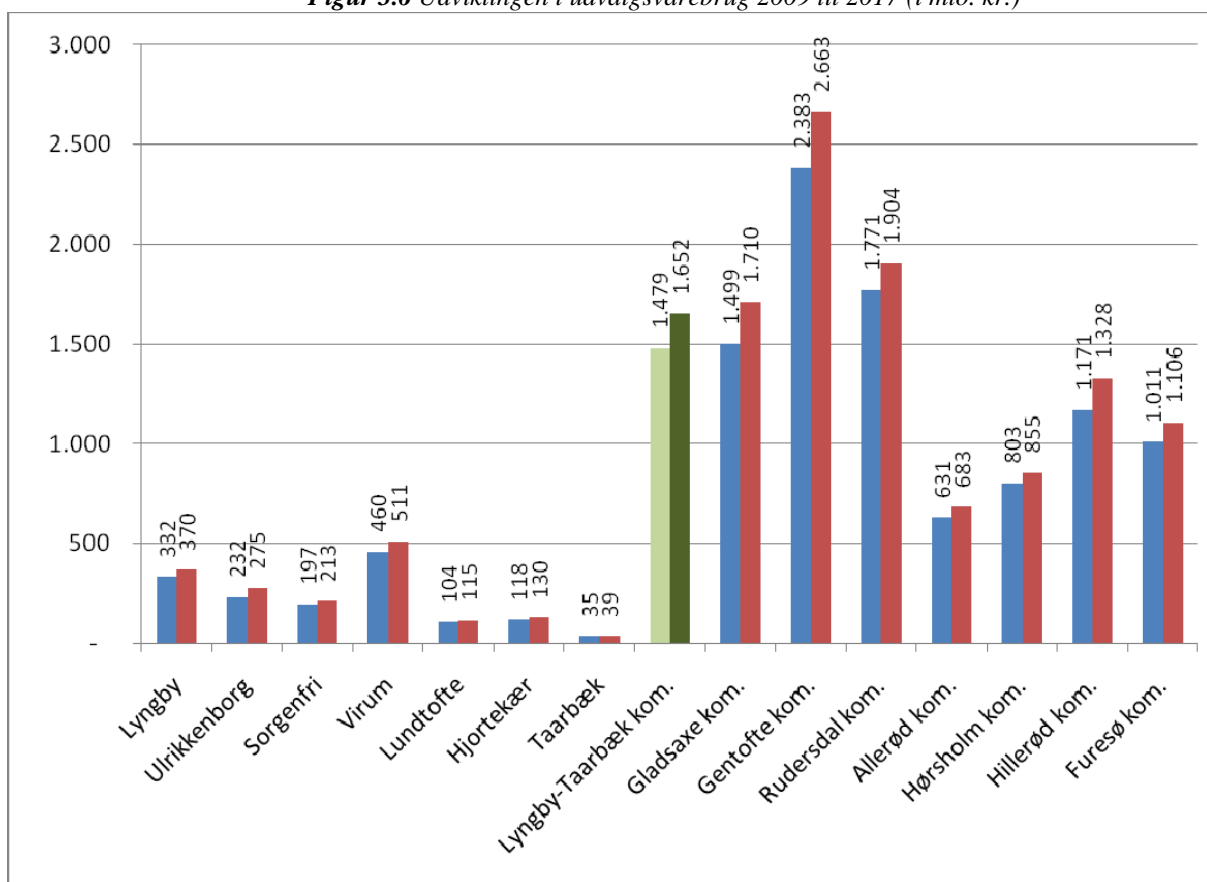


Forbruget af udvalgsvarer, som består af beklædning, boligudstyr og øvrige udvalgsvarer, var i alt knap 1,7 mia. kr. i hele Lyngby-Taarbæk kommune i 2009. Det forventes, at udvalgsvarerforbruget stiger ca. 12 % i perioden 2009 – 2017. Således forventes udvalgsvarerforbruget at være knap 1,9 mia. kr.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

I markedsområdet betragtet under ét er udvalgsvarerforbruget for 2009 beregnet til ca. 12,2 mia. Dette ventes at være steget med knap 11 % til 13,5 mia. kr. i 2017 – der ventes således en kraftigere stigning end for dagligvarenes vedkommende.



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





# Handelsbalance

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

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

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

### Handelsbalance

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Handelsbalance i øvrige kommuner

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

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

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

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

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

**Tabel 4.2** Handelsbalance for øvrige kommuner (%)

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



# Den fremtidige konkurrencesituation

### Den fremtidige konkurrencesituation

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

I selve **Lyngby bymidte** er der planer om at udvide Lyngby Storcenter ud mod Lyngby Hovedgade. Omfanget bliver i størrelsesordenen 10.000 m<sup>2</sup>, men den endelige udformning og tidsplan er endnu uvis. Desuden vil et projekt, der involverer omdannelse af "Bagergården" på Lyngby Hovedgade, tilføre byen andre 1.500 m<sup>2</sup> detailhandel. Disse to projekter vil alt andet lige styrke Lyngby som udbudspunkt – ikke mindst fordi projekterne indebærer øget fortætning af bymidten.

**Sorgenfri Torv** udvides med 3.000 m<sup>2</sup> til 8.000 m<sup>2</sup>. Udvidelsen ventes at betyde en forøgelse af bruttoarealet til dagligvarer fra ca. 3.400 m<sup>2</sup> til ca. 6.000 m<sup>2</sup>, mens det resterende hovedsageligt vil blive anvendt til udvalgsvarerhandel. På **Geels Plads** i Virum udvides butiksbebyggelsen med 250 m<sup>2</sup>, heraf 170 m<sup>2</sup> til den eksisterende SuperBest.



*Ideskitse for fremtidens Sorgenfri Torv.*

På **Kongevejen 166** etableres en Netto discountbutik med et bruttoareal på ca. 825 m<sup>2</sup>.

I **Bagsværd** i Gladsaxe kommune etableres Bagsværd Bypark i tilknytning til bymidten (5.000 m<sup>2</sup> til detailhandel). Bagsværd bymidte forventes også udviklet løbende.

På **Buddingevej**, ved Buddinge Station, etableres et nyt Kvickly varehus på 3.500 m<sup>2</sup>. Efter planen skal butikken åbne ultimo 2012. Den eksisterende Kvickly konverteres til en Fakta discountbutik.

I **Hillerød** kommer der i shoppingcentret Slotsarkaderne et Bilka-varehus på 8.500 m<sup>2</sup> plus 1.500 m<sup>2</sup> havecenter. Butikken vil blive centrrets store dagligvareanker efter lukningen af Kvickly.

Der er i Hillerød også planer om at etablere op mod 85.000 m<sup>2</sup> store udvalgswarebutikker i udkanten af Hillerød bymidte. Tidsplanen er endnu uvis, men den overordnede plan for byggeriet er vedtaget af Hillerød byråd. ICP forventer, at dette store projekt vil blive etableret over flere etaper.

I **Hørsholm** er der konkrete planer om at udvide Midtpunktet med 6.000 m<sup>2</sup> detailhandel. Udvidelsen vil betyde 15-20 nye butikker og 1.200 nye P-pladser. Tidsplanen er dog endnu ukendt.

I **Birkerød** er man ved at opføre et butiksbyggeri med 5.000 m<sup>2</sup> detailhandel centralt i Birkerød bymidte. Et Føtex varehus på 3.500 m<sup>2</sup> bliver ankerlejligheden. Byggeriet forventes færdigt ultimo 2011.

I **Farum** er der planer om at udvide Farum Bytorv med 14.000 m<sup>2</sup>, heraf ca. 8.000 m<sup>2</sup> detailhandel. Den endelige tidsplan er dog endnu uvis.

I **Taastrup** er der planer om et nyt shoppingcenter syd for Taastrup station. Taastrup Torv skal rumme 8.000 m<sup>2</sup> detailhandel, herunder et varehus. Det forventes at åbne foråret 2012.

**Glostrup Storcenter** er blevet udvidet med 6.000 m<sup>2</sup> og har fået foretaget en gennemgribende renovering heriblandt fået en helt ny facade. Centret har skiftet navn til Glostrup Shoppingcenter.

I **Herlev bymidte** er man ved at renovere en central bygning i hovedgaden. Her er i alt 3.000 m<sup>2</sup> detailhandel og 2.000 m<sup>2</sup> kontor og fitness. I februar 2011 flytter Fakta fra en anden adresse i bymidten på de 1.000 m<sup>2</sup>.

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

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

Herudover bliver der arbejdet på at etablere et shoppingcenter i Algade i Roskilde på Sortebrødre Plads bag Kvickly på i alt 22.000 m<sup>2</sup>. Planen er at bygge et nyt p-hus i tilknytning til Kvickly samt mere detailhandel.

I **Hovedstadsområdet i øvrigt** er der planer om at udbygge **Field's** med en fase 2 på i alt 56.000 m<sup>2</sup>, som skal indeholde for eksempel hotel, kontor og leisure. Man er så småt begyndt at planlægge og udvikle omkring 8.000 m<sup>2</sup> til formentlig detailhandel og eventuelt biograf. Den nøjere tidsplan kendes endnu ikke.

Fødevarer-, grønt- og blomstermarkedet **Torvehallerne** åbner på Israels Plads i september 2011. Her ventes etableret 60-80 studepladser på i alt 2.500 m<sup>2</sup>.

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

På den modsatte side af Øresund i Hyllie er der planer om at bygge et stort shoppingcenter **Emporia**. Udlejningsarealet bliver på 68.000 m<sup>2</sup> til detailhandel og skal huse op til 200 butikker og godt 20 spisesteder og leisure-funktioner. Herudover er der planlagt boliger, kontorer og parkeringshus i 7 etager. Malmö Arena med plads til 12.500 siddepladser åbnede ultimo 2008 og ligger ved siden af Emporia. Med en beliggenhed kun ca. 20 minutters

## Den fremtidige konkurrencesituation

---

bilkørsel fra København og en ny togstation lige ved Emporia, må det forventes, at det kommende shoppingcenter også vil kunne tiltrække kunder fra Københavnsområdet. Emporia er planlagt at åbne efteråret 2012.



*Hovedindgangen i Emporia, et shoppingcenter med 200 butikker i Hyllie i Malmø.*



## **Bilag 1**

### **ICP's branchefortegnelse og –gruppering**

## 1. DAGLIGVARER

10.71.20	Fremstilling af friske bageriprodukter
50.50.20	Servicestationer med kiosksalg
47.11.10	Købmænd og døgnkiosker
47.11.20	Supermarkeder
47.11.30	Discountforretninger
52.12.10	Varehuse. Selvbetjeningsbutikker med fuldt fødevarsortiment, hvor omsætningen af non-food-varer udgør mere end 20% af den samlede omsætning og hvor salgsarealet udgør mindst 1.500m <sup>2</sup> .
47.21.00	Frugt- og grøntforretninger
47.29.00	Anden detailhandel med fødevarer i specialforretninger
47.23.00	Fiskeforretninger
47.24.00	Detailhandel med brød, konditori- og sukkervarer
52.24.20	Chokolade- og konfektreforretninger
52.25.00	Vinforretninger
47.26.00	Tobaksforretninger
52.27.10	Osteforretninger
52.27.30	Helsekostforretninger
52.27.90	Detailhandel med føde- drikke- og tobaksvarer fra specialforretninger i øvrigt.
47.73.00	Apoteker
47.74.00	Detailhandel med medicinske og ortopædiske artikler
52.33.10	Parfumerier
52.33.20	Materialister
47.76.00	Blomsterforretninger
71.40.10	Udlejning af videobånd

## 2. BEKLÆDNING

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

### 3. BOLIGUDSTYR

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

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

#### 4. ØVRIGE UDVALGSVARER

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

## 5. BUTIKSTYPER DER FORHANDLER SÆRLIGT PLADSKRÆVENDE VAREGRUPPER

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

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



ICP A/S  
Rødovre Centrum 2  
DK-2610 Rødovre  
Tel.: +45 39 62 04 33  
Fax: +45 39 62 01 52  
www.icp.dk

Rødovre, den 20. januar 2012

## Bilka i Lyngby – kundegrupper og placering

Lyngby-Taarbæk Kommune har bedt Institut for Center-Planlægning (ICP) vurdere, hvilke kundesegmenter, der især bruger Bilkas varehuse. Desuden vil ICP overordnet vurdere 3 mulige placeringer af et eventuelt kommende Bilka varehus i Lyngby.

### Kundesegmenter

ICP har tilvejebragt forskellige data, som karakteriserer de kundesegmenter, der især er kunder i Bilka. Generelt er følgende grupper overrepræsenterede (i forhold til befolkningen betragtet under ét):

- Husstande med hjemmeboende børn
- Husstande med bil
- Husstande med eget hus
- Husstande med en husstandsindkomst over gennemsnittet

... mens følgende grupper er underrepræsenterede blandt Bilkas kunder:

- Husstande bestående af 1 person
- Unge under 18 år

Kunderne i Bilka har fokus på priserne og muligheden for at klare mange indkøb i én butik. Kunderne ønsker især de mest almindelige varianter i sortimentet og har ikke i særlig høj grad interesse i niche-produkter.

En analyse gennemført af Retail Institute (med ca. 2.000 respondenter) viser, at besøgsfrekvensen i Bilka er nogenlunde ens mænd og kvinder imellem – uanset køn, så har godt 40 % af de adspurgte besøgt et Bilka varehus inden for de seneste 3 måneder.

Blandt respondenter i Hovedstaden er besøgsfrekvensen lavere end i resten af landet: ca. 25 % af disse har besøgt et Bilka varehus inden for de seneste 3 måneder, mens andelen er ca. 40 % for respondenter bosat på Sjælland i øvrigt og 50-60 % blandt respondenterne i Jylland og Fyn.

Analysen indikerer endvidere, at det er husstande med en bruttohusstandsindkomst på mellem 500.000 kr. og 999.999 kr., der hyppigst besøger Bilka.

Mange børnefamilier handler i Bilka og ofte får turen til Bilka-varehuset karakter af en udflugt eller et underholdende indslag i hverdagen. Når børnene flytter hjemmefra, fortsætter indkøbsadfærd ofte hos forældrene. Dette underbygges til dels af det forhold, at det især er forbrugere bosat i parcel- og rækkehuse, der handler i Bilka.

Bilka oplever især stor søgning i weekenderne, endda i et omfang, der ifølge en analyse peger i retning af ønsker om at få kundetilstrømningen fordelt mere over hele ugen.

Bilka er et af de mest kendte dagligvarekoncepter. Spurgt direkte til, hvilke indkøbssteder de kender, nævner 85 % af respondenterne Bilka i en analyse, som ICP har fået indblik i.

### Vurdering af 3 forskellige placeringer

Lyngby-Taarbæk Kommune har udpeget 3 mulige placeringer for et kommende Bilka varehus. Disse fremgår af nedenstående figur.



1: LTKs driftsplads, 2: FOGs tømmerplads og 3: P-pladsen ved Kanalvej.

Placeringerne vurderes, trods deres relativt ringe indbyrdes afstand, at få noget varierende indflydelse på Lyngby bymidte.

Hverken placeringerne 1 eller 2 vil få en naturlig kobling til bymidten. Praktisk taget ingen vil gå fra Bilka til bymidten eller omvendt – hvilket er ulig situationen, hvor den indbyrdes afstand mellem bymidten, Lyngby Storcenter, Magasin og Kulturhuset er så ubetydelig, at kunderne kan parkere ét sted og derfra besøge alle de nævnte attraktioner.



Bilka vil dog få en synergi med bymidten alligevel, for mange bilende kunder vil vælge at besøge både Bilka og bymidten på samme indkøbstur.

Uanset placering vil Bilka varehuset bidrage til at cementere Lyngbys position som regionalt udbudspunkt. Lyngby vil få endnu en detailhandelsmæssig attraktion, som kan tiltrække kunder bosat uden for kommunen. Geografisk set vil de nærmeste Bilka varehuse være i Fields i Ørestaden, i Ishøj, i Hundige og den kommende Bilka i SlotsArkaderne i Hillerød.

ICP vurderer, at placering nr. 3 vil få den bedste synergi med bymidtens udbud i øvrigt, om end det kan blive problematisk, såfremt en væsentlig del af P-pladserne ved Kanalvej forsvinder og ikke erstattes meget tæt ved. Mister Lyngby bymidte P-pladser, vil det overordnet skade hele bymidtens attraktion som detailhandelsmæssig destination, da mange af kunderne kommer hertil med bil.

Placering nr. 3 direkte over for Lyngby Storcenter og tæt ved Kulturhuset, Magasin og bymidten i øvrigt vil betyde, at det nye Bilka varehus bliver en naturlig forlængelse af bymidtens udbud. Modsat placeringerne 1 og 2, vil kunderne til en Bilka på placering 3 til dels blive eksponeret for bl.a. Lyngby Storcenter (og Magasin, Lyngby Hovedgade og Kulturhuset, hvis de ankommer fra sydvest via Klampenborgvej), og derigennem blive mindet om bymidtens udbud i øvrigt.

Det største aktiv ved placering nr. 3 er dog, at kunderne i Bilka kan spadsere direkte videre i Lyngby Storcenter og Magasin samt til Lyngby Hovedgade. Denne virkning gælder naturligvis også den anden vej rundt: de kunder, som har haft Lyngby Storcenter eller bymidtens butikker som primær destination, kan supplere med et besøg i Bilka.

Bilka varehuset *vil* betyde, at Lyngby ”vinder” nogle af de indkøbsture, der i dag går til andre Bilka varehuse.

Placering nr. 3 vurderes således at have den største synergi med bymidtens øvrige udbud med baggrund i følgende forhold:

- Er den eneste placering, der er en direkte forlængelse af det eksisterende butiksudbud.
- Man vil kunne parkeret ét sted og derfra nå Bilka, Lyngby Storcenter, Magasin, Kulturhuset og Lyngby Hovedgade.
- En del af kunderne til Bilka vil blive eksponeret for bymidtens øvrige udbud, når de kører til og fra Bilka.
- Bilkas kunder vil smitte af på bymidtens detailhandel i øvrigt – og omvendt.

## **Institut for Center-Planlægning**