

## LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



### Udviklings- og Strategiudvalget

#### Protokol

Tirsdag den 10. april 2012 kl. 08:15  
afholdt Udviklings- og Strategiudvalget møde i udvalgsværelse 1.

Medlemmerne var til stede

Endvidere deltog:

Kommunaldirektør Tim Andersen, teknisk direktør

Bjarne Holm Markussen, sekretariatschef Regin

Atterdag Nordentoft og arkitekt og

kommuneplankoordinator Eva Ørum

## INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>Sag nr:</b>		<b>Side:</b>
01	<b>Kommuneplanstrategi 2011 - godkendelse og høring med debat</b>	3

1.

## **Kommuneplanstrategi 2011 - godkendelse og høring med debat**

### **Sagsfremstilling**

På Udviklings- og Strategiudvalgets møde 20. marts 2012 blev det besluttet, at indarbejde nyt afsnit: "Indhold og debat" samt at tilføje enkelte tekstændringer om sport, leg og idræt i GRØNT LYS. Der blev samtidigt ændret i strukturen i GRØNT LYS.

På Økonomiudvalgets møde 20. marts 2012 blev GRØNT LYS drøftet og sendt tilbage til Udviklings- og Strategiudvalget.

I tekstudgaven af GRØNT LYS er der på baggrund af sagens behandling blev ændret på følgende punkter:

- "GRØNT LYS" (forord) er ændret (side 1)
- "Executive Summary" er oversat til engelsk og rykket frem i publikationen (side 2)
- "Indhold og debat" er indarbejdet med få redaktionelle rettelser i sidste afsnit "Debat" (side 3). Illustrationer er lagt på sagen.
- "Byvision 2030" er ændret i afsnittet "Dyrehavegård - et nyt grønt byområde (side 9) Udkast til nye illustrationer er lagt på sagen.
- "Det gør vi" er ændret i punkterne 4 og 5, hvor punkt 4 er et nyt punkt om realisering (side 11)

Strukturen er ændret, så afsnittene Ringbyen Loop City, Vidensby 2020 og Revisionsmetode er sat til sidst som bilag til strategien.

Strategien består således af 3 dele og en klimastrategi, se illustration til afsnittet Indhold og debat.

"Tekststudgave af GRØNT LYS - samlet til udvalg april 2012" er lagt på sagen ændret som beskrevet ovenfor. GRØNT LYS i layout er ikke redigeret i forhold til tekstudgaven til april. Det er samme udgave som i marts.

### **Økonomiske konsekvenser**

Udgifter til trykning, annoncering, inddragelse af borgerne med videre afholdes inden for Udviklings- og Strategiudvalgets driftsmidler. Aktiviteter listet op i afsnittet "Det gør vi" og udgifter hertil indgår ikke i Udviklings- og Strategiudvalgets midler.

## **Beslutningskompetence**

Kommunalbestyrelsen.

## **Indstilling**

Forvaltningen foreslår, at Udviklings- og Strategiudvalget anbefaler kommunalbestyrelsen, at

1. godkende forslag til kommuneplanstrategi 2011 GRØNT LYS, idet den efterfølgende sendes i 8 ugers høring inden endelig vedtagelse,
2. forvaltningen bemyndiges til at foretage den resterende layoutmæssige og redaktionelle bearbejdning af GRØNT LYS, og
3. der fremlægges særskilte sager om aktiviteter og undersøgelser, der er listet op i "Det gør vi", herunder om de afledte økonomiske konsekvenser.

## **Udviklings- og Strategiudvalget den 10. april 2012:**

Anbefalet som grundlag for høring.

Socialdemokratiet og Det Konservative Folkeparti tager forbehold.

## GRØNT LYS

Strategien GRØNT LYS har rødder i idéen om Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020, som er en fælles strategi udviklet af erhvervslivet, uddannelsesinstitutionerne og Lyngby-Taarbæk. Analyser viser, at Lyngby-Taarbæk har mange forudsætninger for at udvikle sig som vidensby. Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020 blev godkendt i august 2011.

Lyngby-Taarbæk indgår i samarbejdet om at gennemføre en letbane fra Lundtofte til Ishøj. Letbanen giver store fordele for borgerne og nye muligheder for udvikling i Lyngby-Taarbæk. Men letbanen er dyr at anlægge og vil veje tungt i de kommunale budgetter i årene fremover. Derfor skal de nye muligheder udnyttes bedst muligt, så investeringen giver bonus for både borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner, men også for den kommunale økonomi.

Lyngby-Taarbæk er en god kommune at bo, leve og arbejde i. Det skyldes de grønne områder og nærheden til sø og strand. Og det skyldes et velfungerende erhvervs- og handelsliv, gode skoler og uddannelsesinstitutioner med DTU i spidsen. Men mest betydningsfuldt er det, at borgerne i Lyngby-Taarbæk hører til landets mest kreative og velfungerende. De har valgt at bo i Lyngby-Taarbæk, netop fordi det er en grøn kommune med gode skoler og nærhed til København. Denne kvalitet skal der holdes fast i, samtidig med der sker en udbygning og udvikling.

Men der er også andre kvaliteter at tage vare på. Lyngby-Taarbæk er kendt for sine landskabstræk, Dyrehaven og Mølleådalene, og den unikke beliggenhed mellem Furesøen og Øresund. GRØNT LYS peger på en udvikling i et afgrænset område, så heller ikke disse kvaliteter anfægtes. Tværtimod styrkes sammenhængen mellem de grønne kiler i Kgs. Lyngby. GRØNT LYS inviterer også til en fremtid med en bæredygtig og klimavenlig udvikling.

Lyngby-Taarbæk's udvikling skal ses som en del af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed. En udbygning med arbejdspladser og en yderligere fortætning af boliger og erhverv skal ske med respekt for kommunens styrke, nemlig balancen mellem de grønne landskabstræk, de grønne parcelhus- og rækkehusområder, etageboliger og erhvervsområder. Kommunalbestyrelsen finder, at der er plads til en vis fortætning og udvikling med tyngdepunkt i Kgs. Lyngby og DTU. Men balancen er hårfin.

Kommunalbestyrelsen står samlet om den grundlæggende tanke om at udvikle Lyngby-Taarbæk som vidensby. Men blandt partierne er der naturligvis forskellige opfattelser af, hvordan målet bedst nås. Med udgangspunkt i GRØNT LYS ønsker Kommunalbestyrelsen derfor at debattere en fremtid for Lyngby-Taarbæk, hvor viden, vækst og visionære ideer er i fokus. En fremtid med bedre trafikale løsninger og en bæredygtig og klimavenlig udvikling. Men også en debat om balancen mellem flere boliger, mere detailhandel og byliv, flere virksomheder og uddannelsessteder og det gode liv.

Kommunalbestyrelsen ønsker alle god læsning og ser frem til en god debat.

Søren P. Rasmussen  
Borgmester

## EXECUTIVE SUMMARY

GREEN LIGHT – An urban development and climate strategy in Lyngby-Taarbæk

With GREEN LIGHT, the municipal council wishes to invite everyone to participate in the development of Lyngby-Taarbæk Municipality, and with that, a further development of the welfare for all of the municipality's citizens.

GREEN LIGHT contains a vision for urban development by 2030, along with other subjects such as: The light rail along Motorring 3, transit oriented development, the Loop City project, building culture and landscape, climate- and Agenda 21 strategy, and a summary of the strategy Lyngby-Taarbæk – a City of Knowledge & Urban Creativity 2020.

The Urban Vision 2030 is constructed as a journey through Lyngby-Taarbæk Loop City in the year 2030. It describes a potential future urban densification of Kgs. Lyngby, along the coming light rail's tracks, by Fortunbyen and all the way up to DTU.

This urban vision is developed on the basis of the intentions of Lyngby-Taarbæk – City of Knowledge and Urban Development 2020, which is a growth strategy, that may well result in an increased housing supply and more urban life, more knowledge-based businesses and retail businesses, more places of education, more cultural offerings, and better transportation options.

In the climate- and Agenda 21 strategy, the vision is as follows: Lyngby-Taarbæk is to be a cohesive, green and sustainable municipality.

Robust, holistic cross-disciplinary planning, dialogue, and cooperation with external climate actors will ensure that both the private sector and the municipality work to reduce carbon-emission, and that climate changes are addressed through prevention and adaptation.

The overall vision and areas of action of Lyngby-Taarbæk - a City of Knowledge & Urban Creativity 2020 are shown in its executive summary, which is available online, here: [www.e-pages.dk/vidensbystrategi](http://www.e-pages.dk/vidensbystrategi)

All of the municipality's citizens, businesses and places of education, and their employees and students are invited to participate in an afternoon of dialogue and debate on Tuesday May 29, 5 - 8.00 pm.

Focus will be on The Urban Vision 2030, climate strategy, and internationalization.

Be a part of the development of Lyngby-Taarbæk!

## **Indhold og debat**

Kommunalbestyrelsen skal i hver valgperiode udarbejde en kommuneplan- og Agenda 21-strategi og efterfølgende revidere kommuneplanen.

*(illustration af proces)*

Dette er kommunalbestyrelsens kommuneplan- og Agenda 21-strategi. Den består af 3 dele samt en klimastrategi og bilag.

*(illustration af de 3 dele)*

### **Indhold**

Første del indeholder en indledende tekst, der beskriver kommunalbestyrelsens tanker for udviklingen af kommunen. Dette følges op af en "rejse ud i fremtiden" – en Byvision 2030. En visuel og skriftlig beskrivelse af en mulig fremtid.

Anden del består alene af to sider – "Det gør vi". Her fremgår det hvilke indsatsområder, det foreslås, at kommunalbestyrelsen skal arbejde på i den nærmeste fremtid.

Tredje del beskriver konkrete revisionstemaer. Det er de forskellige dele i kommuneplanen, som kommunalbestyrelsen ønsker at ændre på i 2013. Det drejer sig om letbane, stationer, bygningskultur og landskab samt øvrig planlægning. Temaerne giver borgerne mulighed for at forholde sig til kommende ændringer - også lokalt. De konkrete statslige, regionale og lokale sammenhænge fremgår også af denne del.

Klimastrategien er en selvstændig strategi, som kommunalbestyrelsen har valgt at sætte fokus på og inddrage borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner i. Strategien er opdelt i tre emner: CO<sub>2</sub>-reduktion, klimatilpasning og inddragelse. Agenda 21-strategien er en naturlig del af klimastrategien.

I bilagsmaterialet har kommunalbestyrelsen valgt at præsentere Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020 i resumé. Vidensby 2020 danner baggrund for kommuneplanstrategien og indeholder kommunalbestyrelsens vurdering af udviklingen. Det er også her i bilagsmaterialet, at Ringbyen Loop City kort beskrives. Ringbyen Loop City er et foreløbigt delresultat af Ringby-Letbanesamarbejdet. Sidste bilag beskriver revisionsmetoden teknisk set i forhold til kommuneplanen.

### **Debat**

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.

GRØNT LYS sendes nu i høring som kommunalbestyrelsens forslag til en strategi for udviklingen. Kommunalbestyrelsen ønsker især at drøfte nye muligheder for byudvikling, der følger i sporet af en letbane. Skal der bygges tæt og højt i Kgs. Lyngby? Skal der være flere boliger i Kgs. Lyngby til unge, der kan bidrage til liv efter lukketid? Og hvor og hvordan? Byvision 2030 giver ét bud på en fremtid. Er der andre bud?

Kommunalbestyrelsen ønsker derudover også debat om klimastrategien, der er et nyt og nødvendigt initiativ for at imødegå fremtidens klimaudfordringer. Vision og mål for CO<sub>2</sub>-reduktion, klimatilpasning og inddragelse beskrives. Er det de rigtige mål og indsatsområder? Hvordan kan det sikres, at byudvikling sker på et bæredygtigt grundlag? Er der nogen, der ønsker at blive yderligere inddraget? Er der erfaringer, som kommunalbestyrelsen kan drage nytte af?

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.

## **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. Målet på attraktivitet skal Kgs. Lyngby kunne måle sig med andre universitetsbyer, også på attraktive natur-, kultur- og fritidstilbud.

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, flere kulturelle tilbud 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.

I Kgs. Lyngby skal det 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 kloaker 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 havede 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 om trafikken i Lyngby-Taarbæk.

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. Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er sådan en drøm. Den er blot ét bud på, hvordan Lyngby-Taarbæk kunne tage sig ud i 2030.

Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er 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, sport, leg og bevægelse. Livet i gaderne er i højsædet med caféer og torvehandel.

Også byens kulturliv blomstrer. De flere mennesker i byen har skabt grobund for flere spisesteder, gallerier og udstillinger. Og byens gæster mødes af film, musik, bogcaféer og arbejdende værksteder.

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.

### **Jernbanepladsen med byggeri over banen**

Jernbanepladsen er krydsfeltet for den kollektive trafik i Lyngby-Taarbæk. Her mødes S-banen og letbanen, og de mange busser til Kgs. Lyngby krydser Jernbanepladsen. 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 selvfølgeligt 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. Byrummets udformning indbyder til såvel idræts-, bevægelses- og kulturaktiviteter.

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 bygningsenheder 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 studentlivet 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 15 - 20 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 nu i år 2030 ført frem ved Lundtoftegårdsvej med stationer ved butikscentret på Lyngbygaardsvvej, ved Akademivej, ved Anker Engelunds Vej tæt ved den centrale del af DTU og ved Lundtofteparken. Primært omkring stationen ved Anker Engelunds Vej er der nu bebygget med funktioner, der støtter op om Lyngby-Taarbæks udvikling som vidensby: Boliger, kollegier, forskning og videnstunge virksomheder.

Den nye bebyggelse er højest og tættest og mest erhvervsorienteret op mod motorvejen. Bebyggelsen er udformet, så der opnås den bedst mulige støjreduktion til gavn for både det nye byområde og for parcelhusområderne i Hjortekær, og arkitekturen modsvarer den unikke placering på Dyrehavegård.

Jo længere mod øst, jo lavere og mere boligorienteret bliver bebyggelsen. Store områder mellem boliggrupperne og mod Hjortekærsvvej er bevaret som fælles, grønne arealer med LAR-projekter, altså lokal opsamling af regnvand, der også er gavnlig i rekreativ henseende. De nye motionsstier er til glæde for alle borgere i Lyngby-Taarbæk. Men især de beboere i de nye boliger på Dyrehavegård og naboerne i Hjortekær nyder godt af de nye rekreative muligheder.

Hvordan gik det til? Det nye grønne byområde blev udviklet i etaper efter en intens dialog med borgene.

Den nye udvikling startede for 15 - 20 år siden på arealerne syd for Trongårdsvej. Her blev der opført et nyt plejecenter efter helt moderne principper. Sammen med forskere fra DTU udviklede kommunen et nyt højteknologisk plejehjem, hvor plejen er i top for mindre omkostninger.

Efterfølgende skete der en udbygning på arealerne mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen - altså vest for motorvejen. Som resultat af den positive udvikling og forskningen på DTU blev der oprettet mange nye små spin off-virksomheder, der placerede sig tættest muligt på DTU.

I næste etape fortsatte udbygningen øst for motorvejen. Tættest ved motorvejen blev der udviklet endnu et område til de såkaldte spin off-virksomheder og der blev også plads til videnstunge virksomheder, der nyder godt af den tætte relation til universitetet.

Som sidste step blev der bygget en række nye boligbebyggelser, der har indpasset sig på bedste vis i Dyrehavegårds nye natur.

Dyrehavegård er igennem tiden blevet et nyt grønt byområde, der skaber en balanceret 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 frit tilgængelige baner. De nye vådområder giver mulighed for oplevelser med naturstier og levesteder for insekter, tudser og frøer.

*MARGENTEKST: Der henvises i øvrigt til afsnit 5 om byfortætning i "Det gør vi"*

### **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 nu et moderne opvisningsstadion, som anvendes til superlige 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.

*Nu har du været på en rejse gennem Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030. Hvad synes du om det?*

## 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, lokale kulturinstitutioner og de lokale virksomheder, handel og service
- Videnstunge virksomheder og potentielle investorer skal gøre bekendt med udviklingsmulighederne, der følger af Vidensby 2020

### 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
- Der skal foretages en løbende research af butikskoncepter, kreative erhverv, forlystelses- og restaurationslivet med henblik på at tiltrække de mest succesfulde operatører

### 4 Realisering

- Når byvisionen er færdigbearbejdet, jf. pkt. 2, skal der udarbejdes en proces- og handleplan, der kan fremme virkeliggørelse af byvisionen
- Proces- og handleplanen skal indeholde et oplæg til mulige konsekvenser for den politiske og organisatoriske struktur (governance-model)
- Proces- og handleplanen skal indeholde en økonomisk rammeplan, der kan indarbejdes i de kommunale budgetter
- Proces- og handleplanen indarbejdes som bilag i den kommende kommuneplan

### 5 Byfortætning

- De gældende udviklingsmuligheder i Kommuneplan 2009 videreføres og suppleres med nye muligheder, som følge af letbanens gennemførelse
- Alle udviklingsmuligheder i de kommende stationsnære områder indgår i bearbejdelsen af byvisionen, jf. pkt. 2, idet der lægges særlig vægt på, at fortætningen i placering og anvendelse understøtter realiseringen af letbanen og Lyngby-Taarbæk Vidensby
- På Dyrehavegårds jorder kan de stationsnære arealer tættest ved DTU udvikles til formål, der støtter op om universitetet, herunder spin-off virksomheder og andre virksomheder med relation til universitetet. De øvrige områder af Dyrehavegårds jorder udbygges ikke i planperioden.
- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om mulighederne for at bygge flere boliger i områderne tæt omkring Lyngby-Taarbæk Ringby

### 6 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

7 *Trafik*

- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om lukning af Klampenborgvej for biltrafik, bortset fra busser og taxier
- 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

8 *Parkering*

- Den gældende parkeringsstrategi – færre og større parkeringsanlæg koncentreret ved indfaldsvejene - fastholdes og udmøntes i konkrete projekter
- Der udarbejdes et beslutningsgrundlag for reduktion af parkeringsnormerne i Lyngby-Taarbæk Ringby

9 *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, 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.*

## **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*

*Der udpeges sammenhængende bebyggelser med bevaringsværdi 4 i det omfang, de vurderes særligt 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*

*Formidling af kulturarven indgår i det igangværende arbejde med en ny kulturstrategi. Efter dennes vedtagelse i efteråret 2012 og efter afslutning på samarbejdet med Bygningskultur Foreningen om revurdering af bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 4 igangsættes nyt projekt om udpegnings 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 Mølleådalen 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. støjdæmpning (trafikstøj) i forbindelse med friluftsområder.*

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

*Geologiske værdier, herunder evt. udpegning af Mølleådalen 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 Mølleådalen, 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 Mølleådalen.*

### **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 bakke drag 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 høringsvar 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 udvalgsvarebutikker på mere end 2.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal i Kgs. Lyngby

Ændring af centerstrukturen – i antallet eller afgrænsningen af lokalcentrene

Udpegning 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 inspirere 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 trafikal 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 CO2-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 CO2-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 CO2-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.*

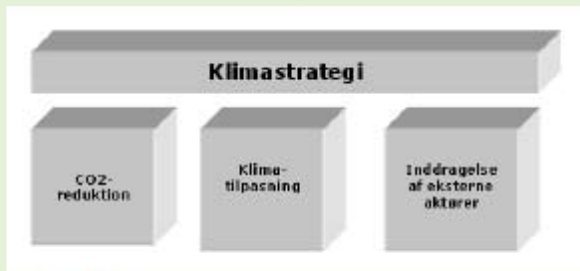
Klimaproblematikken har to ben. Klimaforandringerne skyldes bl.a. udledning af CO2. For at reducere risikoen for klimaforandringer er det nødvendigt at nedbringe udslippene af CO2 – klimaproblematikkens ene ben!

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 energirenovering af de kommunale bygninger gennem mange år. Indsatsen har resulteret i en samlet besparelse på ca. 800 mio. kr.

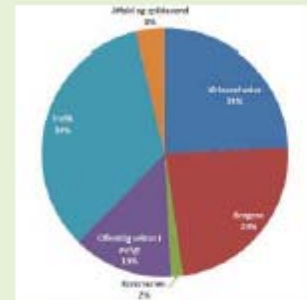
En kortlægning af CO2-udslippet i 2008 fra Lyngby-Taarbæk Kommune som geografisk område viser, at der samlet blev udledt 426.646 ton CO2 – svarende til 8,3 ton CO2 pr. indbygger.

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

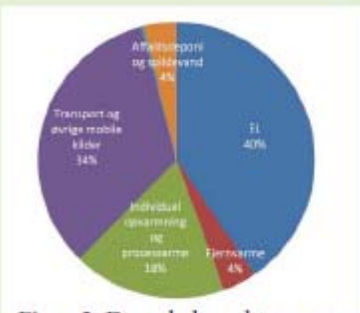
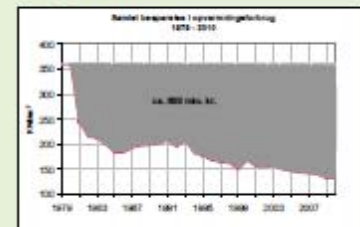
På baggrund af CO2-kortlægningen fra 2008 kan der konstateres et samlet tilgængeligt besparelspotentiale på 71.000 ton CO2 inden for el og varme samt et ikke-quantificerbart potentiale inden for trafik.

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 kommuneplan-strategien 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 lavenergibyggeri 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 muligheder 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 forsyningsselskaberne og områdets øvrige nøgleaktører med udgangspunkt i det etablerede vidensnetværk 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/-bompenge

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 kommunegrænser 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 klimaindsatsen 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.*

BILAG

## 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 [\[indsæt link\]](#).

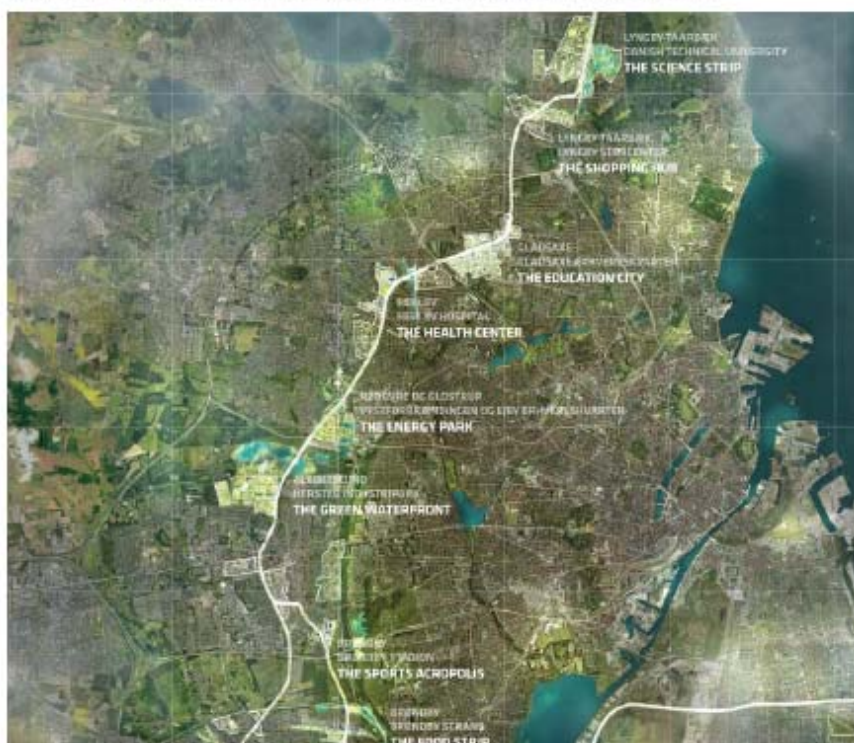


LOOP CITY strækker sig på tværs af Øresundsregionen til Sverige. Konceptet er udviklet af tegnerstuen BIG

### 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 hovedstadsområdet 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 vejsituationer. 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 opblomstring 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.

## Vidensby 2020

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

Lyngby-Taarbæk Vidensby strategi 2020 er den strategiske overligger 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.e-pages.dk/vidensbystrategi](http://www.e-pages.dk/vidensbystrategi)

### 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.

*(TEKSTBOKS OM TASK FORCE)*

### 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 uddannelsesniveau
- Et internationalt orienteret knudepunkt for arbejdskraft, kultur og handel
- Et område kendetegnet ved bæredygtig vækst, velfærd og byudvikling.

## Indsatsområder

<i>Retningspile</i>			
<i>Overskrifter</i>	<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 velfærdsydelser
<i>Erhvervs- og borgerservice</i>	Fremme af iværksætteri og entrepreneurship	Fremme energirådgivning	Fremme erhvervs- og borgerservice

### Indsatsområder

For at nå målene arbejdes der med 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.

*(TEKSTBOKS OM DE 5 NETVÆRK)*

#### 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 forsyningsselskaber 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 Iværksætter 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 iværksættermiljøer 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 i den 4-årige planperiode 2010 - 2013.

GRØNT LYS er udviklet på baggrund af tankerne i "Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020".

### 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 retningslinjer for landskabet under emnet Hvad gælder og

Relevante afsnit revideres/ajourføres under emnet Øvrig planlægning.

## **DIALOG OG DEBAT - BAGSIDETEKST**

GRØNT LYS er kommunalbestyrelsens forslag til en strategi for byudvikling og klima i Lyngby-Taarbæk.

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

Byvision 2030 i GRØNT LYS 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 skov, sø og hav.

GRØNT LYS peger også på strategier for en bæredygtig og klimavenlig udvikling. Strategien opstiller kommunalbestyrelsens visioner og indsatsområder for CO<sub>2</sub>-reduktion, klimatilpasning og inddragelse af eksterne aktører.

Alle interesserede, kommunens borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner, deres ansatte og studerende inviteres hermed til dialog og debat tirsdag den 29. maj 2012 kl. 17.00 – 20.00 på Lyngby Rådhus. Der sættes fokus på Byvision 2030, klima og internationalisering.

Tag del i udviklingen af Lyngby-Taarbæk!

Se mere på [www.ltk.dk](http://www.ltk.dk)

Forslag og bemærkninger kan i øvrigt sendes senest den **xx.** maj 2012 til:

[teknisk@ltk.dk](mailto:teknisk@ltk.dk)

eller til

Kommunalbestyrelsen  
Lyngby Rådhus  
Lyngby Torv 17  
2800 Kgs. Lyngby

# Proces

2010

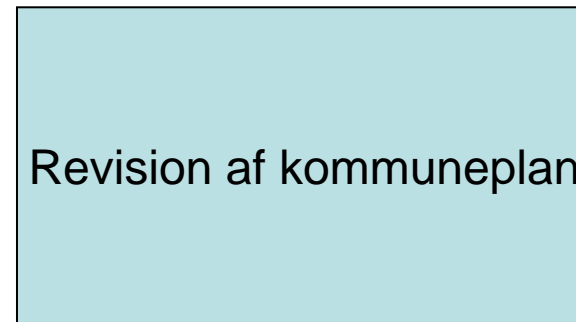


Høring og vedtagelse

2011-2012

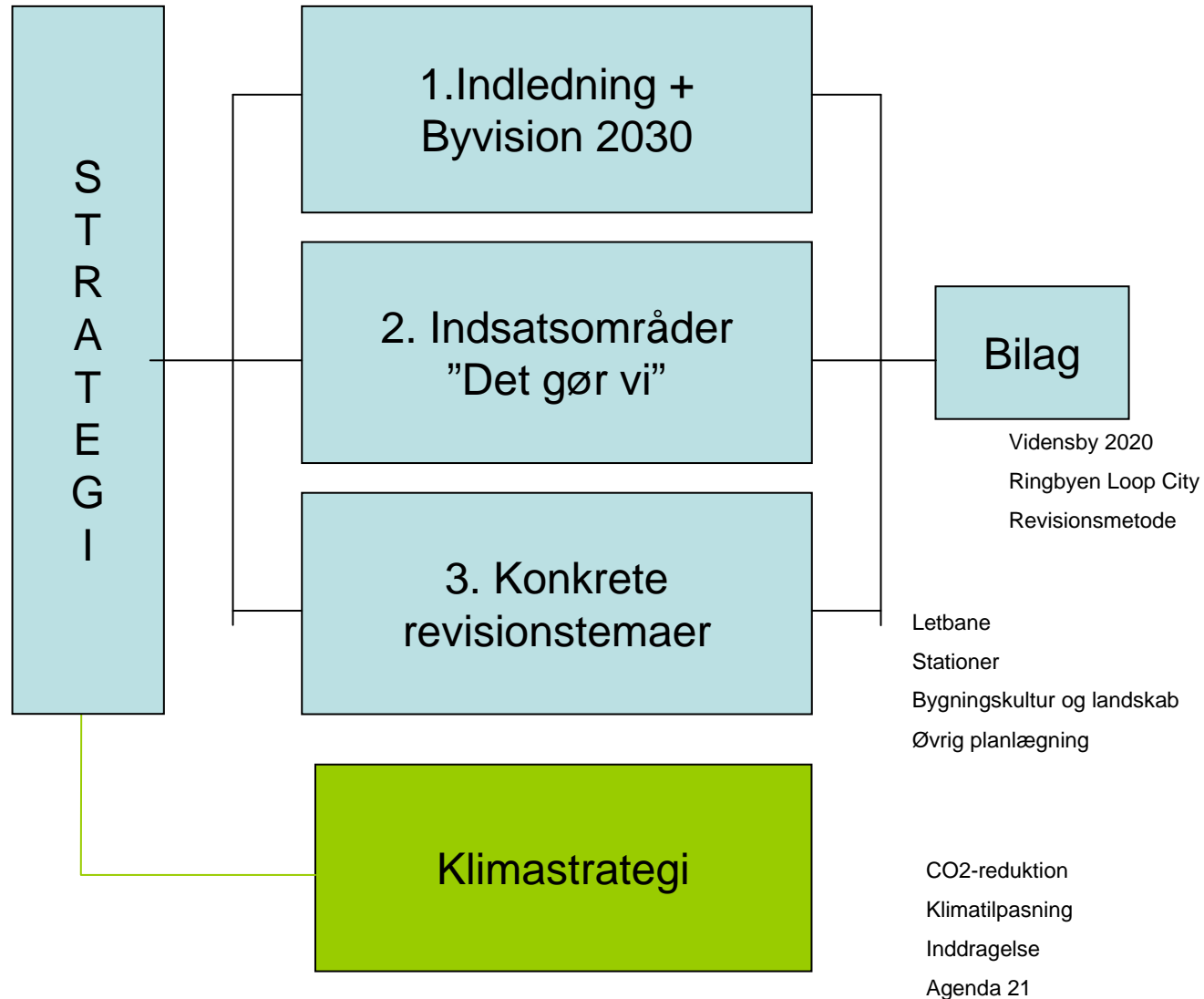


2013



Høring og vedtagelse

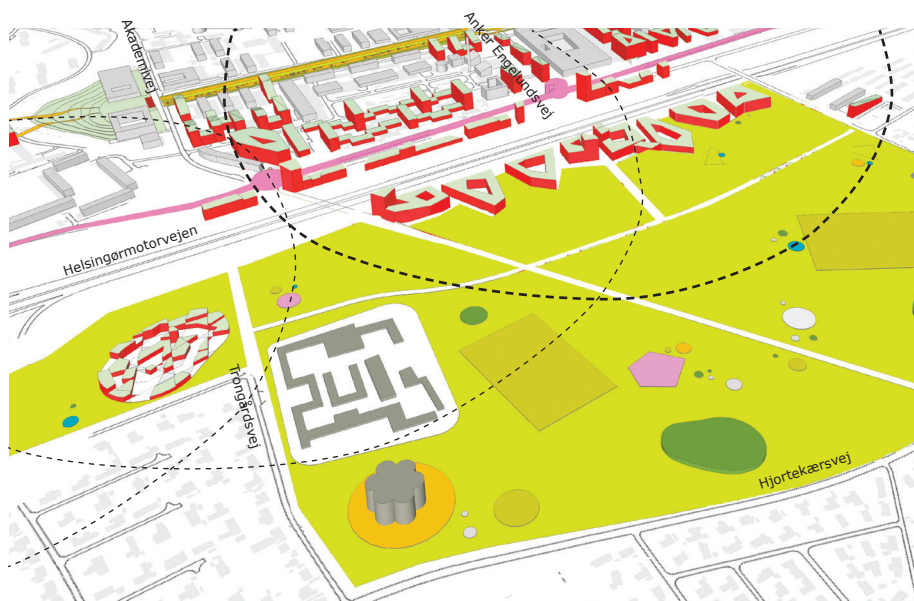
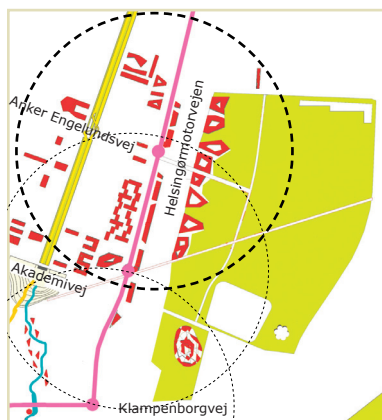
# Illustration af de 3 dele



STEP 1



STEP 2



STEP 3







**Forsidebilag til GRØNT LYS i uredigeret layout til udvalg i april 2012**  
Sagsnummer: 20120210515  
Oprettet: 29-03-2012  
Dokumentejer: Eva Ørum

Andet

<b>Andet</b>		Journalnøgle(r):	01.02.03 - P15
Emne:	Forsidebilag til GRØNT LYS i uredigeret layout til udvalg i april 2012	Besked:	Kommuneplanlægning, Kommunale planer og planforslag omfattende hele kommunen
Dato:	06-04-2012		
Organisation:	Kommuneplanstrategi		
Navn:			
ID-nummer:			

Dette er en "forside" til: GRØNT LYS i layout.

Til sagens behandling i april 2012 sendes uredigeret GRØNT LYS i layout.

Layout OG tekst er her **IKKE** redigeret siden udvalgsbehandlingen i marts.

For at se den redigerede tekst, henvises til:  
**"Tekstudgave af GRØNT LYS - samlet til udvalg april 2012."**

# GRØNT LYS

VISION VIDEN VÆKST



FORSLAG

STRATEGI 2012



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

# INDHOLD

Grønt lys	1
Byvision	2
Det gør vi	18
Letbane	20
Stationer	21
Ringbyen - Loop City	22
Bygningskultur og landskab	24
Øvrig planlægning	30
Klima	36
Vidensby 2020	46
Revisionsmetode	50
Executive summary	51

# 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.

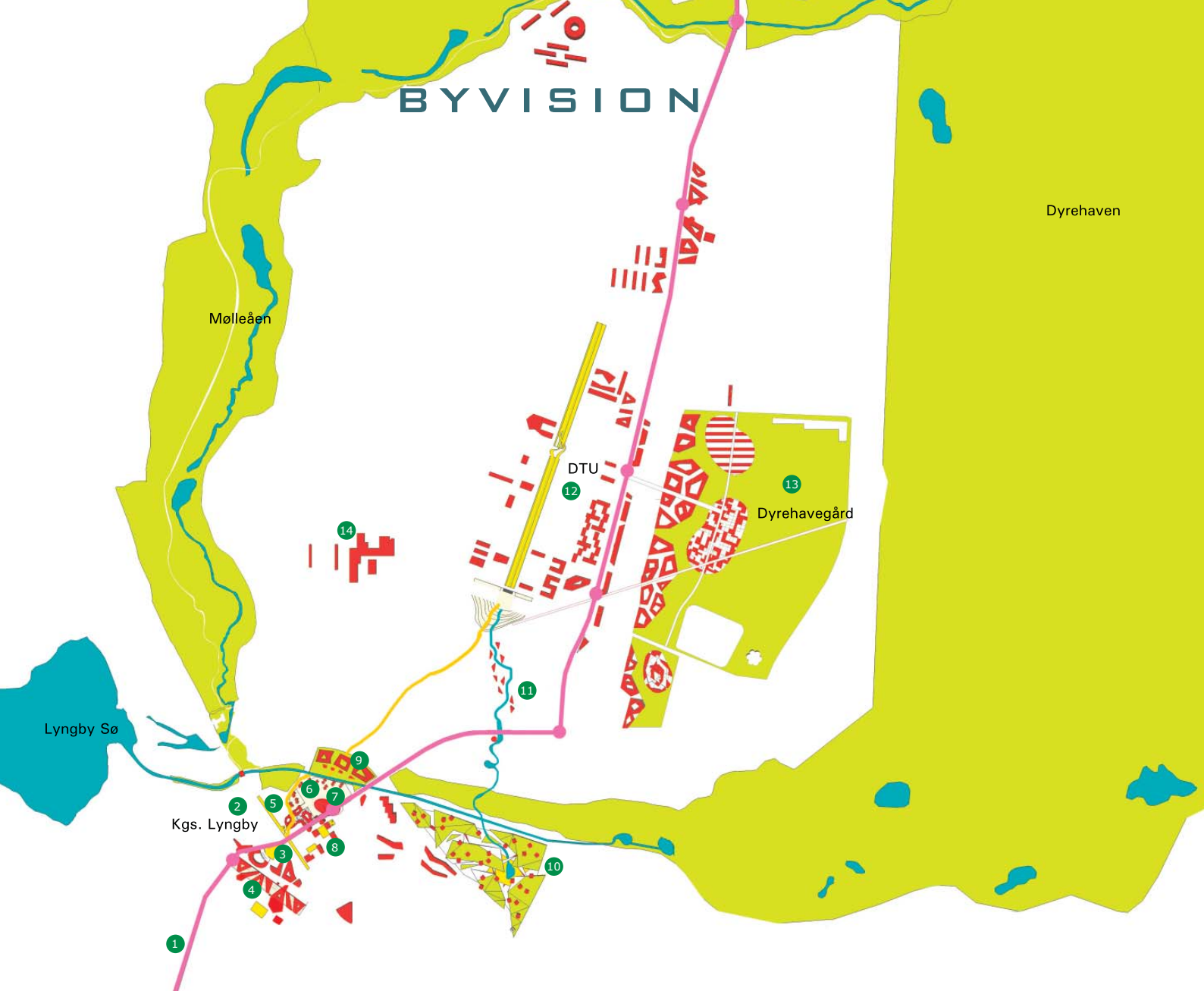
Lyngby-Taarbæk er en af kommunerne i Ringby-Letbanesamarbejdet. Der er nu enighed om at gennemføre en letbane fra Lundtofte til Ishøj. Det giver nye muligheder for byudvikling i Lyngby-Taarbæk og fordele for mange borgere og pendlere. Letbanen er en stor investering, der vejer tungt i de kommunale budgetter 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



## 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. Målt på attraktivitet skal Kgs. Lyngby kunne måle sig med andre universitetsbyer, også på attraktive natur-, kultur- og fritidstilbud.



*Byliv i solskin og i aftentimerne - her i Malmø*

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.

# BYVISION

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, erhvervs- og liv 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 videns erhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder, flere kulturelle tilbud 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 uddannel-



*Letbane i gadeniveau - Bilbao i Spanien*



*Vand er populært i byen - den fritlagte ÅEN i Aarhus*



*Gode forbindelser på tværs - her en "legende cykelsti" i København*

# BYVISION

ses- 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 det 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 grund 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.

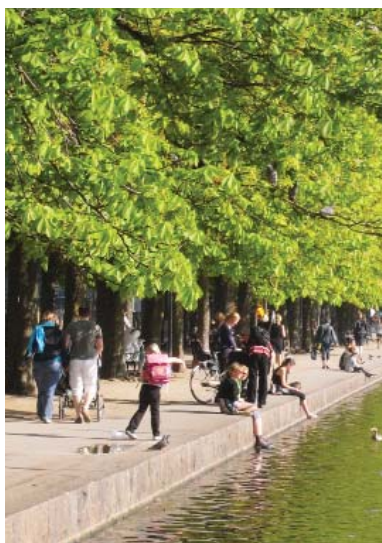
## DRØMMEN OM DEN GRØNNE OG BÆREDYGTIGE BY

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.



Vand og træer nydes i byen



Organiseret cykelparkering i Hamburg

# BYVISION

Også taghaver er et nyt grønt element, både i forbindelse med nybyggeri og renovering. 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 sættes 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 om trafikken i Lyngby-Taarbæk.

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.



*Ny arkitektur og taghaver i byen - eksempel fra Zürich*



# BYVISION ÅR 2030



Letbane i gadeniveau - Nice i Frankrig



Lyngby Hovedgade

## INVITATION TIL EN REJSE I VIDENSBYEN 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. Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er sådan en drøm. Den er blot ét bud på, hvordan Lyngby-Taarbæk kunne tage sig ud i 2030.

Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er 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 syd fra. Ind ad Buddingevej, rundt i Kgs. Lyngby og videre til DTU. Vil du med på rejsen?

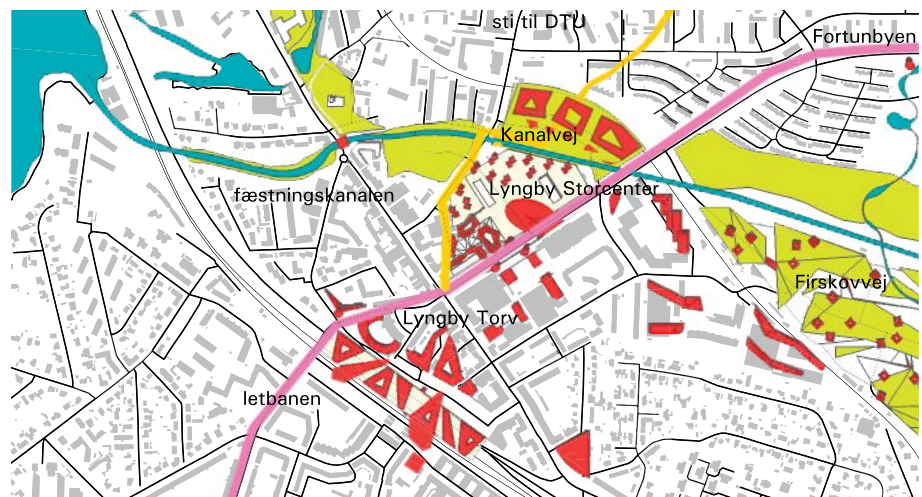
### 1 LETBANEN - RYGRADEN I LYNGBY-TAARBÆK RINGBY

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.

Kort over Kongens Lyngby med letbane, byfortætning, fæstningskanal og sti mellem DTU og Kgs. Lyngby



### 2 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, stormagasiner 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.

# BYVISION ÅR 2030

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.

Også byens kulturliv blomstrer. De flere mennesker i byen har skabt grobund for flere spisesteder, gallerier og udstillinger. Og byens gæster mødes af film, musik, bogcaféer og arbejdende værksteder.

Byens gratis IT-NET gør det mulig for studerende at arbejde fra caféen eller overhøre 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.

## 3 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 Jernbanepladsen 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.



*Moderne arkitektur vil markere Rådhusets tilbygning - her en ambassade i Berlin*

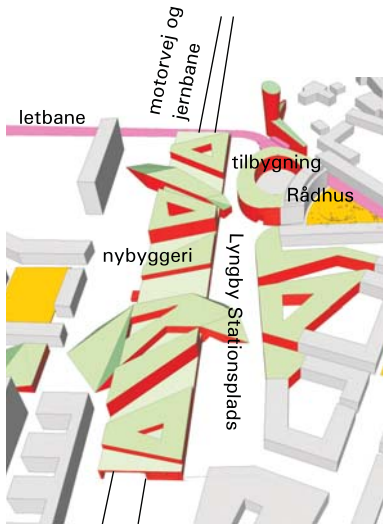


*Mellem trafik og caféliv - Sankt Hans Torv i København*

*Illustration af Lyngby Torv med letbane, byliv og et kollegietårn, som markerer letbanens stop*



# BYVISION ÅR 2030



*Illustration af Jernbanepladsen med byggeri over banen, Rådhus-tilbygning og et kollegietårn, som markerer letbanens stop. Dele af de nye huse træder ned på såvel Jernbanepladsen som ved Ulrikkenborg Plads. Det skaber en ny sammenhæng i byen.*

## 4 JERNBANEPLADSEN MED BYGGERI OVER BANEN

Jernbanepladsen er krydsfeltet for den kollektive trafik i Lyngby-Tarbæk. Her mødes S-banen og letbanen, og de mange busser til Kgs. Lyngby krydser Jernbanepladsen. 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.

## 5 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.

*Illustration af Jernbanepladsen med byggeri over omfartsvejen og jernbanen. I baggrunden ses den nye rådhus-tilbygning og et kollegietårn.*



# BYVISION ÅR 2030



*Et nyt byrum på Lyngby Hovedgade, som skabes ved indgangen til det nye shoppingområde og boliger  
- illustrationer på denne side: PLH Arkitekter*

## 6 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.



*De nye byhuse møder Klampenborgvej*



*Nye, lyse boliger på Gasværksvej*



Illustration af Klampenborgvej, hvor letbane, cyklister, busser og byliv prioriteres

## 7 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.

## 8 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.



Nybyggeri ved siden af - og ovenpå - Lyngby Storcenter



Forslag til byfortætning på de 2 torve mellem Magasin, Fog og Kulturhuset

# BYVISION 2030

## 9 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.

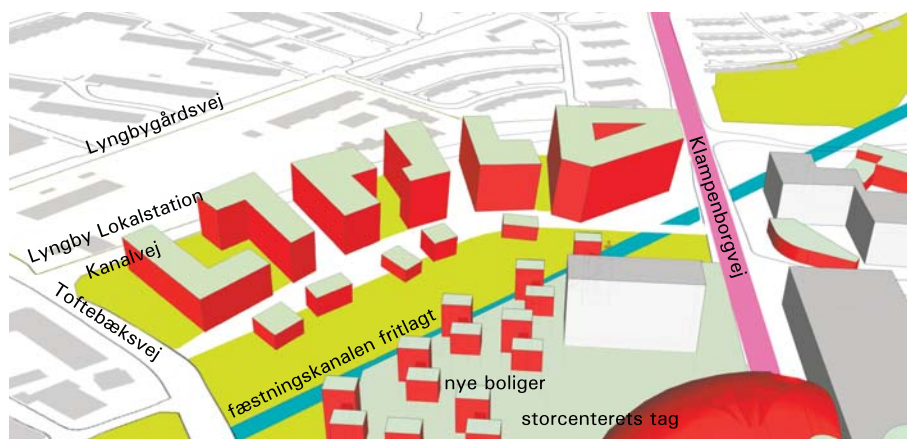
Bag Lyngby Storcenter løber Fæstningskanalen nu gennem den fredede Kanalpark. Visse steder er kanalens oprindeligt stramme forløb gjort mere landskabeligt og suppleret med små søer. Herved er der opnået en så tilpas rummelighed, at anlægget kan benyttes som et oversvømmelsesbassin til regnvand, et såkaldt 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.



*Fæstningskanalen er en del af Københavns Befæstning, som strækker sig fra Avedøre i syd til Lyngby i nord og Flakfortet i Øresund. Befæstningen er opført 1880-90 for at beskytte hovedstaden.*



*Illustration af, hvordan et byggeri på Kanalvejsgrunden kunne se ud*



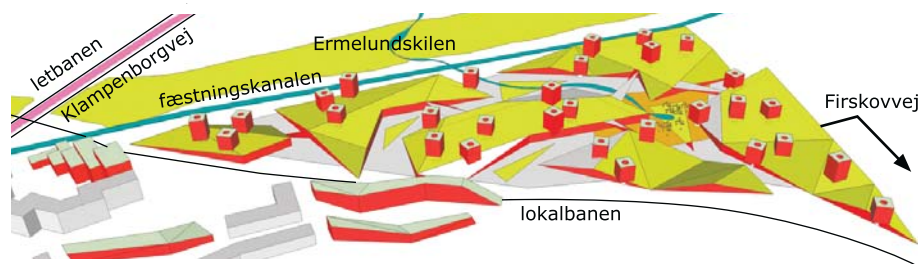
*Vand og landskab i en bymæssig sammenhæng - her i Ørestad*



Byggeri med græs på taget - Korsgadehallen i København



Bymiljø i to planer - Operaen i Oslo



En by i flere planer på Firskovvej, græs og liv på tagene - butikker og erhverv nedeunder

## 10 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 bygningsenheder 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.

Illustration af bymiljø på Firskovvej i to planer - større butikker for neden og et grønt landskab med boliger og rekreation på toppen



# BYVISION 2030

## 11 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.

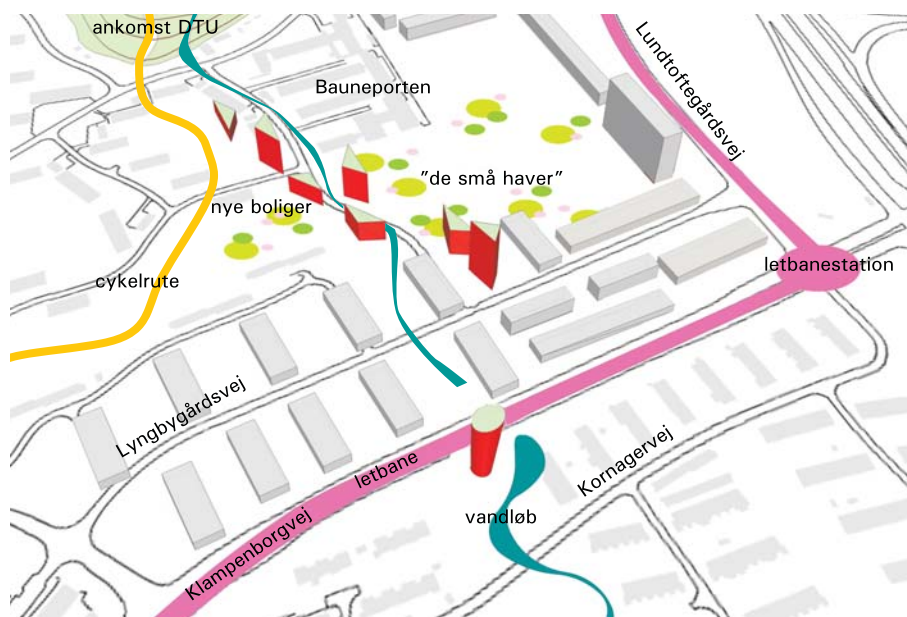
De nye boliger har været en saltvandsindsprøjtning til Fortunbyen, som har givet kvarteret en mere varieret beboersammensætning. Samtidig har de flere boliger og stationen skabt en positiv udvikling for den lokale handel.



*Detailhandelscenter på Lyngbygårdsvej*



*Brug af regnvand i en bymæssig sammenhæng - Bordeaux i Frankrig*



*Fortunbyen med letbane, nye boliger, vandløb og "de små haver"*

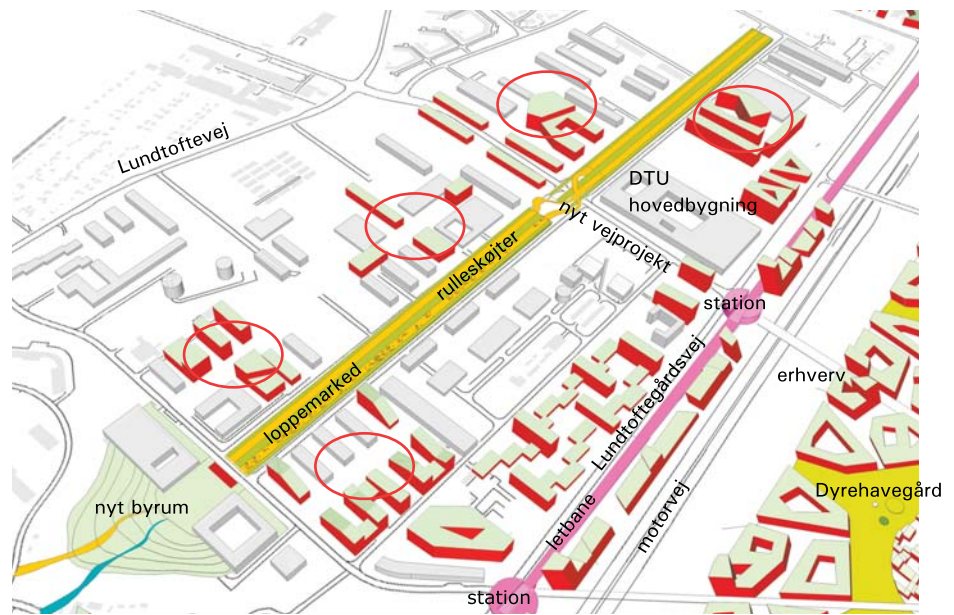




Byrum og læring ved ETH i Schweiz

Copyright 2009 Juul Frost Arkitekter

# BYVISION 2030

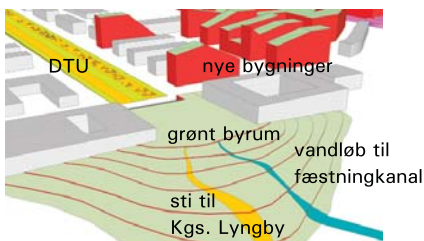


## 12 DTU - HJERNEN I LYNGBY-TAARBÆK VIDENSBY

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.

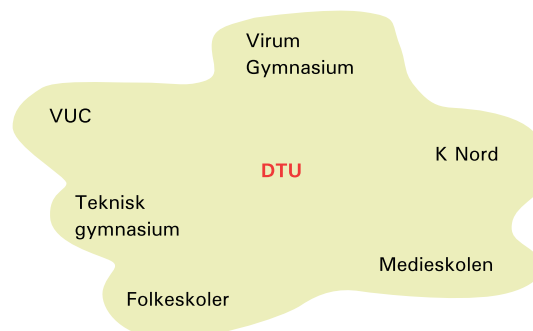
Mange studie- og forskningsprojekter ender som små virksomheder - de såkaldte spin-off, som afprøver idéer og koncepter i markedet. Ikke alle overlever, men i nogle spin-off virksomheder er idéerne og konceptet så stærkt og levedygtigt, at virksomheden vokser sig stor. I de nye arealer langs Helsingør-motorvejen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



Nyt grønt byrum som ankomstpunkt til DTU fra syd. Her kobles cykelruten fra Kgs. Lyngby på DTU



Terrasseret byrum som ankomst til DTU kunne have et vandelment - her en vandtrappe i Paris



Uddannelse og viden i kommunen

# BYVISION 2030

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 sæt-

## 13 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: Boliger, 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.



*Den nye bebyggelse på Dyrehavegård holder sig inden for 600 m afstand til letbanestationerne.*



*Illustration af Dyrehavegård som et levende by- og naturområde med boliger, erhverv og landskab*



Nye boliger for studerende, gæstelærere og familier - Tietgens Kollegie på Amager

## BYVISION 2030



Illustration af Dyrehavegård med bebyggelse som øer i landskabet

Jo tættere vi kommer mod Hjortekærsvvej, jo lavere og mere boligorienteret bliver bebyggelsen. Store områder mellem boliggrupperne og mod Hjortekærsvvej er bevaret som fælles, grønne arealer med LAR-projekter, altså lokal opsamling af regnvand, der også er gavnlig i rekreativ henseende. De nye motionsstier er til glæde for alle borgere i Lyngby-Taarbæk. Men især de beboere i de nye boliger på Dyrehavegård og naboerne i Hjortekær nyder godt af de nye rekreative muligheder.

Det nye Dyrehavegård blev udviklet efter en intens dialog med borgerne i Hjortekær og brugerne af 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.



Grønt erhverv - her i Schweiz



Dyrehavegårds åbne landskab idag

# BYVISION 2030

## 1.4 LYNGBY IDRÆTSBY - EN INTEGRERET DEL AF VIDENSBYTANKEN

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 nu et moderne 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.



Illustration af Lyngby Idrætsbys kobling til Vidensbyen

# 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, lokale kulturinstitutioner og de lokale virksomheder, handel og service
- Videnstunge virksomheder og potentielle investorer skal gøre bekendt med udviklingsmulighederne, der følger af Vidensby 2020

## 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
- Der skal foretages en løbende research af butikskoncepter, kreative erhverv, forlystelses- og restaurationslivet med henblik på at tiltrække de mest succesfulde operatører

## 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 udvik-

# DET GØR VI

lingsmuligheder 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
- 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
- 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



Letbanens placering i hovedstadsområdet - første etape



Letbane i Mulhouse Frankrig

# 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.

## Strategi

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

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 Nørgårdsvej, Lyngby Lokalstation, Fuglevad og Ravnholm bør ligeledes udløse stationsnærhed.
- Det bør vurderes, om store og små stationer bør udløse samme grad af stationsnærhed.

## Strategi

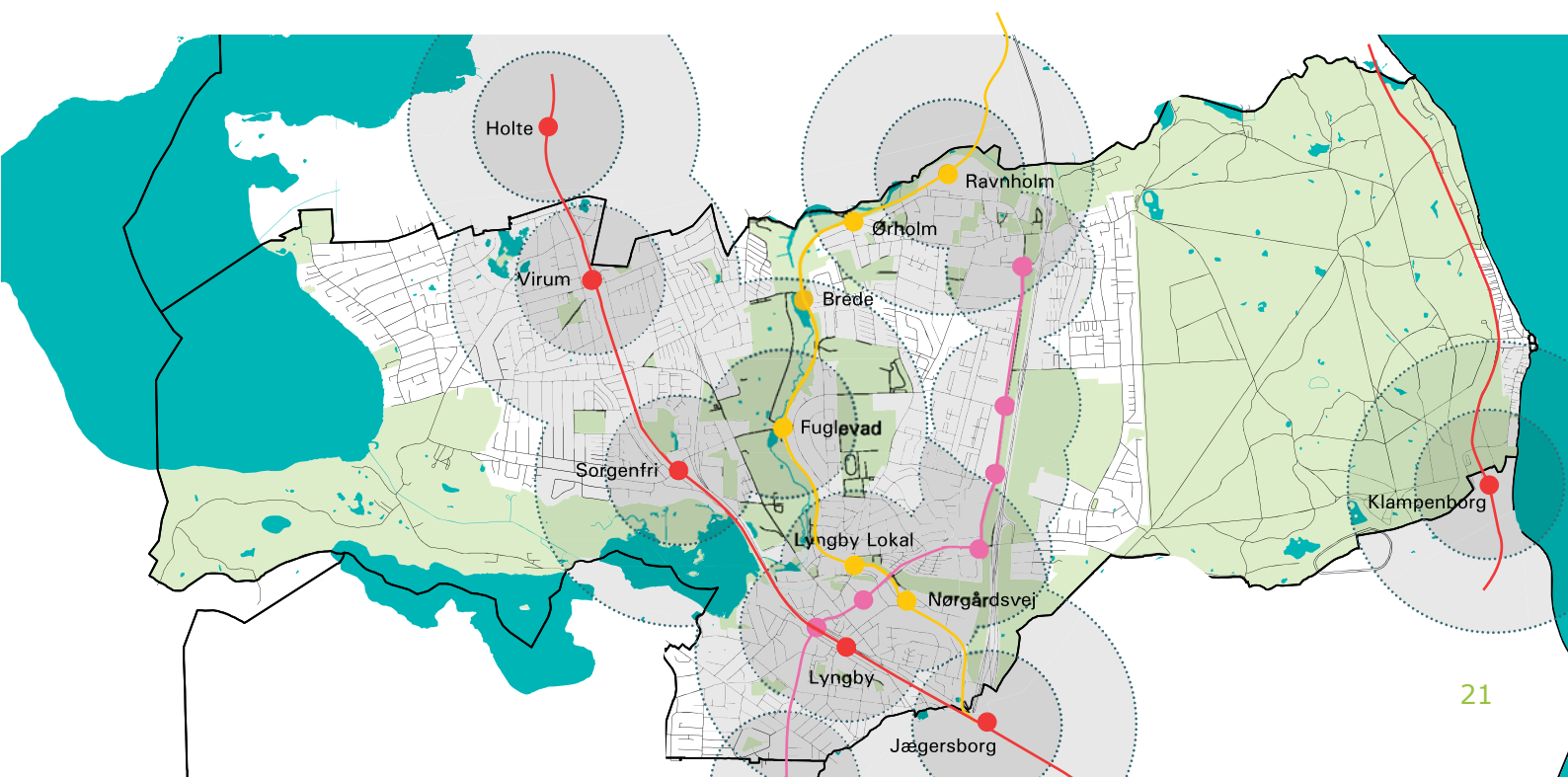
I det omfang ovennævnte forslag indarbejdes i Fingerplan 2012, vil de blive lagt til grund for udpegningen af stationsnære områder i Kommuneplan 2013. Udpegningen vil foregå efter samme principper som i Kommuneplan 2009.



*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.*

- S-togstation
- Letbanestation
- Lokalbanestation
- Vand
- Grønne områder

*Kortet herunder viser cirkelslag på 600 m og 1200 m omkring stationer. Udpegningen af stationsnære områder sker inden for disse cirkelslag*





# 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

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



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

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

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 høringsvar er samlet en hvidbog, der kan ses på kommunens hjemmeside på [\[indsæt link\]](#). Hvidbogen skal danne afsæt for det videre fælles arbejde.

**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 op-lagring 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 vejsituationer. 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 opblomstring 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

*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.*

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 stjerneudstyknings 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*

## 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.

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.

# BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

## Strategi

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 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.*

## 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.

### Strategi for kulturmiljø

Formidling af kulturarven indgår i det igangværende arbejde med en ny kulturstrategi. Efter dennes vedtagelse i efteråret 2012 og efter afslutning på samarbejdet 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.

# BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

## 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 procent-sats. 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 Furesø kvarteret (§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

# BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

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

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

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. støjdemper (trafikstøj) i forbindelse med fri-luftsområder.

Landskabelige værdier, herunder evt. udpegning af Borrebakken.

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



# BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

Rådvad



Strandmøllen

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)

## 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 områdets 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 og mindre søer. Hovedstierne skærer sig som lange sigtelinjer gennem skovbeplantningen og landskabet.

# BYGNINGSKULTUR OG LANDSKAB

## JÆGERSBORG DYREHAVE - UNESCO 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 jagtfrakoster, og det blev i 1736 erstattet af Eremitagen, et lille jagtslot, som den dag i dag benyttes til sit oprindelige formål under konge-jagter 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.

### Udsigt over Jægersborg Dyrehave og Øresund



*Sletten i Jægersborg Dyrehave*

*Det Nordsjællandske parforcejagtlandskab er idag på UNESCO's tentative liste, og Lyngby-Taarbæk Kommune arbejder for en optagelse på UNESCO's liste over Verdensarv.*



*Eremitageslottet*





# 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

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 udvalgte varebutikker på mere end 2.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal i Kgs. Lyngby
- Ændring af centerstrukturen – i antallet eller afgrænsningen af lokale centre
- Udpegning 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 inspi-



Erhverv langs jernbanen

## 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*



Detailhandel på Lyngby Hovedgade

rerer 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 trafikal 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

# ØVRIG PLANLÆGNING

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 giver 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	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

# ØVRIG PLANLÆGNING

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	Områdecener Bredebo	At give mulighed for at opføre et tidsvarende 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 ved Mølle dammen i Kgs. Lyngby	At give mulighed for renovering og tilbygning.
228	Danmarks Tekniske Universitet, Campus Lyngby	At udvikle DTU med højere bebyggelse placeret i netværkscentre og at bevare områdets grønne karakter.
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.

# KLIMA

## **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 CO2-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.*

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 Agenda 21-krav, samt orienterer sig mod såvel CO2-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 CO2-udslippet fra den kommunale drift og fra private og virksomheder. Agenda 21-strategien præsenteres sidst i denne strategi.

Klimaproblematikken har to ben. Klimaforandringerne skyldes bl.a. udledning af CO2. For at reducere risikoen for klimaforandringer er det nødvendigt at nedbringe udslippene af CO2 – 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, bolig-selskaber, 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.

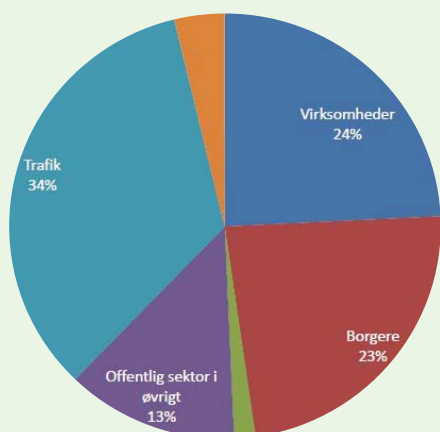


## KLIMASTRATEGI

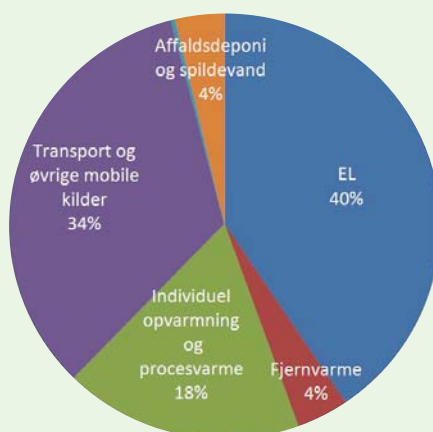
# KLIMA

## 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 1: CO2-udledning fordelt på kilder



Figur 2: De enkelte sektors relative bidrag til den samlede CO2-udledning

En konsekvent og vedvarende fokus på energistyring og energirenovering af de kommunale bygninger siden 1979 har resulteret i en samlet besparelse på ca. 800 mio. kr i forhold til opvarmningsforbruget.

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.

Målene for reduktion af CO2-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 CO2, forventninger til renere energikilder, kommunens nuværende indsats på området samt de nationale målsætninger.

### 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





# KLIMA

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
- Energikrav 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 energiforsyning 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 sam-



# KLIMA

lede 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.

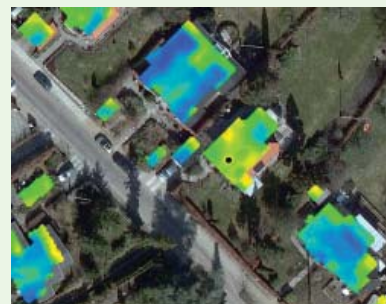
## De kommunale virkemidler:

Udfordringen på transportområdet er dobbelt, idet CO<sub>2</sub>-udslippet skal reduceres og stigningen i bilkørslen skal modvirkes. Kommunens muligheder 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 energioptimeringer. 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 energirenovering af bygninger, hvor dette er relevant. Et indsatsområde kunne være at markedsføre termograferingsresultaterne mere målrettet til virksomhederne i kommunen



# KLIMA

## 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.

### 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

*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.

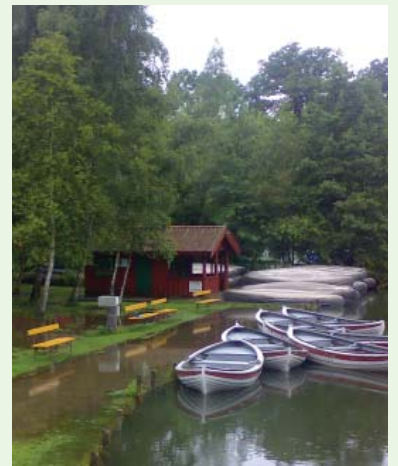


## **Indsatsområder:**

På baggrund af risikovurderinger og sårbarhedsanalyser af situationen lokalt i Lyngby-Taarbæk vil kommunen, som det væsentligste i forbindelse med klimatilpasningen i forhold til regnvandshåndtering, 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 borgerne, 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.

# KLIMA

## 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 klimastrategien kan nås. Ca. 95 % af CO<sub>2</sub>-udledningen inden for kommunegrænsen 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.

### 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

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 Kommunekontakttråd) 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 forsyningselskaber.
- "Natur- og Miljøsamarbejdet" 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 letbane-stationer langs Ring 3.
- Følger samarbejdet med 16 kommuner i hovedstadsområdet om mulighed for at indføre trængselsafgifter/bompenge



## 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 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 klimaindsatsen internt i kommunen
- Adfærds-kampanjer 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.

Se skemaet 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 vandløbsregulativ			X							
Indsatsplaner grundvandsbeskyttelse		X								
Beredskabsplaner for sårbare områder			(x)							
Naturstrategi				(x)						

(x) ikke lovpligtige. Forventet tidsplan.



# AGENDA 21

## **Agenda 21-strategi:**

Kommunalbestyrelsen ønsker, at de 5 Agenda 21-emner fortsat vurderes og målsættes, hvor det er relevant i det løbende strategiarbejde i kommunen.

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. 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 arbejdet 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

*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 CO<sub>2</sub>-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

Lyngby-Taarbæk Vidensby strategi 2020 er den strategiske overligger 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)

## RESUME

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 omformes 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.

### *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)*

# VIDENSBY 2020

## 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 uddannelsesniveau
- Et internationalt orienteret knudepunkt for arbejdskraft, kultur og handel
- Et område kendetegnet ved bæredygtig vækst, velfærd og byudvikling.

## INDSATSOMRÅDER

For at nå målene sættes der ind på ni indsatsområder.

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

### 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. Der til 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 vel-etablerede vidensvirksomheder og forskningsaktiviteter i området giver gode muligheder for at etablere udbytterige relationer, der kan fremme væksten.

## 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 brugerne 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.

### *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 iværksættermiljøer 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 retningslinjer for landskabet under emnet Hvad gælder og

Relevante afsnit revideres/ajourføres under emnet Øvrig planlægning.

# EXECUTIVE SUMMARY

## GRØNT LYS – En strategi for byudvikling og klima i Lyngby-Taarbæk

Kommunalbestyrelsen ønsker med GRØNT LYS at invitere alle til at deltage i kommunens udvikling og dermed en videreudvikling af velfærden for alle kommunens borgere.

GRØNT LYS indeholder en byvision for år 2030 og følgende øvrige emner: letbane i Ring 3, stationsnære arealer, Ringbyen Loop City, bygningskultur og landskab, øvrig planlægning, klima og Agenda 21-strategi samt resumé af strategien Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020.

I executive summary i Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020, der kan downloades på [www.ltk.dk](http://www.ltk.dk), fremgår den overordnede vision og indsatsområder.

Byvision 2030 er tænkt som en rejse i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030. Den beskriver en mulig fremtidig byfortætning i Kgs. Lyngby, op langs den kommende letbanes linjeføring forbi Fortunbyen og op til DTU. Byvisionen er udarbejdet på baggrund af tankerne i Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020. Der er tale om en vækststrategi, der kan betyde flere boliger og mere byliv, mere erhvervsliv med fokus på videns erhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder, flere kulturelle tilbud og bedre transportmuligheder.

I klima- og Agenda 21-strategien lyder visionen: Lyngby-Taarbæk vil være en sammenhængende, grøn og bæredygtig kommune. Robust helhedsorienteret planlægning, dialog og samarbejder på tværs med eksterne klimaaktører skal sikre, at der privat og kommunalt arbejdes for at reducere CO2-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.

Alle kommunens borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner, deres ansatte og studerende inviteres til dialog og debat lørdag den 12. maj kl. 13 – 15.30 på Lyngby Rådhus. Der sættes fokus på byvision 2030, klima og internationalisering.

Tag del i udviklingen af Lyngby-Taarbæk!

## DIALOG OG DEBAT

**GRØNT LYS** er kommunalbestyrelsens forslag til en strategi for byudvikling og klima i Lyngby-Taarbæk.

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

Byvision 2030 i **GRØNT LYS** 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 skov, sø og hav.

**GRØNT LYS** peger også på strategier for en bæredygtig og klimavenlig udvikling. Strategien opstiller kommunalbestyrelsens visioner og indsatsområder for CO2-reduktion, klimatilpasning og inddragelse af eksterne aktører.

Alle interesserede, kommunens borgere, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner, deres ansatte og studerende inviteres hermed til dialog og debat lørdag den 12. maj 2012 kl. 13.00 – 15.30 på Lyngby Rådhus. Der sættes fokus på byvision 2030, klima og internationalisering.

Tag del i udviklingen af Lyngby-Taarbæk!

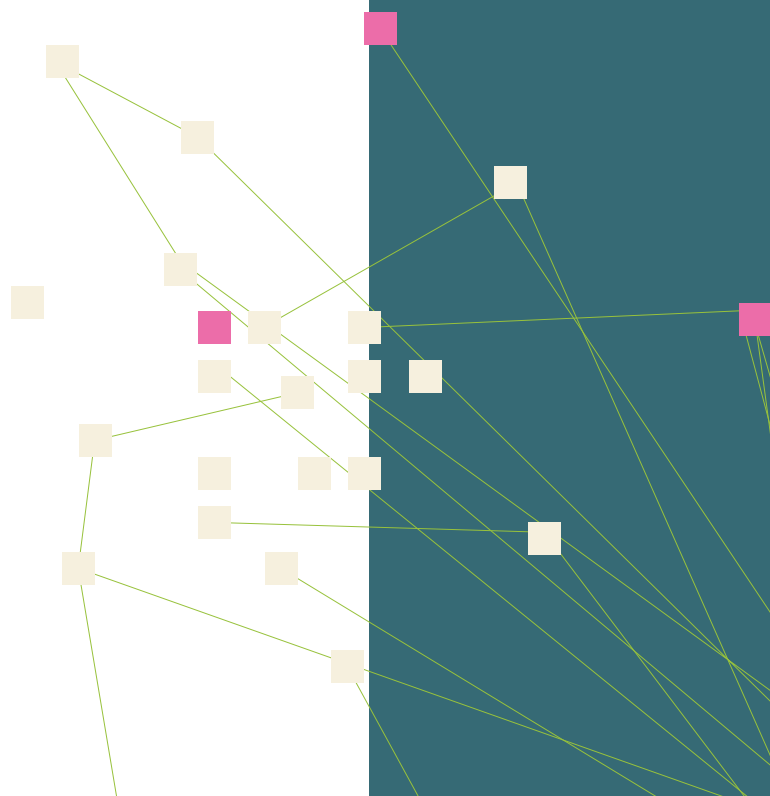
Se mere på [www.ltk.dk](http://www.ltk.dk)

Forslag og bemærkninger kan i øvrigt sendes senest den xx. maj 2012 til:

[teknisk@ltk.dk](mailto:teknisk@ltk.dk)

eller til

Kommunalbestyrelsen  
Lyngby Rådhus  
Lyngby Torv 17  
2800 Kgs. Lyngby



## Det Konservative Folkepartis kommentarer til Grønt Lys

### Byvision

Side 5. (side 5, 3. nederste afsnit i tekstudgaven til april)

Drømmen om trafikken

En lukning af Klampenborgvej for biltrafik vil skabe større trængsel på indfaldsvejene og parkeringssøgeringen. Det vil i stedet for at udvikle byen få folk til at fravælge at køre til Lyngby og dermed medføre tab af kunder for handelen.

Letbanen løser jo ikke alle Lyngbys trafikproblemer. Letbanen betjener kun en del af Lyngbys trafikale opland, og den vil ikke i sig selv reducere antallet af biler, der kunne tænke sig at komme ind og ud af byen. Den vil erstatte nogle busser og bevirke, at biltrafikken ikke vil stige så meget, som den ellers ville. Fortætning af byen med erhverv og boliger vil også generere mere trafik, og det er kun en brøkdel af den nye trafik, der vil blive betjent af letbanen.

### Byvision år 2030

**Punkt 2, Side 7.** (side 6, afsnit om: "Kgs. Lyngby – hjertet i Lyngby-Taarbæk Ringby" i tekstudgaven til april)

Flere boliger i Lyngby centrum skaber ikke nødvendigvis mere liv i byen efter butikkernes lukketid. Der skal også være attraktioner at komme efter. Hvad er det for et liv, man ønsker sig efter butikkernes lukketid? Hvordan ser der ud på Lyngby Hovedgade, Klampenborgvej, Lyngby Torv, Johannes Fogs Plads? om sommeren, om vinteren? Der skal rigtig mange mennesker til at befolke så store rum.

Hvordan vil Lyngby Torv fungere, hvis letbanen skal køre ad Søndre Torvevej og busser og taxaer m.v. skal køre ad Nordre Torvevej.

**Punkt 10, Side 12.** (side 8, afsnit om: "Et nyt liv til Firskovvej" i tekstudgaven til april)

Udbygning af handelen skal ske så nær Lyngby Hovedgade og stationen som muligt og ikke på Firskovvej.

Det er helt forkert, at rykke tyngdepunktet for handelen længere væk fra Lyngby Hovedgade og stationen. Udnyt hellere stationspladsen/området på en spændende måde, som det bl.a. er antydnet i punkt 4.

Hvis Firskovvej skal udvikles til andre erhvervsgrupper og med højere bebyggelsesprocent end i dag, ville det være mere nærliggende at udnytte det til erhverv med tilknytning til vidensby.



**Punkt 11, side 13** (side 8, afsnit om: "Nye boliger i Fortunbyen" i tekstudgaven til april)

Hvis letbanen går til Lyngby Station er der vel ingen idé i at føre den til Jægersborg Station hverken nu eller i fremtiden.

Det er en lidt umotiveret måde at placere et kollegietårn på i illustrationen nederst på siden. Det er placeret et pænt stykke fra letbanestationen. Desuden ligger der boliger der hvor nogle af de nye boliger er illustreret.

**Punkt 13, side 15 og 16** (side 9, afsnit om: "Dyrehavegård – nyt grønt område" i tekstudgaven til april)

Letbanen gør det hverken naturligt eller nødvendigt at byudvikle Dyrehavegårds jorder.

Erhverv på østsiden af motorvejen vil ikke have nogen synderlig synergieffekt med DTU. Den kunne ligeså godt være placeret ved en letbanestation i Kgs. Lyngby eller i Gladsaxe for den sags skyld.

Nye boliger og mere erhverv vil generere mere trafik - også selvom de er placeret tæt ved letbanen - idet det kun er en mindre del af trafikarbejdet, der vil blive udført af letbanen.

Det er da lidt af en tilsnigelse at hævde at det især er naboerne i Hjortekær, der kommer til at nyde godt af nye rekreative muligheder, når forslaget går ud på at bebygge størstedelen af markerne.

Der står, at *de nye vådområder giver mulighed for oplevelser med naturstier og levesteder for insekter, tudser og frøer*. Men de oplevelser har man lige ved siden af i Dyrehaven. Man har til gengæld ikke oplevelsen af et aktivt landbrug med skiftende afgrøder på de dyrkede marker.

Hvad gør Lyngby-Taarbæk Kommune attraktiv for vidensvirksomheder og borgere? At vi bygger erhverv og boliger på Dyrehavegårds marker, eller at vi bevarer og udvikler Dyrehavegård som et aktivt landbrug?

Lyngby-Taarbæk Kommune består af skov, strand, å, søer, moser, boligområder, detailhandel, erhverv, universitet og så et stadigt aktivt landbrug. Den kombination så tæt på storbyen er enestående og er med til at gøre det at bo i Lyngby-Taarbæk til noget særligt. Hvis vi bebygger alle de grønne og åbne områder, som ikke er fredede, fjerner vi mange af de kvaliteter, der er medvirkende til, at vi har valgt at bo her. Dyrehavegård er den sidste aktive gård i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forsvinder den, er der et stykke kulturarv, der går tabt. Vores synspunkt er derfor, at så længe det er muligt at drive landbrug på Dyrehavegård på fornuftig vis, skal vi afholde os fra at gøre indhug i arealerne. Jo mindre jord jo mindre rentabelt.

**Punkt 14, side 17** (side 10, afsnit om: "Lyngby idrætsby – integreret del af vidensby tanken" i tekstudgaven til april)

Illustrationen viser med al mulig tydelighed, at det ville være bedre både for DTU og Lyngby Idrætsby, hvis letbanestationerne lå længere mod vest.