

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Udviklings- og Strategiudvalget

Protokol

Tirsdag den 20. marts 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, byplanarkitekt og souschef
Jørgen Olsen og arkitekt Eva Ørum.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Kommuneplanstrategi 2011 - godkendelse og høring med debat	3
02	Digital annoncering	6
03	Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - letbanens linjeføring	8

1.

Kommuneplanstrategi 2011 - godkendelse og høring med debat

Sagsfremstilling

Udvalgs- og Strategiudvalget har udarbejdet et forslag til kommuneplanstrategi 2011 GRØNT LYS.

GRØNT LYS indeholder strategi for kommunens udvikling og for klima herunder Agenda 21-strategi. GRØNT LYS indeholder desuden resumé af Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020.

Forslag til kommuneplanstrategi sendes efter behandling og godkendelse i kommunalbestyrelsen i 8 ugers offentlig høring. Der afholdes et inddragende borgermøde lørdag den 12. maj 2012. Notat med kort beskrivelse af det inddragende borgermøde er lagt på sagen. Efter høringens afslutning behandles alle indkomne forslag og bemærkninger inden en endelig vedtagelse af kommunalbestyrelsens kommuneplanstrategi.

Kommuneplanstrategien er et redskab, der formidler kommunalbestyrelsens visioner og mål for kommunens udvikling i fremtiden og fastsætter de temaer, der skal arbejdes med ved revision af kommuneplan 2009.

Der lægges op til en delvis revision af kommuneplanen.

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

Kommuneplanstrategien GRØNT LYS er udarbejdet på baggrund af visioner og mål i strategien "Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020", der blev vedtaget august 2011. Kommuneplanstrategien sætter fokus på en byvision for fremtiden. Byvisionen skitserer en fremtid med en fortætning, der giver mulighed for flere boliger, mere detailhandel og byliv, flere kulturelle tilbud, flere erhvervsvirksomheder og uddannelsessteder men også bedre trafikale løsninger.

Byvisionen skitserer ud over en byvision år 2030 også aktuel planlægning på overordnet niveau. Det drejer sig om udviklingsplaner for Kanalvejsparkeringen, et nyt plejecenter på det frikøbte areal ved Trongårdsskolen, udvikling af Lyngby Idrætsby og tilbygning til Lyngby Rådhus.

De øvrige emner ud over byvisionen år 2030 er: letbanen, stationer og de

stationsnære arealer, Ringbyen Loop City, bygningskultur og landskab, øvrig planlægning, klima, Agenda 21 og resumé af Lyngby-Taarbæk Vidensby 2020.

Forvaltningen har siden Udviklings- og Strategiudvalgets møde i februar foretaget få sproglige og indholdsmæssige rettelser i teksten. Rettelser fremgår af bilag "GRØNT LYS - REVIDERET" lagt på sagen. Det drejer sig om sider i afsnit om Byvision, Det gør vi samt afsnittet Bygningskultur og landskab.

Omtale af betalings-/trængselsring er desuden slettet.

Der er dertil tilføjet engelsk resumé og bagsidetekst.

Forvaltningen har udarbejdet kommuneplanstrategi 2011 GRØNT LYS i layout. Forslag til kommuneplanstrategi 2011 GRØNT LYS i layout er lagt på sagen.

Økonomiske konsekvenser

Udgifter til trykning, annoncering, inddragelse af borgerne med videre afholdes inden for Udviklings- og Strategiudvalgets driftsmidler.

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, og
2. forvaltningen bemyndiges til at foretage den resterende layoutmæssige bearbejdning af GRØNT LYS.

Udvalgs- og Strategiudvalget den 20. marts 2012:

På baggrund af de stående udvalgs bemærkninger til sagen havde forvaltningen udarbejdet to notater, der blev uddelt på mødet.

Udvalgs- og Strategiudvalget anbefaler, at forvaltningens udkast til teksttilføjelser indarbejdes i GRØNT LYS.

Ad 1: (V og B) stemmer for. (C, F og A) tager forbehold.

Ad 2: (V og B) stemmer for. (C, F og A) tager forbehold.

2.

Digital annoncering

Sagsfremstilling

Folketinget har med Lov nr. 1273 af 21.12.2011 ændret lov om miljøbeskyttelse, lov om planlægning, lov om naturbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer, lov om forurenede jord og forskellige andre love - i alt 19 love inden for forvaltningens område - så det fremover er muligt for kommunerne udelukkende at offentliggøre kommuneplanstrategier, kommune- og lokalplaner og afgørelser - herunder bl.a. landzonetilladelser, miljøgodkendelser, § 3-tilladelser, dispensation fra bygge- og beskyttelseslinjer, tilslutningstilladelser, VVM, bekendtgørelse om ikke nedlæggelse af § 14-forbud mod nedrivning på kommunens hjemmeside.

Teknisk Forvaltning finder, at lovændringen bør benyttes ved fremtidig offentliggørelse af strategier, planer og afgørelser omfattet af lovændringen, så offentliggørelse udelukkende vises på Kommunens hjemmeside. Klage- og høringsfrister gælder fra datoen for offentliggørelse på hjemmesiden.

Lovændringen ændrer ikke ved den nuværende procedure ved f.eks. høringer og naboorienteringer efter planloven eller partshøring omfattet af forvaltningsloven. Lovændringen ændrer heller ikke, hvor der i den nuværende lovgivning er krav om skriftlig underretning af ansøger, ejer, klageberettigede personer, myndigheder og organisationer/foreninger m.fl. der jf. lovgivningen har krav på eller anmodet om underretning om visse afgørelser.

Som overgang til den digitale annoncering foreslås det, at der indrykkes en annonce/artikel i Det Grønne Område, som oplyser om den nye procedure og muligheden for at se offentliggørelsen på kommunens hjemmeside f.eks. via internetadgang på biblioteket samt oplyse om, at den enkelte borger eller forening m.v. kan tilmelde sig en abonnementsordning på kommunens hjemmeside, så nyheder på hjemmesiden automatisk sendes til vedkommendes mailboks.

Det skal endvidere bemærkes, at Teknisk Forvaltning i løbet af foråret 2012 forventer at tage Lokalplanportalen i brug. Denne portalløsning indeholder mulighed for at abonnere på udvalgte nyheder.

Det foreslås også, at annoncering af lovændringen i Det Grønne Område gentages 2-3 gange i resten af 2012 samt at grundejerforeninger, boligorganisationer og andre lokale foreninger i kommunen informeres via brev/mail om den ændrende annoncering.

Økonomiske konsekvenser

Tiltaget er en del af Gensidighedsaftale - regeringens initiativer vedr. 2012 af 21.6.2011. I oplægget til realisering af gensidighedsaftalen blev der lagt op til en samlet besparelse i kommunerne på 21,5 mio., hvilket for Lyngby-Taarbæk Kommune udgør en besparelse på 19.780 kr., der er modregnet i DUT-midler for 2012.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning foreslår Udviklings- og Strategiudvalget, at

1. lovændringen benyttes ved fremtidig offentliggørelse af strategier, planer og afgørelser m.m. omfattet af lovændringen, så offentliggørelse udelukkende vises på kommunens hjemmeside samt for planers vedkommende på Kommuneplan- og Lokalplanportalen.
2. der indrykkes en annonce/artikel i Det Grønne Område, som oplyser om den nye procedure, mulighederne for nyhedsabonnementsordninger samt mulighederne på Lokalplanportalen og på kommunens hjemmeside f.eks. via internetadgang på biblioteket, og
3. annoncering af lovændringen gentages 2-3 gange i resten af 2012 og grundejerforeninger, boligorganisationer og andre lokale foreninger i kommunen orienteres særskilt om den ændrede annoncering.

Udviklings- og Strategiudvalget den 20. marts 2012:

Anbefales.

3.

Anmodning om optagelse af punkt på dagsordenen - letbanens linjeføring

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsesmedlem Lene Kaspersen (C) har i e-mail af 8. februar 2012 anmodet om at få følgende punkt på Udviklings- og Strategiudvalget, Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden.

"Som jeg adviserede på teknisk udvalgsmøde, ønsker jeg en sag på vedrørende letbanens linjeføring på førstkommende møder, da jeg fra regionsrådet er bekendt med, at der nærmest er fastlagt en baneføring, som vi som kommune ikke nødvendigvis er enig i."

Forvaltningen kan give følgende status på letbaneprojektet:

Økonomiudvalget blev den 23. august 2011 orienteret om samarbejdsaftalen mellem Transportministeriet, Region Hovedstaden og Ringbykommunerne om en letbane i Ring 3. Aftalen indeholder følgende tidsplan for etablering af letbanens første etape, som er strækningen mellem Lundtofte og Ishøj:

2011 - 2012	Udarbejdelse af beslutningsgrundlag
2013 - 2014	Principaftale, anlægslov og VVM-undersøgelse
2015	Projektering, udbud og kontraktindgåelse
2016 - 2018	Anlæg
2019	Idriftsættelse

Efterfølgende er der indgået aftale med Metroselskabet om sekretariatsbetjening for udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget. Metroselskabet refererer til en embedsmandsgruppe, der igen refererer til en politisk styregruppe bestående af borgmesterekredsens forhandlingsgruppe (borgmestrene i Albertslund, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk) samt formanden for Region Hovedstaden og transportministeren.

Metroselskabet har udarbejdet en detaljeret tidsplan for 2012 med forventede start- og sluttidspunkter for de delelementer, der skal indgå beslutningsgrundlaget. Endvidere er der udarbejdet en tidsplan for møder i styregruppe, kommunaldirektørkreds, borgmesterforum og kommunalbestyrelser. For kommunalbestyrelserne indgår en proces i foråret vedrørende linjeføring og stationsplacering og i efteråret vedrørende økonomi og beslutningsgrundlag. Organisationsdiagram, tidsplaner og kommunikationsplan fremgår af materiale, der er lagt på sagen.

Metroselskabet har i januar og februar 2012 holdt teknikermøder med de involverede kommuner. Selskabet arbejder med forskellige alternativer til Cowi's rapport fra 2010. I Lyngby-Taarbæk drejer det sig bl.a. om at anvende Lundtoftebanens tracé, at etablere en ekstra station ved Nærumbanen og at ændre forløbet ved Lyngby Station og rådhuset. Referat af mødet med Lyngby-Taarbæk Kommune er lagt på sagen.

Økonomiske konsekvenser

Ikke vurderet på nuværende tidspunkt af forvaltningen.

Beslutningskompetence

Udviklings- og Strategiudvalget, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Sagen forelægges til drøftelse.

Udviklings- og Strategiudvalget den 20. marts 2012:

Sagen blev drøftet.

Det anbefales, at sagen drøftes i forbindelse med sag om linjeføring samt placering af stationer til letbanen i april og maj 2012.

Udviklings- og Strategiudvalget den 20-03-2012
Bilag 1.1

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.

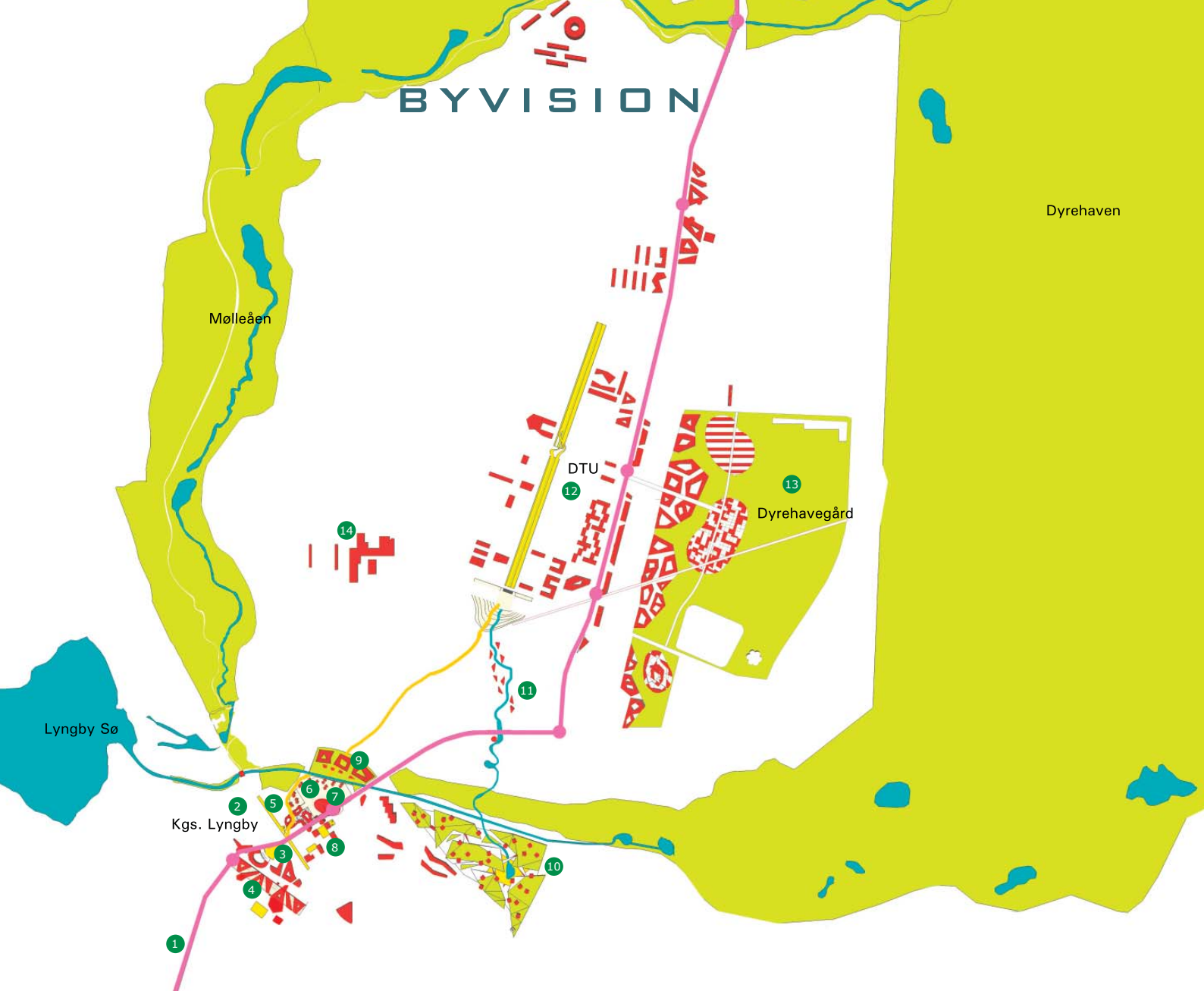
Lyngby-Taarbæk er en af kommunerne i Ringby-Letbanesamarbejdet. Der er nu enighed om at gennemføre en letbane fra Lundtofte til Ishøj. Det giver nye muligheder for byudvikling i Lyngby-Taarbæk og fordele for mange borgere og pendlere. Letbanen er en stor investering, der vejer tungt i de kommunale budgetter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

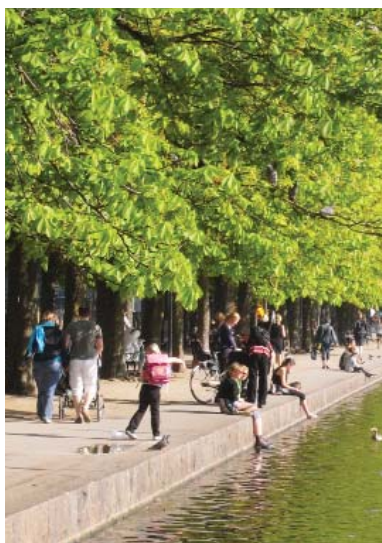
DRØMMEN OM DEN GRØNNE OG BÆREDYGTIGE BY

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 CO₂-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 CO₂. 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

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

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.

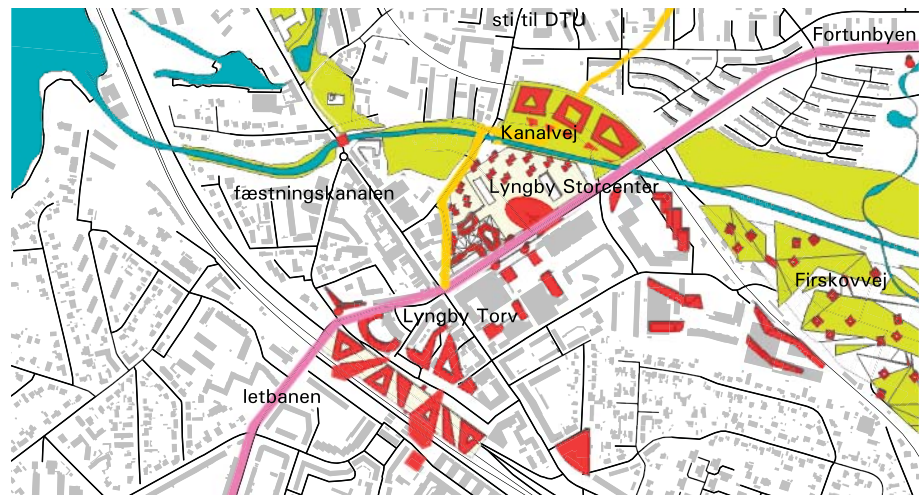
Rejsen i Lyngby-Taarbæk Ringby år 2030 er en fiktion, hvor du skal forestille dig, at vi allerede er i år 2030. Vi skal sammen rejse en tur gennem fremtidens Lyngby-Taarbæk Ringby. Rejsen starter syd fra. Ind ad Buddingevej, rundt i Kgs. Lyngby og videre til DTU. Vil du med på rejsen?

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.



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, 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.

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

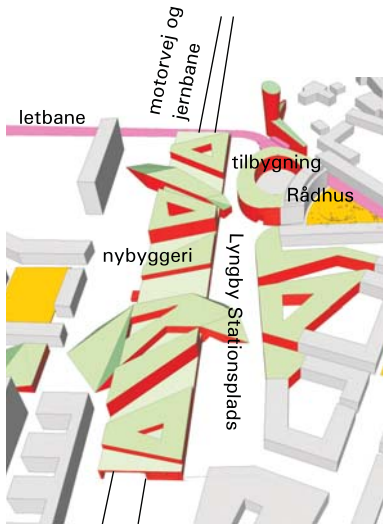


Illustration af Jernbanepladsen med byggeri over banen, Rådhus-tilbygning og et kollegietårn, som markerer letbanens stop. Dele af de nye huse træder ned på såvel Jernbanepladsen som ved Ulrikkenborg Plads. Det skaber en ny sammenhæng i byen.

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.

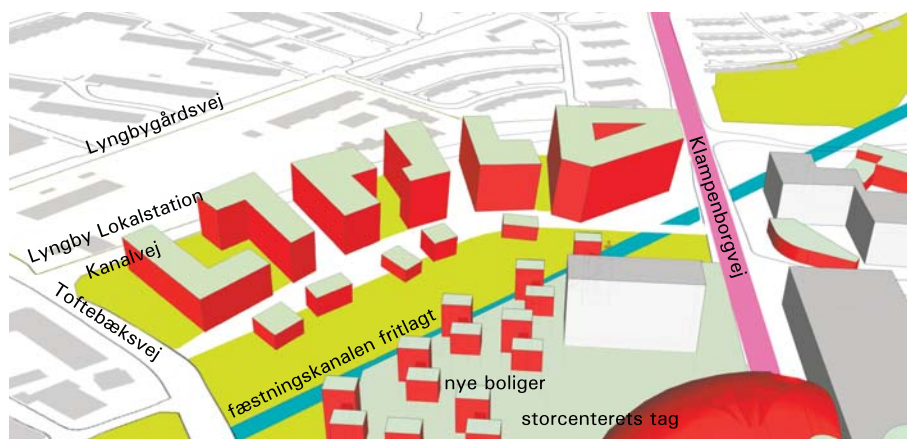


Illustration af, hvordan et byggeri på Kanalvejsgrunden kunne se ud



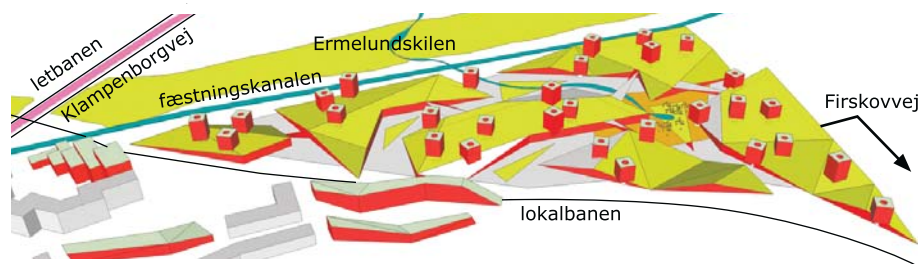
Vand og landskab i en bymæssig sammenhæng - her i Ørestad



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

1 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.

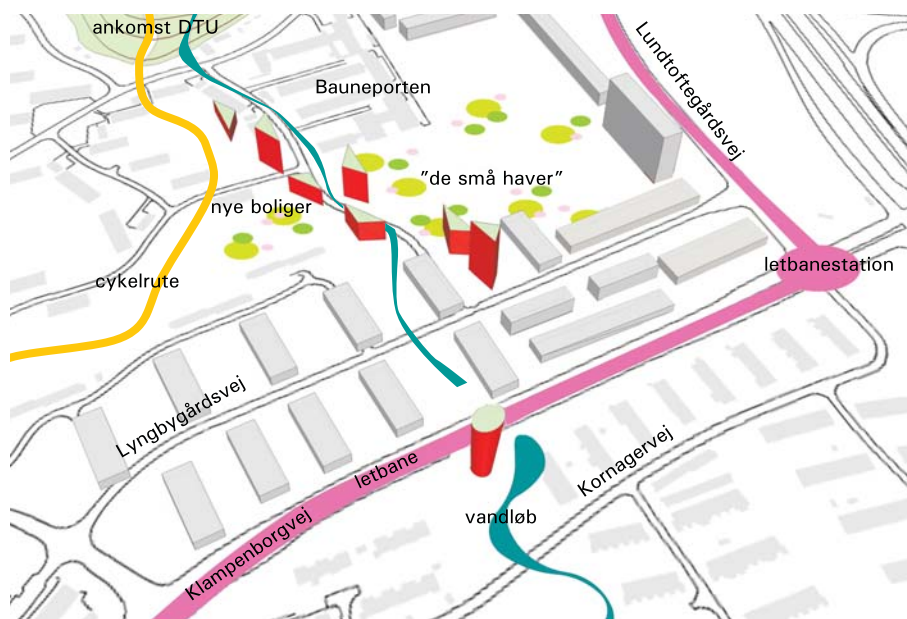
De nye boliger har været en saltvandsindsprøjtning til Fortunbyen, som har givet kvarteret en mere varieret beboersammensætning. Samtidig har de flere boliger og stationen skabt en positiv udvikling for den lokale handel.



Detailhandelscenter på Lyngbygårdsvej



Brug af regnvand i en bymæssig sammenhæng - Bordeaux i Frankrig



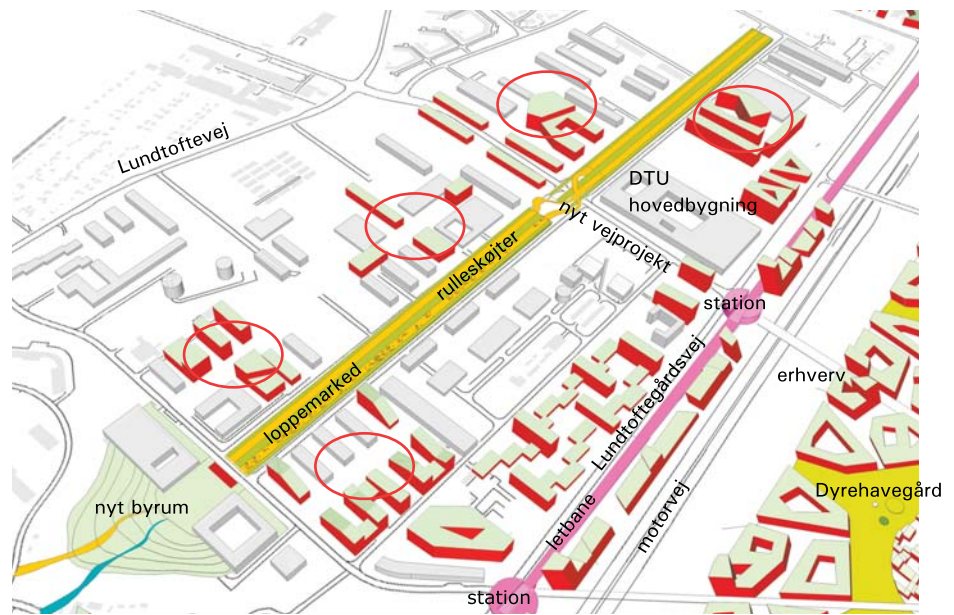
Fortunbyen med letbane, nye boliger, vandløb og "de små haver"



Byrum og læring ved ETH i Schweiz

Copyright 2009 Juul Frost Arkitekter

BYVISION 2030

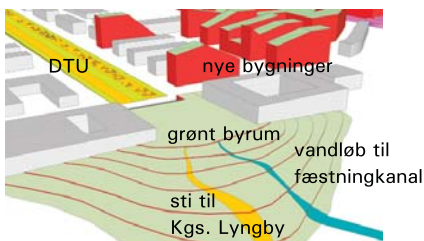


12 DTU - HJERNEN I LYNGBY-TAARBÆK VIDENSBY

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.

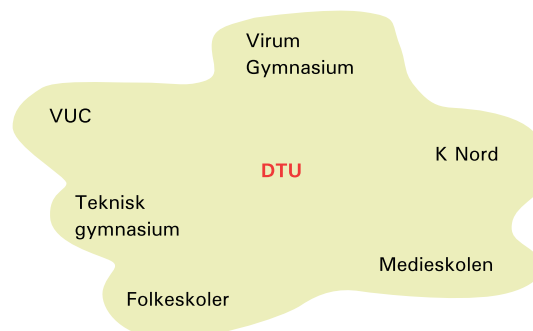
Mange studie- og forskningsprojekter ender som små virksomheder - de såkaldte spin-off, som afprøver idéer og koncepter i markedet. Ikke alle overlever, men i nogle spin-off virksomheder er idéerne og konceptet så stærkt og levedygtigt, at virksomheden vokser sig stor. I de nye arealer langs Helsingør-motorvejen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

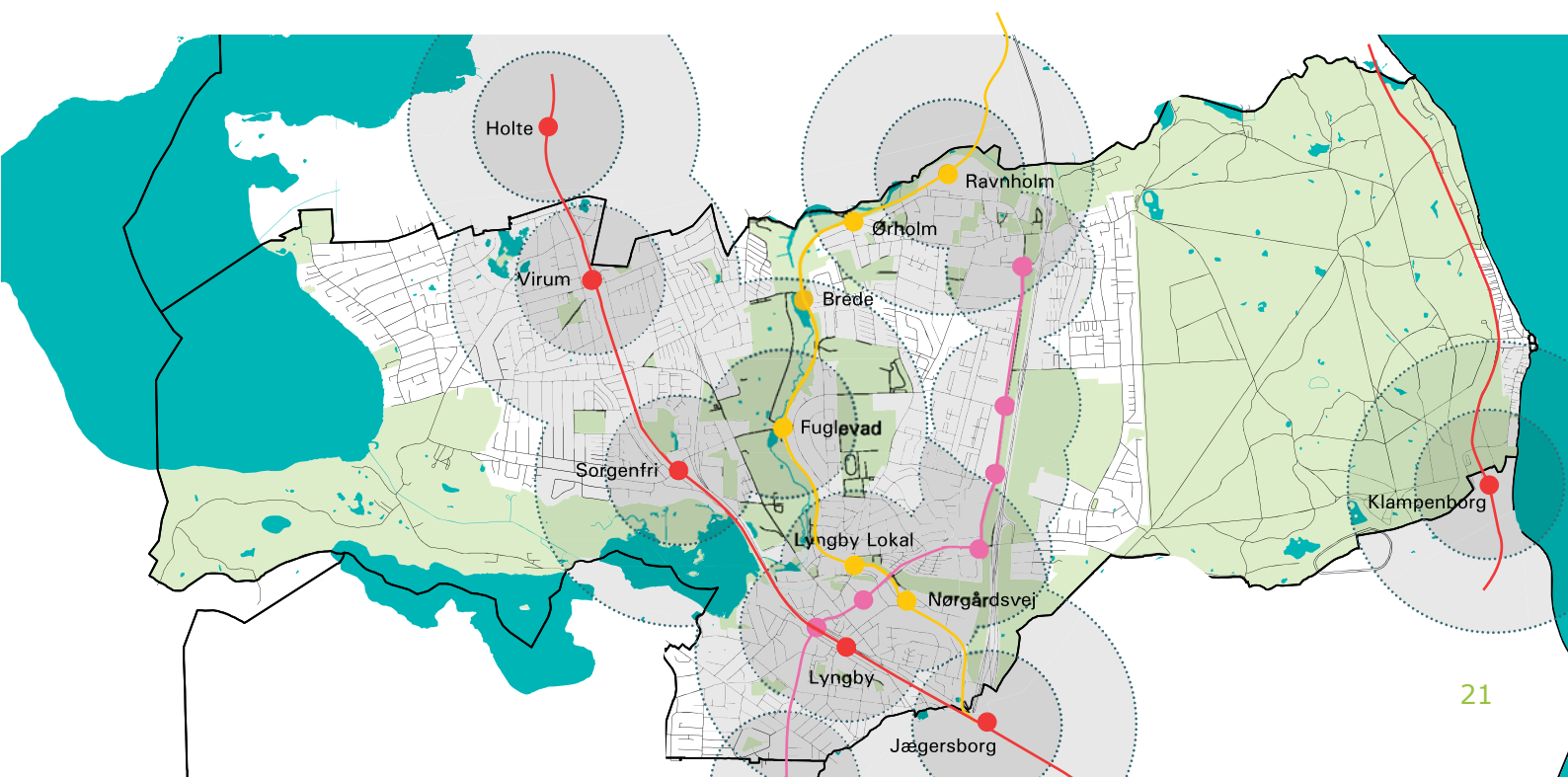
I det omfang ovennævnte forslag indarbejdes i Fingerplan 2012, vil de blive lagt til grund for udpegningen af stationsnære områder i Kommuneplan 2013. Udpegningen vil foregå efter samme principper som i Kommuneplan 2009.



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 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

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 CO₂-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. støjdemping (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

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 kongejafter 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 m² 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 CO₂-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 CO₂. 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.

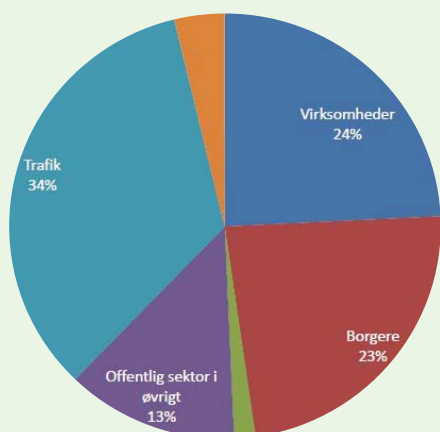


KLIMASTRATEGI

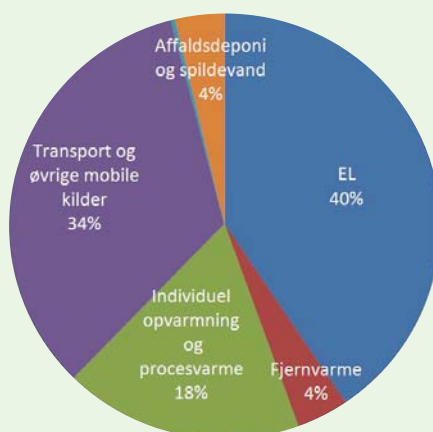
KLIMA

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 energirecovering 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 CO₂-kortlægningen fokuserer Lyngby-Taarbæk på følgende indsatsområder, når CO₂-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 CO₂-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.

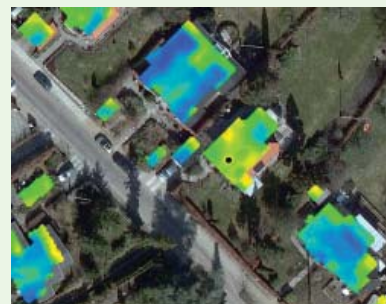
De kommunale virkemidler:

Udfordringen på transportområdet er dobbelt, idet CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂ 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.

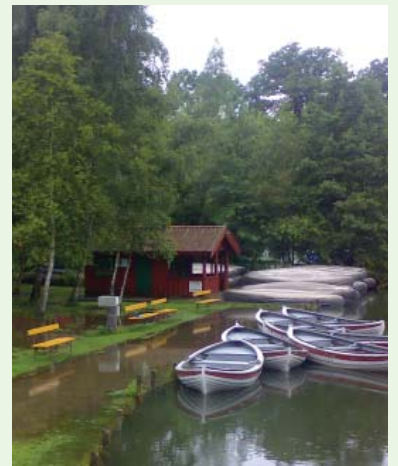


Indsatsområder:

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 CO₂-reduktionsmålene i klimastrategien kan nås. Ca. 95 % af CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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-kampagner 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 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 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 CO2-udslippet i kommunen, som geografisk enhed kræver involvering af eksterne klimaaktører som borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner m.fl.

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

VIDENSBY 2020

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

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 CO₂-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 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, 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!

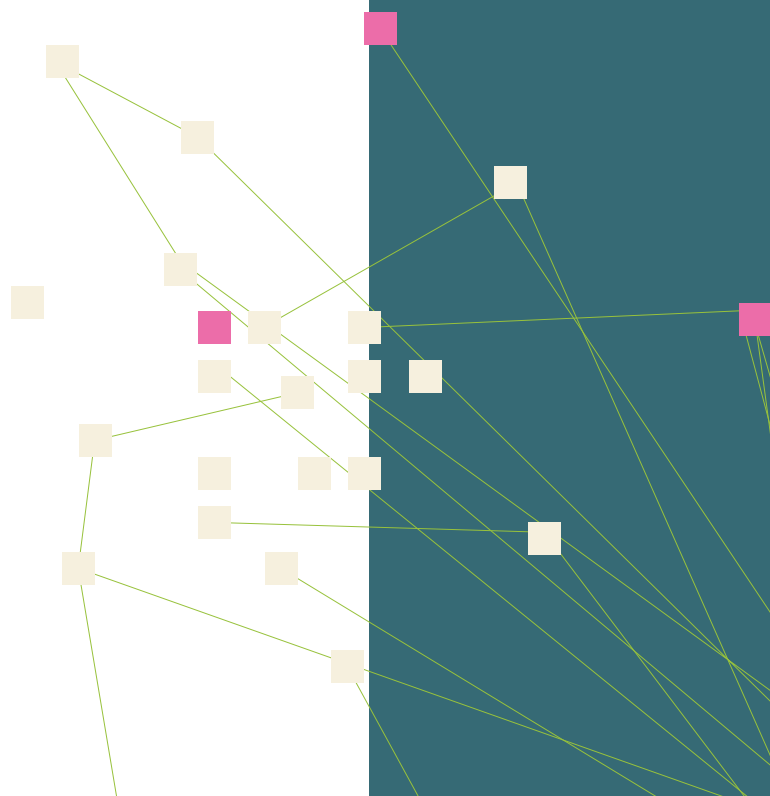
Se mere på www.ltk.dk

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

teknisk@ltk.dk

eller til

Kommunalbestyrelsen
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby



10.02.2012

Borgerinddragelsesevent lørdag den 12. maj i forbindelse med høring af kommuneplanstrategien – GRØNT LYS

Baggrund:

I forbindelse med behandlingen af kommuneplanstrategiforslaget har USU den 11.10.2011 besluttet, at der med høringen af strategiforslaget skal arrangeres et borgermøde, der skaber en bred folkelig debat mellem borgere og politikere om de planer for vækst og udvikling, der ligger i Vidensbystrategien og kommuneplanstrategien frem mod 2020.

Mål med borgerinddragelseseventen:

- At gøre ideerne synlige, konkrete og vedrørende for borgerne og dermed motivere dem til at involvere sig i debatten om byens udvikling
- At give ressourcpersoner anledning til at præsentere viden om emnerne, der kan bidrage til at fremme debatten.
- At give politikere anledning til at debattere byudvikling i Lyngby-Taarbæk med borgerne

Målgrupper: Borgere og brugere, herunder også studerende, unge, internationale gæster.

Succeskriterie: Borgerne skal gå fra dagen med en oplevelse af at vide mere, om hvad der kan komme til at ske i Lyngby, end da de kom.

Politikernes møde med borgerne

I det følgende beskrives konceptet for eventen, samt forventningerne til *politikernes rolle* på dage.

Samlet koncept:

Der er nedsat en projektgruppe på tværs af forvaltningerne, som arbejder med et samlet koncept for borgerinddragelseseventen, der består af følgende programpunkter:

- Aktiviteter, der tiltrækker borgerne
- Mødesteder på rådhuset om strategiens indhold
- Debatmøde med politikerne på rådhuset.

Tid og dato:

Lørdag den 12. maj 2012 kl. 13.00 – 15.30. Rådhuset åbner kl. 13.00 med aktiviteter, der tiltrækker borgerne, og mødesteder delt op omkring strategiens forskellige emner. Fra 14.30 til 15.30 er der debatmøde i kommunalbestyrelsens mødesal.

Forslag til kommuneplanstrategi vedtages i USU/KMB	Høringsperiode	Event	Endelig vedtagelse i USU/KMB
13./26. marts 2012	19.4 – 15.6	Lørdag d. 12.5 kl. 13-15.30	August 2012

Mødestederne: 13.00 – 14.30

De forskellige etager på rådhuset er indrettet som mødesteder, hvor de forskellige temaer i kommuneplanstrategien drøftes.

0. Modtagelse, oversigt over aktiviteter på rådhuset
1. Modtagelse, udstilling - en inspirerende guide rundt i fortidens byrum i Lyngby-Taarbæk.
2. **Vidensby 2020**: Generelt om strategien og VBN, effekter for kommunens borgere, Internationalisering. (evt. ny organisation)
3. **Byudvikling**/Letbane: trafik, stationsnærhed og betalingsring samt byvision, fortætning og detailhandel, bygningskultur og landskab
4. **Klima**; CO2-reduktioner, klimatilpasning og inddragelse af eksterne aktører
5. Skybar

Bemanding:

Mødestederne bemandes på følgende måde:

1. En person fra Lyngby-Taarbæk Kommune med fagligt kendskab til området, der er ansvarlig for afvikling og det faglige indhold
2. Politikere
3. Andre, f.eks. deltagere fra vidensbynetværk, interesseorganisationer, uddannelsesorganisationer m.fl.

På hver etage indrettes stande, hvor de forskellige temaer drøftes. Disse indrettes med plancher, pc'er, mulighed for slideshows etc. Der vil være to typer stande:

En politisk stand

Der oprettes et politisk hjørne i hver zone, hvor borgerne kan møde politikere. Ved en væg er der post-it-afstemning om det aktuelle emne. Når borgerne har været i dialog med politikerne og hørt de forskellige eksperter på etagen har de mulighed for at give deres holdning til kende ved at sætte en post-it på en plakat - og skrive bemærkninger på denne. Afstemningerne bruges som pejlemærker på det efterfølgende debatmøde i kommunalbestyrelsessalen.

Den politiske bemanding på mødestederne vedtages af politikerne selv på et gruppeformandsmøde i april. Forvaltningen har som hjælp til dette udarbejdet et "vagtskema", hvor politikerne kan skrive sig på kl. 13.00, 13.30 og 14.00. Dermed åbnes mulighed for, at politikerne kan drøfte flere temaer med borgerne, ligesom det sikres at mødestederne hele tiden er politisk bemandet.

Ekspertstande

Her står de enkelte "eksperter" og fortæller om eller demonstrerer emner, der er relevant for det pågældende tema. Standene skal virke tiltrækkende på borgerne. Det kan være gennem plakater, udstillinger, power point shows, demonstrationer, filmfremvisninger, genstande man kan prøve etc.

Tanken er, at dialogen mellem politikere og borgere på mødestederne skal føde ind til den afsluttende/opsamlende debat i kommunalbestyrelsessalen - debatmødet.

Debatmødet: 14.30 – 15.30

- Velkomst ved borgmester.
- Ekstern facilitator - Per Meilstrup (Klimadirektør på Mandag Morgen) - samler op fra mødestederne ved at spørge ind til hvad der er blevet drøftet. Plancher og lignende med borgernes svar på div. spørgsmål er båret ind i salen.
- Alle står op og bevæger sig rundt til de forskellige plancher fra mødestederne (OPEN SPACE-CAFE-MØDE).
- Alle – herunder også politikerne får mulighed for at kommentere på de input, der kommer fra mødestederne på opfordring fra facilitator.
- Afslutning ved borgmester

Politikernes rolle:

Politikerne har været rundt på mødestederne og har her haft mulighed for at spotte de emner, der interesserer borgerne. **Facilitatoren spørger ind til:**

- Hvad politikerne hørte?
- Hvilke udfordringer der var, i det de hørte?
- Om det de hørte/drøftede med borgerne kan indeholdes i strategien?

Der tages ”referat”/ Hvidbog til den endelige behandling af GRØNT LYS.

PR

Pressearbejdet før, under og efter eventen vil bl.a. bestå af en folder, der præsenterer hele eventen – en folder som skal distribueres så bredt som muligt i ugerne op til, og uddeles på dagen.

Det er tanken, at rådhusets tag belyses med grønt lys i ugerne op til eventen. Samtidig udsendes en række pressemeddelelser og andet pressemateriale med information om grunden til det grønne lys kombineret med information om strategien, de forskellige mødesteder og debatmødet.

GRØNT LYS – REVIDERET efter usu 10-2-2012

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

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

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

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

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

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

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

Kommunalbestyrelsen ønsker alle en god debat.

Søren P. Rasmussen
Borgmester

BYVISION - LYNGBY-TAARBÆK RINGBY

Vidensby 2020 og Ringbyen

"Lyngby-Taarbæk - Vidensby 2020" er en strategi for udvikling af hele kommunen. Den bæres af tanken om at sammenbinde uddannelsesinstitutioner, erhvervsliv og handelsbyen Kgs. Lyngby, så ny synergi opstår. Målt 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 videns erhverv 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 videns erhverv og detailhandel, flere uddannelsessteder, flere kulturelle tilbud og bedre transportmuligheder. Den fremtidige byfortætning vil først og fremmest ske i Lyngby-Taarbæk Ringby.

Formateret: Skriftfarve:
Automatisk

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

Drømmen om den tættere og mere livlige by kræver flere boliger. Der skal være boliger til de mange nye studerende, forskere og gæsteprofessorer og til ansatte i de nye virksomheder. Bosætningen skal først og fremmest ske i Lyngby-Taarbæk Ringby. Det kan ske ved at opbygge nye attraktive boligkvarterer i Lyngby-Taarbæk Ringby. Eller ved at fortætte eksisterende bykvarterer, ikke mindst i og omkring Kgs. Lyngby.

Kgs. Lyngby skal 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 CO₂-udledningen.

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

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

Også taghaver er et nyt grønt element, både i forbindelse med nybyggeri og renovering. 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 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.

Slettet: . Og

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.

Slettet: . Både

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.

Slettet: i almindelighed, men også om mulige trafikale gener

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.

Slettet: , hvis der etableres en betalingsring omkring København. ¶

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 CO₂. 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.

Slettet: En drøm som giver retning og er styrende for de fælles fremtidige handlinger. ¶

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.

Slettet: E

Slettet: ¶

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.

Slettet:

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 biler.

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.

Slettet:

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.

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.

Slettet: b

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 midterrabbatten 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 udsækning.

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.

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 dynamer 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 området 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 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.

Slettet: Kollegier

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

Jo tættere vi kommer mod Hjortekær, jo lavere og mere boligorienteret bliver bebyggelsen. Store områder mellem boliggrupperne og mod Hjortekær er bevaret som fælles, grønne arealer med LAR-projekter, altså lokal opsamling af regnvand, der også er gavnlige 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.

Slettet: bebyggelsen

Slettet: desto

Slettet: den

Slettet: rekreative muligheder er til glæde for både

Slettet: og virksomheder

Slettet: , men også for

Slettet: .

Slettet: rytterne

Slettet: på

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.

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 superliga fodbold. Dels er der sket en gennemgribende modernisering og opgradering af svømmehallen og de andre kommunale idrætsfaciliteter.

Slettet: opført

Slettet: nyt

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.

Slettet: ¶
¶

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

Slettet: n

Formateret: Punkttopstilling

Slettet: , samt blandt v

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

Formateret: Punkttopstilling

4 Byfortætning

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

5 Byrum

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

6 Trafik

- Der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om lukning af Klampenborgvej for biltrafik, bortset fra busser og taxier
- Beslutning om gågade eller ej afventer letbanens start og lukningen af Klampenborgvej
- Der udarbejdes en trafikmodel baseret på spidstimestbelastning for Kgs. Lyngby med henblik på

Slettet: . Heri indgår også en vurdering af konsekvenserne af en eventuel trængselsring omkring København

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

Slettet: <#>Parkeringsbehovet i relation til gennemførelsen af en trængselsring omkring København skal vurderes¶

8 Grønt og bæredygtigt

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

LETBANE

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

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

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

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

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

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

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

STATIONER

TEKST TIL MARGEN:

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

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

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

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

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

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

Strategi:

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

RINGBYEN - LOOP CITY

Lyngby-Taarbæk Kommune er med i Ringby-Letbanesamarbejdet, der er et dialogprojekt bestående af Naturstyrelsen, Transportministeriet, Region Hovedstaden, og Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Glostrup, Ishøj, Brøndby, Hvidovre, Rødovre, Albertslund og Vallensbæk kommuner. I kommuneplan 2009 beskrev Lyngby-Taarbæk Kommune, at vi – sammen med de andre parter i Ringby-Letbanesamarbejdet – ønskede en vision for en bæredygtig bydannelse 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



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

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 sortering og genanvendelse af 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

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

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 CO₂-udslippet. Kommunalbestyrelsen ønsker, at bygninger med bevaringsværdi 4 omfattes af bygningsreglementets skærpede energikrav i forbindelse med om- og tilbygninger. Det foreslås derfor, at bygninger med bevaringsværdi 4 ikke udpeges som bevaringsværdige per automatik. I stedet bliver det i lokalplanlægningen undersøgt, om visse bygninger med bevaringsværdi 4 skal opgraderes til bevaringsværdi 3.

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

Strategi for bevaringsværdige bygninger

Følgende politik indarbejdes i kommuneplanen, der gennemføres i lokalplanerne:

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

Sammenhængende bebyggelser med bevaringsværdi 4 udpeges som bevaringsværdige

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

Kulturmiljø

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

Tekst i margen:

Kulturmiljø.

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

Strategi for kulturmiljø

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.

Slettet: I forlængelse af

Slettet:

Slettet: ,

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 naturfølsomme 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 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, byggeplaner, fredninger mv. er tilstrækkelige til at sikre ovennævnte formål. Erfaringen viser ligeledes, at bebyggelsesprocenten som sådan ikke står alene som redskab til at sikre bevaringsværdige bygninger. Der anvendes mange andre redskaber til dette formål. Kommunalbestyrelsen ønsker, at de særlige bestemmelser for åben-lav boligområder med bevaringsværdig bebyggelse udgår af kommuneplanen.

Strategi for åben-lav boligområder

De særlige bestemmelser om ændret bebyggelsesprocent ved bevaringsværdige bygninger, om naturfølsomme områder og § 3-søer i områder med åben-lav boligbebyggelse udgår.

Landskab

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

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

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

Strategi for landskab

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

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

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

Lavbundsarealer, herunder ved Tordals Mose.

Særlige retningslinjer vedr. støjdemper (trafikstøj) i forbindelse med friluftsområder.

Landskabelige værdier, herunder evt. udpegning af Borrebakken.

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

Mølleåen – et nationalt industriminde

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

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

Strategi

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

Tekst i margen

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

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 bakkeled og mindre søer og vådområder. Beplantningen er varieret med både tæt og åben skovbeplantning, rumskabende skovbryn og karakterfulde solitære træer. Hovedstierne - oprindeligt skabt til parforcejagt - skærer sig som lange, rette sigtelinjer gennem landskabet.

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

Strategi

Kommunalbestyrelsen støtter fuldt op om projektet.

ØVRIG PLANLÆGNING

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

Landsplanredegørelse

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

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

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

Fingerplan 2012

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

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

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

Regional udviklingsplan

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

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

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

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

Erhvervsudvikling

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

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

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

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

Detailhandel

MARGENTEKST:

Detailhandelsundersøgelse 2010

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

Kongevejen 205, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik

Sorgenfri Torv, Konsekvenser ved en udvidelse

Netto, Kongevejen 166, Konsekvenser ved etablering af en discountbutik

Analyse og vurdering af Bilka-placering april 2011

Kommunalbestyrelsen har besluttet at udarbejde en selvstændig strategi for detailhandel.

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

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

Inddragelse af Firskovvejområdet i detailhandelscentret Kgs. Lyngby

Beslutning om at fastsætte butiksstørrelser for op til 3 nye udvalgsvarebutikker på mere end 2.000 m² bruttoetageareal i Kgs. Lyngby

Ændring af centerstrukturen – i antallet eller afgrænsningen af lokalcentre

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 CO₂-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 CO₂. De fem spor er:

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

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

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

Samarbejder på tværs

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

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

Vand- og naturplaner

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

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

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

Kommuneplanlægning og lokalplanlægning

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

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

Kommuneplantillæg:

Nr.	Område	Omfattet rammeområde
1/2009	Områdecener 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	Furesøkvarteret 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 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 – klimaproblematik-kens 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.

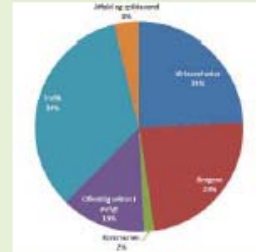
En kortlægning af CO2-udslippet i 2008 fra Lyngby-Taarbæk Kommune som geografisk område viser, at der samlet blev udledt 426.646 ton CO2 – svarende til 8,3 ton CO2 pr. indbygger.

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

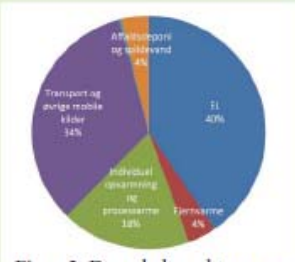
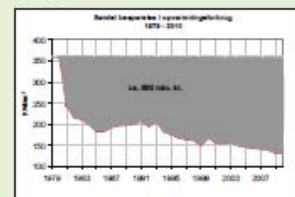
På baggrund af CO2-kortlægningen fra 2008 kan der konstateres et samlet tilgængeligt besparelspotentiale på 71.000 ton CO2 inden for el og varme samt et ikke-kvantificerbart potentiale inden for trafik.

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 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 reduktionspotentialer, forventningen om udvikling af nye løsninger til reduktion af CO₂, 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 CO₂-kortlægningen fokuserer Lyngby-Taarbæk på følgende indsatsområder, når CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-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 vidensbynetværk VBN "Klima og grøn teknologi" for at sikre bred forankring.

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

KLIMA

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

Klimatilpasning

Fremtidens klima bliver varmere og mere ekstremt. Ifølge Klima- og Energiministeriet er temperaturen i Danmark steget med halvdelen 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 CO₂ 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-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 borgere, 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 CO2-reduktionsmålene i klima-

KLIMA

strategien kan nås. Ca. 95 % af CO₂-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 CO₂-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/-bompunge

Med Klimastrategien vil Lyngby-Taarbæk:

- I dialog med borgere, uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv
- Forankre arbejdet med at reducere CO₂-udslippet internt og eksternt i kommunen
- Samarbejde på tværs af kommunegrænserne om løsninger

Indsatsområder:

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

- Netværk/partnerskaber med erhverv og uddannelsesinstitutioner

KLIMA

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

- Fortsættelse af eksisterende samarbejder og udbygge dem, hvor det er relevant
- Koordinering, implementering og udvikling af 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 beslutes i de enkelte planer.

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

(X) ikke lovpligtige. Forventet tidsplan

AGENDA 21

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

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

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

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

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

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

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

Vidensby 2020

(Tekstbokse i det følgende placeres i margen af layoutet i det endelige produkt)

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

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

Vidensby strategi 2020 kan læses i sin fulde udstrækning på www.ltk.dk/vidensby

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 indpendende studerende og medarbejdere.*

(SE TEKSTBOKS OM TASK FORCE NEDERST I DOKUMENTET)

Visionen for Vidensby 2020

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

Visionen er, at Lyngby-Taarbæk i 2020 er:

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

Indsatsområder

Retningspile Overskrifter	Fokus på videns- baserede erhverv	Sammenhængende og bæredygtig by	Nye services og kvaliteter i Lyngby- Taarbæk
<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 sættes der ind på ni indsatsområder.

1. Tiltrække og fastholde vidensvirksomheder

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

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

2. Udvikle Lyngby-Taarbæk som universitetsby med effektiv infrastruktur

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

3. Levende og attraktivt bymiljø med unikke kvaliteter

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

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

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

4. Netværk for vidensvirksomheder

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

(SE TEKSTBOKS OM DE 5 NETVÆRK NEDERST I DOKUMENTET)

5. Udvikle grønne boliger og grøn teknologi

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

Indsatsområdet skal også ses i sammenhæng med afsnit om klimastrategi, der opstiller mål for såvel CO₂-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 området's 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 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 området's 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 området's fortsatte vækst og udvikling bl.a. via øget internationalisering, udvikling af inkubations- og iværksætttermiljøer mm.

Slettet: V

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.

Slettet: retningslinier

EXECUTIVE SUMMARY – OVERSÆTTES INDEN TRYK

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, 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 videnserhverv 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 - 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 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

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

teknisk@ltk.dk

eller til

Kommunalbestyrelsen
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Afdeling/Projekt

Titel	Metadata:ProjectDiscipline Metadata:SerialNo_NoZeroes - Minutes/Referat UK/DK PW		
Tid	26. januar 2012, kl. 13.00-15.30		
Sted	Lyngby Rådhus		
Deltagere	Navn	Init.	Organisation
	teknisk direktør Bjarne Markussen		Lyngby-Taarbæk Kommune
	souschef i Plan & Byg Jørgen Olsen		Lyngby-Taarbæk Kommune
	Civilingeniør Ole Dam Mortensen		Lyngby-Taarbæk Kommune
	Tove Skrumsager Frederiksen	TSF	Metroselskabet
	Helge Erlandsen	HE	Metroselskabet
	Jørgen Østergaard	JOE	Metroselskabet
	Morten Nørgaard Olesen	MNO	Metroselskabet
	Marianne Bendixen	MB	Ringbysamarbejdet
Referent	Metadata:AuthorInitials		
Distribution	Deltagerne		
Næste møde	Ikke aftalt		

1 Status og proces for projektet

TSF opsummerede opgaven som Metroselskabet er blevet tildelt af Ringbysamarbejdet om udredning af letbane på Ring 3 og skitserede organiseringen og planlægningen heraf.

TSF redegjorde for processen omkring arbejdet med linjeføringen., Metroselskabet udarbejder en indstilling til embedsmandsgruppen med scenarier for linjeføring og stationsplaceringer i februar måned. Scenarierne vil være grundlag for det videre arbejde med beslutningsgrundlaget. Derfor drøftes den videre proces med de enkelte kommuner - herunder om kommunen evt. har justeringer, der skal tages højde for i forhold til linjeføringen i COWI's rapport.

Metroselskabet (MS) og Ringbysamarbejdet har udarbejdet en kommunikationsplan samt spørgsmål og svar om letbanen til brug for kommunerne. Materiale til møder, pressemeddelelser etc. kan findes i Podio.

2 Linjeføring og stationer

- HE gennemgik linjeføring af letbanen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune. I den justeringsproces, der pågår, er fokus på at opnå kortest mulig rejsetid mellem knudepunkterne i byfingrene, så passagertallet kan maksimeres.
- Metroselskabet samarbejder med Via Trafik om signalprioritering og trafikafvikling ved en letbane.
- Som alternativ til COWI's forslag til linjeføring, undersøger Metroselskabet, om traceet ved Lundtoftegårdsvej med fordel kan placeres tæt på motorvejen i den ikke realiserede Lundtoftebanes linjeføring. Dette muliggør højere hastighed og sikkerhed, da Lundtoftebanens broer kan udnyttes. Desuden skal der ikke gribes ind i den eksisterende vej. Endvidere undersøges om sidelagt trace på dele af den øvrige strækning gennem kommunen kan være et alternativ til COWI's linjeføring.
- Passagergrundlaget for en evt. station ved Nærumbanen undersøges, idet det muligvis vil give bedre passagergrundlag. Movia har i sin vision for lokalbanen et modsvarende forslag om at give Nærumbanen et stop ved letbanen.
- Det undersøges, om linjeføringen ved Rådhuset og Lyngby Station kan optimeres, da vejgeometrien under viadukten ved Lyngby St. er vanskelig i den løsning, der er foreslået af i COWI rapporten.

Lyngby-Taarbæk Kommune rejser følgende emner:

- Er meget betænkelig ved en alternativ linjeføring ved Rådhuset ad Jernbanepladsen og Søndre Torvevej.
- Har ønske om at opretholde arealudviklingsmuligheden på de arealer som ligger mellem Lundtoftegårdsvej og motorvejen.
- Klampenborgvej vest for Kanalvej overvejes forbeholdt busser, taxaer og letbane. Dette vil formentlig lette udformning af letbane gennem centrum. Vurdering af trafikale konsekvenser ved lukning af Klampenborgvej for biltrafik er foretaget af VIA Trafik vha. døgntrafikmodel.
- Ønsker at letbanen bliver køreledningsfri gennem Lyngby centrum.
- Buskørsel i letbanens trace - Busser kan blive væsentligt forsinkede, hvis busbanerne forsvinder, så et delt spor vil være hensigtsmæssigt.
- Passage af engelske rækkehuse / Buddingevej - Cykelsupersti stiller breddekrav, berøring af forhaverne bør tilstræbes undgået - følsom lokalitet.

- Hvem får reklamerettighederne på letbanen?
- Mange ejendomme har facadeadgang til Buddingevej, bl.a. tankstation. Vil krydsninger henover letbanespor blive muligt?
- Ekspropriationer ved bl.a. Nybrovej? Cowi rapporten peger på behov for nedrivning af fire villaer.

MS bemærker generelt om ekspropriationer, at det søges at begrænse ekspropriationer af boliger mest muligt, men at det ikke er muligt at sige endnu, hvilke ejendomme der skal eksproprieres.

Med hensyn til evt. reklameindtægter er der ikke taget stilling hertil endnu, men dette skal belyses i forbindelse med beslutningsgrundlaget.

Det er i udgangspunktet ikke muligt at passere letbanens trace udenfor de lysregulerede kryds. Dette gælder dog ikke centerområdet, hvor letbanens hastighed vil være begrænset.

3 Brev til kommunen

Ingen bemærkninger

4 Eventuelt

Behov for detaljeret undersøgelse af letbanens linjeføring ved Lyngby St. Lyngby-Taarbæk Kommune leverer koterede vejplaner af krydset ved Lyngby Torv, Jernbaneplassen, Ndr Torvevej.

Der holdes et fælles møde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Movia om skiftestation ved Nærumbanen. MS inviteres til mødet.

Lyngby-Taarbæk Kommune leverer relevante cykeltrafiktællinger i relation til cykelsupersti.

Lyngby-Taarbæk Kommune indkalder til møde med Via Trafik, og MS om undersøgelserne og evt. konklusioner af konsekvenser ved Trafiksanering på Klampenborgvej.

Kommunikation

Letbane i Ring 3



1. Indledning

Kommunikationsplanen beskriver intern og ekstern kommunikation i fase 1, vedr. udarbejdelse af beslutningsgrundlag for letbane i Ring 3 fra 1. oktober 2011 til december 2012.

Intern kommunikation omfatter kommunikation internt i projektet – dvs. mellem parterne bag Samarbejdsaftalen, sekretariatet for letbane i Ring 3 (Sekretariatet) og Ringby – Letbanesamarbejdets projektleder. Ekstern kommunikation omfatter kommunikation med pressen, borgere samt øvrige interessenter.

Målsætningen for den interne kommunikation i projektet er, at kommunikere åbenhed om processen, og samtidig sikre at de forskellige elementer, som skal afklares i en politisk proces, håndteres professionelt i projektet.

Målsætningen for den eksterne kommunikation er budskabet om, at letbanen i Ring 3 er et *fælles* projekt mellem 11 kommuner, region Hovedstaden og staten. Samarbejdet og den fælles vision om byudvikling i kommunerne skal være kernebudskabet i den eksterne kommunikation.

Kommunikationsplanen indeholder følgende elementer

1. Møder, proces og intern kommunikation
2. Ekstern kommunikation

Bilag:

- I. Møder og beslutningsprocesser for udarbejdelse af beslutningsgrundlag for letbane i Ring 3
- II. Plan for ekstern kommunikation
- III. Q&A's
- IV. Letbanesamarbejdets Kommunaldirektørkreds

Møder, proces og intern kommunikation

Tilrettelæggelse af proces for intern kommunikation i projektet er en væsentlig del af kommunikationsopgaven i denne fase af projektet. Der er derfor udarbejdet en oversigt over møder, som er tilrettelagt, så de passer med den proces, der skal gennemføres for, at de rigtige beslutninger kan træffes i forbindelse med udarbejdelse af beslutningsgrundlaget.

Mødedatoer fremgår af vedlagte oversigt over møder i organisationen. Såfremt der er behov for yderligere møder, fastlægges disse møder løbende og efter aftale med Embedsmandsgruppen.

Oversigt over møder er vedlagt i bilag I

Oversigt grupper og fora i projektet

Embedsmandsgruppen	Embedsmandsgruppen forbereder udredning og holder månedlige møder. Embedsmandsgruppen forbereder styregruppens møder, samt møder i kommunaldirektørgruppen.
Styregruppen	Styregruppen forbereder møder i borgmesterforum og Ringby - Letbanesamarbejdet. Styregruppen indkaldes til møder ca. 3 gange i løbet af udredningsperioden.
Kommunaldirektører	Gruppen af kommunaldirektører forbereder politisk behandling i borgmesterforum. Kommunaldirektørerne i de 11 kommuner samt direktøren for Region Hovedstaden indkaldes til møder ca. en gang i kvartalet.
Borgmesterforum	Borgmestrene fra de 11 kommuner som deltager i letbaneprojektet samt formanden for region Hovedstaden.
Kommunalbestyrelserne i de 11 kommuner i letbanesamarbejdet	Såfremt der er behov for politisk proces i kommunerne, er der mulighed for dette i perioden medio marts til medio maj 2012 vedr. linjeføring og stationer og igen i oktober 2012, såfremt der er forhold vedr. udredningen, der skal afklares politisk.

Øvrige grupper

Ringby - letbanesamarbejdet.	Består af samtlige politikere og embedsmænd som indgår i Ringby - Letbanesamarbejdet. Ringby-letbanesamarbejdet koordineres af Ringby-letbanesamarbejdet projektleder.
-------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Samarbejde mellem Sekretariatet og Ringby – letbanesamarbejdets projektleder

Sekretariat for udredning vedr. Letbane i Ring 3 varetages af Metroselskabet. Metro-selskabets administrerende direktør er kontaktperson for Embedsmandsgruppen.

Ringby – letbanesamarbejdets projektleder og Sekretariatet arbejder tæt sammen og holder et ugentligt koordineringsmøde med henblik på at sikre håndtering af alle problemstillinger, planlægning af møder, mv.

Møder med kommunerne

Møder med kommunernes forvaltninger planlægges i 1. kvartal 2012. Her deltager Sekretariatet, samt Ringby – letbanesamarbejdets projektleder. Såfremt der er behov for yderligere møder, planlægges dette ad hoc .

Styregruppen vedr. letbane i Ring 3

Borgmester i Gladsaxe Kommune Karen Søjberg Holst (S)
Borgmester i Lyngby-Taarbæk Kommune Søren P. Rasmussen (V)
Borgmester i Albertslund Kommune Steen Christiansen (S)
Formand for Region Hovedstaden Vibeke Storm Rasmussen (S)
Transportminister Henrik Dam Kristensen (S)

Embedsmandsgruppen vedr. letbane i Ring 3

Bo Rasmussen, Kommunaldirektør i Albertslund Kommune (formand)
Marius Ibsen, Kommunaldirektør i Gladsaxe Kommune
Tim Andersen, Kommunaldirektør i Lyngby-Taarbæk Kommune
Kim Høgh, Koncerndirektør i Region Hovedstaden
Mikkel Sune Smith, kontorchef, Transportministeriet
Henrik Plougmann Olsen, adm.dir. i Metroselskabet I/S (sekretær)

Materiale, intern kommunikation og IT-plattform.

Letbaneudredningen udarbejdes i en åben proces.

Ringby-letbanesamarbejdet har et netværksrum "Podio", hvor alle projektparter har adgang. I Podio er der oprettet et nyt workspace, der hedder 'Letbane udredning'. Ringbysamarbejdets projektleder og sekretariat vil i fællesskab sørge for, at alle relevante dokumenter bliver lagt på Podio i takt med projektets fremdrift.

Mødemateriale til embedsmandsgruppen og styregruppen, præsentationer m.v. til borgmesterforum, presseklip, projektstyringsdokumenter m.v. findes her. Desuden er der oprettet en 'debat - spørgsmål og svar-funktion', der giver mulighed for at styrke den interne kommunikation i projektet. Q & A's er vedlagt kommunikationsplanen i bilag III.

Podio er et godt kommunikationsværktøj, men Podio løser ikke alle kommunikationsopgaverne. Det er fortsat embedsmændende i de enkelte organisationer, der har ansvaret for, at informere det politiske niveau, ud over den information der sendes til dem fra projektet.

Ringby – Letbanesamarbejdets styregruppe og projektgruppe er allerede tilknyttet Podio og vil blive inviteret ind i workspacet 'Letbane udredning'. Det er den enkelte kommunes repræsentanter, der vurderer, hvem der lokalt skal tilknyttes workspacet. De kommunale kontaktpersoner i Ringby – Letbanesamarbejdets projektgruppe tilknytter herefter selv eventuelle yderligere brugere fra egne organisationer.

Guide til at invitere medlemmer.

Medlemmer inviteres ved funktionen 'tilføj' eller 'invitér' medlemmer i højre side af 'workspacet'.

Hjælp og support i øvrigt kan tilgås direkte fra Podio.com ved henvendelse til Podio's supportfunktion nederst på siden eller ved henvendelse til Ringby - Letbanesamarbejdets projektleder.

2. Ekstern Kommunikation

Ekstern kommunikation omfatter kommunikation med pressen, borgere, naboer samt øvrige interessenter.

Den eksterne kommunikationsplan er udarbejdet på baggrund af en interessentanalyse samt interessenternes ønsker til og behov for oplysninger.

I denne fase er den væsentligste opgave vedr. den eksterne kommunikation at fortælle, at projektet er inden i proces. Den væsentligste nyhed er, når udredningen er færdig ved årsskiftet 2012/13. Oversigt over kommunikationsaktiviteter kan ses i bilag vedr. ekstern kommunikation. Planen justeres løbende. Bilag II

Til brug for besvarelse af henvendelser fra borgere og potentielle samarbejdspartnere, som har spørgsmål til specifikke forhold, f.eks. spørgsmål til ekspropriationer, støj, udbudsproces m.m. er der udarbejdet Q & A's, som giver overblik over de centrale spørgsmål, der kan være til projektet. Bilag III.

Det overvejes desuden at etablere en offentlig hjemmeside for Letbane i Ring 3, hvor man kan få information om projektet.

Intern kommunikation til koordinering af ekstern kommunikation.

Den eksterne kommunikation til pressen i lokale spørgsmål varetages decentralt af kommunikations- og pressemedarbejdere i Ringby - Letbanesamarbejdet. Podio er platform for koordinering af den eksterne kommunikation.

Her oprettes følgende grupperum

1. et kontaktforum for presseansvarlige i letbanesamarbejdet
2. Q&A's som opdateres
3. Et presserum, hvor nyheder uploades
4. Et bibliotek de enkelte kommuner uploader deres borgersvar m.v.

Ved særlige henvendelser vedr. letbaneprojektet kontaktes Ringby-letbanesamarbejdets projektleder.

Kontaktpersoner i projektet, vedr. letbane i Ring 3

Formand for styregruppen: Karen Søjberg Holst, Borgmester i Gladsaxe Kommune (S)

Formand for embedsmandsgruppen: Bo Rasmussen, Kommunaldirektør i Albertslund Kommune

Projektleder Ringby - letbanesamarbejdet: Marianne Bendixen

Direktør for Metroselskabet: Henrik Plougmann Olsen

Vicedirektør metroselskabet: Anne-Grethe Foss

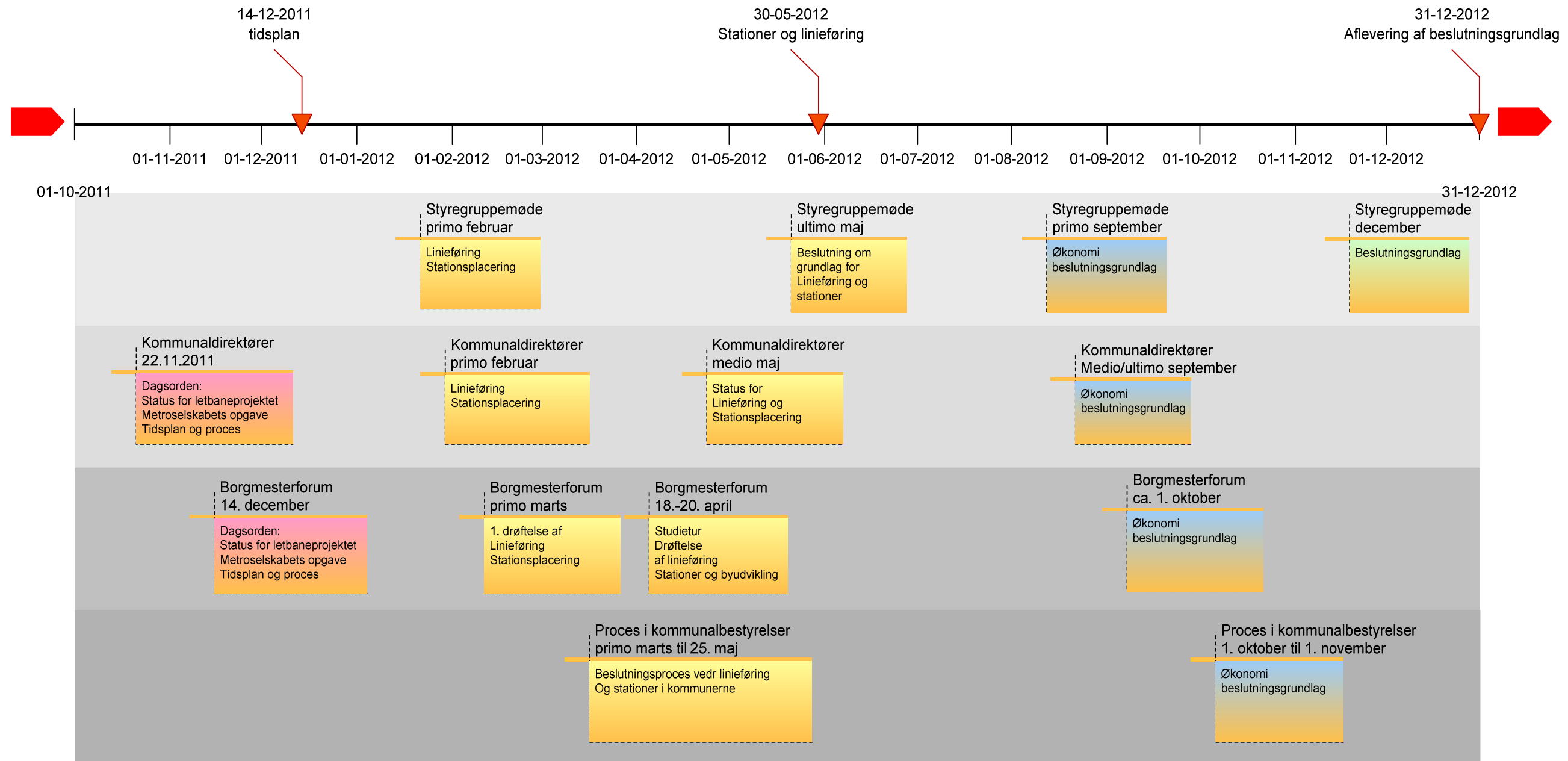
Projektchef Metroselskabet: Tove Skrumsager Frederiksen

Chefkonsulent: Jørgen Østergaard

The image shows a screenshot of the Podio web application interface. A large black arrow on the left points towards the interface. Several callout boxes with speech bubbles point to specific features:

- Her kan du læse og uploade presseklip om letbanen**: Points to the 'Presseklip' icon in the top navigation bar.
- Her kan du se materiale til møder i embedsmandsgruppen**: Points to the 'Møder i e...' icon in the top navigation bar.
- Her ligger baggrundsnotater og projektdokumenter mv.**: Points to the 'Projektstyri...' icon in the top navigation bar.
- Oversigt over planlagte møder med kommunerne**: Points to the 'Kommune...' icon in the top navigation bar.
- Her er plads til debat samt Q&A's**: Points to the 'Debat, spø...' icon in the top navigation bar.
- Her er powerpoint-præsentationer fra diverse møder**: Points to the 'Præsentati...' icon in the top navigation bar.
- Her kan du se hvem der er med i workspacet og fjerne og tilføje medlemmer**: Points to the 'Hvem er her?' section on the right side of the interface.

The interface itself shows a user profile for Marianne Bendixen, a sidebar with navigation options like 'Ringbyen', 'Medarbejdernetværk', and 'Letbane udredning', and a main content area with an 'Aktivitets-stream' and a list of tasks under 'Letbane udredning opgaver'.

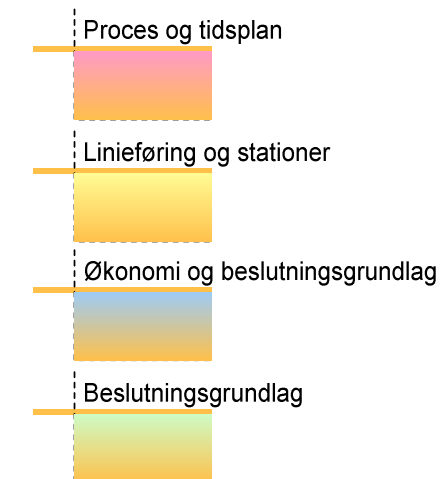


Øvrige møder

Embedsmandsgruppen holder møder hver måned

Forvaltnignerne i kommunerne inddrages, idet Letbanesekretariatet besøger kommunerne i 1. kvartal 2012.

Letbanesekretariatet deltager i møder i Ringbysamarbejdet efter aftale. Der er planlagt møde den 23. februar 2012 og i oktober 2012.



Bilag II – Plan for ekstern kommunikation

	4. kvartal 2011	1. kvartal 2012	2. kvartal 2012	3. kvartal 2012	4. kvartal 2012
Presse					
<i>lokalpressen</i>			Overvejelse om der skal være presse i forbindelse med den konkrete linjeføring og stationsplacering, i forbindelse med evt. politisk proces i kommunerne		
<i>Regionalt</i>			Overvejelse om der skal være presse i forbindelse med den konkrete linjeføring og stationsplacering, i forbindelse med evt. politisk proces i kommunerne		
<i>Landsdækkende</i> Eksempelvis Berlingske Tidende, Politiken el. lign.		Budskab om samarbejde og det regionale perspektiv	Artikel om at vi undersøger hvordan de gør i andre lande. Budskab fra politikerne i forbindelse med studietur.		Årsskiftet 2012/13 Offentliggørelse af beslutningsgrundlag forud for politisk behandling
<i>Fagblade</i> Eksempelvis Danske Kommuner, Ingeniøren eller lign		Samarbejdsbudskabet Det regionale perspektiv for kollektiv transport og byplanperspektivet			
Samarbejdspartnere	Standard besked om planlægning af udbud				
Naboer	Standardbesked vedr. forventninger til ekspropriation og hvornår.				
Faglige fora					

Bilag III - Q&A's om Letbane i Ring 3

Spørgsmål	Svar
Hvornår åbner letbanen?	Det forventes, at letbanen åbner ca.2019/2020. Åbnings-tidspunktet afhænger bl.a. af, hvornår der træffes endelig politisk beslutning om anlæg af letbanen.
Er letbanen besluttet?	<p>Regeringen, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Vallensbæk Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune Høje-Taastrup Kommune og Ishøj Kommune har indgået en Samarbejdsaftale om at arbejde videre med at anlægge og finansiere en letbane langs Ring 3.</p> <p>Af Samarbejdsaftalen fremgår, at parterne er enige om at udarbejde et beslutningsgrundlag for letbanen, og at der på baggrund af beslutningsgrundlaget ved en efterfølgende principaftale træffes endelig beslutning om finansiering og anlæg af en letbane langs Ring 3.</p>
Hvad betyder letbanen for cykeltrafikken?	Samspelet mellem letbanen og cykeltrafikken skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Skal letbanen indhegnes?	En delvis indhegning af letbanen kan være en mulighed, men er ikke besluttet. Dette skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Hvad betyder letbanen for biltrafikken?	Som udgangspunkt forudsættes antallet af kørespor til biltrafikken efter letbanens åbning i videst mulige omfang opretholdt på det nuværende niveau, jf. COWI-rapporten fra 2010. Under anlægget af letbanen vil der være gener for den øvrige trafik på Ring 3.
Hvornår inddrages borgerne?	<p>Hvis der træffes beslutning om anlæg af letbanen, vil der være inddragelse af offentligheden i VVM-processen og i tilvejebringelse af plangrundlaget i kommuneplanlægningen.</p> <p>Det er de enkelte kommunalbestyrelser, der skal forestå den fysiske planlægning af de områder der grænser op til de kommende stationer. Og det er dem, der i sidste ende bestemmer hvordan byområderne skal udvikles. Dermed er det også primært de enkelte kommuner, der skal varetage dialogen med egne borgere og erhvervsliv i takt med at plangrundlagene skrider frem.</p>
Er der plads til letbanen lang Ring 3 uden at fjerne en masse bygninger?	De foreløbige undersøgelser viser, at der på langt størstedelen af strækningen er plads til at anlægge letbanen i separat trace uden at skulle fjerne bygninger. Enkelte steder er pladsforholdene dog mere trange og her skal det undersøges nærmere, hvorvidt det kan være nødvendigt at nedrive bygninger for at skabe plads til letbanen.

Hvad koster letbanen?	Anlægsomkostningerne vurderes til 3,75 mia. kr. i 2010-priser.
Hvad sker der, hvis letbanen bliver dyrere?	Hvis det i beslutningsgrundlaget vurderes, at letbanen ikke kan anlægges for 3,75 mia. kr. skal parterne tage stilling til, hvordan letbanen kan finansieres.
Hvem skal bygge og drive letbanen?	Til udarbejdelse af beslutningsgrundlaget er der nedsat en projektorganisation i form af en politisk styregruppe, en embedsmandsgruppe og et sekretariat. Embedsmandsgruppen får det overordnede ansvar for udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget. Embedsmandsgruppen betjenes af et sekretariat, der forestår den daglige projektledelse og indkøber rådgivning og konsulentbistand. Sekretariatsfunktionen varetages af Metroselskabet. Der er ikke taget stilling til, hvorledes anlæg og drift af letbanen skal organiseres.
Er linjeføringen fastlagt?	Af Samarbejdsaftalen fremgår, at parterne er enige om den overordnede linjeføring fra Lundtofte til Ishøj, stationsplaceringer m.v. samt at den nærmere placering af stationer sker efter aftale med beliggenhedskommunerne.
Hvad sker der med bustrafikken, når letbanen åbner?	Busbetjeningen vil skulle tilpasses letbanen, således at samspillet mellem bus, tog og letbane optimeres bedst muligt. Oplæg til optimering af forbindelserne til det øvrige kollektive transportnet herunder oplæg til busbetjening skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Kan man have cykler med i letbanen?	Samspillet mellem letbanen og cykeltrafikken - herunder muligheden for at medtage cykler i letbanen - skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Hvor tit kører letbanen?	Det forventes, at letbanen skal køre hvert 5. minut i myldretiden og dagtimerne og hvert 10. minut i øvrige tidsrum.
Er letbanen farlig?	Letbanen skal - som andre baneanlæg - sikkerhedsgodkendes af Trafikstyrelsen. Godkendelsesprocessen følger internationale regler. Sikkerhed på letbanen er et centralt tværgående tema i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Hvor meget støjer letbanen?	Generelt er moderne letbanetog langt mere støjsvage end gammeldags sporvogne. Letbanen miljøpåvirkninger - herunder støj - skal belyses nærmere i VVM-processen.
Hvordan hænger letbanen sammen med byvisionen for Ringbyen?	Stationsnærhedsprincippet og dermed tilgængelighed med kollektiv transport er det bærende element i byudviklingen. Uden tilgængelighed og stationer ingen byudvikling - uden byudvikling ingen passagerer til en letbane. Den kollektive trafikforbindelse er en forudsætning for byudviklingen, og byudvikling er en forudsætning for

	<p>at sikre et passagergrundlag. Det er en slags 'hønen-og-ægget'. Derfor giver det rigtig god mening at drøfte disse elementer i en sammenhæng.</p> <p>Samarbejdsplatformen er det bærende – samarbejde er nødvendigt for at lave infrastrukturer på tværs af kommunegrænserne og en ny fælles regional byudvikling.</p>
<p>Hvorfor er det nødvendigt med opgradering af den kollektive trafik i Ring 3? Og hvorfor en letbane frem for en hurtigbus?</p>	<p>I perioden fra 1995 til 2005 er den tværgående trafik i Region Hovedstaden steget med 40 procent. Selvom der kan være krusninger på kurven over trafikudviklingen, er der ingen tvivl om, at behovet stiger, og at trafiknettet i Hovedstaden ikke er gearret til den tværgående trafik. Næsten 1/3 af trafikken på Motorring 3 er gennemgående trafik. Hvis vi mener det seriøst, at vi ønsker vækst i regionen, så er det nødvendigt at sikre den kollektive trafik.</p> <p>En hurtigbus kan løse mange ting, og er ikke i sig selv en dårlig idé. Men undersøgelser har indtil nu vist, at en letbane vil have større effekt på pendlernes adfærd. Pendlere har mere tillid til, at de kan møde på arbejde til tiden. Toget er også mere komfortabelt. Man kan f.eks. udnytte tiden til at arbejde undervejs.</p>
<p>LOOP City skitserer en højklasset Metroløsning, hvorfor arbejder I så med en letbane i terræn?</p>	<p>Visionen om Ringbyen er udviklet i et ambitiøst samarbejde mellem Ringby – Letbanesamarbejdet og Realdania fonden, hvor rådgiverne har fået til opdrag at lægge overliggelsen i byvisionen LOOP City højt.</p> <p>Ringby - Letbanesamarbejdet har ønsket en vision, der kunne udfordre os i den måde vi plejer at tilgå planlægningen på... noget at stile efter. Byvisionen er skabt i dialog med Ringby – Letbanesamarbejdet, men BIG har fået relativt frie hænder til at skabe den.</p> <p>Dele af byvisionen er meget visionære i forhold til den virkelighed, vi sidder i lige nu. Det gælder f.eks. LOOP City's superhøjklassede metroløsning, der visse steder kører som en højbane ovenpå nye bebyggelser og andre steder er gravet ned. Den løsning får vi desværre ikke råd til lige foreløbigt. Det er Ringby – Letbanesamarbejdets vurdering, at letbanen er den trafikale løsning, der bedst løfter byvisionen indenfor de mulige økonomiske rammer.</p>
<p>Hvornår kommer anlægsopgaverne i udbud?</p>	<p>Letbaneprojektet skal udbydes i EU-udbud, og udbuddet annonceres. Der er endnu ikke truffet endelig beslutning om at etablere en Letbane i Ring 3.</p>

<p>Skal min grund eksproprieres?</p>	<p>Der er ikke truffet endelig beslutning om linjeføring og etablering af letbanen endnu. Ekspropriationer vil blive belyst i det beslutningsgrundlag, som skal udarbejdes i løbet af 2012. Først derefter træffes der beslutning om, hvorvidt letbanen skal realiseres.</p>
<p>Hvad kan jeg forvente, der kommer til at ske hvis min ejendom skal eksproprieres? Kan jeg få min ejendom overtaget hurtigt? Hvor meget kan jeg få for min ejendom i tilfælde af ekspropriation?</p>	<p>Der er ikke taget endelig stilling til etablering af letbanen endnu. Det forventes at der træffes beslutning om det i løbet af 2013/14, hvor der bl.a. skal vedtages en anlægslov. Når anlægsloven er godkendt, vil der kunne igangsættes ekspropriationsforretninger. Det tilstræbes normalt, at ekspropriationsforretninger gennemføres så hurtigt som muligt.</p> <p>Din ejendom vurderes efter statens retningslinjer for ekspropriation.</p>
<p>Hvilket togmateriel skal der køre på letbanen? Vil I vælge en standardløsning eller specialbyggede tog?</p>	<p>Der er ikke truffet beslutning om togmateriel endnu. I forbindelse med udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget vil vi kigge på hvilke løsninger, der fungerer godt i udlandet, så vi kan træffe en god beslutning. Vi vil så vidt muligt stile efter standardløsninger. Det er vigtigt for alle parter, at letbanen bliver en succes fra starten.</p>

Bilag IV - kontaktlister

Letbanesamarbejdets Kommunaldirektørkreds

Albertslund Kommune	Kommunaldirektør	Bo Rasmussen	Bo.Rasmussen@albertslund.dk
Brøndby Kommune	Kommunaldirektør	Anders Lou	alo@brondby.dk
Gladsaxe Kommune	Kommunaldirektør	Marius Ibsen	csfmib@gladsaxe.dk
Glostrup Kommune	Kommunaldirektør	Lone Lyrskov	lone.lyrskov@glostrup.dk
Herlev Kommune	Kommunaldirektør	Helle Søeberg	helle.soeberg@herlev.dk
Hvidovre Kommune	Kommunaldirektør	Lau Svendsen-Tune	lst@hvidovre.dk
Ishøj Kommune	Kommunaldirektør	Anders Hvid Jensen	ahj@ishoj.dk
Lyngby-Taarbæk Kommune	Kommunaldirektør	Tim Andersen	ta@ltk.dk
Rødovre Kommune	Kommunaldirektør	Per Ullerichs	per.ullerichs@rk.dk
Vallensbæk Kommune	Kommunaldirektør	Bjarke Steen Johansen	bsj@vallensbaek.dk
Høje-Taastrup Kommune	Kommunaldirektør	Hugo Svendsen	kom.dir@htk.dk

Opdateret den 14. november 2011/ MB

Ringby-Letbane samarbejdet

Albertslund Kommune	Kommunaldirektør	Bo Rasmussen	Bo.Rasmussen@albertslund.dk
Albertslund Kommune	Teknisk Direktør	Carsten Bluhme	Niels.carsten.bluhme@albertslund.dk
Brøndby Kommune	Teknisk direktør	Søren Johnsen	sorjh@brondby.dk
Gladsaxe Kommune	By- og Miljødirektør	Philip Hartmann	phihar@gladsaxe.dk
Glostrup Kommune	Centerchef	Henrik Nellager	Henrik.Nellager@glostrup.dk
Herlev Kommune	Teknisk direktør	Tony Christensen	tfdir@herlev.dk Tony.Christensen@herlev.dk
Hvidovre Kommune	Teknisk direktør	Anders Thanning	ath@hvidovre.dk
Ishøj Kommune	Souschef	Anja Carlslund	acp@ishoj.dk
Lyngby-Taarbæk Kommune	Teknisk direktør	Bjarne Holm Markussen	teknisk@ltk.dk
Rødovre Kommune	Teknisk Driftschef	Birgit Gerd Knudsholt	cn17893@rk.dk
Vallensbæk Kommune	Teknisk Direktør	Lars Christensen	lc@vallensbaek.dk
Region Hovedstaden	Stabsdirektør	Joost Nielsen	joost.nielsen@regionh.dk
Vestegnssamarbejdet	Sekretariatsleder	May Lundsgaard	mhu@ishoj.dk
Transportministeriet	Kontorchef	Mikkel Sune Smith	mss@tm.dk
Kun referencegruppen for Letbanen			
Høje-Taastrup Kommune	Udviklingschef	Klaus Møller	klausmoe@htk.dk
Kun styregruppen for Ringbyen			
By- og Landskabsstyrelsen	Kontorchef	Holger Bisgaard	hobis@blst.dk

Opdateret den 28. oktober 2011/ MB

Forvaltningernes kontaktpersoner – Ringby-letbanesamarbejdets projektgruppe

Albertslund Kommune	byplanarkitekt	Anne Dan	anne.dan@albertslund.dk	4368 6818
Brøndby Kommune	planlægger	Bo Helstrup Vilberg	bvn@brondby.dk	4328 2447
Gladsaxe Kommune	byplanarkitekt	Karin Ege	ege@gladsaxe.dk	3957 5041
Glostrup Kommune	Civilingeniør	Anja Kraag	anja.kraag@glostrup.dk	4323 6353
Herlev Kommune	byplanarkitekt	Jeppe Brogaard	jeppe.vejlby.brogard@herlev. dk	4452 6439
Hvidovre Kommune	byplanarkitekt	Jens Schelde	jsh@hvidovre.dk	3639 3562
Ishøj Kommune	Byplanlægger	Louise Ochmann	35119@ishoj.dk	43 57 75 24
Lyngby-Taarbæk Kommune	Civilingeniør	Ole Dam Mortensen	odm@ltk.dk	4597 3612
Rødovre Kommune	Byplanlægger	Jesper Kort	cn20713@rk.dk	3637 7227
Vallensbæk Kommune	byplanlægger	Lene Rothe	lro@vallensbaek.dk	4797 4330
Region Hovedstaden		Sigurbjörn Hallsson	sh@regionh.dk	4820 5513
Vestegnssamarbejdet	Trafikkoordinator	vakant	-	-
By- og Landskabs- styrelsen		Mia Christiemson	mch@blst.dk	7254 4726
Transportministeriet	fuldmægtig	Line Ringsholt Jensen	lje@TRM.dk	3392 4375
Projektleder	Byplanarkitekt	Marianne Bendixen	marben@gladsaxe.dk	3957 5955

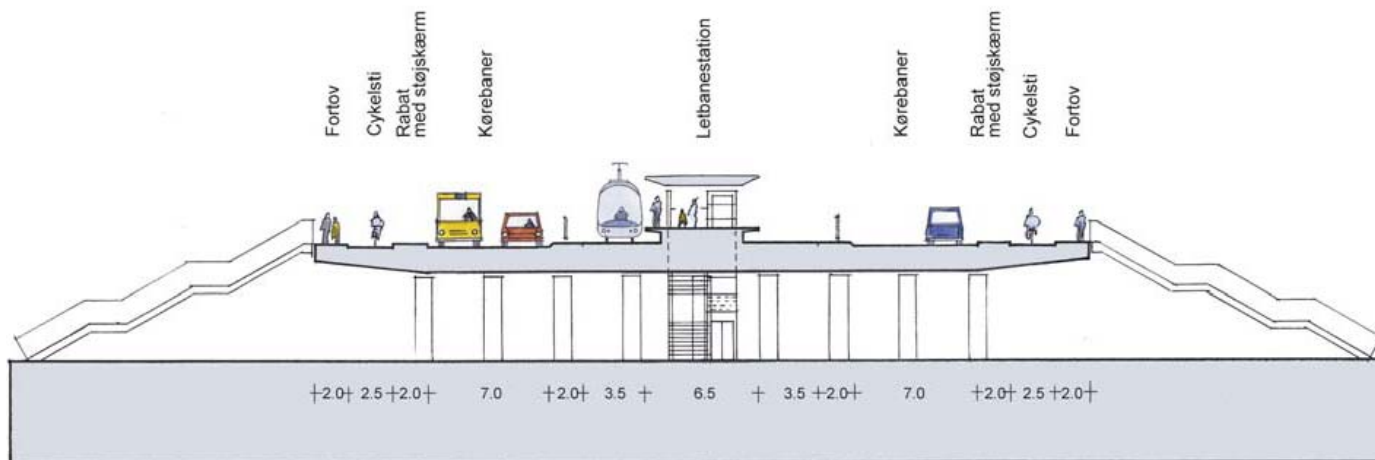
Opdateret 31.10.2011/ MB

Presseansvarlige for kommunerne og regionen i Ringby-letbanesamarbejdet

Kommune	Navn	Direkte telefon	Mobilnummer	E-mail
Høje Taastrup	Winnie Jakobsen	43 59 18 49	30 71 84 67	winniejak@htk.dk
Albertslund	Janus Enemark Nissen	43 68 60 93	22 53 72 20	Janus.enemark.nissen@albertslund.dk
Brøndby	Anni Hornbak Sperling	43 28 21 33	Har ikke	anhsp@brondby.dk
Ishøj	Per Tostenæs	43 57 75 92	20 15 85 69	pto@ishoj.dk
Vallensbæk	Lasse Bohse	47 97 40 10		Kommunikation@vallensbaek.dk
Hvidovre	Dorthe Bach	36 39 30 48	41 85 04 85	dbh@hvidovre.dk
Rødovre	Rasmus Lynghøj Christensen	36 37 71 27	30 76 71 27	Rasmus.lynghoej@rk.dk
Glostrup	Anja Kraag	43 23 63 53	25 41 95 93	Anja.kraag@glostrup.dk
Herlev	Mette Østerdal	44 52 70 12	21 32 33 17	Mette.oesterdal@herlev.dk
Gladsaxe	Ulla Baden	39 69 50 20	22 76 56 22	csfuba@gladsaxe.dk
Lyngby Taarbæk	Jacob Holm Hansen	45 97 31 46	40 14 63 26	jaho@ltk.dk
Region Hovedstaden	Pressevagt	70 20 95 88	70 20 95 88	presse@regionh.dk

Status for Letbane i Ring 3

Møder med kommunerne 1. kvartal 2012



Dagsorden

1. Præsentation
2. Status for letbaneprojektet
3. Proces og Kommunikationsplan
4. Linieføring og stationer
5. Kommunens planer og særlige forhold
6. Opfølgning på "brev til kommunerne"
7. Eventuelt

Samarbejdsaftale om en letbane
fra Lundtofte til Ishøj blev indgået 29. juni 2011.



Finansiering

Tabel 1: Anlægsomkostninger for strækningen Lundtofte-Ishøj

2010-priser mio. kr.	Andel	Lundtofte- Glostrup	Glostrup- Ishøj	I alt
Fordeling				
Statslig finansiering	40%	1.104	396	1.500
Regional finansiering	26%	718	257	975
Kommunal finansiering	34%	938	336	1.275
Total	100%	2.760	989	3.749

Aftale med Metroselskabet om sekretariatsbetjening

- Udarbejdelse af beslutningsgrundlag til ultimo 2012

- Budget:

Metroselskabet	11,5 mio. kr.
Eksterne rådgivere	8,0 mio. kr.
Møder, repræsentation mv.	0,5 mio. kr.

I alt 20,0 mio. kr.

Ændringer i anlægsbudget, som følge af ønsker fra kommunerne, skal finansieres ved "tilkøb".

Organisering af arbejdet

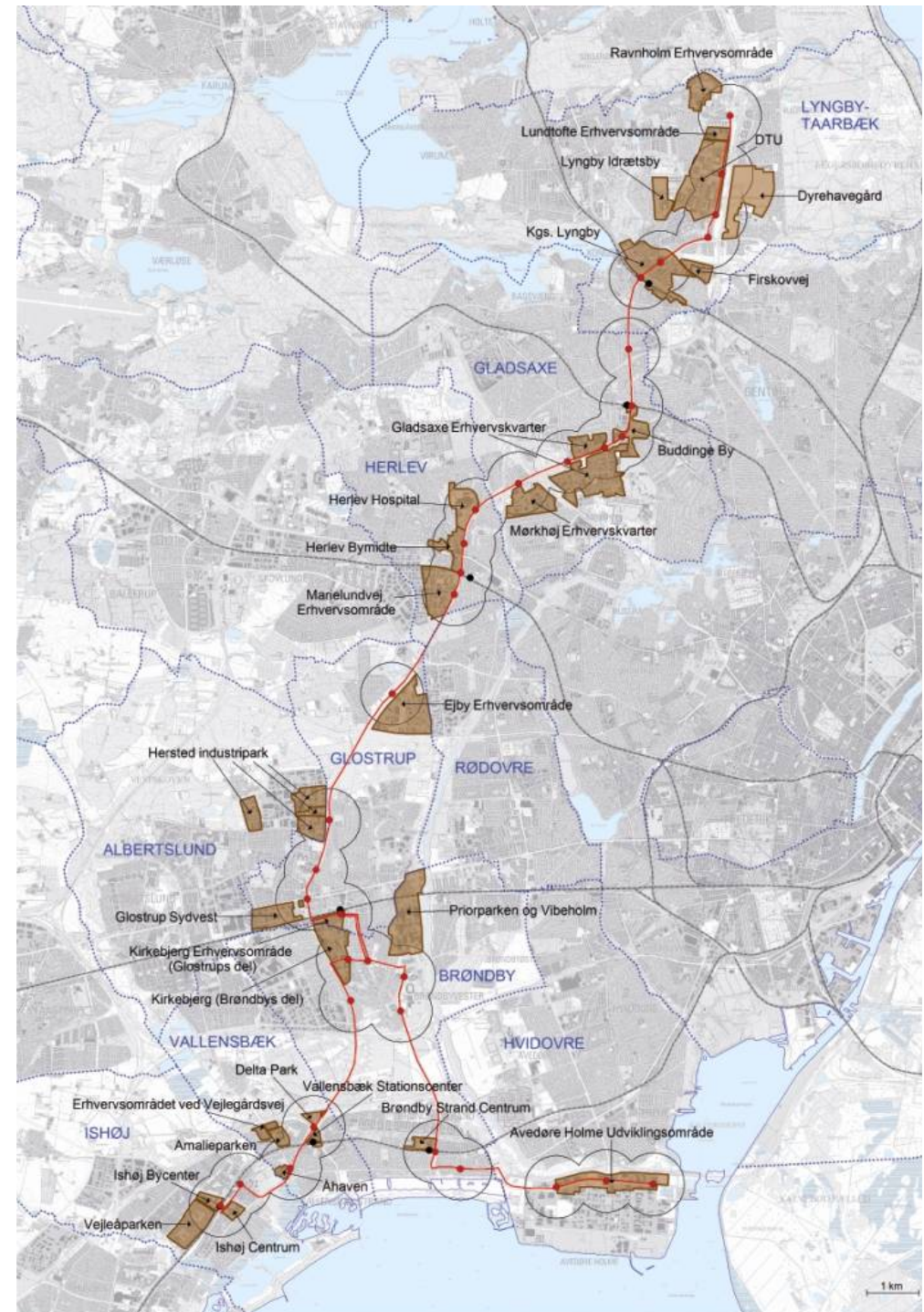


Kobling til Letbanesamarbejdet

- Drøftelser, der involverer kommunerne bag Samarbejdsaftalen på politisk niveau, foregår i Letbanesamarbejdets "Borgmesterforum".
- Udarbejdelsen af Beslutningsgrundlaget skal koordineres med arbejdet med byudvikling.
- Møde for politikere i 23. februar 2012 om politisk charter for Ringbyen.

3 overordnede mål med letbanen

- Letbanen skal fremme den kollektive trafik og dermed fremkommeligheden på tværs af Fingerbyen
- Letbanen skal fremme byudviklingen
- Letbanen skal anlægges inden for den fastlagte økonomiske ramme på 3,75 mia. kr.



Metroselskabet

- Metroen er en letbane (teknologisk og juridisk)
- Forskel: Metroen kører ikke i blandet trafik
- Metroselskabet driver Metroen (udliciteret), bygger cityringen og samarbejder med de øvrige trafikselskaber



Overordnet tidsplan for letbane i Ring 3

fase 0

fase 1

fase 2

fase 3

Fase 4

Beslutningsgrundlag
Oktober 2011 til dec. 2012
Budget 20 mio. kr.

Organisering
Myndighed
Projektering og
Udbud

Udførelse og test

Letbane Ring 3 i drift

Forundersøgelse vedr.
etablering af letbane.
COWI rapport 2010
Budget ca. 1 mio. kr.

Udarbejdelse af
beslutningsgrundlag

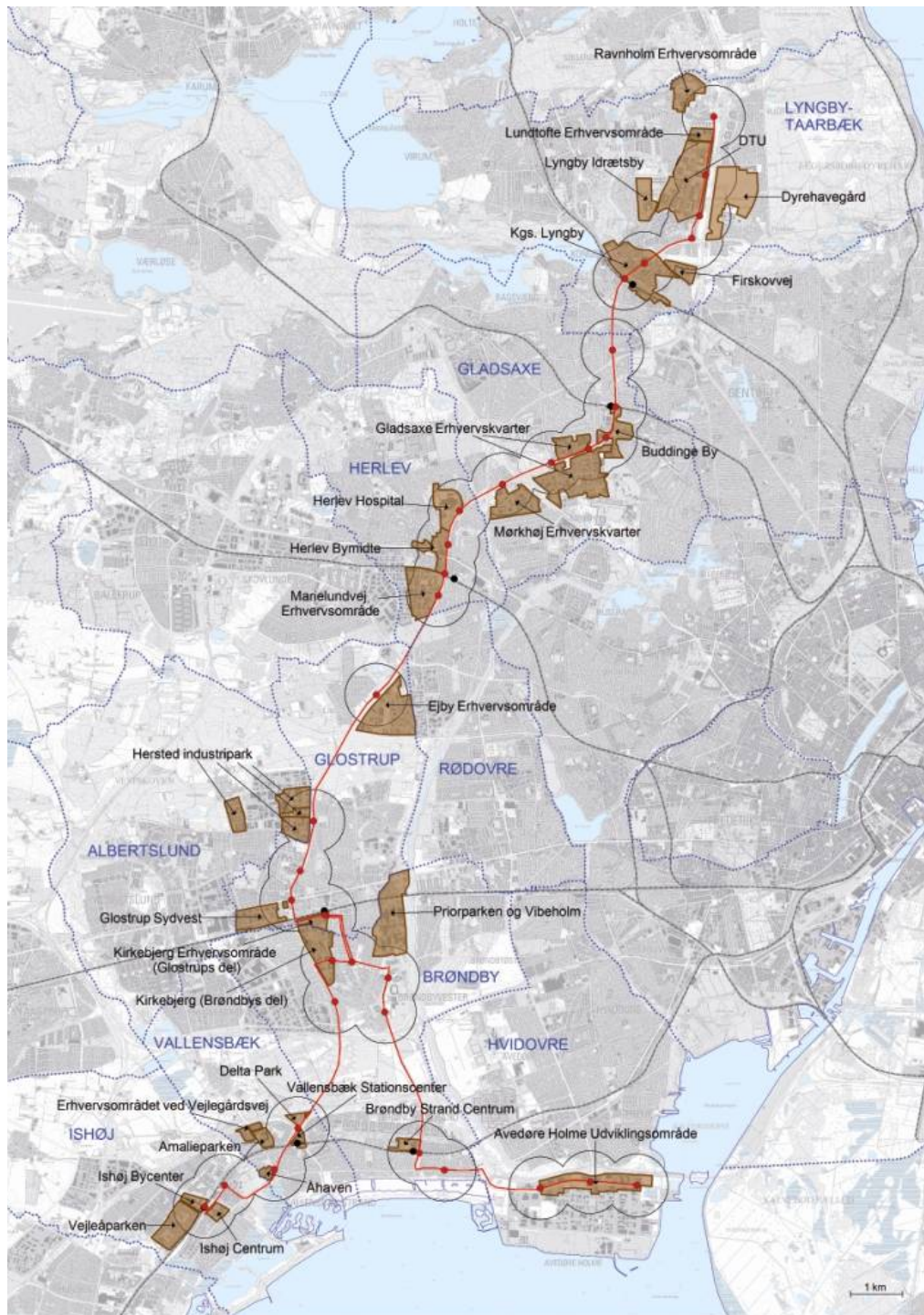
Etablering af organisation
VVM og offentlighed
Lov
Udbud
Forberedende arbejder

Juni 2011
Indgåelse af
samarbejdsaftale
mellem
Ringbysamarbejdet
Region Hovedstaden
Staten

Primo 2013
Principaftale om anlæg
af letbane i Ring 3

"1. spadestik"

Indvielse
Ca. 2019/2020



Letbanen skal

- Fremme den kollektive trafik også på tværs af Fingerbyen
- Fremme byudviklingen
- Anlægges for den fastlagte økonomi

Fase 1 – Beslutningsgrundlag – budget 20 mio. kr.

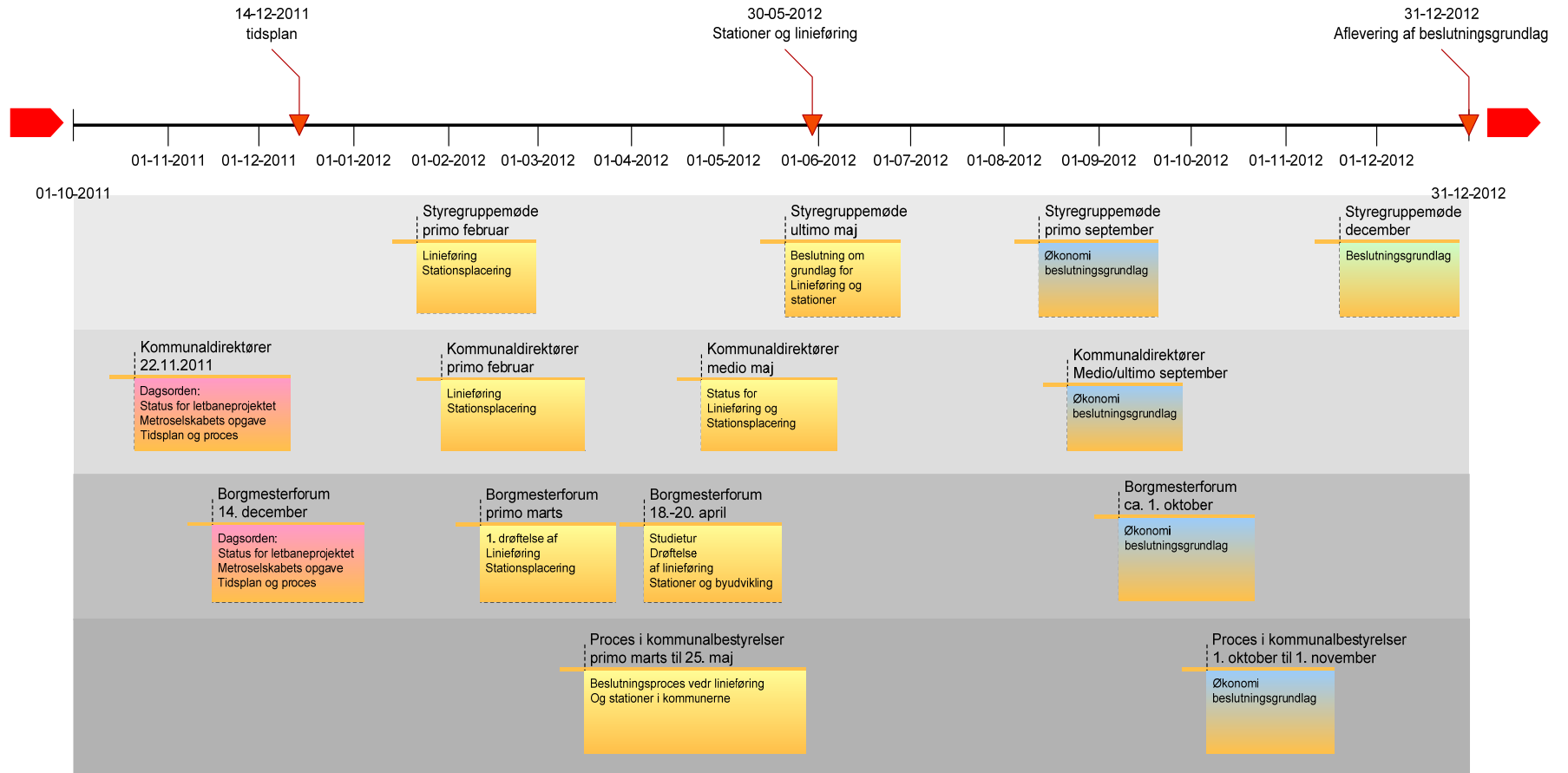
Id	Fase 1 Letbane i Ring 3 Tidsplan for Embedsmandsgruppen	Startdato	Slut	K4 11			K1 12			K2 12			K3 12			K4 12			K1 13		
				okt	nov	dec	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar
1	Overordnet design	03-10-2011	26-10-2012	[Gantt bar]																	
2	Linjeføring	16-12-2011	16-05-2012	[Gantt bar]																	
3	Stationer	16-12-2011	16-05-2012	[Gantt bar]																	
4	Stationsudstyr design	24-02-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
5	Kontrol og vedligeholdelsescenter	20-01-2012	23-03-2012	[Gantt bar]																	
6	Togkoncept	23-03-2012	16-05-2012	[Gantt bar]																	
7	Sikkerhedspolitik	18-11-2011	23-05-2012	[Gantt bar]																	
8	Forberedelse VVM-undersøgelser	22-06-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
9	Ekspropriationer og ledninger	20-01-2012	23-03-2012	[Gantt bar]																	
10	Lovgrundlag	22-06-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
11	Vejtrafik – kapacitet i driftsperioden	20-01-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
12	Vejtrafik – kapacitet i anlægsperioden	20-01-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
13	driftskoncept	23-03-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
14	Bustilpasning	18-11-2011	24-08-2012	[Gantt bar]																	
15	Sammenhæng – andre transportformer	23-05-2012	24-08-2012	[Gantt bar]																	
16	Passagerprognose	23-05-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
17	Driftsindtægter	24-08-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
18	Driftsomkostninger	24-08-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
19	Anlægsomkostninger	24-08-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
20	Samfundsøkonomi	26-10-2012	23-11-2012	[Gantt bar]																	
21	Kommercielle muligheder	23-03-2012	21-09-2012	[Gantt bar]																	
22	Organisering og udbud	20-01-2012	21-09-2012	[Gantt bar]																	
23	Finansiering OPP m.v.	22-06-2012	21-09-2012	[Gantt bar]																	
24	Samlet koncept	21-09-2012	26-10-2012	[Gantt bar]																	
25	Udredning	21-09-2012	21-12-2012	[Gantt bar]																	

Særlige OBS punkter
 Stationsplacering
 Linjeføring
 Økonomi

Juni 2011
 Indgåelse af
 samarbejdsaftale mellem
 Ringbysamarbejdet
 Region Hovedstaden og Staten

Årsskiftet 2012/2013
 Godkendelse
 principaftale om anlæg
 af letbane i Ring 3

Møder og beslutningsprocesser for udarbejdelse af beslutningsgrundlag for letbane i Ring 3

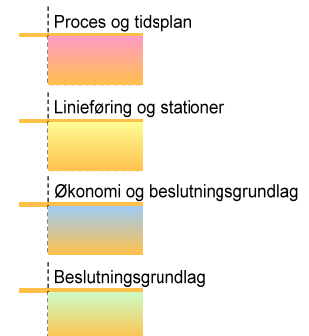


Øvrige møder

Embedsmandsgruppen holder møder hver måned

Forvaltningerne i kommunerne inddrages, idet Letbanesekretariatet besøger kommunerne i 1. kvartal 2012.

Letbanesekretariatet deltager i møder i Ringbysamarbejdet efter aftale. Der er planlagt møde den 23. februar 2012 og i oktober 2012.



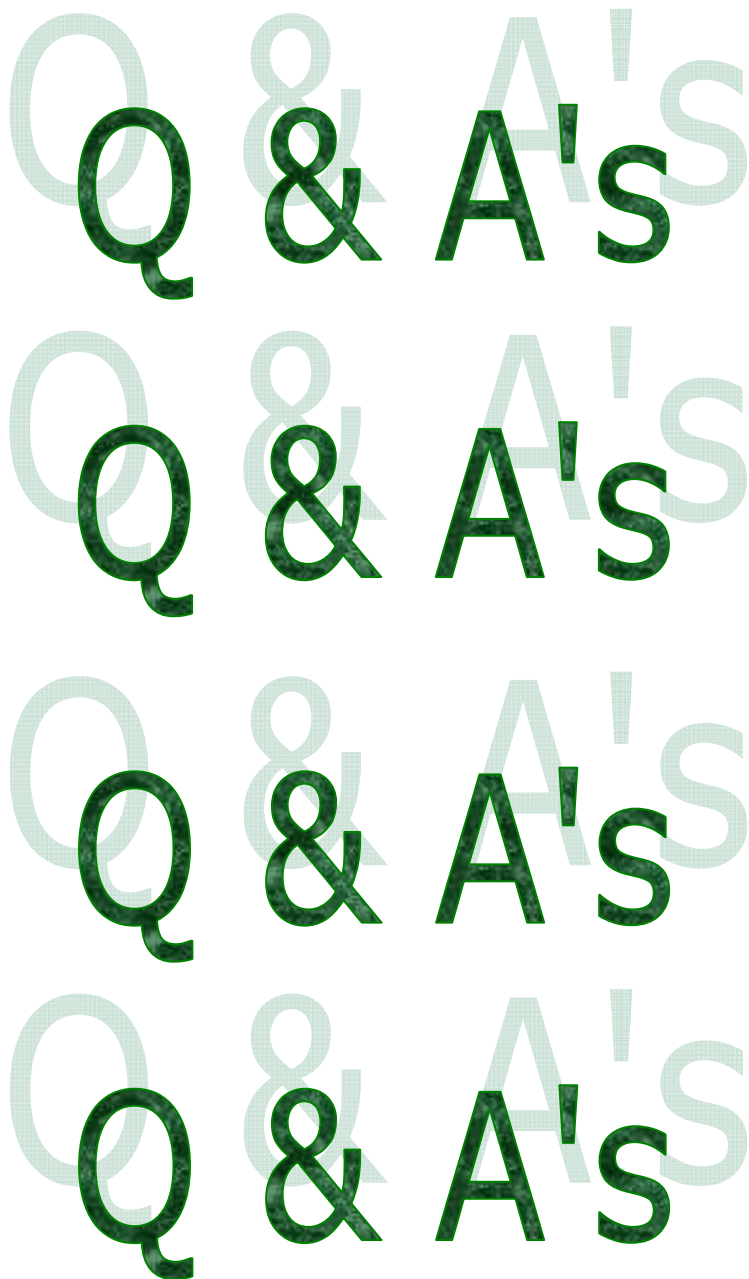
En foreløbig tidsplan

- Medio 2011 - ultimo 2012
Udarbejdelse af beslutningsgrundlag
- Ultimo 2012 - ultimo 2014
Principaftale, anlægslov og VVM-undersøgelse udarbejdes
- Ultimo 2014 - ultimo 2015
Projektering, forberedende arbejder, udbud og kontraktindgåelse
- Ultimo 2015 - primo 2018
Anlæg
- 2019/2020
Idriftsættelse

Kommunikation i projektet

- Intern kommunikation
- Ekstern Kommunikation
- Q & A'S
- Podio er platform

	4. kvartal 2011	1. kvartal 2012	2. kvartal 2012	3. kvartal 2012	4. kvartal 2012
Presse					
<i>lokalpressen</i>			Overvejelse om der skal være presse i forbindelse med den konkrete linjeføring og stationsplacering, i forbindelse med evt. politisk proces i kommunerne		
<i>Regionalt</i>			Overvejelse om der skal være presse i forbindelse med den konkrete linjeføring og stationsplacering, i forbindelse med evt. politisk proces i kommunerne		
<i>Landsdækkende</i> Eksempelvis Berlingske Tidende, Politiken el. lign.		Budskab om samarbejde og det regionale perspektiv	Artikel om at vi undersøger hvordan de gør i andre lande. Budskab fra politikerne i forbindelse med studietur.		Årsskiftet 2012/13 Offentliggørelse af beslutningsgrundlag forud for politisk behandling
<i>Fagblade</i> Eksempelvis Danske Kommuner, Ingeniøren eller lign		Samarbejdsbudskabet Det regionale perspektiv for kollektiv transport og byplanperspektivet			
Samarbejdspartnere	Standard besked om planlægning af udbud				
Naboer	Standardbesked vedr. forventninger til ekspropriation og hvornår.				
Faglige fora					



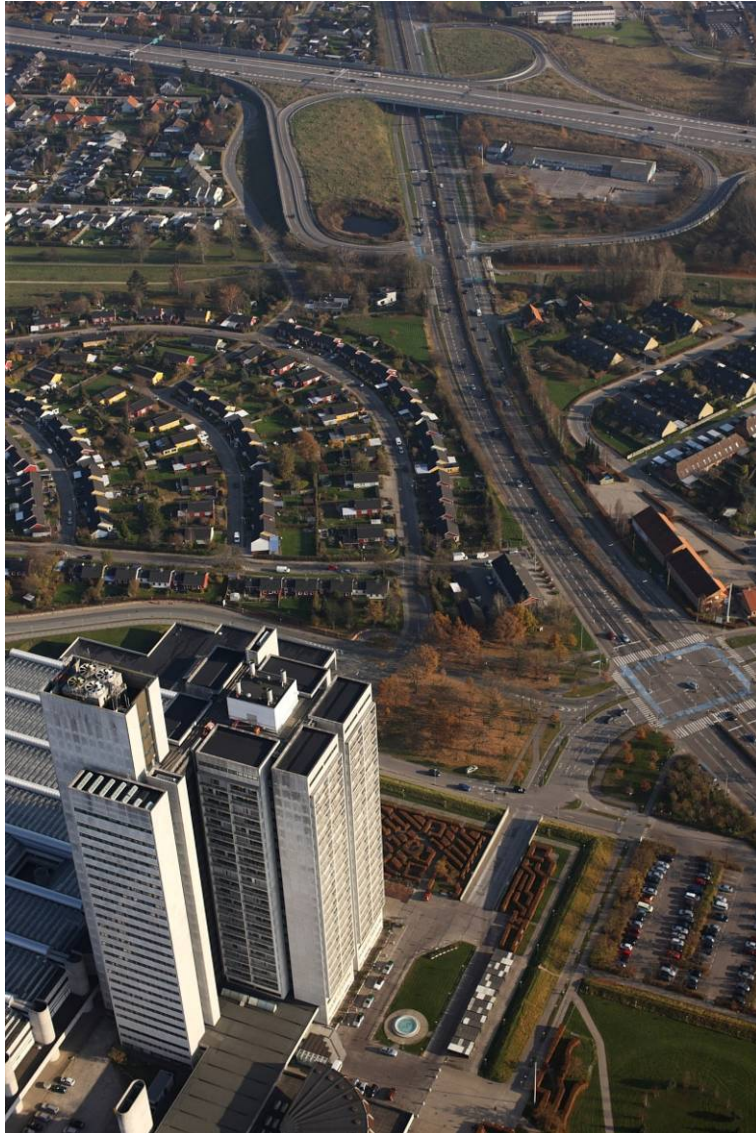
Hvornår åbner letbanen?	Det forventes, at letbanen åbner ca.2019/2020. Åbningstidspunktet afhænger bl.a. af, hvornår der træffes endelig politisk beslutning om anlæg af letbanen.
Er letbanen besluttet?	Regeringen, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Vallensbæk Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune Høje-Taastrup Kommune og Ishøj Kommune har indgået en Samarbejdsaftale om at arbejde videre med at anlægge og finansiere en letbane langs Ring 3. Af Samarbejdsaftalen fremgår, at parterne er enige om at udarbejde et beslutningsgrundlag for letbanen, og at der på baggrund af beslutningsgrundlaget ved en efterfølgende principaftale træffes endelig beslutning om finansiering og anlæg af en letbane langs Ring 3.
Hvad betyder letbanen for cykeltrafikken?	Samspelet mellem letbanen og cykeltrafikken skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Skal letbanen indhegnes?	En delvis indhegning af letbanen kan være en mulighed, men er ikke besluttet. Dette skal belyses nærmere i arbejdet med beslutningsgrundlaget.
Hvad betyder letbanen for biltrafikken?	Som udgangspunkt forudsættes antallet af kørespor til biltrafikken efter letbanens åbning i videst mulige omfang opretholdt på det nuværende niveau, jf. COWI-rapporten fra 2010. Under anlægget af letbanen vil der være gener for den øvrige trafik på Ring 3.
Hvornår inddrages borgerne?	Hvis der træffes beslutning om anlæg af letbanen, vil der være inddragelse af offentligheden i VVM-processen og i tilvejebringelse af plangrundlaget i kommuneplanlægningen. Det er de enkelte kommunalbestyrelser, der skal forestå den fysiske planlægning af de områder der grænser op til de kommende stationer. Og det er dem, der i sidste ende bestemmer hvordan byområderne skal udvikles. Dermed er det også primært de enkelte kommuner, der skal varetage dialogen med egne borgere og erhvervsliv i takt med at plangrundlagene skrider frem.
Er der plads til letbanen lang Ring 3 uden at fjerne en masse bygninger?	De foreløbige undersøgelser viser, at der på langt størstedelen af strækningen er plads til at anlægge letbanen i separat trace uden at skulle fjerne bygninger. Enkelte steder er pladsforholdene dog mere trænge og her skal det undersøges nærmere, hvorvidt det kan være nødvendigt at nedrive bygninger for at skabe plads til letbanen.
Hvad koster letbanen?	Anlægsomkostningerne vurderes til 3,75 mia. kr. i 2010-priser.



Fortsættes – se kommunikationsplan

Fotos af tracé efterår 2011 findes på Podio.

Fotograf - Jan Kofod Winther



Studietur april 18. – 20. april 2012

Stockholm – Tvärbanan
11 km, 17 stationer

Udvides med 7 km og
8 stationer i 2013



Bergen – Bybanen
10 km, 15 stationer

Udvides med 3½ km
og 5 stationer i 2013



Praktiske oplysninger, studietur

- Studietur 18 - 20. april 2012
Afgang eftermiddag 18. april 2012
- 3-4 deltagere pr. organisation – vigtigt med politisk deltagelse
- ca. 10.000 kr. pr. person. Den enkelte organisation finansierer egen deltagelse
- Sidste frist for tilmelding er den 20. januar 2012
- Invitationen er sendt til borgmesterkontorerne inden jul.

Pkt. 3. Afklaring af lokale forhold

Indhentning af tekniske oplysninger, planforhold m.v.



Tekniske oplysninger, planforhold m.v.

- Ringby-samarbejdets projektgruppe er indgang til indhentning af tekniske oplysninger
- Brev til kommunerne i dec. 2011
- Lennart Christoffersen, HRKS, er fælles indgang til kortmateriale
- Vær opmærksom på tracé, lad evt. Metroselskabet kikke på konkrete sager, hvis I er i tvivl.
- koordinering med trafikselskaber vedr. letbane i Ring 3 (DSB, Movia, Bane Danmark) varetages af Metroselskabet.
- Byggelinier opretholdes så vidt muligt, indtil projektforslag er godkendt.