



Teknik- og Miljøudvalget

Protokol

03-12-2013 kl. 15:30
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Curt Købsted

deltog

Paul Knudsen

deltog

Christina Stenberg Lillie

deltog

Dorete Dandanell

deltog

Lene Kaspersen

deltog

Liss Kramer Mikkelsen

deltog

Søren Hoby Andersen

var fraværende

Derudover deltog

Direktør Bjarne Holm Markussen

Direktør Ulla Agerskov

Centerchef Sidsel Poulsen

Stabschef Pernille Kvarning deltog under punkt 1

Udvalgssekretær Karen Elisabeth Dam

Indholdsfortegnelse

1. [Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO2-reduktion](#)
2. [Oprensning af fæstningskanalen](#)
3. [Kolonihavetakster](#)
4. [Muslimsk gravplads](#)
5. [App til indberetning af ting, der skal udbedres](#)
6. [Lyngby Torv - Café med udeservering](#)
7. [Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209](#)
8. [Spildevandsplan - Indførelse af ordning med tilbagebetaling af en del af tilslutningsbidrag ved afkobling af regnvand](#)
9. [Naturpleje af det fredede område Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj](#)
10. [Støjhandlingsplan - pulje til facadeisolering](#)
11. [Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel](#)
12. [Trafiksanerung af T-krydset Bredevej/Teknikerbyen](#)
13. [Nyt periodekort til betalt parkering](#)
14. [Forsøgsordning med fjernelse af ulovlig parkerede cykler](#)
15. [Lyngby Hovedgade, betaling for udeservering, vareudstilling, reklameskilte m.v på det offentlige vejareal](#)
16. [Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om shuttlebus](#)
17. [Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om støjbekæmpelse](#)
18. [Anmodning om optagelse af sag om parkeringsbegrænsninger ved skoler og daginstitutioner](#)
19. [Meddelelser til Teknik - og Miljøudvalget - December 2013](#)

1. Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO2-reduktion

Sagsfremstilling

Med kommunalbestyrelsens vedtagelse af klimastrategien i december 2012 fik kommunen bl.a. et mål om at reducere CO2-udslippet med 20 % i 2020. Med denne sag peges på, hvordan der kan arbejdes med at reducere CO2-udslippet, inden for en række strategiske "fyrtårnsprojekter" for indsatsområderne energiforsyning, energibesparelser og transport.

Klimatilpasningsdelen behandles ikke i denne sammenhæng, da der udarbejdes en selvstændig klimatilpasningsplan i forbindelse med kommuneplanen.

Forvaltningen har bedt Rambøll opdatere den tidligere baselinefremskrivning (udviklingen i CO2-udslippet, hvis der ikke iværksættes yderligere aktiviteter), samt komme med en analyse af, hvilke virkemidler kommunen kan benytte og prioritere for at opnå den størst mulige påvirkning af CO2-udslippet, herunder hvilke virkemidler, der forventes at kunne give hvilken CO2-reducerende effekt, set i et samfundsøkonomisk perspektiv.

Den opdaterede baseline viser en CO2-reduktion svarende til 12 % i 2020 og 19 % i 2025. Der er således en manko på 8 %, der skal arbejdes målrettet for at realisere for at kunne nå målsætningen om en absolut CO2-reduktion på 20 % reduktion i 2020.

Rambøll har, på baggrund af en validering af eksisterende projekter i bl.a. "Forslag til strategisk energiplan 2013" samt på baggrund af en analyse af øvrige mulige kommunale virkemidler, udpeget en række fyrtårnsprojekter, hvorigennem kommunen har mulighed for at skabe rammerne for den fremtidige CO2-reduktion. Det drejer sig om følgende projekter inden for områderne energiforsyning, energibesparelser og transport:

- | Fokus på implementering af den Strategiske Energiplan. Herunder gennemførelse af de 2 fyrtårnsprojekter om "Sammenhængende fjernvarmesystem med eksempelvis geotermi i kombination med biomassekedler og varmelagring" og "Konvertering af individuelt opvarmede boliger/bygninger til fjernvarme og andre VE-former". Disse projekter vurderes samlet set at kunne reducere CO2-udledningen med ca. 6 % og 10 % svarende til ca. 25.000 og 40.000 tons CO2/år i henholdsvis 2020 og 2025
- | Fokus på realisering af energispare-potentialer inden for husholdningerne (el og varme), hvor der kan høstes energibesparelser på ca. 3 % og 5 %, svarende til 12.000 og 21.000 tons CO2/år i henholdsvis 2020 og 2025
- | Fokus på at fremme projekter indenfor såkaldt "mobility management", der har til formål at aktivere eksterne aktører i forhold til at fremme bæredygtig og klimavenlig transport. Projekterne skal understøtte og supplere de initiativer, der ligger i byudviklingsstrategien "Grønt Lys" i forhold til f.eks. fortætning af byen, udbygning af den offentlige transport med den nye letbane, elbiler, cykelsuperstier m.m.
- | Fokus på (inden for kommunalfuldmagtens rammer) at fremme private investeringer i vindmøllelaug. De praktiske og juridiske aspekter skal undersøges nærmere.
- | Virkemiddelanalyse og fyrtårnsprojekter m.v. er nærmere beskrevet i notat: 'Virkemiddelanalyse og fyrtårnsprojekter for CO2-reduktion' (bilag), som er en

opsummering af pointerne i Rambøll's rapport 'Kvalificering af CO2-kortlægning, opdateret baseline og mulige projekter', suppleret med en status på allerede igangsatte eller planlagte initiativer inden for de enkelte områder.

Det er projekterne med afsæt i den strategiske energiplan, der forventes at give de største CO2-reduktioner, hvorfor hovedfokus i de kommende år efter forvaltningens opfattelse bør være her.

Fyrtårnsprojekterne skal ses som et prioriteringsværktøj i forhold til det klimastrategiske arbejde og sætte scenen for samarbejdet med interne såvel som eksterne aktører, bl.a. i regi af vidensbyen. Tanken er, at fyrtårnsprojekterne undervejs mod 2020 løbende konkretiseres i forskellige initiativer i takt med at ny viden og teknologi opstår. De konkrete initiativer beskrives i årlige handleplaner, som forelægges politisk – første gang primo 2014. Med handleplanerne følger en kort status på gennemførte initiativer. Der gennemføres således ikke årlige CO2-kortlægninger, da dette er meget ressourcerævende. Dog foreslås det, at der i 2016 gennemføres en ny CO2-kortlægning jf. notat: "Overordnet proces- og tidsplan" (bilag).

Da 95 % af CO2-udledningen kommer fra andre end kommunen som virksomhed, er en af hovedudfordringerne, at kommunens mulighed for at påvirke CO2-udslippet først og fremmest er indirekte og i høj grad afhængig af samarbejde og dialog med eksterne klimaaktører som borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner. Forvaltningen vil derfor i højere grad aktivere eksisterende netværk (f.eks. i regi af vidensbyen, Region Hovedstaden og klimakommunesamarbejdet) og partnerskaber (f.eks. med Dong og elbilssekretariatet på DTU) i løsningen af de klimarelaterede udfordringer – i det omfang dette er relevant.

Økonomiske konsekvenser

Der er under overskriften "Klima og varmeplanlægning" fra og med budgettet for 2013 et budget på 411.700 kr. årligt til aktiviteter indenfor disse områder. De årlige klimahandleplaner vil bidrage til beslutning om disponering af midlerne. Hertil kommer, at andre budget/aktivitetsområder som f.eks. letbaneprojektet, byfortætningsprojekter m.m., der budgetmæssigt ligger uden for klima- og varmeplanlægningen, vil have en afledt CO2-reducerende effekt.

En ny CO2-kortlægning i 2016 foreslås således finansieret inden for rammerne af budgettet for "klima og varmeplanlægning".

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. den overordnede ramme, proces- og tidsplan for det fremadrettede klimastrategiske arbejde anvendes
2. der primo 2014 forelægges en sag med forslag til konkrete initiativer, (handlingsplan) som der arbejdes med i 2014
3. der i 2016 gennemføres en ny CO2-kortlægning.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Ad pkt. 1-3. Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Virkemiddelanalyse og fyrtårnsprojekter for CO2-reduktion

2. Overordnet proces- og tidsplan

Søren Hoby Andersen

var fraværende

2. Oprensning af fæstningskanalen

Sagsfremstilling

Baggrunden for sagen er, at Bådfarten har problemer med at sejle i Fæstningskanalen mellem Lyngby Sø og stibroen ved Sorgenfrivej på grund af for lille vanddybde.

Kommunalbestyrelsen godkendte juni 2008, at der blev frigivet midler til forundersøgelser af oprensning af denne del af Fæstningskanalen.

På baggrund af forundersøgelsen blev der i 2008/2009 afsat 608.000 kr. til opgaven, hvoraf ca. 75.000 kr. er anvendt til forundersøgelsen.

Kommunen har i 2013 via rådgiver udarbejdet detailprojekt, igangsat myndighedsbehandling og gennemført licitation for oprensningen.

Det oprindelige projekt forudsatte en generel oprensning af hele strækningen til en dybde af 1,5 m. Dette er ændret, efter aftale med Bådfarten, så der i stedet foretages oprensning i 4 delområder, hvor der primært er aflejret sedimenter. Her foreslås oprensningen til en dybde på 1,75 cm så der tages højde for fremtidige sedimentaflejringer. Projektet tilrettelægges så det beskytter brinken, og dermed er der ikke behov for yderligere breddsikkring.

Ved licitationen indkom kun ét tilbud på 784.000 kr., som rådgiver anbefaler af acceptere. Tillagt uforudsete udgifter samt større rådgiverudgifter end i det oprindelige budget, mangler der således ca. 0,6 mio. kr.

Fællesskabet omkring Bådfarten (Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe og Furesø kommuner) har ikke afsat midler til en oprensning, hvorfor Lyngby-Taarbæk Kommune selv vil skulle afholde alle udgifter til oprensningen..

Den manglende finansiering på 0,6 mio. kr. kan afholdes af driftsmidler i Center for Miljø og Plan i 2013.

Af hensyn til Bådfarten skal oprensningen foretages uden for sejlsæsonen, hvilket vil sige inden d. 1. maj 2014.

Økonomiske konsekvenser

Den manglende finansiering på 0,6 mio. kr. foreslås finansieret ved budgetomplacering af 600.000 kr. fra driftsmidler i Center for Miljø og Plan i 2013 til anlægsprojektet i 2014.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår godkendelse af licitationsresultatet.

Økonomiudvalget for så vidt angår overførsel af afsatte driftsmidler fra 2013 til 2014.

Kommunalbestyrelsen for så vidt angår konvertering af driftsmidler til anlægsbevilling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. licitationsresultatet godkendes.
2. den anviste kompenserende besparelse mellem drift og anlæg godkendes, idet der således flyttes 0,6 mio. kr. i 2013 fra delramme i Center for Miljø og Plan i driftsregi til anlægsprojekt vedr. oprensning af fæstningskanalen i 2014
3. det ekstra rådighedsbeløb på 0,6 mio. kr. samtidig meddeles som anlægsbevilling.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Ad 1. Godkendt

Ad 2. Anbefales.

Ad 3. Anbefales.

Søren Hoby Andersen

var fraværende

3. Kolonihavetakster

Sagsfremstilling

I forbindelse med vedtagelse af budget 2013 vedtog kommunalbestyrelsen et øget indtægtskrav fra udlejning af kolonihaver.

Kommunen har kontrakt med Kolonihaveforbundet på 8 kolonihaveforeninger med huse på og dertil har kommunen udlejning af 2 dyrkningshaveforeninger.

De eksisterende kolonihavekontrakter er uopsigelige og udløber på forskellige tidspunkter frem til 2022. Der er udarbejdet oversigt over udløbsdatoerne for de forskellige kolonihavekontrakter (bilag).

Kolonihavetaksterne for 2013 fremgår af vedlagte skema (bilag).

For at kunne foretage en lejestigning inden de forskellige kontrakters udløb har der været foretaget frivillige forhandlinger med Kolonihaveforbundet om de 8 kolonihaveforeninger. Efter forhandlingerne har Kolonihaveforbundet accepteret en gradvis lejestigning inden kontraktens udløb på de 8 kolonihaveforeninger, hvilket forhandlingsmæssigt havde 1. prioritet. Der har endnu ikke været forhandlinger med de 2 dyrkningshaver, og der tages forbehold for manglende indtægt for dette i betalingsmodellen. Modellen for lejestigning fremgår af vedlagte betalingsmodel (bilag). Indtægterne i modellen forudsætter, at alle kolonihaverne og dyrkningshaverne er udlejet. Det har været et ønske at få en enkelt og let gennemskuelig betalingsmodel. Dette vil lette administrationen i det daglige for Kolonihaveforbundet og for kommunen i forbindelse med opkrævning af leje. Modellen bygger på, at alle kommunens 363 kolonihaver og 63 dyrkningshaver fra 2016 koster samme leje, uanset om man er pensionist eller ej og om der er et havehus eller ej.

Økonomiske konsekvenser

Modellen som Kolonihaveforbundet har accepteret opfylder først indtægtskravet på 801.554 kr. fra budget 2013 i 2020.

Differencen mellem budgetkravet og betalingsmodellens indtægt er i 2013 på 216.301 kr., i 2014 på 140.790 kr., i 2015 på 153.802 kr., i 2016 på 162.554 kr., i 2017 på 122.084 kr., i 2018 på 81.614 kr., i 2019 på 41.144 kr. og i 2020 0 kr.

Det manglende sparekrav afholdes inden for den allerede afsatte ramme.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at

1. den af Kolonihaveforbundet accepterede betalingsmodel anvendes.
2. det manglende sparekrav afholdes inden for fagudvalgets budgetramme.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Ad 1 og 2. Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Kontraktlængde skema
2. kolonihavetakster 2013
3. Betalingsmodel

Søren Hoby Andersen

var fraværende

4. Muslimsk gravplads

Sagsfremstilling

Muslimsk Indvandrerforening har ved henvendelse til kommunen tilkendegivet deres ønske om indretning af en muslimsk gravplads på en af de eksisterende kirkegårde.

Der er ved efterfølgende forhandlinger opnået enighed om indretning af gravgård nr. 9 på Lyngby Parkkirkegård.

Sagen blev forelagt på Teknik- og Miljøudvalget i marts 2013, men udsat med henblik på nærmere præcisering af muslimsk begravelsesskik og forhold vedrørende nedlæggelse af gravpladser. Udvalget ønskede ydermere en undersøgelse af finansieringsmulighederne og relaterede konsekvenser.

I følge kirkegårdsvedtægerne skal kommunens kirkegårde - som overordnet princip - være begravelsesplads for alle borgere uanset religiøse tilhørsforhold.

På Sorgenfri kirkegård er der for eksempel indrettet en speciel afdeling for katolikker.

Gravgårdene på Lyngby Parkkirkegård har alle forskellige udseende og servitutter. For den enkelte gravgård kan indføres specifikke bestemmelser i servitutterne, der definerer den enkelte gravgårds funktion, form og etik.

Fælles for alle nuværende servitutterne er: 'Gravgårdene på Lyngby Parkkirkegård er beliggende i korsformede arealer omgivet af bøgehække. De omgivende arealer er klippede græsplæner med opstammede træer.'

Servitutterne er udarbejdet for at sikre og fastholde et harmonisk helhedsindtryk i de enkelte gravgårde.

En særlig gravplads for herboende muslimer vil kunne indrettes inden for vedtægterne.

Gravpladsen skal indpasses i den øvrige kirkegårdsdrift. Betaling for jordleje, brugsret og renholdelse vil ske på nøjagtig samme vilkår og i henhold til kirkegårdens takstregulativer samt de øvrige betingelser, der er fastsat af Kommunalbestyrelsen.

Muslimske begravelsesskik har som hovedpunkt, at den afdøde placeres i graven liggende på højre side med hoved vendt mod Mekka. Begravelsen skal foregå så hurtigt som muligt. Som udgangspunkt begravnes en muslim ikke i kiste. Men på de fleste muslimske gravpladser i Danmark - 15 andre kirkegårde pr. marts 2013 - kræves det, at begravelsen foregår i kiste. Kun på Den muslimske begravelsesplads i Brøndby og den muslimske begravelsesplads på Odense Kommunes kirkegård, er der givet dispensation fra Kirkeministeriet til begravelse uden kiste.

Ligesom jøder lægger muslimer vægt på evig gravfred. Denne gravfred skal købes for 20 år ad gangen, men kan fornyes efter de til enhver tid gældende takster, så længe de pårørende måtte ønske det. Det er de samme regler som gælder for kommunes øvrige kirkegårde. Længden af gravfreden eller fredningsperioden er 20 år på Lyngby-Taarbæk kommunes kirkegårde for kistebegravelser. Al vedligeholdelse af gravstedet foretages af kirkegården, beregnet efter den til en hver tid gældende takst.

Ved forhandlingerne med repræsentanter for Muslimsk Indvandrerforening fremgår det, at foreningen lægger vægt på, at der ikke stilles særlige krav til ceremonielle forhold omkring en

muslimsk gravplads. Retningen for gravpladserne orienteret mod Mekka er meget vigtig. Der stilles ikke andre specifikke krav til indretning af gravgården, hverken med stier eller andre faciliteter, som findes i nogle af de øvrige gravgårde på Lyngby Parkkirkegård.

I dag fremtræder gravgården som en græsplæne med en enkel skovfyr. Dette udseende fastholdes ved indretning til muslimske grave udlagt i græs.

Vedlagt er oversigt over parkkirkegården med markering af gravgård nr. 9 (bilag).

Økonomiske konsekvenser

Gravgårdens indretning til muslimsk gravgård kan løses inden for rammerne.

Når der foretages begravelser vil renholdelses kontrakterne for de enkelte grave skulle bidrage til vedligeholdelsen af gravgården.

Hvis der senere skulle fremkomme ønsker om yderligere faciliteter, så som anlæggelse af belagte stier, fremføring af vand, ceremoniplads, bænke og affaldskurve, vil disse elementer kun kunne udføres under forudsætning af, at Muslimsk Indvandrerforening er villig til at indgå en aftale om finansiering af de eventuelle merudgifter for kommunen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Kirkeministeriet skal orienteres i det omfang, der sker ændringer i regulativerne for kirkegården.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der indrettes et særligt afsnit som muslimsk gravplads med kistebegravelser på Lyngby Parkkirkegård i gravgård nr. 9 under forudsætning af, at det eksisterende udseende af gravgård nr. 9 fastholdes som en græsplæne med enkelte fritvoksende træer.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Anbefales.

O tager forbehold, idét der skal være tale om en begravelsesplads for alle trosretninger inden for den muslimske tro, både sunni- og shiamuslimer.

Bilagsfortegnelse

1. Kort

Søren Hoby Andersen

var fraværende

5. App til indberetning af ting, der skal udbedres

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget har den 8. oktober 2013 anmodet forvaltningen om at fremlægge en sag med egne og andres kommuners erfaringer med hensyn til digitale løsninger til borgernes indberetning til kommunen om ting, der skal udbedres eksempelvis veje, belysning, træer osv.

For forvaltningen handler spørgsmålet om to ting:

1. Hvilke muligheder (ud over telefon, mail og brev, som findes i dag) er der for at digitalisere borgernes muligheder for at indberette ting, der bør udbedres?
2. Hvordan kan der skabes en mere effektiv intern proces om input fra borgerne, herunder dialog med borgerne om de indberettede forhold, således at borgerne oplever, at der tages hånd om tingene.

Der findes på markedet forskellige tekniske løsninger – f.eks. "Giv et praj", "Rapport fra stedet" og andre løsninger – der umiddelbart løser opgaven med 'nemt og præcist' at give borgerne mulighed for at indberette forhold, de gerne vil rette kommunens opmærksomhed mod. Disse systemer er alle forholdsvis billige at implementere.

Andre kommuners erfaringer med den type løsninger kan generelt deles i to:

1. Hvis input automatisk kan bringes videre ind i kommunens øvrige systemer, kan det være et glimrende kvalitetsforbedrings- og effektiviseringsredskab, men
2. Hvis input blot ender som en mail/et brev hos en sagsbehandler, der så selv skal bringe input videre i systemet og lægge det ind i de rette systemer, så sker nærmest det modsatte.

Udfordringen ligger i, hvad der sker med borgers input. Hvis det ender som et stykke papir på et skrivebord eller en mail i en medarbejders mailboks, bliver det ikke mere effektivt end en telefonisk modtaget besked fra en borger. Og i modsætning til en telefonisk afleveret besked, får borger ikke kvittering for modtagelsen, uden at sagsbehandler aktiv laver et svar.

Samtidigt ændres ikke uden videre ved den opfølgende proces med 'udbedring' af de påpegede ting, eller returbesked til borger om, hvad der 'siden skete'.

Forvaltningen har i kommunesamarbejdet 4-K i et stykke tid arbejdet med et forsøg med et IT-system til indberetning af syge træer, hvor udgående medarbejdere indberetter til den centrale styringsfunktion.

Forvaltningen har ligeledes i et stykke tid arbejdet forsøgsmæssigt med samme system til effektivt at skabe overblik over de foreliggende planlagte opgaver, der følger af plejeplaner for naturarealer o.lign., og indkomne ad-hoc input fra borgere. Det kan bruges til at planlægge det daglige arbejde og den daglige kørerute fra opgave til opgave. Systemet forekommer meget lovende – og er implementeret med succes i blandt andet Gladsaxe Kommune. Systemet kan også benyttes til opfølgning på opgavernes udførelse, idet den udkørende medarbejder for hver

opgave via en mobil enhed kan 'færdigmelde' opgaven. Systemet rummer også muligheder for statistik og nøgletal af forskellig art.

Gladsaxe Kommune har ved brug af systemet opnået:

- | Bedre administrativ effektivitet – og en bedre udførelseseffektivitet
- | Nogle 'uventede' sidegevinster omkring køretøjerne (har opnået tilladelser til det):
- | Registreringsattest kan ligge elektronisk i stedet for i original i køretøjet
- | Sikkerhedsdatablade og arbejdspladsbrugsanvisninger kan tilsvarende ligge elektronisk (og kan opdateres elektronisk) i stedet for i papirform i mapper i hvert køretøj.

Forvaltningen arbejder på en implementering i den interne opgavestyring i Lyngby-Taarbæk snarest muligt.

Perspektiverne ved et sådant system er, at det kan bruges til enhver form for indberetning af noget fysisk, det giver mening at tage billede af. Det kan være i den interne bygningsvedligeholdelse, hvor en skole kan gøre det tekniske servicepersonale opmærksom på en defekt tagrende eller noget graffiti. På sigt kan det formentlig integreres med et facility-management system, som kan stå for den daglige planlægning mv. af bygningsvedligeholdelsen - ganske parallelt med det ovenfor nævnte ift park og vej's område.

Dette system har også en tilkøbsfacilitet "Tip Kommunen" (eller hvad vi selv vælger at kalde det) med både en app- og en hjemmesideløsning, hvor borgere kan indberette om huller i veje, generende grene, bjørneklo og andet (med tilhørende foto og præcis gps-angivelse af placering). Borgeren får umiddelbart en automatisk genereret kvittering for modtagelse af indberetningen. Denne tilkøbsfacilitet er Gladsaxe Kommune i gang med at starte op i november 2013.

Fordelen ved at udvide det interne styringssystem med en ekstern borger-input kanal er, at opgaverne uden videre kommer ind i den medarbejder-rettede opgavestyring. Der er ikke en medarbejder, der først skal lægge det ind i systemet.

I systemet vil de indkomne borger-input umiddelbart blive vurderet af en medarbejder og et svar automatisk genereret til borgeren om, hvad der forventes at ske.

Når opgaven tilsvarende 'færdigmeldes' på et tidspunkt, kan der automatisk genereres en melding til borger om, at opgaven er færdig.

Økonomiske konsekvenser

Forvaltningen er igang med at implementere projektet (det interne styringssystem samt tilkøbet "Tip kommunen") og udgifterne bliver dækket inden for det eksisterende drifts- og anlægsbudget. I den forbindelse kan nævnes, at udgifterne fordeler sig således:

- | Tilkøbsfaciliteten "Tip Kommunen" fås for 12-15.000 kr./år i abonnement. Første års abonnement rummer opstartsudgifter.
- | Det interne styringssystem kan kun komme til at fungere efter hensigten, hvis der i hvert af de anvendte køretøjer anskaffes en mobil enhed med en passende holder/oplader i bilen. Der forventes en udgift på 5.-7.000 kr. pr. bil – til 40-50 biler – i alt ca. 200.000 kr.
- | Derudover udløses der en årlig driftsudgift på 2.000 kr./enhed (primært apps-abonnementer), dvs. i alt ca. 100.000 kr./år.

Beslutningskompetence
Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at

1. redegørelsen tages til efterretning.
2. forvaltningen fortsætter arbejdet med at implementere projektet (det interne styringssystem samt tilkøbet "Tip kommunen") inden for det eksisterende drifts- og anlægsbudget.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Ad 1. Taget til efterretning.

Ad 2. Godkendt.

Søren Hoby Andersen

var fraværende

6. Lyngby Torv - Café med udeservering

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune ansøger om tilladelse til at opføre café med udeservering jf. vedlagte princip ansøgning (bilag).

Cafébygningen er på ca. 63 m² og indrettes med blandt andet anretter og serveringsområde samt offentligt tilgængeligt toilet. Omkring caféen indrettes areal til udeservering, herunder ca. 42 m² overdækket areal.

Bygningen opføres som præfabrikerede bokselementer. Omkring boksen placeres en søjlebåret overdækning - ca. 105 m² - formet som en vifte. Tagbeklædning i sort tagpap. Gulv udføres tilsvarende torvets belægning. Bygningens facader tager udgangspunkt i materialer kendt fra Rådhuset - tombak, glas og træ.

Lyngby Torv er ikke omfattet af rammebestemmelser i Kommuneplanen idét torvet er udlagt som vejareal. Lyngby Torv er omfattet af Lokalplan 111 for Lyngby Torv og Lyngby Hovedgade mellem Nørgaardsvej og Toftebæksvej. Lyngby Torv er endvidere omfattet af Regulativ for Lyngby Torv.

Lokalplan 111 fastsætter bl.a.:

- ı at et af formålene er at fastlægge Lyngby Torvs status som fodgængerareal (§ 1),
- ı at et af formålene er at fastlægge retningslinier for området udformning (§ 1),
- ı at Lyngby Torv skal anvendes som fodgængerareal (§ 3.1),
- ı at anvendelsen skal ske iht. gældende regulativ for Lyngby Hovedgade og Lyngby Torv (§ 3.2), og at regulativet skal indeholde bestemmelser for bl.a. færdsel, udstilling, udsmykning, udeservering, renholdelse og arrangementer og,
- ı at områdets udformning skal fastholde, understrege og udbygge de eksisterende kvaliteter i gaderummene (§ 4.1).

Lokalplanen fastsætter ikke bestemmelser for bebyggelse, men fastsætter (§ 4.7 og 4.8) regler for at udstyr skal vælges med øje for kvalitet og harmoni mm. I bilag 2 i Lokalplanen vises et eksempel på indretning af Lyngby Torv.

Regulativ for Lyngby Torv fastsætter blandt andet nærmere regler for torvets benyttelse og indretning. Det fastsættes i regulativet, at der kan indrettes café med udeservering (§ 1).

Det er forvaltningens vurdering, at opførelse af café med udeservering vil være i overensstemmelse med Lokalplan 111 samt Regulativ for Lyngby Torv.

Økonomiske konsekvenser

Myndighedsopgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget for så vidt angår Lokalplan 111.

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår Regulativ for Lyngby Torv.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det ansøgte principgodkendes iht. Lokalplan 111
2. det ansøgte principgodkendes iht. Regulativ for Lyngby Torv.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Ad 2. Godkendt for såvidt angår Teknik- og Miljøudvalgets område.

C stemmer imod, i dét C er imod en borgerbetalt café på Lyngby Torv.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag samlet

Søren Hoby Andersen

var fraværende

7. Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Sagsfremstilling

Der fremlægges forslag til lokalplan 252 for Kongevejen 205 - 209 (bilag). Sagen fremlægges parallelt med det tilhørende kommuneplantillæg 22/2009, hvis godkendelse er en forudsætning for gennemførelse af lokalplanen. Det foreslås, at lokalplanforslaget sendes i offentlig høring i 8 uger - fra 6. januar 2014 til 3. marts 2014 og at der afholdes orienterende møde for ejere, lejere og brugere i nærområdet - ultimo januar 2014.

Lokalplanforslaget er en videreførelse af den tidligere afholdte forhøring. Lokalplanen muliggør, at den eksisterende bebyggelse kan fjernes og erstattes med et nyt tankanlæg og en erhvervsbebyggelse, der kan anvendes til kontorer og liberalt erhverv, IT-software produktion, klinikker, herunder sundhedscenter og lægehus. For en detaljeret gennemgang henvises til lokalplanforslagets side 8.

Vejbyggelinie og oversigtslinie

Som det fremgår af lokalplanforslaget side 15, er der langs Kongevejen tinglyst en byggelinie og en oversigtslinie i forbindelse med krydset Kongevejen - Frederiksdalsvej. Byggelinien sikrer, at ejendommene ikke bebygges mellem byggelinie og vej, mens oversigtslinien skal sikre gode oversigtsforhold i krydset. Linierne overskrides flere steder. Byggelinien overskrides ved den nordligste blok med op til 3 m og op til 3,5 m for den mellemste blok, dog kun i 1. sals højde. Oversigtslinien overskrides op til 2 m for byggeriets sydligste spids, men bebyggelsen er på dette sted åben i underetagen, hvorved oversigtsforholdene opretholdes. Forvaltningen foreslår at der meddeles dispensation fra overskridelsen af bygge- og oversigtslinierne, da oversigtsforholdene opretholdes og da bygningernes placering fortsat gør det muligt at justere på krydsudformningen.

Miljøvurdering

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen er der udarbejdet en miljøvurdering inden for følgende emner: trafik, støj, jordforurening og grundvand. Miljøvurderingen er indarbejdet i lokalplanen som bilag.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår vejspørgsmål.
Kommunalbestyrelsen for så vidt angår planspørgsmål.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der meddeles dispensation for overskridelse af vejbyggelinje og oversigtslinie langs Kongevejen.
2. lokalplanforslag 252 for Kongevejen 205 - 209 sendes i offentlig høring.
3. der afholdes orienterende møde for ejere, lejere og brugere i nærområdet.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013
Ad 1. Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Lokalplan 252 Kongevejen 205-209

Søren Hoby Andersen

var fraværende

8. Spildevandsplan - Indførelse af ordning med tilbagebetaling af en del af tilslutningsbidrag ved afkobling af regnvand

Sagsfremstilling

I takt med at klimaforandringerne giver mere regn og forårsager oversvømmelser i kældre og på veje, kan grundejerne være med til at afhjælpe nogle af problemerne ved at håndtere regnvandet på egen grund. For at tilskynde til dette har flere kommuner indført en ordning med tilbagebetaling af en del af tilslutningsbidrag ved afkobling af regnvand fra kloakken. Forvaltningen foreslår, at der i forbindelse med vedtagelse af ny spildevandsplan også indføres en lignende ordning i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Spildevandsplanen forventes godkendt til sommer 2014. Foreløbig har Teknik- og Miljøudvalget den 9. april 2013 og Kommunalbestyrelsen den 25. april 2013 godkendt målsætning og strategier for planen, og nu forelægges jf. strategi-punkt 4 spørgsmålet om tilbagebetaling af en del af tilslutningsbidraget samt de rammer, der skal gælde for ordningen.

I medfør af Lov om betalingsregler for spildevandsforsyningselskaber m.v. (LBK nr. 633 af 07/06/2010) gives der mulighed for tilbagebetaling af op til 40 % af det gældende tilslutningsbidrag ved afkobling af regnvand fra en ejendom svarende til ca. 22.200 kr. inkl. moms pr. boligenhed i 2013, hvis grundejeren udtræder af kloakforsyningen for tag- og overfladevand.

Det vil være Lyngby-Taarbæk Forsyning, der tilbagebetaler en del af tilslutningsbidraget som en engangssum og indførelse af ordningen vil have store konsekvenser for forsyningen, både økonomiske og administrative. Lyngby-Taarbæk Forsyning har ved notater af 17. april 2012 og 31. maj 2012 (bilag) udtalt sig vedrørende indførelse af en tilbagebetalingsordning og ønsker i givet fald en administrativ enkel ordning samt en ordning, der ikke "tømmer" forsyningskassen. I de nedenfor nævnte rammer for en tilbagebetalingsordning er der taget højde for forsyningens bemærkninger.

Der foreslås indført en ordning med følgende rammer:

1. Ordningen omfatter kun grundejere i fælleskloakerede oplande - altså hvor spildevand og regnvand løber i samme ledning - og hvor jordbundsforholdene tillader det. Dog kan forsyningen godkende delvis udtræden også i separatkloakerede oplande, såfremt forsyningen kan have en fordel af det.
2. Ordningen gælder kun ved fuld afkobling. Dog kan Lyngby-Taarbæk Forsyning i særlige tilfælde dispensere og tillade, at regnvand fra små arealer som kælderskakte og lignende ledes til kloak.
3. Der må ikke etableres overløb fra faskine/regnbed til kloak.
4. Ordningen gælder fremadrettet fra og med godkendelse af spildevandsplanen.
5. Frakobling af og afpropning mod afløbssystemet skal udføres af en autoriseret kloakmester og skal synes og godkendes af Lyngby-Taarbæk Forsyning inden tildækning.
6. For boligejendomme med op til fem boligenheder vil tilbagebetaling ske med 40% af tilslutningsbidraget pr. boligenhed.
7. For større boligejendomme og for erhvervsjendomme vil tilbagebetaling ske ud fra en

konkret vurdering og højst med de faktisk anvendte udgifter til regnvandsanlægget på grunden. Den konkrete vurdering og aftale om størrelsen af tilbagebetalingsbeløbet eller en evt. fordeling af anlægsudgifter skal ske via tæt dialog mellem bygherren og/eller dennes rådgiver og Lyngby-Taarbæk Forsyning allerede i idé- og projekteringsfasen. Tilbagebetaling kan kun ske ved dokumentation for det udførte arbejde og de faktiske udgifter.

Håndtering af regnvand på egen grund vil typisk ske ved nedsivning og kræver derfor en nedsivningstilladelse. Ansøgning om tilbagebetaling skal derfor udfyldes sammen med ansøgning om nedsivningstilladelse. Lyngby-Taarbæk Forsyning behandler først sagen, når kommunen har meddelt nedsivningstilladelse. Tilbagebetaling kan først finde sted, når afpropning er godkendt af forsyningen og aftale om delvis udtræden af kloakforsyningen er indgået. Tilbagebetaling vil ske til ejendommens ejer eller ved lejligheder til ejerforeningen eller boligselskab. Når forsyningen har synet og godkendt frakoblingen af regnvandet og tilbagebetalt del af tilslutningsbidraget, sendes besked herom til kommunen, der indberetter til BBR (bygnings- og boligregistret), at ejendommen er delvist udtrådt af kloakforsyningen.

Det er ikke alle steder, at forholdene for nedsivning er lige gode. Kommunen har i samarbejde med Gentofte Kommune igangsat et projekt vedrørende LAR-projekters indvirkning på grundvandskvalitet og mængde, herunder udarbejdelse af et mulighedskort for nedsivning. Projektet forventes afsluttet omkring årsskiftet. Det foreløbige arbejde og erfaringer peger dog på, at der vil være gode nedsivningsmuligheder i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvorfor beslutning om indførelse af en tilbagebetalingsordning allerede nu forelægges. Det fremtidige mulighedskort for nedsivning vil ud over at være et arbejdsredskab for kommunen ved behandling af nedsivningstilladelser også kunne vejlede borgerne i overvejelserne om, hvorvidt de vil indgå i en aftale om frakobling af regnvand. Mulighedskortet vil blive en del af spildevandsplanen.

Når mulighedskort for nedsivning foreligger forventes sag vedrørende nedsivningsmuligheder og LAR-katalog (lokal afledning af regnvand) behandlet af Teknik- og Miljøudvalget og Kommunalbestyrelsen.

Der må forventes en del mere administration ved indførelse af en tilbagebetalingsordning. Der skal meddeles flere nedsivningstilladelser og ske flere indberetninger til BBR. Afhængigt af antallet af ansøgninger forventes dog, at opgaven vil kunne løses inden for den nuværende normering i forvaltningen.

Lyngby-Taarbæk Forsyning, der skal administrere og syne ordningen, vil blive belastet en hel del mere. I Nordvand, der dækker både Gentofte og Gladsaxe Kommuner, er tidsforbruget for en lignende ordning anslået til 1/3 medarbejder til administration af ordningen og en 1/3 medarbejder til syn af afkoblinger. Hvor mange ansøgninger, der vil komme, kan være svært at forudsige og afhænger i høj grad også af, hvor meget der informeres om ordningen.

Såfremt målet om, at mange grundejere skal afkoble deres regnvand, skal nås, er det en erfaring fra nabokommunerne, at en målrettet oplysningskampagne og vejledning af borgerne om forskellige nedsivningsløsninger vil være nødvendig. Det kan overvejes, om der i den forbindelse skal ansættes en projektmedarbejder i en periode.

Økonomiske konsekvenser

Indførelse af tilbagebetalingsordning forventes løst inden for kommunens gældende økonomiske rammer.

For Lyngby-Taarbæk Forsyning kan udgifterne til tilbagebetaling ikke dækkes som en 1:1 udgift, men udgifterne skal lånefinansieres.

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der i forbindelse med vedtagelse af ny spildevandsplan indføres en ordning med tilbagebetaling af en del af tilslutningsbidraget ved afkobling af regnvand.
2. ordningen indføres med de ovenfor nævnte rammer i punkterne 1 til 7.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Ad 1 og 2. Anbefales.

Bilagsfortegnelse

1. Mulighed for tilskud ved etablering af faskiner
2. Mulighed for tilskud ved frakobling - bagudrettet

Søren Hoby Andersen

var fraværende

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

Sagsfremstilling

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

Inden plejeplanen skal kunne danne grundlag for plejemyndighedens beføjelser skal den sendes til udtalelse hos de berørte lodsejere og Danmarks Naturfredningsforening.

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

For at kunne målrette plejen til ovenstående værdier, er der i plejeplanen taget udgangspunkt i den registrering og kortlægning af de eksisterende værdier, der er foretaget inden for området. Desuden indeholder planen en beskrivelse af bindinger i området.

Ifølge fredningsbestemmelserne skal plejeplanen udover plejeforanstaltninger også redegøre for hvilke anlægsarbejder og eventuelle ændringer i almenhedens adgangs ret, som påtænkes udført i de 5 år plejeplanen skal være gældende.

I plejeplansforslag forvaltningen har udarbejdet: "Forslag til plejeplan for det fredede område Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj" (bilag) redegøres der alene for, hvilke plejeforanstaltninger som ønskes udført. Der er ingen planer om anlægsarbejder og/eller ændringer i almenhedens adgangs ret.

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

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

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

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses indenfor rammen.

Beslutningskompetence
Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at "Forslag til plejeplan for det fredede område Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj" sendes til udtalelse hos de berørte grundejere og Danmarks Naturfredningsforening.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013
Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Forslag til fredningsplejeplan

Søren Hoby Andersen

var fraværende

10. Støjhandlingsplan - pulje til facadeisolering

Sagsfremstilling

I forbindelse med godkendelsen af kommunens "Støjhandlingsplan 2013 – 2018" i juni 2013 blev det besluttet at afsætte en pulje til facadeisolering. Formålet med puljen er, at kommunens borgere kan ansøge om tilskud fra puljen i forbindelse med støjisoleringsprojekter i deres bolig.

Kommunen har bestilt en rådgiver til at administrere arbejdet med facadeisoleringspuljen – herunder behandling af ansøgninger, tekniske vurderinger mv.

Tilskudsordningen omfatter kun tilskud til støjisolering af helårsboliger – puljen giver ikke tilskud til private støjhegn. Lydmæssig isolering af selve boligfacaden omfatter bl.a. nye lydisolerende vinduer/døre, lyddæmpede friskluftsventiler, lydskodder, tætningslister mv.

Der ydes tilskud til facader mod vej, samt de to facader vinkelret på vejen, men ikke bagsiden.

Der gives tilskud til støjisolering af, stuer, soverum, værelser/kamre og køkkenalrum/spisekøkken (som anvendes til længere ophold end selve madlavningen)

De tilskudsberettigede boliger er opdelt i 3 grupper afhængig af den beregnede udendørs støjbelastning på boligfacaden.

I støjkortlægningen er støjen beregnet i 1,5 m højde på boligerne i kommunen. Dette svarer til stueniveau. For at vurdere støjen på etagelejligheder vil støjen i stueniveau blive reguleret i forhold til den aktuelle etage efter rådgivers oplæg. Dette gøres for at undgå, at bekoste en ny detaljeret støjkortlægning.

Der gives følgende tilskud til støjisoleringsprojekter:

Støjbelastning	Tilskud
Over 73 dB	50 % af udgifterne
68 – 73 dB	40 % af udgifterne
63 – 68 dB	25 % af udgifterne
Under 63 dB	Intet tilskud

Der kan højst opnås et tilskud på 30.000 kr. pr. bolig.

Ansøgning om tilskud til facadeisolering forventes at blive lanceret på kommunens hjemmeside i januar 2014, hvorefter der er ansøgningsfrist i perioden februar – marts 2014. Fra april og resten af 2014 vil ansøgningerne blive vurderet og arbejderne igangsat.

Såfremt kommunen modtager flere ansøgninger end der er midler til, skal der ske en prioritering af ansøgningerne. Her vil de mest støjbelastede boliger prioriteres først. Herefter først til mølle princippet.

Boligejeren har selv ansvaret for støjisoleringsprojektet og afholder selv udgifterne i forbindelse med støjisoleringsprojektet, idet tilskuddet først vil blive udbetalt, når arbejdet er færdigt og

godkendt af støjkonsulenten. Tilskuddet er ikke skattepligtigt.

Der er afsat og frigivet en anlægsbevilling på 1.000.000 kr. Denne skal også dække rådgiverbistand.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at den beskrevne proces og retningslinjer i forbindelse med pulje til facadeisolering anvendes og at arbejdet igangsættes efter ovennævnte tidsplan.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Godkendt.

Søren Hoby Andersen

var fraværende

11. Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

Sagsfremstilling

I forbindelse med vedtagelsen af budget 2013-16 er der indgået aftale om at opføre 40 nye omsorgsboliger - bygget som ældreboliger. Der arbejdes med arealet på Buddingevej 50 - den tidligere Statsskole. Der er i efteråret 2013 igangsat en konkurrence med forslag til den nye bebyggelses udformning. I forbindelse med etablering af de nye omsorgsboliger er det relevant at vurdere muligheden for at sammenlægge indkørslen fra Chr. X's Alle til bostedet Strandberg med en ny indkørsel til omsorgsboligerne.

Forvaltningen har tidligere fået udarbejdet et trafiknotat dateret 18. januar 2012 (bilag) for at belyse de trafikale konsekvenser ved en realisering af ny bebyggelse og anvendelse af ejendommen Buddingevej 50 til sundhedsrelaterede formål. Forvaltningen vurderer, at konklusionerne i trafiknotat også er aktuelle i forbindelse med, at der opføres omsorgsboliger på ejendommen.

Notatet konkluderer, at der bør være én ind- og udkørsel til både Buddingevej 50 og det nuværende Botilbud på Chr. X's Allé. Ind- og udkørslen bør ligge omtrent ved den nuværende overkørsel på Chr. X's Allé, men bør forbedres med en venstresvingsbane for at undgå opstuvning mod krydset Chr. X's Allé / Buddingevej. I notatet er der beskrevet 3 forskellige løsningsmodeller, hvoraf forvaltningen anbefaler alternativ 1, som indebærer fjernelse af de to sideheller nærmest den nye indkørsel. Som erstatning for sidehellerens træer, foreslås det, at der plantes 4 - 5 nye træer langs fortovet, så det grønne udtryk bevares bedst muligt.

I henhold til vejloven skal vejmyndigheden give tilladelse til ændret brug af eksisterende overkørsel. Vejmyndigheden kan, hvis det skønnes påkrævet af færdselstekniske grunde, stille krav til udformning af overkørsel samt at den offentlige vej ombygges under hensynet til de ændrede trafikale forhold, og at bygherren afholder udgifterne hertil.

Økonomiske konsekvenser

Afholdes inden for den økonomiske ramme, forudsat at vilkår for tilladelsen er, at bygherre afholder alle udgifter til ombygning af overkørsel og Christian X's Alle.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der træffes beslutning om, at der bør være én ind- og udkørsel til både Buddingevej 50 og Chr. X's Alle nr.97, som principielt udføres som vist i forslag 1.
2. forvaltningen bemyndiges til, når projekt fremsendes, at give tilladelse til en fælles overkørsel som vist i forslag 1 med vilkår om, at bygherren skal afholde alle udgifter til ombygning af overkørsel og Chr X's Alle.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Ad 1 og 2. Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Via Trafik notat af 18.01.2012

Søren Hoby Andersen

var fraværende

12. Trafiksanerung af T-krydset Bredevej/Teknikerbyen

Sagsfremstilling

Dong Energy´s ledelse har rettet henvendelse til kommunen om trafiksikkerheden i T-krydset Bredevej/Teknikerbyen, da adskillige af DONG´s 900 medarbejdere har rapporteret om såkaldte "nær ved hændelser", hvor trafikanter, der kommer fra Bredevej, har overset deres ubetingede vigepligt, når de kører ud på Teknikerbyen. DONG har i bestræbelserne for at gøre trafiksikkerheden og trygheden større for deres medarbejdere til og fra arbejdspladsen tilbudt at indgå en aftale om medfinansiering af en ombygning af krydset. "Aftale om samfinansiering om trafiksanerung af T-krydset Bredevej/ Teknikerbyen" er vedlagt (bilag).

Det eksisterende kryds er indrettet således, at al svingning mellem Bredevej (syd) og Teknikerbyen er forbudt for at forhindre gennemkørende trafik på Bredevej til Teknikerbyen. For at nedsætte hastigheden på Bredevej er der etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger. Cyklister, der kommer fra Skodsborg mod Teknikerbyen, og som krydser Bredevej skal benytte den tilbagetrukne cyklistpassage, således at cyklisterne krydser Bredevej i eget trace. Bilister fra Bredevej mod Skodsborgvej har ubetinget vigepligt for de krydsende cyklister. Plan visende eksisterende kryds er vedlagt (bilag).

I kommunens "Trafiksikkerhedsplan for 2012 - 2015", hvor de mest uheldsbelastede kryds er kortlagt, figurerer krydset Bredevej/Teknikerbyen ikke som en prioriteret indsats. Der er derfor ikke planer om at foretage ombygninger i krydset.

Forvaltningen finder principielt, at kommunens midler skal anvendes i henhold til "Trafiksikkerhedsplanen", men da DONG har givet et tilbud om en anseelig medfinansiering, er der foretaget en besigtigelse af morgentrafikken i krydset. Det er forvaltningens vurdering, at den eksisterende udformning ikke er optimal for cyklister. Forvaltningen finder derfor, at udvalget bør drøfte tilbuddet fra DONG, herunder det principielle i at afvige fra trafiksikkerhedsplanen.

Skitseprojekt til forbedring af trafiksikkerheden i krydset er vedlagt sagen (bilag). Der skal foretages en trafiksikkerhedsrevision af skitseprojektet, og det skal godkendes af politiet og Rudersdal Kommune.

Økonomiske konsekvenser

Udgiften til ændring af krydset, herunder udgifter til projektrådgiver og trafiksikkerhedsrevisor må inkl. samtlige udgifter maksimalt udgøre 400.000,- kr. DONG betaler et fast beløb på 250.000,- kr. ekskl. moms.

Udgifter til kommunen kan maksimalt blive på 150.000,- kr., hvilket foreslås finansieret af slidlagskontoen for 2014.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget drøfter en evt. samfinansiering med DONG til en maksimal udgift for kommunen på 150.000 kr., herunder det principielle i at prioritere opgaver uden for

trafiksikkerhedsplanen.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Godkendt at iværksætte trafiksanering ved T-krydset Bredevej/Teknikerbyen i samarbejde med DONG.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag 1: Aftale om trafiksanering af T-krydset Bredevej /Teknikerbyen
2. Bilag 2: Bredevej-Teknikerbyen- Eksisterende forhold
3. Bilag 3: Bredevej-Teknikerbyen - skitseprojekt

Søren Hoby Andersen

var fraværende

13. Nyt periodekort til betalt parkering

Sagsfremstilling

Efter nedlæggelse af en række parkeringspladser på Kanalvej har der været spurgt til muligheden for alternative parkeringspladser til ansatte i byen. Forvaltningen skønner i den forbindelse, at det muligt i højere grad at tilgodese ansatte i byen ved at tilbyde et nyt periodekort til udvalgte parkeringspladser. Dvs. en slags licens, der giver ret til parkering på bestemte tidspunkter.

Der findes allerede i dag en række tilbud til borgere og ansatte i byen, jf. nedenfor:

Beboerlicenser

Disse gælder til alle parkeringspladser i byen, hvor kommunen har "betalt parkering". Der er i dag solgt ca. 100 stk. til en pris af 862 kr./stk. svarende til en årsindtægt på ca. 86.000 kr.

Beboerlicenser anvendes typisk efter arbejdstid, og kan kun tilbydes til de bosiddende i centrum af Lyngby.

Periodekort (døgnkort).

Disse gælder i alle døgnets timer på alle dage på Nørgaardsvej 8, Kastanjevej ved Jernbanevej og Stades Krog (Sognegården). Kortet koster 4.500 kr. Der er pt. solgt 17 kort svarende til en årsindtægt på 25.500 kr.

Lyngby Storcenters periodekort

Lyngby Storcenter har ligeledes et periodekort. Disse koster 2.764 kr./år, og det vurderes, at disse primært gives til ansatte i centerkomplekset.

Hvis der skal introduceres et nyt periodekort er det vigtigt, at

- Det nye periodekort er lidt dyrere end et tilsvarende kort i Lyngby Storcenter for, at det fortsat er attraktivt for ansatte i centerkomplekset at anvende Lyngby Storcenters parkering frem for kommunale parkeringspladser.
- Det nye periodekort ikke beslaglægger parkeringspladser til dem, der har beboerlicens eller til dem, der handler efter arbejdstid.
- Det nye periodekort ikke bliver en billig pendlerparkeringsplads. Hvis borgerne ønsker at bruge byens parkeringspladser i længere tid, må det anbefales at købe et periodekort til 4.500 kr./år.

For at imødekomme ovenstående er det forvaltningens vurdering, at der fra årsskiftet kan udstedes 100-200 periodekort med ret til parkering på hverdage (mandag-fredag) i tidsrummet 8-16 til en årspris på 3.000 kr. svarende til 250 kr./mdr.

Det foreslås i første omgang, at periodekort gælder for Kastanjevej ved Jernbanevej, Jernbanebakken og Stades Krogh ved Sognegården (ca. 150 parkeringspladser). Disse parkeringspladser står ofte ubenyttet hen. Det foreslås endvidere, at forvaltningen løbende bemyndiges til at vurdere om der evt. er andre parkeringspladser, der kan inddrages til brug for denne ordning, og om der kan udstedes flere periodekort.

Det foreslås samtidig, at ordningen gøres midlertidig for en 2-årig periode med mulighed for

afbrydelse efter 1 år, såfremt ordningen har givet u hensigtsmæssige konsekvenser eller fordi parkeringssituationen skal vurderes generelt i byen, f.eks. i forbindelse med investering i parkeringshuse finansieret af "betalt parkering".

Vedlagt oversigt over parkeringspladser bl.a. med kommunalt drevet "betalt parkering" (bilag).

Økonomiske konsekvenser

På de 3 parkeringspladser er der i dag en skønnet parkometerårsindtægt på 680.000 kr. med det nuværende parkeringsmønster. Ved salg af f.eks. 100 periodekort til 3.000 kr. vil der være en årsindtægt på 300.000 kr. Det kan ske, at dette salg begrænser salget fra parkometre.

Det højeste mulige tab, der kan risikeres er derfor 380.000 kr. (680.000-300.000). Det vurderes dog, at denne risiko er meget lav, og at der er større mulighed for, at indtægterne til "betalt parkering" stiger fremfor falder, idet det skønnes, at de nye periodekort blot anvendes på tidspunkter, hvor parkeringspladserne i øvrigt er meget lidt søgte.

Usikkerheden i økonomien er i øvrigt pt. af underordnet betydning, da overskuddet fra "betalt parkering" videresendes til staten.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der fra årsskiftet implementeres et nyt periodekort på ovenstående præmis.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Anbefales.

Bilagsfortegnelse

1. Oversigt over parkeringspladser

Søren Hoby Andersen

var fraværende

14. Forsøgsordning med fjernelse af ulovlig parkerede cykler

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget blev den 15. januar 2013 informeret om "Forsøgsordning vedrørende kommuners håndhævelse af bestemmelser om cykelparkering". Udvalget godkendte, at forvaltningen undersøger mulighederne for en forsøgsordning med fjernelse af ulovligt parkerede cykler ved Virum Station, Sorgenfri Station, Lyngby Station og ved posthuset. Udvalget ønskede endvidere en nærmere belysning af de økonomiske konsekvenser inden endelig stillingtagen til en forsøgsordning.

Loven om forsøgsordningen trådte i kraft 1. marts 2013. Der kan ansøges om igangsætning af forsøg for et år af gangen. Justitsministeriet har i september 2013 oplyst, at ingen kommuner p.t. har ansøgt om en forsøgsordning.

Loven giver kun vejmyndigheden begrænset mulighed for at flytte ulovligt parkerede cykler, idet:

- | Cyklerne som udgangspunkt kun må fjernes fra et offentligt vejareal eller en privat fællesvej.
- | Fjernelse af ulovligt parkerede cykler forudsætter, at de placeres på et nærmere angivet område inden for 100 til 300 m fra forsøgsområdet, hvor cyklens ejer til enhver tid kan afhente sin cykel.
- | Forsøget skal være begrundet i væsentlig hensyn til færdselssikkerheden, friholdelse af flugtveje eller sikring af rimelige adgangsforhold.
- | Kommunen skal kunne dokumentere, at der er et passende antal cykelparkeringsmuligheder både i det regulerede område og i opmagasineringsområdet. Center for Arbejdsmarked har endvidere oplyst, at da DSB's arealer og andre private arealer ikke henhører under kommunens ansvars- og arbejdsområde, kan der ikke udføres nytteindsats/job disse steder.

Forvaltningen har undersøgt muligheden for at indføre forsøgsordning som foreslået.

Lyngby Station og Virum Station: Forsøgsordningen kan ikke indføres, da problemer med ulovligt parkerede cykler og cykelparkeringsmulighederne ved stationen udelukkende er på DSB's arealer. På Lyngby station opfører DSB i samarbejde med kommunen i øvrigt en ny cykelparkeringskælder, der forventes færdig i 2015, og som vil forbedre cykelparkeringsmulighederne.

Ved posthuset: Det vurderes, at forsøgsordningen ikke kan indføres. Tællinger af cykler, cykelstativer og ulovligt parkerede cykler ved posthuset viser, at der er mangel på cykelstativer. Det er ikke muligt, at flytte cyklerne til de øvrige cykelstativer vest for, da de også er tæt på at være fuldt udnyttet. Et alternativ til at fjerne cykler kunne være at etablere ekstra cykelparkeringsmuligheder ved posthuset for at forbedre forholdene for cyklisterne.

Sorgenfri Station: Der er færdselssikkerhedsmæssige problemer med ulovligt parkeret cykler på Hummeltoftevej ved stationen. De ulovligt parkerede cykler er til gene for fodgængere. Ved en ejendom ved Sorgenfri Torv - 100 meter fra stationen er der mulighed for at opmagasinere

cykler. Det forudsætter selvfølgelig en aftale med ejeren af ejendommen. Den bedste løsning vil dog være at forbedre cykelparkeringsmulighederne. Helhedsplanen for Sorgenfri Torv omfatter derfor også en løsning på cykelparkeringen. Endvidere har DSB ansøgt om at anlægge en mindre cykelparkering mellem baneterrænet og kommunens parkeringsareal for at forbedre forholdene indtil helhedsplanen bliver realiseret.

Forvaltningen vurderer, at der jf ovenstående er begrænsede muligheder for at igangsætte et forsøg med fjernelse af ulovligt parkerede cykler. Herudover vil en finansiering af ordningen i gennem nyttejob også være forbundet med udfordringer, bla. i forhold til kontinuitet, arbejde på private arealer mv.

Økonomiske konsekvenser

Såfremt udvalget ønsker at gå videre med sagen, bør der foretages en uddybning i forhold til de økonomiske konsekvenser. Der vil blandt andet være udgifter til, færdselstavler på Hummeltoftevej ved Sorgenfri Station, opmagasinering af cyklerne på privatejet areal og drift af ordningen set i sammenhæng med øvrige driftopgaver.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forsøgsordningen ikke igangsættes.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Godkendt.

Søren Hoby Andersen

var fraværende

15. Lyngby Hovedgade, betaling for udeservering, vareudstilling, reklameskilte m.v på det offentlige vejareal

Sagsfremstilling

I "Regulativ for Lyngby Hovedgade" er vejarealet opdelt i en facadezone, fortov, inventarzone, P-bane og kørebane.

Facadezonen er det chausséstensbelagte areal mellem bygningernes facade og det flisebelagte fortov. Facadezonens længde og bredde varierer meget ud for de enkelte forretninger og muligheden for at benytte facadezonen er derfor meget forskellig.

I facadezonen gives forretningerne mulighed for udeservering, vareudstilling og reklameskilte.

Afgiften for benyttelse af facadezonen til udeservering er for 2014 fastsat til 1.967,- kr. pr. m²/sæson og afgiften for benyttelse af facadezonen til vareudstilling og reklameskilte er for 2014 fastsat til 1.028,- kr. pr. m²/sæson. Der er i indeværende år ikke opkrævet afgift for benyttelse af facadezonen til vareudstilling og reklameskilte.

Inventarzonen er det chausséstensbelagte areal mellem kørebanen og det flisebelagte fortov. Arealets primære funktion er til placering af belysning, bænke, træer, papirkurve m.m.

I inventarzonen gives forretningerne mulighed for udeservering, vareudstillinger og reklameskilte. Afgiften er for 2014 fastsat til 1.967,- kr. pr. m²/sæson.

Forvaltningen har orienteret Handelsforeningen for Kongens Lyngby og Omegn om, at der fremover vil blive opkrævet afgift for benyttelse af facadezonen til vareudstillinger og reklameskilte.

Handelsforeningen har efterfølgende drøftet sagen på deres bestyrelsesmøde den 26. september 2013, hvorefter de har sendt et brev til kommunen med nedenstående kommentarer:

- | De offentligt ejede arealer foran butikkernes facader bør fortsat være afgiftsfri.
- | Nabokommunerne opkræver ikke denne afgift, og Københavns Kommune har fjernet afgifterne for vareudstillinger.
- | Der bør ikke gives tilladelse til udleje af inventarzone foran en butik, der ikke selv ønsker at leje arealet.

Handelsforeningens brev af 14. oktober er vedlagt (bilag).

Forvaltningen har efterfølgende vurderet sagen endnu en gang og har på den baggrund følgende bemærkninger:

- | Facadezonen udgøres af mindre og størrelsesmæssigt forskelligartede arealer foran forretningerne. De er dels privatejet, dels offentligt vejareal. Facadezonen er således ikke en fast entydig størrelse. Den vil være vanskelig at afmærke, og en evt. afmærkning vil være svær at genfinde, da belægningen er udført af chaussèsten. det betyder, at facadezonen vil være administrativ tung og problematisk at kontrollere. Tilmed vil

håndhævelsesproceduren være langsommelig.

- i Forvaltningen er herudover blevet opmærksom på, at en opkrævning af afgift for benyttelse af facadezonen til vareudstillinger og reklameskilte er en afgørelse, fordi det er en ændring af forretningernes benyttelse af arealet, og at hver enkelt forretning/ejendomsejer derfor skal parthøres med klagevejledning. På Lyngby Hovedgade er der p.t. 17 caféer/restauranter og 85 forretninger, som er omfattet af "Regulativ for Lyngby Hovedgade".

Selvom kommunen fraviger afgiftshåndhævelse i facadezonen for så vidt angår vare- og reklameudstilling, ser forvaltningen ingen problemer i fra januar 2014 at intensivere håndhævelsen af reglerne for benyttelse af det offentlige vejareal på Lyngby Hovedgade, herunder skærpe kontrol og generel opkrævning af afgifter for benyttelse af arealer til vare- og reklameudstilling i inventarzone og generelt til udeservering i både facade- og inventarzone.

Økonomiske konsekvenser

Det fastsatte årlige fremadrettede indtægtskrav på 203.000,- kr. kan opnås alene ved afgift for udeservering i facadezonen og inventarzone samt afgift for vareudstillinger og reklameskilte i inventarzone.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. benyttelse af facadezonen til vareudstilling og reklameskilte fortsat skal være afgiftsfri, mens tilsvarende ydelser i inventarzone pålægges afgift.
2. benyttelse af facadezone og inventarzone til udeservering fortsat skal være pålagt afgift.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Ad 1 og 2. Godkendt, idét sagen ændres til en åben sag.

Bilagsfortegnelse

1. Dialog om udeservering, vareudstilling, reklameskilte m.v. på Lyngby Hovedgade

Søren Hoby Andersen

var fraværende

16. Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om shuttlebus

Lene Kaspersen (C) har i e-mail af 6. november 2013 anmodet om at få en sag på dagsordenen på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 3. december 2013 og med følgende ordlyd:

"Vi fik ikke snakket shuttlebus i går - derfor vil jeg gerne have den på - næste gang i teknisk udvalg. Grunden er:

Når man kører af Hjortekærsvej mod Klampenbogvej lidt før kl. 15, står ca. 30 passagerer ved Fortunparken og ca. 30 passagerer ved Trongårdsvej - unge studerende - de kan ikke alle komme med så de trækker længere ned af Hjortekærsvej for at være sikre på at komme med. - Det bevirker, at de passager, der også bruger bussen (182) får svært ved at komme med.

Samtidig blæser shuttlebussen forbi den anden vej - uden en eneste passager - folk ryster på hovedet. Shuttlebussen kunne sagtens stoppe og tage de studerende med til 150S Den holder jo på toppen af Rævehøjvej, hvor 150S har stoppested begge veje.

Shuttlebussen kører rundt mellem uddannelsesstederne - men ikke der, hvor de studerende har brug for den - enten skal den køre til Lyngby - eller stoppe på Hjortekærsvej og tage passagerer med - ellers er den ganske overflødig."

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Drøftet, i det forvaltningen orienterede om den aktuelle status for shuttlebussen. Udvalget anmoder forvaltningen om at undersøge muligheden for at medtage passagerer på strækningen fra K-Nord til Rævehøjvej broen.

Søren Hoby Andersen

var fraværende

17. Anmodning om optagelse af sag på dagsordenen om støjbekæmpelse

Paul Knudsen (V) har i e-mail af 14. november 2013 anmodet om at få optaget en sag på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 3. december 2013 og med følgende ordlyd:

"Set i lyset af den netop indgåede aftale i folketinget om midler til støjbekæmpelse langs Helsingørmotorvejen, ønsker Venstre at kanalisere den kommunalt afsatte støjbekæmpelsespulje til støjskærme til næste projekt på prioritetslisten i støjhandlingsplanen, nemlig støjskærme ved Kongevejen/Omfartsvejen."

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Drøftet i det udvalget anmoder forvaltningen om at kanalisere den kommunalt afsatte støjbekæmpelsespulje til støjskærme til næste projekt på prioritetslisten i støjhandlingsplanen.

Søren Hoby Andersen

var fraværende

18. Anmodning om optagelse af sag om parkeringsbegrænsninger ved skoler og daginstitutioner

Kommunalbestyrelsesmedlem Christina Stenberg Lillie (V) har anmodet om at få sag på dagsordenen for Teknik- og Miljøudvalgets møde den 3. december 2013 og med følgende tekst:

"Jeg ønsker en sag på TMU i december vedr. parkeringsbegrænsninger v. skoler og daginstitutioner. Det er blevet mig klart, at det kan være svært for forældre at komme ind og aflevere og hente børn uden at blive mødt af en p-bøde, når de returnerer til bilen. Dette fordi parkering mange steder nær skoler og institutioner begrænses til blot 15 min. I et liv med småbørn og skolebørn, er det ofte ikke nok med 15 min, især ikke hvis man har flere børn.

Jeg ønsker derfor en drøftelse af denne tidsbegrænsning i udvalget."

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013

Drøftet, i det udvalget anmoder forvaltningen om at tilstræbe en ensartet tidsbegrænsning for parkering ved institutionerne på maksimalt en halv time.

Søren Hoby Andersen

var fraværende

19. Meddelelser til Teknik - og Miljøudvalget - December 2013

Undersøgelse af sediment ved fæstningskanalen - ved Lyngby Hovedgade
Fæstningskanalen ved Lyngby Hovedgade er slammet til med blade og sediment. Slammet når helt op til overfladen, og der er lugtgener herfra, specielt i de perioder hvor vandstanden er lav. Fæstningskanalen ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Kommunen har iværksat en undersøgelse for at kunne vurdere, hvorvidt slammet er forurenede, samt få et skøn over omkostningerne til oprensningen og bortskaffelse af sedimentet. Kommunen har modtaget afrapporteringen fra rådgiveren, og analyserne viser, at slammet er forurenede og skal bortskaffes til deponi.

Information om indsamling af batterier og elektronikaffald fra husstande
Teknik- og Miljøudvalget behandlede på mødet d. 8. oktober 2013 et forslag til opdateret regulativ for husholdningsaffald. Blandt ændringerne i regulativet var et forslag om, at den hidtidige forsøgsordning, hvor borgerne kan få afhentet deres brugte batterier ved at lægge dem i fryseposer på låget af deres stativer/holdere til dagrenovation, gøres permanent og suppleres med en mulighed for at aflevere småt elektronikaffald (fx mobiltelefoner, opladere mv.) på samme måde.

Center for Miljø og Plan kan supplerende hertil oplyse, at Lyngby-Taarbæk Forsyning planlægger at udsende et postkort eller en lille folder til alle omfattede husstande, med information om den nye ordning. Desuden vil skraldebilerne blive forsynet med reklamebannere i opstartsperioden, ligesom der vil være information på Forsyningens hjemmeside.

Udover informationsindsatsen omkring ordningerne for batterier og småt elektronikaffald, har Lyngby-Taarbæk Forsyning lavet en folder med information specifikt om storskraldsordningen, som uddeles til samtlige husstande i november/december 2013.

Shuttlebus

Mundtlig orientering om fremrykket evaluering og tiltag.

Fodgængerfelt på Jernbaneplassen.

Omygning af Jernbaneplassen blev foretaget i sommeren og efteråret 2004, og fodgængerfeltet blev udført i november og december 2004 med afslutning 23. december 2004. Der blev holdt afleveringsforretning 28. februar 2005. Belægningen i fodgængerfeltet indgik som en del af det store terminalprojekt i samarbejdet mellem Lyngby-Taarbæk Kommune, DSB og HT.

I henhold til AB92 var garantien på belægningerne 5 år, og garantien ville således udløbe 28. februar 2010.

I mangellisten til afleveringsprotokollen tog kommunen forbehold for belægningsskader. Kommunen gjorde i 2008 entreprenør opmærksom på belægningsskader, men fik ingen reaktion derpå trods flere henvendelser.

Folketinget vedtog ændrede forældelsesregler med kortere tidsfrister gældende pr. 1. januar 2010 i form af at der skulle anlægges retssag inden 3 år efter afleveringsforretning. Forældelsesreglerne overtrumfer garantiens 5- års periode.

Dette har betydet, at kommunen ikke kunne fastholde garantien, som grundlag for at reparere fodgængerfeltet.

Forvaltningen har derfor måtte frigive garantien, som blev stillet af entreprenøren i forbindelse med udførelsen af granitfodgængerfeltet på Jernbaneplassen mellem posthuset og stationen. Kommunens advokat og kommunens faglige rådgiver (rådgivende ingeniørfirma) har rådgivet undervejs. Der er løbende udført de nødvendige reparationsarbejder på fodgængerfeltet, således at den kollektive busdrift har kunnet opretholdes.

Forvaltningen vender tilbage til udvalget med forslag til renovering af fodgængerfeltet i forbindelse med årsplan for udførelse af vejanlæg i 2014. Arbejdet vil blive foreslået finansieret af anlægsmidler til slidlag i 2014. Arbejdet vil i fornødent omfang blive koordineret med DSB ejendoms ombygningsplaner for Lyngby Station.

Teknik- og Miljøudvalget den 3. december 2013
Taget til efterretning.

Søren Hoby Andersen

var fraværende

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE
Afdeling for Strategi, Kommunikation og Erhverv

Journalnr. :
Dato : 13.11.2013
Skrevet af ... : REI /45973571

NOTAT

Virkemiddelanalyse og fyrtårnsprojekter for CO₂-reduktion

Forvaltningen har bedt Rambøll opdateret den tidligere CO₂-baselinefremskrivning, samt analysere på, med hvilke virkemidler kommunen har størst mulighed for at påvirke CO₂-udslippet frem mod 2020. Resultatet er rapporten "kvalificering af CO₂-kortlægning, opdateret baseline og mulige projekter i Lyngby-Taarbæk Kommune" fra juli 2013. Dette notat er en bearbejdning og opsummering af pointerne omkring virkemidler og foreslåede fyrtårnsprojekter i Rambølls rapport, samt en kort status på allerede igangsatte eller planlagte initiativer inden for de enkelte områder.

Forudsætningerne for baselinefremskrivningen (udviklingen i CO₂-udslippet, hvis kommunen ikke iværksætter yderligere aktiviteter) i CO₂-kortlægningen fra 2008 har ændret sig, både i positiv og negativ retning. Dels pga. den nye Energiaftale fra 2012, der forventes at reducere CO₂-udslippet, dels pga. de nye forudsætninger for befolkningsprognosen frem mod 2023, hvor de mange store by- og erhvervsudviklingsprojekter forventes at generere en vækst i befolkningstallet fra 2012 til 2023 på ca. 12 %, og dermed øge CO₂-udslippet.

Den opdaterede baseline giver en CO₂-reduktion svarende til 12 % i 2020 og 19 % i 2025.

Der er således en manko på 8 %, der skal realiseres for at kunne nå målsætningen om en absolut CO₂-reduktion på 20 % reduktion i 2020.

Vurdering af sandsynlighed for målopfyldelse.

CO₂-reduktionspotentialer frem mod 2020 og 2025

Det fremgår af nedenstående virkemiddelanalyse, at Lyngby-Taarbæk Kommune har mulighed for at nedbringe den samlede CO₂-udledning for kommunen som geografi ved primært at være rammeskaber for at borgere og virksomheder kan ændre adfærd og investere i klimavenlige løsninger og projekter.

De foreslåede fyrtårnsprojekter giver et bud på hvordan Lyngby-Taarbæk Kommune mest hensigtsmæssigt kan opfylde målsætningen om 20 % CO₂-reduktion i 2020. Fyrtårnsprojekterne understøttes af øvrige kommunale initiativer der også har en CO₂-reducerende effekt - f.eks. fortætning af byen, udbygning af den offentlige transport med den nye letbane, cykelsuperstier m.m.

Især på energiforsyningsiden og energisparesiden har kvantificering af CO₂-reduktionspotentialer vist, at det er muligt at opnå store CO₂-reduktioner i samspil med borgere, virksomheder og energiselskaberne.

Det er umiddelbart svært at give et entydigt bud på tidshorizonten for hvornår CO₂-reduktionspotentialerne kan realiseres, da det er afhængigt af de handlinger der sættes i gang og de til en hver tid gældende økonomiske forudsætninger. Det er dog muligt på baggrund af ovenstående at give et forslag til nogle strategiske pejlemærker for hvordan CO₂-målsætningen kan realiseres frem mod 2020 og 2025.

- Fokus på implementering af den Strategiske Energiplan. Herunder gennemførelse af de 2 fyrtårnsprojekter om "Sammenhængende fjernvarmesystem med eksempelvis geotermi i kombination med biomassekedler og varmelagringer" og "Konvertering af individuelt opvarmede boliger/bygninger til fjernvarme og andre VE-former", der samlet set vurderes at kunne reducere CO₂-udledningen med ca. 6 % og 10 % svarende til ca. 25.000 og 40.000 tons CO₂/år i henholdsvis 2020 og 2025.
- Fokus på realisering af energispare-potentialer inden for husholdningerne (el og varme), hvor der kan høstes energibesparelser på ca. 3 % og 5 %, svarende til 12.000 og 21.000 tons CO₂/år i henholdsvis 2020 og 2025.
- Fokus på at fremme projekter indenfor mobility management, der her og nu har til formål at aktivere eksterne aktører i forhold til at fremme en bæredygtig og klimavenlig transport. Disse projekter skal understøtte og supplere de initiativer der ligger byudviklingsstrategien "Grønt Lys" i forhold til f.eks. fortætning af byen, udbygning af den offentlige transport med den nye letbane, cykelsuperstier m.m.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

- Fokus på (inden for kommunalfuldmagtens rammer) at fremme private investeringer i vindmøllelaug. De praktiske og juridiske aspekter skal undersøges nærmere.

Fyrtårnsprojekterne forventes at giver CO₂-reduktioner i 2020 og 2025 svarende til nedenstående:

Fyrtårnsprojekter	Reduktionspotentiale 2020 tons	Reduktionspotentiale 2025 tons	Tons CO ₂ i 2008
El			172.789
Elbesparelser (husholdninger)	3.000	5.000	
Vindmøllelaug	3.800	2.900	
Varme			93.245
Sammenhængende fjernvarmesystem med eksempelvis geotermi i kombination med biomassekedler og varmelagring + Konvertering af individuelt opvarmede boliger/bygninger til fjernvarme og andre VE-former	25.000	40.000	
Varmebesparelser (husholdninger)	9.000	16.000	
Transport			143.112
Mobility Management	190	180	
Samlet CO₂-udledning 2008 - tons			426.645
CO₂-reduktionspotentiale (fyrtårnsprojekter) tons	40.988	64.080	
CO₂-reduktionspotentiale fyrtårne %	10 %	15 %	
CO₂-reduktionspotentiale fyrtårne + baseline %	22 %	34 %	

Virkemiddelkatalog

Kommunen fik i forbindelse med kortlægningen af CO₂-udledningen i 2008 udarbejdet potentialevurderinger for CO₂-reduktioner inden for el, varme og transport.

Kommunen har med udgangspunkt i denne potentialevurdering ønsket at få udpeget konkrete projekter inden for de indsatsområder, hvor CO₂-reduktionspotentialerne er størst og hvor kommunen har størst mulighed for at skabe rammerne for de fremtidige CO₂-reduktioner.

Denne konkretisering er sket i form af dels en screening og validering af de eksisterende projekter i bl.a. "Strategisk energiplan 2013" udarbejdet for kommunen samt udpegning af fem projekter, hvor CO₂-reduktionspotentialerne er store og hvor kommunen har størst mulighed for at skabe rammerne for de fremtidige CO₂-reduktioner

Ovenstående er gennemført bl.a. ved at inddrage kommunens fagansvarlige (inden for kommuneplanlægning, klima, varmforsyning, energibesparelser, transport m.fl.).

Rent praktisk er denne inddragelse gennemført ved afholdelse af en workshop hos kommunen, hvor der med udgangspunkt i strategiske energiplan, et generelt virkemiddelkatalog og Rambølls erfaringer med klimaarbejde i andre kommuner, blev diskuteret hvilke mulige projekter der kunne identificeres som relevante i LTK mhp. at reducere CO₂-udslippet.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO2-reduktion

Output fra ovenstående er analyseret i forhold til de mulige kommunale virkemidler og brugt til endelig udvælgelse og konkretisering af fem fyrtårnsprojekter.

Introduktion til virkemiddelkatalog

Der er udarbejdet et virkemiddelkatalog med en række relevante virkemidler inden for el, varme og transport. Der er således valgt en sektortilgang til gruppering af virkemidlerne:

- Energiforsyning (varme, el og naturgas) → Strategisk Energiplan 2013 (SEP)
- Energibesparelser (el- og varmebesparelser)
- Transport (omlægning, reduktion, effektivisering)

Relevante virkemidler inden for de enkelte sektorer er listet nedenfor:

Energiforsyning (varme)

- Ændring af varmeproduktionen
 - Brug af biomasse i varmeproduktionen
 - Storskala solvarme
- Ændring af fjernvarmenettet
 - Udvidelse af det eksisterende fjernvarmenet
 - Temperaturoptimering i fjernvarmesystemet
- Forøgelse af brugen af fjernvarme
 - Konvertering fra naturgas til fjernvarme
- Optimering af det sammenhængende fjernvarmesystem
 - Udfasning af olie- og gaskedler
 - Samkøring og optimal lastfordeling mellem alle anlæg
- Individuel forsyning med fortsat naturgas, varmepumper og individuel solvarme
 - Omstilling til varmepumper (Jordvarmepumper, lodrette borer, luftvarmepumper)
 - Mindre kedler med biomasse til blokvarme
 - Individuel eller kollektiv solvarme
- Fællesanlæg (nabovarme) udenfor fjernvarme og gasområder
 - Kombination af varmepumpe, solvarme, træpillefyr og akkumuleringstank
- Blokvarme i nye fjernvarmeområder
 - Blokvarme med kombineret fælles naturgaskedel og varmepumpe
- Nye anlæg og samkøringsforbindelser
 - Samkøring med Nordforbrænding
 - Kapacitet fra Vestforbrænding.
 - Transmission fra Vestforbrænding
 - Samkøring med Holte Fjernvarme
 - Distribution fra Gentofte Fjernvarme
 - DTU-værket (alternativ drift)
 - Lokal kraftvarme
 - Store varmepumper (F.eks. Storvarmepumpe på Renseanlæg Lundtofte)
- Nye anlæg og samkøringsforbindelser
 - Biomassekedel ved Øverødcentralen
 - Biomassekedler i Lyngby-Taarbæk kommune (baseret på lokal biomasse)
 - Geotermi
 - Stort varmelager
 - Udvide kapaciteten på Holte Fjernvarmes spidslastcentraler
 - Samspil med store køleanlæg og fjernkøling for at udnytte overskudsvarme og fælles varmepumpe

Energiforsyning (el og naturgas)

- Ændring af elproduktionen
 - Brug af biomasse i elproduktionen
 - Udlægge arealer til eventuelle elproducerende anlæg i kommuneplanlægningen
 - Bidrage til at indpasse fluktuerende el i energisystemet

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

- Fremme investeringer i de mest samfundsøkonomisk fordelagtige VE baserede elproduktionsanlæg
- Erstatte olie med naturgas
 - Fortsat konvertering af oliefyr til naturgas

Energibesparelser

- Omstilling af individuelle naturgas-, olie- og elopvarmede bygninger
 - Konvertering til fjernvarme, hvor det er muligt
 - Konvertering fra individuelle olie- og elopvarmede bygninger til vedvarende energi og varmepumpe med akkumulering, hvor tilslutning til fjernvarmenettet ikke er mulig.
- Adfærsændringer
 - Kampagner og synliggørelse
 - Energiledelse
 - Indkøbsvejledning til virksomheder
 - Affaldssortering med fokus på CO₂-reduktion
 - Opbygning af grønt netværk mellemvirksomheder
- Forbedring af energirenovering på bygninger
 - Isolering
 - Varmegenvinding
 - Termovinduer
 - Renovere varmeanlæg til lavere returtemperatur og mindske krav til fremløbstemperatur
 - Renovere køleanlæg til højere temperatur
 - Udarbejdelse af pilotprojekter om energirenovering (evt. til energiklasse 1) af almene boliger med fokus på ovenstående tiltag, hvor det er samfundsøkonomisk og brugerøkonomisk fordelagtigt.
 - Fremme private boligejeres opsætning af solvarme, solceller og jordvarme hvor det er samfundsøkonomisk optimalt og hvor fjernvarme ikke er aktuel.
 - Fremme energirigtig renovering og nybyggeri hos private bygherrer, jf. ovenstående.
 - Al kommunalt nybyggeri tilsluttes fjernvarmen og bygges efter bedste energiklasse, hvor det er samfundsøkonomisk optimalt.
 - Når den offentlige bygningsmasse renoveres gøres det til laveste energiklasse, hvor det er samfundsøkonomisk optimalt.
- Energieffektivisering af apparater og systemer
 - Madlavning
 - Køl/frys
 - Belysning
 - Ventilation
 - Pumpning
 - Computere, TV og anden elektronik
 - Vask, herunder omstilling til varmt brugsvand
 - Serverrum
- Energieffektivisering inden for industriens processer
 - Opvarmning/kogning og Inddampning
 - Sintring¹
 - Støbning

Transport

- Omlægning til andre transportformer
 - Cyklisme
 - Samkørsel
 - Kollektiv trafik
- Reduktion af transportbehov
 - Byudvikling

¹ Sammenhængning af emner af samme materiale ved diffusion under påvirkning af temperatur og eventuelt tryk (kilde: <http://www.denstoredanske.dk>)

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

- Nærhed til arbejdspladser
- Udbygning af infrastruktur
- Kørselsplanlægning i hjemmeplejen
- Fremme delebilbehov
- IT- og Mobility Management
- Fremme Park and ride
- Effektivisering af køretøjer og brug af andre drivmidler
 - Særlig indsats indenfor el- og hybridbiler startende med særlige parkeringspladser og bedre infrastruktur til disse.
 - Anvendelse af naturgas, biobrændstoffer, brint mv.

Beskrivelse og vurdering af virkemidler

De forskellige virkemidler er analyseret og illustreret i nedenstående afsnit inden for indsatsområderne energiforsyning, energibesparelser og transport. Hvert afsnit indledes med en beskrivelse af mulige visioner og strategier inden for hvert enkelt indsatsområde efterfulgt af diagrammer med en kvalitativ vurdering af CO₂-effekter/samfundsøkonomi samt kommunens rolle i forhold til de enkelte virkemidler.

Afslutningsvis gives en kort status på igangværende initiativer inden for det enkelte indsatsområde.

Energiforsyning

Varmeforsyningen i Lyngby-Taarbæk Kommune er siden 1980 omlagt fra olie til naturgas, og der er udbygget et mindre fjernvarmenet fra DTU Kraftvarmeværk til DTU og Holte Fjernvarme mfl. Derved har kommunen bidraget til at fremme den energipolitiske målsætning om at gøre os mindre afhængig af olie. Samtidig er luftkvaliteten forbedret, og omlægningen har gavnet samfundsøkonomien.

I de senere år har fokus været rettet mod klimapåvirkningerne fra brugen af fossile brændsler (olie, kul og naturgas), og i marts 2012 markerede et næsten enigt Folketing, at Danmark skal satse på at blive uafhængig af fossile brændsler. Målet er at nå omstillingen inden 2050 og allerede inden 2035 for opvarmning og elektricitet.

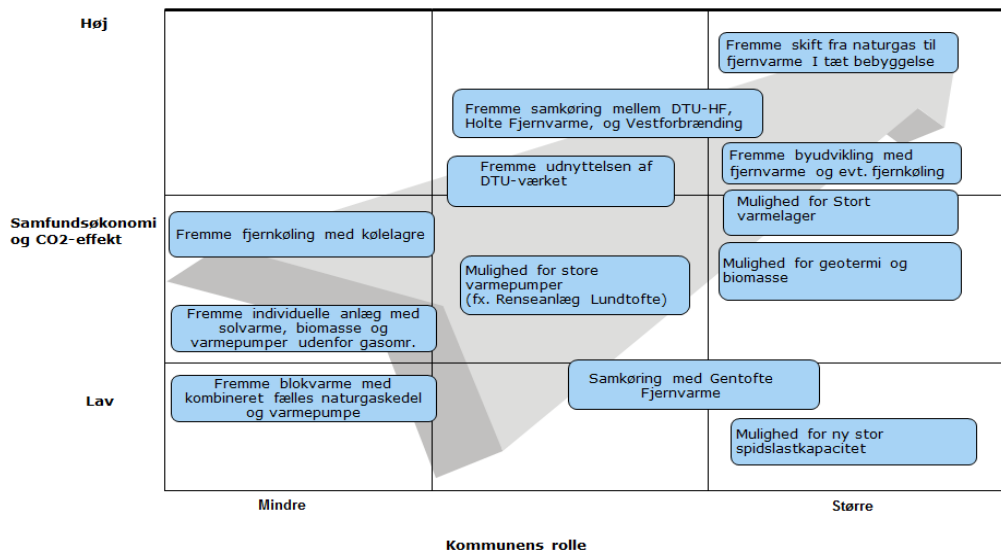
Det bliver en endnu større udfordring, end den vi stod overfor i 1980 – ikke at nå målet, men at samarbejde om det på en bæredygtig måde for de lavest mulige omkostninger for samfundet, så der bliver flere penge til velfærd. Kommunen er som varmeplanmyndighed forpligtiget til at fremme de bedste samfundsøkonomiske løsninger, men arbejder naturligvis også på at fremme de mest økonomiske løsninger for lokalsamfundet.

Der bliver således behov for at samarbejde på tværs af alle sektorer og organisatoriske grænser.

Lyngby-Taarbæk Kommune har derfor besluttet at se nærmere på, hvilke gode muligheder, der er på kort og lang sigt, og hvilke aktiviteter, der bør sættes i gang nu. Arbejdet sker i tæt samarbejde med de mest berørte energiselskaber, og med et ønske om at inddrage borgere og virksomheder i processen.

Første skridt i denne proces er ”Strategisk Energiplan 2013”, som belyser de mest samfundsøkonomiske løsninger, som passer ind i fremtidens bysamfund og energisystem. Der tages afsæt i visionen i Lyngby-Taarbæk Kommunes kommuneplanstrategi ”GRØNT LYS - VISION-VIDEN-VÆKST” med fokus på de mest oplagte muligheder, der er for at udnytte vedvarende energi og overskudsvarme til opvarmning. Derfor er selve planen produceret i et partnerskab med Vestforbrænding, som har det største potentiale for at hjælpe Lyngby-Taarbæk Kommune med omstillingen.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion



Figur 0-1. Analyse af virkemidler for at opnå bæredygtig varmeforsyning.

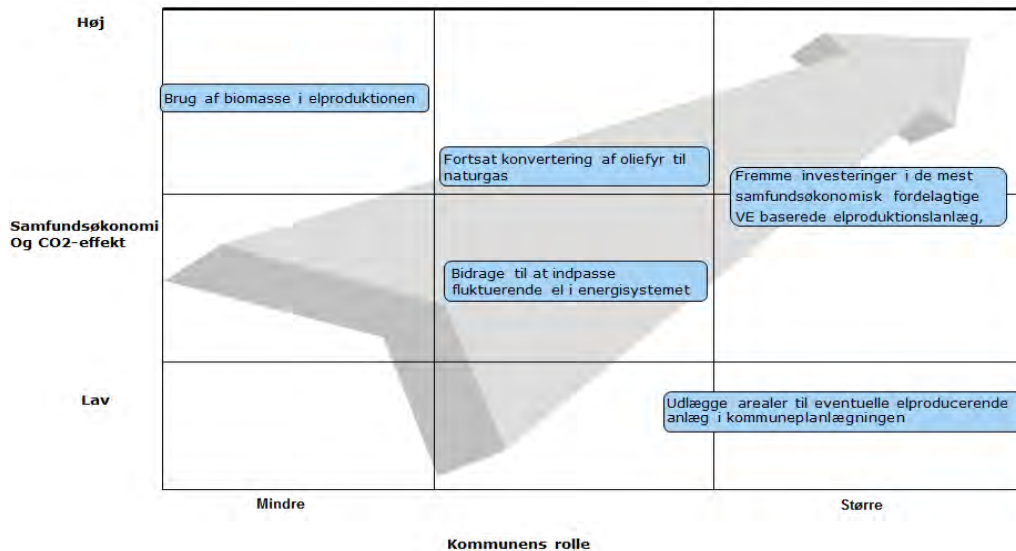
De fleste af ovenstående virkemidler på varmeforsyningssiden er indeholdt i den Strategiske Energiplan og der er her blot lavet en kvalitativ vurdering af CO₂-effekt og samfundsøkonomi af virkemidlerne. Analysen i den Strategiske Energiplan viser, at de store CO₂-effekter kan opnås, ved at kommunen aktivt forsøger at skabe rammerne for den fortsatte udbygning med fjernvarme i både eksisterende og nye byudviklingsområder (bl.a. ved kun at godkende projektforslag der er samfundsøkonomisk rentable og passer ind i den langsigtede planlægning). Kommunen skal sammen med energiselskaberne (både lokale og regionale) skabe rammerne (f.eks. ved at udlægge arealer til etablering af vedvarende energianlæg) for det fremtidige energisystem lokalt, samt generelt fremme anlæg i forsyningssystemerne og bygningerne, der kan håndtere den stigende andel af vindkraft frem mod 2020, 2035 og 2050².

Status: Det første projektforslag for udlægning af fjernvarme er vedtaget og første spadestik er taget i forhold til at igangsætte Etape A, der er første skridt i forhold til at skabe et sammenhængende fjernvarmesystem i kommunen. I forlængelse af den strategiske energiplan, har kommunen også gennemført og planlagt en række borgerrettede aktiviteter i efteråret/vinteren 2013/14, som bl.a. har fokus på de områder, der ikke i første omgang får tilbudt fjernvarme. Aktiviteterne har bl.a. til formål at fremme viden om bæredygtige alternativer til olie og gas.

Aktiviteterne planlægges i samarbejde med Vestforbrænding og Energitjenesten.

² Se flere anbefalinger til kommunens rolle som rammeskaber i den Strategiske Energiplan.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion



Figur 0-2. Analyse af virkemidler for at opnå bæredygtig el- og gasforsyning.

Virkemidlerne ovenfor på el- og gasforsyningssiden er ligeledes indeholdt i den Strategiske Energiplan og vurderingen af CO₂-effekt og samfundsøkonomi viser at kommunen med fordel kan bruge kommuneplanlægningen til at sikre de nødvendige arealer til etablering af VE-anlæg³ og derigennem sikre rammerne for at energiselskaberne kan etablere VE-anlæg, der er samfundsøkonomisk fordelagtige. Kommunen kan således ved at sikre det nødvendige plangrundlag og de fysiske rammer for projektet medvirke til at øge sandsynligheden for at de gode projekter ud fra en samfundsøkonomisk betragtning kan realiseres.

Status: Klimapartnerskabet med DONG Energy, kan være med til at skabe rammerne for initiativer på dette område. For den kommunale virksomhed er der i regi af klimapartnerskabet allerede indgået en aftale om at købe grøn strøm fra vindmøller i 2013-15, svarende til 21 % af det kommunale elforbrug.

Der findes som udgangspunkt ikke egnede arealer inden for kommunegrænsen til opstilling af vindmøller.

³ Energiproducerende anlæg baseret på vedvarende energi som f.eks. vind, sol, biomasse, geotermi

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

Energibesparelser

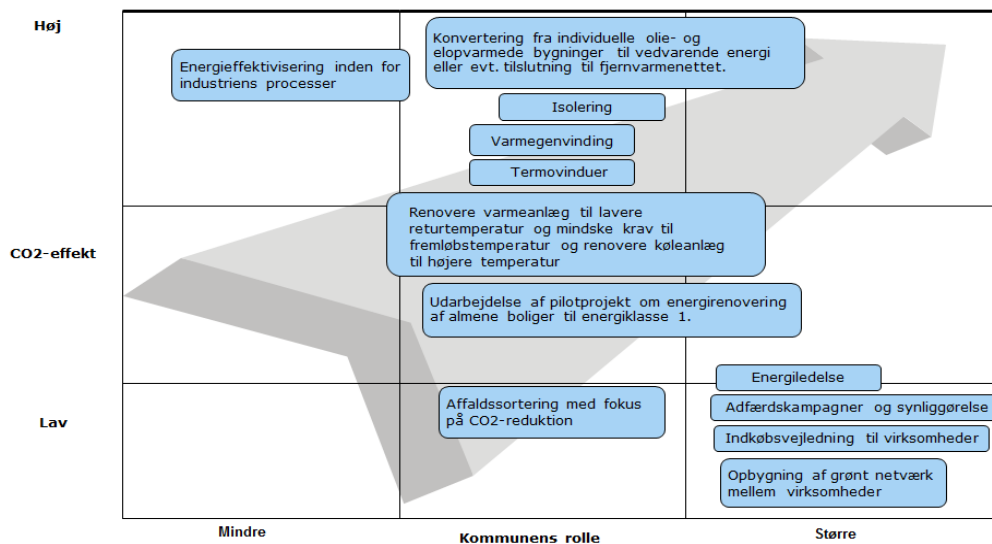
Når emnet går på energibesparelser, ligger udfordringerne i at få de store energispare-potentialer realiseret. På helt kort sigt drejer det sig om at få de forskellige aktører til at ændre adfærd i forhold til brug af energi. Desuden skal de ved indkøb tilskyndes til at investere i de totaløkonomisk bedste komponenter og apparater. På længere sigt forventes, at den igangværende teknologiudvikling fortsætter, så de enkelte slutanvendelser bliver gradvist mere effektive. Et andet relevant virkemiddel er at sikre, at fortløbende renoveringsarbejder så vidt muligt udvides til energirenoveringer, og desuden udskiftes apparater og komponenter til fordel for mere energieffektive løsninger, der spiller sammen med forsyningssystemet.

I Danmark er det lykkedes at mobilisere en høj bevidsthed og viden om, at det er vigtigt at spare på energien, og i vidt omfang er det også lykkedes at få folk til at agere fornuftigt. Det skyldes ikke mindst de høje energiafgifter og dermed energipriser, vi har haft i Danmark.

Der er en række konkrete barrierer, som skal overvindes for at få den enkelte aktør til at ændre adfærd. Det drejer sig om interesse, viden og adgang til løsninger. Interessen for området skal vækkes, der skal frembringes viden om, hvordan man gør, og konkrete løsninger skal foreligge. Der skal være adgang til praktiske muligheder, som ikke begrænser den enkelte i hans livsudfoldelse. Men selv om disse faktorer er på plads, er det i mange situationer ikke umiddelbart nok til at få folk til at handle. Man ser hyppigt en træghed over for at ændre adfærd, som kan skyldes indgroede vaner og dovenskab.

Nogle forskere i virkemidler taler om, at der skal tilføres en symbolgevinst, hvis man skal få folk til at overvinde denne træghed og ændre adfærd. Der skal vindes noget på plussiden, der får folk til at handle. Og det skal være mere synligt.

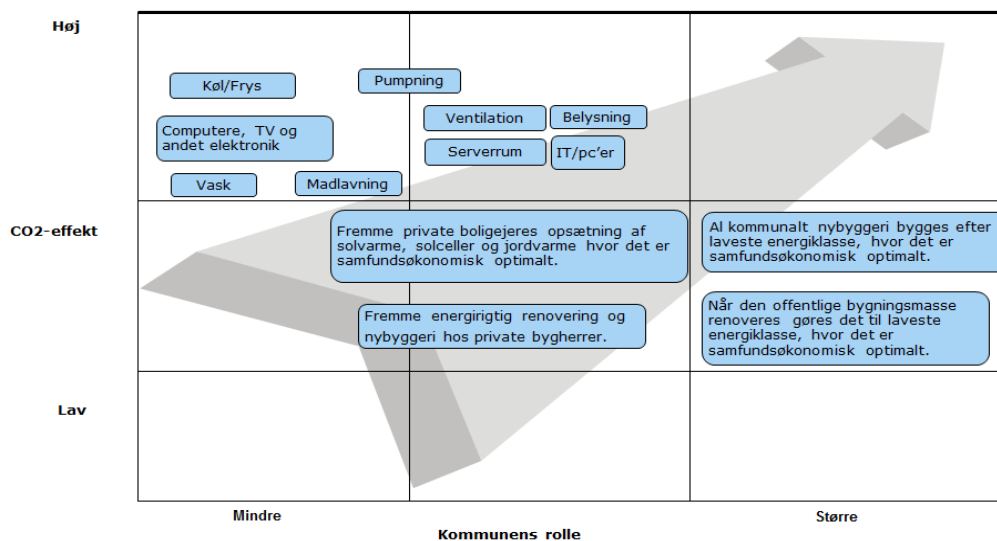
Ved en mere energirigtig adfærd, er der selvfølgelig muligheden for at spare penge, men dette modsvarer som oftest i sig selv ikke indsatsen for at ændre sine vaner. Derfor er den ekstra symbolgevinst vigtig. Her kan Lyngby-Taarbæk Kommune spille en rolle ved at brande energispareindsatsen, så den får en positiv symbolværdi. Kommunen kan være med til at skabe en oplevelse af fællesskab, som kan mobilisere familier og erhvervsdrivende om en indsats, der er vigtig, og som opleves som vigtig. Der er i øjeblikket stor fokus på behovet for CO₂-reduktioner, og der er politisk bred enighed om nødvendigheden af en indsats. For Lyngby-Taarbæk Kommune bliver det en opgave, at kanalisere denne klimainteresse ind i det lokale engagement, og at få synliggjort sammenhængen mellem den globale problemstilling og den lokale indsats, og derved bidrage med en symbolgevinst til borgerne i byen.



Figur 0-3. Analyse af virkemidler for at fremme af energibesparelser (1).

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

Ovenstående virkemiddelanalyse viser at kommunens rolle primært er at fremme energibesparelser gennem kampagner, synliggørelse af energiforbrug, vejledninger og værktøjer, information om bl.a. energisparepotentialer, tilskudsordninger og etablering af netværk målrettet borgere og virksomheder. Formålet er at gøre det enkelt, sikkert og billigt for borgere og virksomheder at foretage investeringer i rentable energibesparende tiltag, hvor der kan opnås en stor CO₂-effekt. Lyngby-Taarbæk Kommune er som nævnt i kommuneplanstrategien "GRØNT LYS - VISION-VIDEN-VÆKST" allerede i gang med en række af disse tiltag bl.a. for kommunen som virksomhed og som led i vidensbynetværk inden for bl.a. klima og grønne teknologier.



Figur 0-4. Analyse af virkemidler for at fremme af energibesparelser (2).

Ovenstående virkemiddelanalyse viser at kommunen selv har en stor rolle i forbindelse med opførelse af kommunalt byggeri og energirenovering af bygningsmassen så det gøres ud fra samfundsøkonomiske kriterier. Her er der en særlig udfordring i forhold til de fremtidige bygningsreglementer bl.a. BR2015 og BR2020, hvor energikravene er blevet betydelig skærpet og lægger op til etablering af VE-anlæg på den enkelte ejendom, der ikke nødvendigvis er samfundsøkonomisk optimalt.

Status: I samarbejde med DONG Energy udskiftes vejbelystningen i kommunen løbende til led-belysning, med store CO₂-reduktioner til følge. Med udgangen af 2013 forventes det samlede energiforbrug til vejbelystning at være reduceret med ca. 28 %, svarende til 292 tons CO₂/år.

I forlængelse af den strategiske energiplan, har kommunen også gennemført/planlagt en række borgerrettede energirenoveringsaktiviteter i efteråret/vinteren 2013/14, som især har fokus på de områder, der ikke i første omgang får tilbudt fjernvarme. Aktiviteterne har bl.a. til formål at fremme viden om og lysten til at energirenovere private boliger, så varmebehovet mindskes. Aktiviteterne planlægges i samarbejde med Vestforbrænding og Energitjenesten.

Det nye vidensbynetværk for håndværkere, handel og servicefag, tænkes også at skulle på banen for at fremme dette indsatsområde, - f.eks. i form af tilbud om energivejlederuddannelse til lokale håndværkere med henblik på at fremme lysten til energirenovering hos kommunens borgere.

Et af resultaterne af vidensbynetværket Klima og Grøn Teknologi er oprettelsen af et ph.d.-projekt i såkaldt facility management på byniveau, der skal undersøge, hvordan virksomheder, uddannelsesinstitutioner og kom-

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

mune kan udnytte ressourcerne bedre, fx ved at dele lokaler, arealer, byrum, mødefaciliteter, conferenceudstyr, p-pladser og andre ressourcer.

Hertil kommer et nyt Vidensby-projektforslag om energireovering i vidensbyen. Projektforslaget, som indeholder 6 delprojektforslag om energireovering, vil indgå i VBN om Klima og Grøn teknologi, der vil arbejde videre med udviklingen af et eller flere af delprojekterne.

Lyngby-Taarbæk Kommune er desuden sammen med flere lokale aktører trådt et skridt nærmere Vidensbystrategiens vision om et klimavenligt Lyngby-Taarbæk ved at underskrive det såkaldte "Nordic Built Charter". En aftale, der handler om at renovere og bygge på en mere bæredygtig måde og ikke mindst at dele erfaringer med andre.

Transport

En gennemsnitlig dansker mellem 10 og 84 år foretager ifølge TU⁴ 2,95 ture hver dag på tilsammen ca. 40 km. Det svarer til ca. 15. mio. ture om dagen. 1/3 af turene relaterer sig til pendling, uddannelse og erhverv og resten har ærinder og fritidsaktiviteter som mål.

Ønsket om størst mulig mobilitet og tilgængelighed samt ønsket om en mere bæredygtig transportadfærd gør fremtidens borgere til "mobilister" snarere end bilister, cyklister, fodgængere og passagerer i den kollektive trafik. Det stiller nye krav til kommunernes planlægning.

For at sikre en bæredygtig og klimavenlig transport for fremtiden, er der 3 håndtag at dreje på uanset om det drejer sig om et byområde eller en virksomhed: Undgå – Omlægge – Effektivisere.

Undgå eller reducer transportbehovet, ved at indrette byen med en blanding af boliger og arbejdspladser, der gør det muligt for flere at bo og arbejde indenfor gå- eller cykelafstand. Indtænk også fritidsaktiviteter og god tilgængelighed til natur og kultur. Også i forhold til godstransport kan der tænkes i at reducere turene.

Oprader de bæredygtige transportformer som gang, cykel og kollektiv transport, så det bliver et nemmere valg at skifte til disse. Sørg for gode skiftemuligheder og mulighed for at dele og samkøre.

Og sørg for infrastruktur til alternative drivmidler. Bilen er kommet for at blive, men der er mange og gode muligheder for, at biler i fremtiden kan køre på mere bæredygtige drivmidler. Dette gælder også busser og lastbiler.

Med Grønt Lys og Vidensbystrategien er Lyngby-Taarbæk Kommune allerede nået et langt skridt i den rigtige retning i forhold til at reducere antallet af ture og give gode muligheder for at vælge mere bæredygtige transport-ture. En ny letbane vil bidrage til et væsentligt løft til den kollektive trafik i kommunen generelt og fortætningen omkring stationerne vil give både beboere, handlende og arbejdspladser her, optimale muligheder for et bæredygtigt transportmiddelvalg. Samtidig er visionen et Kgs. Lyngby, hvor den centrale del forbeholdes fodgængere, cykler og kollektiv transport og en generel opprioritering af cyklismen, med prioriterede cykelruter og mere cykelparkering.

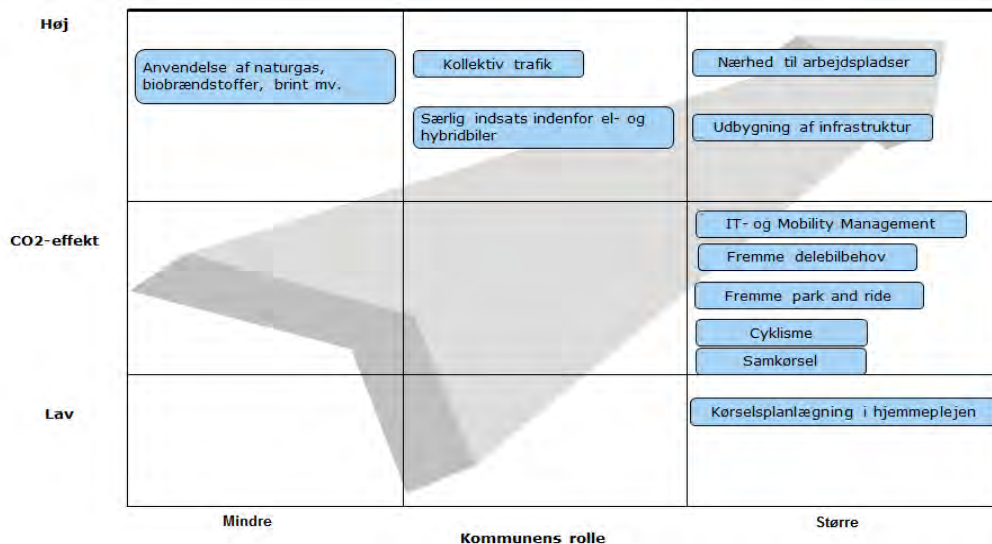
For at understøtte og supplere de initiativer der ligger i de to byudviklingsstrategier sættes fokus på Mobility Management, som et af en række af bløde virkemidler, der kan påvirke rejsen allerede inden den påbegyndes.

Mobility Management er et af de værktøjer, der vinder mere og mere frem i by- og trafikplanlægning. Og det med god grund. Mobility Management er en måde at se transport som en del af den store helhed. Transport handler ikke længere bare om at flytte personer eller ting mest effektivt fra A-B, det handler også om at give adgang til aktiviteter, frihed til at vælge hvor man vil bo og arbejde, bedre sundhedstilstand, reducere klimapåvirkninger – og om at få mest muligt ud af de midler der er til rådighed.

De mulige gevinster for kommunerne er en bedre og mere effektiv udnyttelse af den eksisterende infrastruktur, bedre sammenhæng mellem byliv og trafik, mere samarbejde mellem forskellige transport- og infrastrukturudbydere, mindre trængsel og mulighed for at forbedre sundhedstilstanden og livskvaliteten generelt for borgerne.

⁴ DTU's Transportvane Undersøgelse

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO2-reduktion



Figur 0-5. Analyse af virkemidler for at fremme bæredygtig transport.

Ovenstående virkemiddelanalyse viser at kommunen kan spille en særlig rolle i forhold til at fremme offentlig transport, samkørsel, cyklisme mv. gennem bl.a. udbygning af nødvendig infrastruktur (letbanen, cykelstier mv.) og ved at skabe rum for nye virksomheder og arbejdspladser tæt på togstationer og lign. Kommunen kan ligeledes gå aktivt ind i at hjælpe både eksisterende og nye virksomheder med at lave Mobility Management planer, der kan hjælpe medarbejderne med at vælge kollektiv trafik fremfor personbil. Sidst men ikke mindst har kommunen selvfølgelig også en rolle i at skabe rum for etablering af ladestander mv. for både kommunale og borgernes el-biler, der forventes i fremtiden.

Status: letbaneprojektet og planerne om at byudvikling via byfortætning er initiativer, der allerede er på tegnebrættet, og som begge vil være med til at fremme CO2-reduktion på dette område.

Af andre initiativer kan nævnes 'Cykelsuperstiprojektet', indkøb af elbiler til den kommunale virksomhed, generel forbedring af cykelstier og cykelkampanjer rette mod børn.

Engagement i RH-elbilssekretariatet og partnerskabet om elbiler skal her og nu bl.a. resultere i en hurtig udrulning af elbiler og på sigt i en koordineret udrulning af infrastruktur til elbiler i det offentlige rum.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

Opsamling på virkemiddelanalysen

Ovenstående analyse af virkemidlerne viser, at kommunen som myndighed har gode muligheder for at skabe rammerne for den fremtidige varmforsyning ved udbygning af fjernvarmen i Lyngby-Taarbæk Kommune herunder især bruge den Strategiske Energiplan til at fremme skift fra naturgas til fjernvarme i tæt bebyggelse og fremme byudvikling med fjernvarme og evt. fjernkøling med en høj samfundsøkonomisk nytte- og CO₂-effekt.

Desuden viser analysen, at kommunen med fordel kan spille en aktiv rolle ved at iværksætte de nødvendige undersøgelser sammen med de lokale energiselskaber for at undersøge muligheden for etablering af fremtidens intelligente og fleksible energisystem baseret på vedvarende energikilder f.eks. geotermi kombineret med biomassekedler og sæsonvarmelagring.

På elforsyningsiden viser analysen at kommunen som planlægningsmyndighed har mulighed for at udlægge egne arealer til el-producerende anlæg baseret på vedvarende energi (f.eks. vindmøller eller solceller) men generelt også kan spille en aktiv rolle i at fremme borgernes og virksomhedernes investeringer i de mest samfundsøkonomiske projekter uden for kommunens grænser (f.eks. investeringer i vindmøllelaug eller lign).

På energisparesiden viser analysen at kommunen har begrænsede muligheder for at påvirke borgernes og virksomhedernes energiforbrug direkte, men gennem bl.a. tiltag som energiledelse, adfærds kampagner og synliggørelse af energisparepotentialer, indkøbsvejledninger til virksomheder og opbygning af grønne netværk mellem virksomheder kan forsøge at skabe rammerne for borgernes og virksomhedernes energirigtige investeringer og adfærd. Herudover kan kommunen og det offentlige gå forrest i forhold til etablering af bæredygtig nybyggeri og energirenoveringer af eksisterende bygninger og bygge og renovere efter de laveste energiklasser hvor det er samfundsøkonomisk rentabelt

På transportsiden viser analysen at kommunen som myndighed kan planlægge udbygning af ny infrastruktur (f.eks. den nye letbane) der kan få borgerne til at vælge offentlig transport fremfor bilen. Desuden kan infrastrukturen planlægges på en måde så der sikres nærhed til både eksisterende og nye arbejdspladser/virksomheder. Af de mere bløde planlægningsvirkemidler kan nævnes kommunens muligheder for at fremme Mobility Management, delebilbehov, park and ride, cyklisme, samkørsel, kørselsplanlægning i f.eks. hjemmeplejen.

Mulige fyrtårsprojekter

Udpegning af mulige fyrtårsprojekter

På baggrund af ovenstående vurdering og analyse, foreslår Rambøll, at kommunen vælger at fokusere på nedenstående 5 fyrtårsprojekter, da de vurderes at leve op til målet om, med de mulige kommunale virkemidler, at skabe store CO₂- reduktioner på en samfundsøkonomisk fordelagtig måde.

Energiforsyning

- Sammenhængende fjernvarmesystem med eksempelvis geotermi i kombination med biomassekedler og varmelagring
- Konvertering af individuelt opvarmede boliger til fjernvarme og andre VE-former indenfor kommunens geografiske område
- Vindmøllelaug

Energibesparelser

- Elsparekampagner og fokus på energirenovering målrettet borgere og virksomheder

Transport

- Mobility Management målrettet både eksisterende og nye virksomheder

Disse er beskrevet nærmere i de følgende afsnit.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO2-reduktion

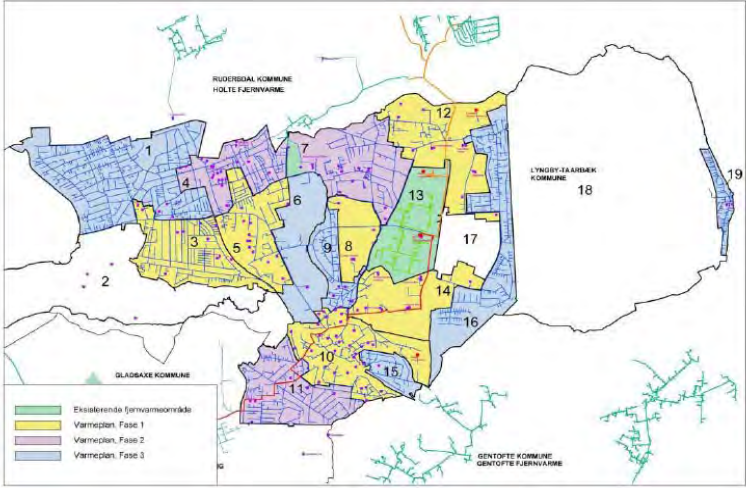
<p>Projekttitle</p>	<p>Sammenhængende fjernvarmesystem med eksempelvis geotermi⁵ i kombination med biomassekedler og varmelagring</p>
<p>Formål</p>	<p>At fremme den mest samfundsøkonomisk optimale tilstrækkelige varmeproduktion til fjernvarmenettet, der kan forsyne den bymæssige bebyggelse i Lyngby-Taarbæk Kommune. På længere sigt ved at udnytte alle de ressourcer, der er til rådighed, herunder om muligt at etablere geotermisk varme i kombination med biomassekedel og sæsonvarmelager, herunder især, at der snarest etableres et sammenhængende fjernvarmesystem, hvor den samlede varmeproduktion kan optimeres uden tekniske eller organisatoriske hindringer.</p>
<p>Beskrivelse af projektet</p>	<p>Den strategiske energiplan skal implementeres med hovedfokus på det sammenhængende net, som giver mulighed for at udnytte alle de energikilder, der er til rådighed. Desuden skal der reserveres plads til mulige nye grundlastanlæg og sæsonlagre, som selskaberne kan etablere.</p>
<p>Succeskriterier (der kan følges op på / måles på)</p>	<p>Kriterie 1: Varmeproduktionen optimeres i hele området fra Vestforbrænding i syd til Nordforbrænding i nord uden væsentlige hydrauliske eller organisatoriske begrænsninger i form af vekslerstationer eller aftaler, der begrænser optimeringen af alle de produktionsmuligheder, der er til rådighed.</p> <p>Kriterie 2: Den marginale samfundsøkonomiske varmeproduktionspris i projektforslag Etape A til de første 150 GWh er ca. 150 kr./MWh, men denne pris stiger efterhånden som der tilkøbes flere kunder. Et mål kan være, at den gennemsnitlige marginale varmeproduktionspris ikke bør overstige 200 kr./MWh for den maksimale markedsudvidelse</p> <div data-bbox="488 1066 1297 1585" data-label="Figure"> </div> <p>Kriterie 3: Takket være samarbejdet og lavere marginal varmeproduktionspris kan</p>

⁵ Geotermisk energi (også kaldet geotermi) er en vedvarende energiform. I geotermi udnyttes geotermisk energi ved at indvinde varme, som strømmer mod jordens overflade fra jordens indre, hvor temperaturen er op mod 5.000 °C. Under Danmark stiger temperaturen i jordlagene typisk med 25 – 30 °C pr. 1.000 meter, man går i dybden. Med hensyn til geotermi betyder det, at jordlagene på dybder større end 800 meter er varme nok til, at man kan udnytte den geotermisk varme til opvarmning i form af fjernvarme (kilde: www.ens.dk).

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

	fjernvarmen udstrækkes længere og formentlig til alle de sammenhængende byområder
Handlinger	<ul style="list-style-type: none"> • Der skal udarbejdes et projektforslag for samkøring af Vestforbrændings net med DTU-HF samt Holte Fjernvarme og med en nordlig ringforbindeles via Geels-gårdskolen. • DTU Kraftvarmeværket og anlæg på DTU skal kobles på nettet, så kapaciteten på kraftvarmeværket og spidslastkedlerne kan udnyttes uhindret • Der skal indgås en aftale mellem parterne, Vestforbrænding, DTU-HF, Holte Fjernvarme, Danske Commodities og Nordforbrænding, som sikrer optimal drift og udbygning af det sammenhængende net • Der skal om muligt afsættes mindst to lokaliteter til hhv. mulig geotermi med biomassekedel eller varmepumpe og sæsonlager som underjordisk damlager. • Der skal udarbejdes et teknisk og økonomisk feasibility studie for at vurdere rentabiliteten af projektet • Der skal laves en VVM-undersøgelse for at vurdere de miljømæssige forhold herunder undersøgelse af om dette er foreneligt med hensynet til beskyttelse af grundvandet
Tidsplan (start og slut)	Juni 2013-juni 2018
Hvad koster projektet (kr./euro)	De samfundsøkonomisk rentable investeringer vil formentlig også være profitable for fjernvarmen og den vil kunne indregnes i varmeprisen. Kommunen kan i kraft af sin rolle som varmeplanlægger iht. Varmeforsyningsloven optræde aktivt som katalysator for processen for en beskedent indsats. Selskabernes omkostning til planlægning, herunder rådgivning, vil ligeledes kunne indregnes i varmeprisen.
Simpel tilbagebetalingstid (år)	3-7 år
Målgrupper	Forsyningsselskaberne, nabokommuner
Hvem skal inddrages? / Afgørende aktører	Forsyningsselskaberne, DTU og nabokommuner
Kommunens rolle / kommunens muligheder for at fremme projektet	<ul style="list-style-type: none"> • Lyngby-Taarbæk Kommune har rollen som varmeplanmyndighed og skal nægte at godkende evt. projektforslag, der ikke er samfundsøkonomisk acceptable • Lyngby-Taarbæk Kommune kan være katalysator for forhandlingerne
Organisatorisk op-hæng	CMP
Forventet energibesparelse (MWh/år)	Den samlede varmeproduktion i Lyngby-Taarbæk Kommune er ca. 600 GWh. Med maksimal udnyttelse af kraftvarmepotentiale og med VE vil den maksimale energibesparelse i form af fossile brændsler på kort sigt være ca. 400 GWh, hvor 200 GWh opnås ved kraftvarme og 200 GWh ved VE. Hvis det ikke lykkes at samkøre og optimere nettene vil den formentlig kun blive omkring 200 GWh
Forventet VE produktion (MWh/år)	200 GWh på kort sigt
Forventet CO ₂ reduktion (t/år)	Ekstra 200 GWh sparet naturgas pga. samkøringen svarer til 40.000 tons CO ₂ /år i 2025 (25.000 tons CO ₂ /år i 2020)

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

<p>Projekttitle</p>	<p>Konvertering af individuelt opvarmede boliger/bygninger til fjernvarme og andre VE-former</p>
<p>Formål</p>	<p>At fremme den mest samfunds-, selskabs- og brugerøkonomiske optimale varmforsyning i individuelle opvarmede bygninger i Lyngby-Taarbæk Kommune med henblik på at erstatte fossile brændsler med vedvarende energi for at opfylde CO₂-reduktionsmålet på 20 % i 2020.</p>
<p>Beskrivelse af projektet</p>	<p>Den strategiske energiplans anbefalinger viser, at områderne i fase 1 har en fordelagtig samfunds-, selskabs-, og brugerøkonomi i forhold til udbygning med fjernvarme, hvorimod fase 2 og 3 pt. ikke har en fordelagtig økonomi i forhold til konvertering til hverken fjernvarme eller individuelle varmepumper.</p> <p>Se kort fra den Strategiske Energiplan nedenfor:</p>  <p>Figur 0-2. Kort over udbygningstakten for fjernvarmenettet.</p> <p>Udbygningstakten for fjernvarmenettene angives nedenfor i runde tal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fase 1: Periode 2013-2018 – områderne 3, 5, 8, 10, 12, 14 • Fase 2: Periode 2016-2020 – områderne 4, 7, 11 • Fase 3: Periode 2019-2025 – områderne 1, 6, 9, 15, 16, 19 <p>Ved væsentlige ændringer i de gældende rammebetingelser for varmforsyningsprojekter, såsom markant højere samfundsøkonomisk gaspris og/eller yderligere fald i diskontoeringsrenten, skal områderne i fase 2 og 3, belyst i den strategiske energiplan, analyseres nærmere.</p> <p>Dette skal ske med henblik på at udarbejde projektforslag for de berørte områder i tråd med den strategiske energiplan, for at eftervise fordelene/ulemperne ved konvertering af områderne og med henblik på gradvist at udfase fossile brændsler med vedvarende energi for at opfylde CO₂-reduktionsmålet på 20 % i 2020.</p>

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

Succeskriterier (der kan følges op på / måles på)	Ved det nuværende forudsætningsgrundlag er det først samfundsøkonomisk fordelagtigt at skifte fra naturgaskedler til fjernvarme i villaområderne, hvis eksempelvis alle brændsels- og elpriser stiger med 40 % og diskonteringsrenten falder til 3,5 %. Fordelen afhænger meget af de lokale forhold og tilslutningen til fjernvarmen. Tilslutningsprocenten kunne være et mål, evt. min 60 % af de potentielle kunder i et område.
Handlinger	<ul style="list-style-type: none"> • Lyngby-Taarbæk Kommunes varmeplanlæggere holder i samarbejde med forsynings-selskaberne nøje øje med energipolitiske tiltag, såsom sænkning af diskonteringsrenten, samt nye beregningsforudsætninger for varmforsyningsprojekter, der kan fremme økonomien ved projektforslag i fase 2 og 3. • Vestforbrænding og Lyngby-Taarbæk Kommune aftaler nærmere hvilke specifikke områder i fase 2 og 3, der kunne være interessante at se nærmere på. • Områderne vil med fordel kunne underopdeles i projektforslagene for at tage højde for, at dele af et godt område kan have delområder med lav varmetæthed⁶, hvor fjernvarme er relativt dyrere, hvorimod der kan være områder med høj varmetæthed (typisk områder med større bygninger) der med fordel kan tilsluttes først. • Der samarbejdes om en prioritering af de kommende projektforslag, så de fremmer målene og følger anbefalingerne i den Strategiske Energiplan.
Tidsplan (start og slut)	Fase 2: 2016-2020 Fase 3: 2019-2025
Hvad koster projektet (kr.)	Ressourcer/tid hos Lyngby-Taarbæk Kommune og Vestforbrændings varmeplanlæggere
Simpel tilbagebetalingstid (år)	ca. 8-10 år.
Målgrupper	<ul style="list-style-type: none"> • Ejendomssejere i de berørte områder • Forsynings-selskaberne
Hvem skal inddrages? / Afgørende aktører	<ul style="list-style-type: none"> • Forsynings-selskaberne • Kommunen • Ejendomssejere i de berørte områder
Kommunens rolle / kommunens muligheder for at fremme projektet	<ul style="list-style-type: none"> • Lyngby-Taarbæk Kommune har rollen som varmeplanmyndighed og skal derfor alene godkende projektforslag, som udviser en acceptabel samfundsøkonomi. • Lyngby-Taarbæk Kommune kan være facilitator for omstillingen. • Lyngby-Taarbæk Kommune kan i samarbejde med forsynings-selskaberne lave målrettede kampagner til bygningsejere om fordelene ved omstilling af varmforsyningen.
Organisatorisk op-hæng	CMP
Forventet energibesparelse (MWh/år)	Den forventede energibesparelse er indregnet i foregående projekt "Sammenhængende fjernvarmesystem med eksempelvis geotermi i kombination med biomassekedler og varmelagring"
Forventet VE produktion (MWh/år)	Den forventede VE produktion er inkluderet i foregående projekt "Sammenhængende fjernvarmesystem med eksempelvis geotermi i kombination med biomasse-kedler og varmelagring"
Forventet CO ₂ reduktion (t/år)	De forventede CO ₂ -reduktioner er inkluderet i projektet "Sammenhængende fjernvarmesystem med eksempelvis geotermi i kombination med biomassekedler og varmelagring"

⁶ Varmetæthed kan betegnes som et udtryk af varmebehovet i et givet område i forhold til områdets størrelse (eks. MWh/ha). Typisk vil der være stor varmetæthed i byområder med etageboliger og tæt/lav bebyggelse, hvorimod villakvarterer og landområder har en relativ mindre varmetæthed.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

Projekttitlel	Investeringer i vindmøllelaug
Formål	Formålet er at gøre det muligt for borgere og virksomheder i Lyngby-Taarbæk kommune at investere i andele i et eller flere eksisterende eller kommende vindmøllelaug, da vindmøllestrøm er CO ₂ -neutral.
Beskrivelse af projektet	Med udgangspunkt i ovenstående formål anbefaler vi at Lyngby-Taarbæk forsøger at skabe rammerne for at borgere og virksomheder i kommunen kan investere i allerede eksisterende eller kommende vindmøllelaug f.eks. i tæt samarbejde med et eller flere el-selskaber. Dette kan f.eks. gøres ved - inden for kommunalfuldmagts rammer - at stille information til rådighed om hvor/hvordan det er muligt at investere i vindmølleandele, men også oplyse om CO ₂ -gevinsten mv. gennem kampagner/-informationsmateriale. Der findes som udgangspunkt ikke egnede arealer inden for kommunegrænsen til opstilling af vindmøller.
Handlinger	<ul style="list-style-type: none"> • Identifikation af egnede eksisterende eller kommende vindmøllelaug som kommunen vil anbefale overfor borgere og virksomheder • Markedsføring af vindmølle-projekter og gøre det nemt for borgerne at købe andele f.eks. gennem hjemmesider eller lign. (tvivlsomt hvad vi må)
Tidsplan (start og slut)	2013-2015
Hvad koster projektet (kr.)	I dag svinger priserne på en andel med 1.000 kWh produktion om året i en nyetableret mølle fra 2.700 til 4.100 kr., og ligger ofte på 3.500-3.600 kr. svarende til en gns. investering på omkring 3,5 kr./kWh. Borgernes investering i vindmølleandele på f.eks. Prøvestenen forventes at blive i størrelsesorden 4-5 kr./kWh med et årligt forventet afkast på 10-12 % der vurderes at være en attraktiv investering.
Simpel tilbagebetalingstid (år)	Afhængig af det pågældende projekt og om det er vindmøller på land eller på hav. Der er regnet på et eksempel på et vindmølleprojekt med 3 vindmøller á 3 MW på havet med en samlet simpel tilbagebetalingstid på ca. 15 år
Målgrupper	Borgere og virksomheder i Lyngby-Taarbæk Kommune
Hvem skal inddrages? / Afgørende aktører	Virksomheder, borgere og forsyningsselskaber der ønsker at investere i vindmøllelaug. Vindmøllerne kan evt. også ejes og drives af det lokale elforsyningsselskab. Det kan ligeledes overvejes om DONG kan inddrages i projektet gennem kommunens klimapartnerskab ⁷ .
Kommunens rolle / kommunens muligheder for at fremme projektet	Kommunen kan medvirke til at skabe rammerne for projektet og f.eks. bidrage ved at gennemføre handlinger og analyser jf. beskrivelsen ovenfor.
Organisatorisk op-hæng	SKE, CMP
Forventet CO ₂ reduktion (t/år)	Hvis der gennemføres et projekt med køb af vindmøllestrøm fra et vindmøllelaug svarende til 3 Vestas-vindmøller á 3 MW ville det svare til en energiproduktion på ca. 1.800 MWh/år og flg. CO ₂ -reduktioner: CO ₂ -reduktion i 2015: ca. 4.800 tons CO ₂ /år CO ₂ -reduktion i 2020: ca. 3.800 tons CO ₂ /år CO ₂ -reduktion i 2025: ca. 2.900 tons CO ₂ /år De faldende CO ₂ -reduktioner er udtryk for at CO ₂ -indholdet pr. kWh i gns. el er faldende frem mod 2025.

⁷ Der gøres dog opmærksom på at DONG for nuværende har et andet koncept "Grøn strøm", hvor man køber strømmen fra de off-shore vindmølleparker der er ved at blive etableret som led i den nationale strategi. Dette er dog ikke det samme som køb af andele i vindmøllelaug, der ligger udover den vindenergi der er indregnet i baselinen.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO2-reduktion

Kommentarer til Rambølls forslag om at fremme private investeringer i vindmøllelaug uden for kommunen: Eftersom det kun er de nye andele, som afstedkommer yderligere CO2 reduktion bliver det en helt afgørende forudsætning, at borgerne rent faktisk har mulighed for at købe andele i de nye vindmøller jf. fx Prøvestenen og andre steder i landet

I den sammenhæng er det væsentlig at bemærke, at lovgivningen giver lokale borgere inden for 4,5 km afstand til vindmøllerne fortrinsret til køb af de nye andele. Herefter er det borgerne i opstillingskommunen, som har fortrinsret for køb af nye vindmølleandele. Først "i tredje omgang" vil borgere og organisationer uden for kommunen have mulighed for at købe andele. Vindenergiens egen brancheforening Danmarks Vindmølleforening oplyser over for Lyngby-Taarbæk Kommune, at nye vindmølleparker på land har udviklet sig til et eftertragtet investeringsobjekt for borgere og virksomheder. Det betyder i praksis, at der typisk er relativt høj efterspørgsel efter de nye vindmølleandele lokalt, og at der efter udbuddet inden for 4,5 km zonen og udbuddet inden for kommunegrænsen sjældent er vindmølleandele til rest, som udenbys borgere vil have mulighed for at købe.

Det er derfor usikkert i hvilket omfang borgere fra LTK pt. vil kunne få mulighed for at købe andele i nye vindmølleparker placeret uden for Lyngby-Taarbæk Kommune, hvorfor den skønnede effekt af dette fyrtårsprojekt pt. må anses som noget usikker. Det vil derfor være oplagt at afvente udviklingen på dette område inden et sådant initiativ sættes iværk.

Hvis muligheden for at købe anparterne opstår, vil forvaltningen afklare hvordan og på hvilken måde borgerne kan gøres opmærksom på dette initiativ inden for rammerne af kommunalfuldmagten.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO2-reduktion

Projekttitle	Elsparekampagner og fokus på energirenovering målrettet borgere og virksomheder
Formål	Reduktion af el- og varmeforbrug ved at fremme information om energisparepotentialer og mulige virkemidler, herunder ikke mindst at virke som katalysator for, at alle forsyningsselskaber for el, gas, fjernvarme og olie samt større ejendomsejere arbejder med energibesparelser ud fra de langsigtede mål i den strategiske energiplan.
Beskrivelse af projektet	<p>Der udvikles elsparekampagner og en indsats med fokus på energirenovering målrettet borgere og virksomheder i Lyngby-Taarbæk Kommune.</p> <p>Der er store samfundsøkonomisk rentable energisparepotentialer inden for både el- og varmeforbrug på kort og langt sigt.</p> <p>Lyngby-Taarbæk kommune gør allerede en hel del for at nedbringe energiforbruget for kommunen som virksomhed, som led i den grønne energistyring. Kommunen kan i denne forbindelse virke som rollemodel og være dem ”der viser vejen”.</p> <p>Kommunen har ligeledes i Vidensby 2020 lagt op til at der etableres et rådgivningstilbud, hvor aktørerne kan få foretaget en energiteknisk gennemgang og modtage forslag og anbefalinger til energioptimeringer. Rådgivningstilbuddet skal udvikles i et samarbejde mellem energiforsyningsselskaberne og områdets øvrige nøgleaktører med udgangspunkt i VBN Klima og grøn teknologi.</p> <p>Kommunen kan som katalysator virke for, at alle energiselskaber og større bygningsejere og energiforbrugere arbejder for at fremme energibesparelser og øvrige tiltag, der tager udgangspunkt den strategiske energiplan.</p>
Handlinger	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunen udvikler en række energisparekampagner med tilhørende materialer i samarbejde med forsyningsselskaber og nøgleaktører målrettet borgerne og virksomhederne i kommunen • Der udarbejdes kampagnematerialer der markedsføres i forhold til borgerne gennem mulige kanaler (postforsendelser, web, Facebook, lokal tv mv.) • De største energiforbrugende virksomheder i Lyngby-Taarbæk Kommune kortlægges og der laves en kampagne målrettet disse • En særlig indsats målrettes skoler og daginstitutioner der gentages med jævne mellemrum som en del af undervisning temauger og lign. • Kommunen og andre offentlige institutioner fortsætter med at gå i front og viser vejen gennem pilotprojekter og lign.
Tidsplan (start og slut)	2-3 år fra start på indsats
Hvad koster projektet (kr./euro)	<p>KL har anbefalet at kommunerne investerer 800 millioner årligt i energibesparelser for at nå 20 % reduktion i 2020 svarende til 140 kr./indbygger. For Lyngby-Taarbæk Kommune ville det betyde en årlig investering svarende til ca. 7,7 mio. kr. årligt frem mod 2020. Det er svært at give et eksakt bud på hvor stor en andel af disse midler med fordel kunne bruges på kampagne- og informationsaktiviteter dog skønnes det at 3-5 % af den samlede investering vil være en passende størrelsesorden. Dette ville i givet fald svare til en investering på ca. 230.000-385.000 kr. årligt.</p> <p>Personressourcerne hos Lyngby-Taarbæk Kommune med at koordinere indsatsen og påse, at forsyningsselskabernes tiltag koordineres og er i tråd med den strategiske energiplan vil højst sandsynligt være begrænset.</p>
Målgrupper	Borgere og virksomheder
Hvem skal inddrages? / Afgørende aktører	Forsyningsselskaberne, herunder klimapartnerskabet med DONG, Vidensbynetværk, borgerne, offentlige institutioner, skoler, DTU, virksomheder m.fl.
Kommunens rolle / kommunens muligheder for at fremme projektet	Kommunen kan være rammeskabende og initiere samarbejde med de øvrige interessenter (f.eks. inden for rammerne af Vidensbynetværket ”Klima og grøn teknologi”).

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

Org. ophæng	SKE, CMP																																																																										
Forventet energibesparelse (MWh/år)	<p>Eksempler på fordelinger af energispare-potentialer inden for husholdninger er vist nedenfor:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Slutanvendelse</th> <th colspan="2">Besparespotentiale - Her og nu</th> <th>Besparespotentiale på længere sigt ved F&U⁸</th> </tr> <tr> <th>Teknisk i⁹ %</th> <th>Adfærd¹⁰ i %</th> <th>Teknisk i %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TV/video</td> <td>20 %</td> <td>10 %</td> <td>50 %</td> </tr> <tr> <td>Vaskeapparater</td> <td>5 %</td> <td>10 %</td> <td>60 %</td> </tr> <tr> <td>Madlavning</td> <td>5 %</td> <td>5 %</td> <td>35 %</td> </tr> <tr> <td>Belysning</td> <td>25 %</td> <td>10 %</td> <td>40 %</td> </tr> <tr> <td>Pumpning</td> <td>25 %</td> <td>0 %</td> <td>50 %</td> </tr> <tr> <td>Køling, køl/frys</td> <td>5 %</td> <td>0 %</td> <td>25 %</td> </tr> <tr> <td>Elvarme</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Elektronik PC'er</td> <td>10 %</td> <td>20 %</td> <td>50 %</td> </tr> <tr> <td>Diverse</td> <td>20 %</td> <td>10 %</td> <td>50 %</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Rumvarme</th> <th colspan="2">Besparespotentiale - Her og nu</th> <th>Besparespotentiale på længere sigt F&U</th> </tr> <tr> <th>Teknisk i %</th> <th>Adfærd i %</th> <th>Teknisk i %</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Varmt brugsvand</td> <td>33 %</td> <td>0 %</td> <td>40 %</td> </tr> <tr> <td>Vinduer</td> <td>45 %</td> <td>0 %</td> <td>40 %</td> </tr> <tr> <td>Tag</td> <td>10 %</td> <td>0 %</td> <td>40 %</td> </tr> <tr> <td>Væg</td> <td>15 %</td> <td>0 %</td> <td>40 %</td> </tr> <tr> <td>Gulv</td> <td>10 %</td> <td>0 %</td> <td>40 %</td> </tr> <tr> <td>Ventilation</td> <td>20 %</td> <td>0 %</td> <td>25 %</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ovenstående er en teoretisk vurdering af energispare-potentialerne. Hvis ovenstående kobles til Lyngby-Taarbæk Kommunes el- og varme forbrug inden for f.eks. husholdninger og under forudsætning af at alle energispare-potentialerne kan realiseres, fås flg. resultater:</p> <p>El-besparelser: ca. 14.500 MWh/år (her og nu) og ca. 31.000 MWh/år (på længere sigt)</p> <p>Varme-besparelser: ca. 59.000 MWh/år (her og nu) og ca. 103.000 MWh/år (på længere sigt)</p>	Slutanvendelse	Besparespotentiale - Her og nu		Besparespotentiale på længere sigt ved F&U ⁸	Teknisk i ⁹ %	Adfærd ¹⁰ i %	Teknisk i %	TV/video	20 %	10 %	50 %	Vaskeapparater	5 %	10 %	60 %	Madlavning	5 %	5 %	35 %	Belysning	25 %	10 %	40 %	Pumpning	25 %	0 %	50 %	Køling, køl/frys	5 %	0 %	25 %	Elvarme				Elektronik PC'er	10 %	20 %	50 %	Diverse	20 %	10 %	50 %	Rumvarme	Besparespotentiale - Her og nu		Besparespotentiale på længere sigt F&U	Teknisk i %	Adfærd i %	Teknisk i %	Varmt brugsvand	33 %	0 %	40 %	Vinduer	45 %	0 %	40 %	Tag	10 %	0 %	40 %	Væg	15 %	0 %	40 %	Gulv	10 %	0 %	40 %	Ventilation	20 %	0 %	25 %
Slutanvendelse	Besparespotentiale - Her og nu		Besparespotentiale på længere sigt ved F&U ⁸																																																																								
	Teknisk i ⁹ %	Adfærd ¹⁰ i %	Teknisk i %																																																																								
TV/video	20 %	10 %	50 %																																																																								
Vaskeapparater	5 %	10 %	60 %																																																																								
Madlavning	5 %	5 %	35 %																																																																								
Belysning	25 %	10 %	40 %																																																																								
Pumpning	25 %	0 %	50 %																																																																								
Køling, køl/frys	5 %	0 %	25 %																																																																								
Elvarme																																																																											
Elektronik PC'er	10 %	20 %	50 %																																																																								
Diverse	20 %	10 %	50 %																																																																								
Rumvarme	Besparespotentiale - Her og nu		Besparespotentiale på længere sigt F&U																																																																								
	Teknisk i %	Adfærd i %	Teknisk i %																																																																								
Varmt brugsvand	33 %	0 %	40 %																																																																								
Vinduer	45 %	0 %	40 %																																																																								
Tag	10 %	0 %	40 %																																																																								
Væg	15 %	0 %	40 %																																																																								
Gulv	10 %	0 %	40 %																																																																								
Ventilation	20 %	0 %	25 %																																																																								
Forventet CO ₂ reduktion (t/år)	<p>Hvis det antages at ovenstående besparelser kan realiseres på kort og langt sigt vurderes flg. CO₂-reduktioner i hhv. 2020 og 2025:</p> <p><u>El-besparelser</u> CO₂-reduktion i 2020: ca. 3.000 tons CO₂/år CO₂-reduktion i 2025: ca. 5.000 tons CO₂/år</p> <p><u>Varme-besparelser</u> CO₂-reduktion i 2020: ca. 9.000 tons CO₂/år CO₂-reduktion i 2025: ca. 16.000 tons CO₂/år</p> <p>I ovenstående antages at besparelserne er ligelig fordelt mellem fjernvarmebesparelser og naturgasbesparelser.</p>																																																																										

⁸ F&U = Forsknings- og Udviklingsindsats

⁹ Det tekniske potentiale kan realiseres ved f.eks. at købe apparater/udstyr der er mere energieffektivt end det oprindelige.

¹⁰ Det adfærdsmæssige potentiale kan realiseres ved at brugeren ændrer sin adfærd i forhold til sit energiforbrug (f.eks. ved at huske at slukke på kontakten mv.)

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

Projekttitle	Mobility Management
Formål	At påvirke såvel borgernes som virksomhedernes transportvaner i en mere bæredygtig retning (virksomheder omfatter også kommunens egen virksomhed og uddannelsesinstitutioner).
Beskrivelse af projektet	<p>Mobility Management er ”bløde tiltag”, der påvirker rejsen allerede inden den påbegyndes. Det er et værktøj, der sigter på en langsigtet påvirkning af transportadfærd.</p> <p>Det foreslås at projektet omfatter en vifte af tiltag primært målrettet både nye og eksisterende virksomheder f.eks.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transportplaner for virksomheder - Netværk mellem (erhvervs)virksomheder - Mobilitetsrådgivning og information - Samarbejde med skoler <p>Transportplaner er en systematisk tilgang til at effektivisere og omlægge person- og varetransport i virksomheder til mere klimavenlige transportformer på baggrund af en kortlægning af virksomhedens aktuelle transport og transportbehov. Hvilke virkemidler, der tages i anvendelse afhænger af virksomhedens konkrete behov.</p> <p>Erfaringer fra ind- og udland viser, at transportplaner for virksomheder kan reducere bilturene til og fra virksomheder med 2-10 %.</p> <p>For at understøtte og fremme arbejdet med transportplaner i virksomheder, foreslås det, at Lyngby-Taarbæk Kommune går foran med at udarbejde en transportplan for egen virksomhed og tilbyde rådgivning¹¹ til udarbejdelse af transportplaner for større virksomheder, eller for lokale erhvervsnetværk, der omfatter flere virksomheder indenfor samme geografiske område. Det foreslås, at der tages udgangspunkt i f.eks. FormelM’s guides til mobilitetsplanlægning og mobilitetsplanlægning i netværk.</p> <p>Personlig og nem adgang til rådgivning og information om mobilitet og transportmuligheder understøtter arbejdet med transportplaner yderligere. Denne kan p.t. primært søges hos trafikskaberne, enten personligt eller via internettet om både kollektiv trafik og individuel trafik. For at gøre det nemt kan kommunen oprette en lokal side og/eller app, der samler information og relevante links til lokale oplysninger om kollektiv og individuel trafik, cykelruter, samkørselsmuligheder osv.</p> <p>Ved at samarbejde på tværs af centre, f.eks. med skoler om trafikpolitik, undervisning og transportvaner og med sundhedsvæsenet og kulturområdet om information og kampagner, kan man nå en meget stor gruppe af kommunens borgere og dermed medvirke til at ændre borgernes holdninger til transport på lang sigt og til at påvirke transportmiddelvalg både lokalt og i hele kommunen.</p>
Handlinger	<ul style="list-style-type: none"> • Samarbejde på tværs af centre • Oprette samarbejde med virksomheder • Oprette samarbejde med skoler • Udarbejde transportplan for egen virksomhed • Oprette mobilitetskontor/rådgivning • Fokus på information om bæredygtig transport og nem adgang til information om transportmuligheder
Tidsplan (start og slut)	2013-2020
Hvad koster projektet (kr.)	Udarbejdelsen af en transportplan koster omkring 200.000 pr. virksomhed, inkl. kortlægning, analyser og handlingsplan, som virksomheden typisk selv finansierer. Hvis flere virksomheder går sammen vil der kunne opnås økonomiske fordele.

¹¹ Denne rolle kunne evt. også varetages af det lokale trafikskaber. I Malmø og Lund varetages rollen af kommunen.

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO₂-reduktion

Simpel tilbagebetalingstid (år)	Afhænger af hvilke virkemidler der sættes i spil. F.eks. vil færre biler medføre mindre behov for p-pladser. Sparede p-pladser kan hurtigt finansiere en transportplan.
Samfundsøkonomisk vurdering af projektet	Ændrede transportvaner fra bil til gang, cykel og kollektiv transport har en gavnlig samfundsøkonomisk effekt på alle aspekter i den tredobbelte bundlinje – både økonomisk, miljømæssigt og socialt. Overflytning af skolebørn fra bil til cykel vil udover den mulige CO ₂ -reduktion, påvirke en stor del af kommunens borgere og have en ”opdragende” langtidseffekt. Herudover vil det kunne medvirke til at reducere problemer med sikkerhed og tryghed ved skolerne.
Målgrupper	Eksisterende og nye virksomheder i kommunen, kommunens egen virksomhed, skoler, uddannelsesinstitutioner og borgere i øvrigt.
Hvem skal inddrages? / Afgørende aktører	Lokale virksomheder, skoleområdet, sundhedsområdet, kulturområdet, uddannelsesinstitutioner, evt. trafikoperatører afhængig af hvilke behov kortlægningen af transportvaner og –behov blotlægger. VBN Klima og grøn teknologi.
Kommunens rolle / kommunens muligheder for at fremme projektet	Kommunen bør gå foran som virksomhed. Desuden kan kommunen vælge at tilbyde rådgivning om mobilitetsplanlægning og fungere som tovholder for erhvervsnetværk.
Organisatorisk op-hæng	CMP og SKE
Forventet CO ₂ reduktion (t/år)	Eksempelberegninger: <u>Transportplaner for virksomheder</u> For hver 1000 medarbejdere der pendler ind i kommunen, medfører pendling 1000*30 %*18,3 km*50% = 2.745 bilkm./dag i kommunen. Hvis besparelsen med transportplaner er 10 %, svarer det til ca. 275 km/dag i 225 arbejdsdage eller knap 61.600 bilkm/år. CO ₂ -reduktionen er givet i nedenstående tabel: CO ₂ -reduktion i 2020 (personbil, benzin) er opgjort til ca. 145 tons CO ₂ /år CO ₂ -reduktion i 2025 (personbil, benzin) er opgjort til ca. 138 tons CO ₂ /år <u>Transportplaner for skoler</u> Hvis det antages at den gennemsnitlige afstand til skole er ca. 1,5 km og at ca. 40 % af bilturene kan flyttes til cykel og gang kan der for hver 1.000 elever spares 1.000 *20 %*3 km*40 % = 240 bilkm/dag. Med 200 skoledage bliver det ca. 48.000 bilkm./år. CO ₂ -reduktionen er givet i nedenstående tabel: CO ₂ -reduktion i 2020 (personbil, benzin) er opgjort til ca. 43 tons CO ₂ /år CO ₂ -reduktion i 2025 (personbil, benzin) er opgjort til ca. 41 tons CO ₂ /år

Punkt nr. 1 - Klimahandlingsplan - Det fremadrettede klimastrategiske arbejde ifht. CO2-reduktion

Bilag 2: Overordnet proces- og tidsplan

		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Indsatsområder	Fyrtårne							
Energiforsyning	Strategisk energiplan							
	Sammenhængende fjernvarmesystem							
	Konvertering af individuelt opvarmede boliger til FV og VE							
	VE -Vindmøllelaug							
		Afklares nærmere						
Energibesparelser		status/handleplan	status/handleplan	status/handleplan	Ny CO2-kortlægning og baseline + handleplan for 2017	status/handleplan	status/handleplan	status/handleplan
	Kampagner							
	El							
	Varme							
Transport		status/handleplan	status/handleplan	status/handleplan	Ny CO2-kortlægning og baseline + handleplan for 2017	status/handleplan	status/handleplan	status/handleplan
	Mobility management							
	Byfortætning							
	Letbane							
	Cykelsuperstier							

Punkt nr. 3 - Kolonihavetakster

Bilag 1 - Side 1 af 1

Kolonihavekontrakter

Navn:	Kontrakt løber til:	Havehuse:	Kontrakt med:
Nyttehaver Eremitageparken H/F Troldehøj	30. juni 2012 1. januar 2014	nej nej	Eremitageparkens Beboerforening mv. Haveforeningen "Troldehøj"
H/F Stadion	31. marts 2016	ja	Kolonihaveforbundet
H/F Lyngen	31. marts 2016	ja	Kolonihaveforbundet
H/F Lundtoftegård	31. marts 2016	ja	Kolonihaveforbundet
H/F Lundtoftehaverne	31. marts 2016	ja	Kolonihaveforbundet
H/F Bredely	31. marts 2017	ja	Kolonihaveforbundet
H/F Ermelund	31. marts 2018	ja	Kolonihaveforbundet
H/F Fuglsang	31. januar 2021	ja	Kolonihaveforbundet
H/F Virumgård	30. april 2022	ja	Kolonihaveforbundet

KOLONIHAVETAKSTER 2013

Haveforening	CVR	Antal lejere 2012		Leje 2012		Indtægt 2011	Antal lejere 2013		Leje 2013		Indtægt 2013
		Alm.	Pens.	Alm.	Pens.		Alm.	Pens.	Alm.	Pens.	
Bredely	30685121	20	16	490,00	245,00	13.720,00	20	16	500,00	250,00	14.000,00
Ermelunden	32421482	0	44	490,00	245,00	10.780,00	0	44	500,00	250,00	11.000,00
Lundtoftegård	33103336	0	41	490,00	245,00	10.045,00	0	41	500,00	250,00	10.250,00
Lyngen	30644875	25	24	490,00	245,00	18.130,00	25	24	500,00	250,00	18.500,00
Stadion	30663217	45	40	490,00	245,00	31.850,00	45	40	500,00	250,00	32.500,00
Troldeshøj	25123077	16	6	490,00	245,00	9.310,00	16	6	500,00	250,00	9.500,00
Lundtoftehavene	29584346	26	25	1.230,00	615,00	47.355,00	26	25	1.250,00	625,00	48.125,00
Fuglsang	30948319	10	16	1.020,00	510,00	18.360,00	10	16	1.040,00	520,00	18.720,00
Virumgård	29440115	10	21	1.210,00	605,00	24.805,00	10	21	1.230,00	615,00	25.215,00
Dyrkningshaver v/Eremitageparken		31	10	-	-	1.000,00	31	10			
I ALT		183	243			185.355,00	183	243			187.810,00

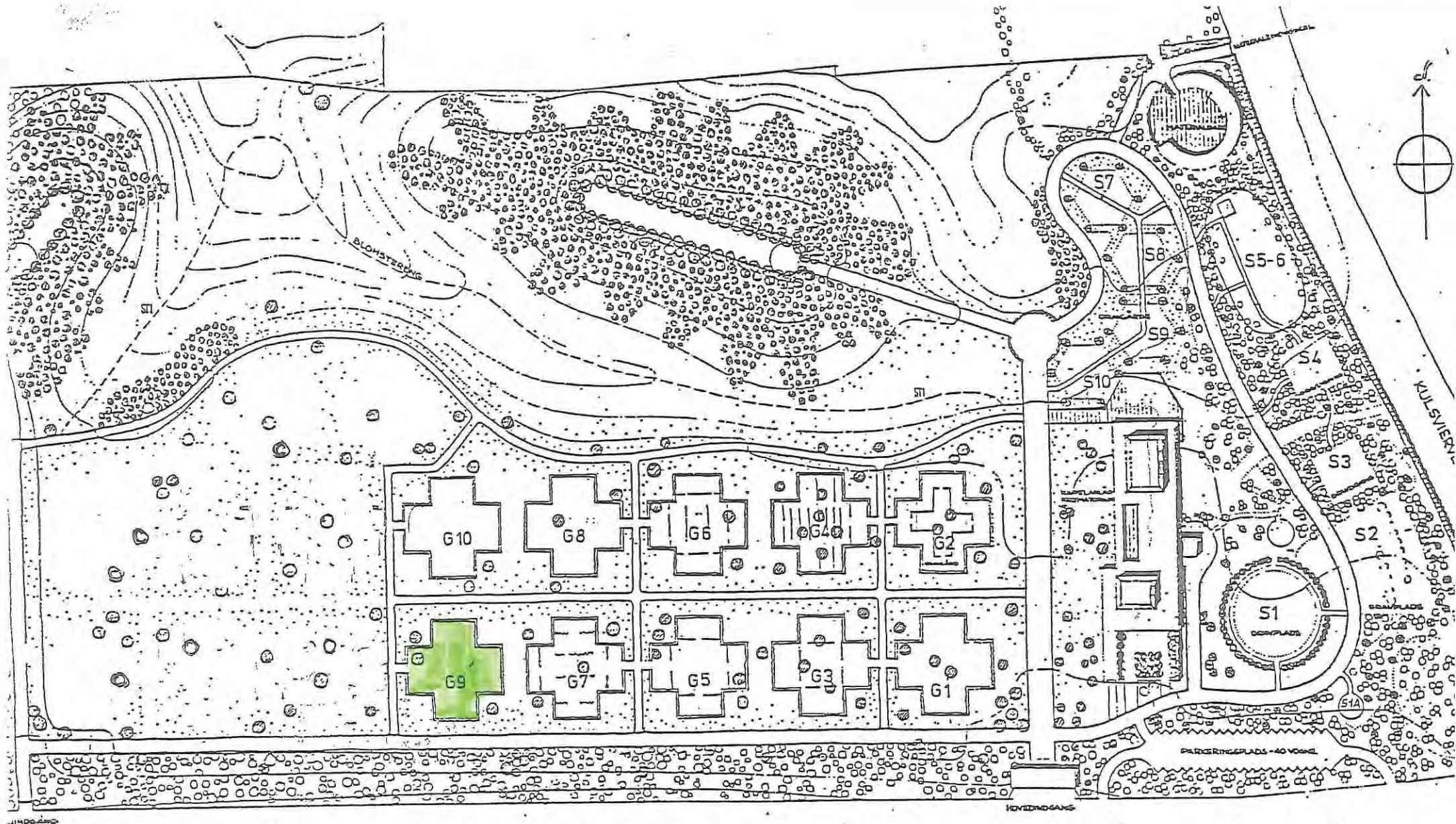
Punkt nr. 3 - Kolonihavetakster

Bilag 3 - Side 1 af 1

Kolonihaveleje, betalingsmodel		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nr.	1	Årstal							
	2								
	3	Nuværende lejeindtægt pr år i kr. (snitpris 187.810 kr/426 haver=440 kr/have)	187.810						
	4	Budgetkrav i 2014-priser (snitpris 801.554 kr/426 haver=1882 kr/have)		477.330	639.442	801.554	801.554	801.554	801.554
	5	Budgetkrav i 2013-pris	404.111						
	6								
	7	Betalingsmodel:							
	8	Samlet indtægt. Hver af de 426 haver koster ens fra 2016	187.810	336.540	485.640	639.000	719.940	760.410	801.554
	9	Mindstepris pr. have:	440	790	1140	1500	1690	1785	1.882
	10	Difference mellem budgetkrav (4) og betalingsmodells samlede indtægt (8)	216.301	140.790	153.802	162.554	81.614	41.144	0
	11	Samlet difference i kolonne 10 er 918.289 kr.							

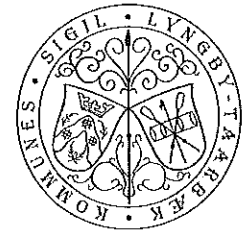
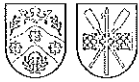
2014-2016 er der regnet med en mindstepris pr. år og fra 2016 er der ens leje på alle 426 haver uanset om man er pensionist eller ej og om der er havehus eller ej

426 kolonihaver i alt, heraf 363 med havehuse og 63 uden havehuse



GYRITHE LEMCHES VEJ

LYNGBY PARKKIRKEGÅRD



Miljø og Plan, byggesags afd.
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Dato: 11-11-2013
Ref: NGL
P.nr.:
J.nr.:

Vedrørende:

Opførelse af Café bygning på Lyngby Torv.

Grunden:

Lyngby Torv er et offentligt pladsareal (offentlig vej) der ejes og administreres af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Café bygning og areal til udendørs servering skal placeres på Lyngby Torvs østligste del, indenfor et areal på ca. 270 m² afgrænset mod syd af Sønder Torvevej, mod nord af Nordre Torvevej / Klampenborgvej og mod vest (mod Lyngby Rådhus) af det krumme linjeafvandning. Arealet har ikke sit eget matrikel nr. med er en del af det offentlige vejareal.

Café bygningen der er på opvarmede 58m² indeholder serveringsområde, buffet, anretter køkken, opvask, lager, personale toilet og handicaptolet samt 5m² affalds og teknik rum. Hertil kommer et overdækket ude serverings areal på ca. 42m².

Varetilkørsel og afhentning af renovation vil ske fra Søndre Torvevej.

For den resterende del af torvet gælder "Regulativ for Lyngby Torv" der regulerer torvets anvendelse.

Letbane:

Det er planerne at der inden for en 5-10 års periode vil blive etableret en letbane forbindelse med linjeføring forbi cafeen i Sønder Torvevejs trace (Bilag I).

Lokalplan:

Det er lokalplan 111 der er gældende for Lyngby Hovedgade og Lyngby Torv, herudover gælder "Regulativ for Lyngby Torv"

Området er stations nært kerne område omfattet af bestemmelserne i det til enhver tid gældende landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning.

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00

ngl@ltk.dk
www.ltk.dk

**Center for
Arealer og Ejendomme**

Lyngby Torv er et centralt byrum Kgs. Lyngby. Torvet er trekantet er på de to langsider flankeret af karakteristiske tre etagers gule bygninger og med Lyngby Rådhus for ende på den tredje side.

Bygningen:

Bygningen tænkes opført som præfabrikerede boks moduler der leveres færdige fra fabrik og placeres på et byggemodnet fundament. Omkring boksen placeres en søjlebåret overdækning formet som en vifte. Tagbeklædningen udføres sort tagpap.

Bygningen forsynes med et system af skodder der lukkes i når bygninger ikke er i drift, skodderne er perforerede således af natlys vil sive ud af bygningen. Gulvet udføres i samme materiale og mønster som pladsens belægning og adgangen til cafe og toilet udføres niveau fri.

Bygningen opføres efter BR10.

Indretning:

Cafeen indeholder et serverings lokale med en bardisk der danner overgang til et mindre anretter køkken med opvask, herfra er der adgang til personale toilet og -garderobe.

Brand:

Bygningen opføres som en anvendelseskategori 3 bygning.

Materialer:

Den udvendige materiale holdning tager sit udgangspunkt i rådhusets materialer med facadebeklædning af tombak, glas- og dør og vinduespartier i hårdt træ isat 3 lags energiruder, tagfladen udføres som et græs tag af sedumurt på vandtæt membran med ca. tag hældning på 5°.

Indvendig vil torvets gule teglstens belægning fortsætte som gulv og tagudhængets træ beklædte underside vil fortsætte som indvendig loftet beklædes.

Forsyninger:

Bygningen tilsluttes offentlig forsyning med vand og kloak afløb (LTF), el og gas forsyning fra DONG energi.

Huset udføres med hybrid ventilation. Opvarmning og varmt brugsvand fås fra eget gasfyr.

Statiske- og varmetabs beregninger vil blive eftersendt.

Bilag: Myndigheds projekt "Rådhuspavillon Lyngby Torv af 12-11-2013.
Bilag I (Situationsplan 1:400 af 11-11-2013)
Bilag II (Snit i byrummet Lyngby Torv 1:400 af 11-11-2013)
Regulativ for Lyngby Torve af 5. september 2013.
Fuldmagt

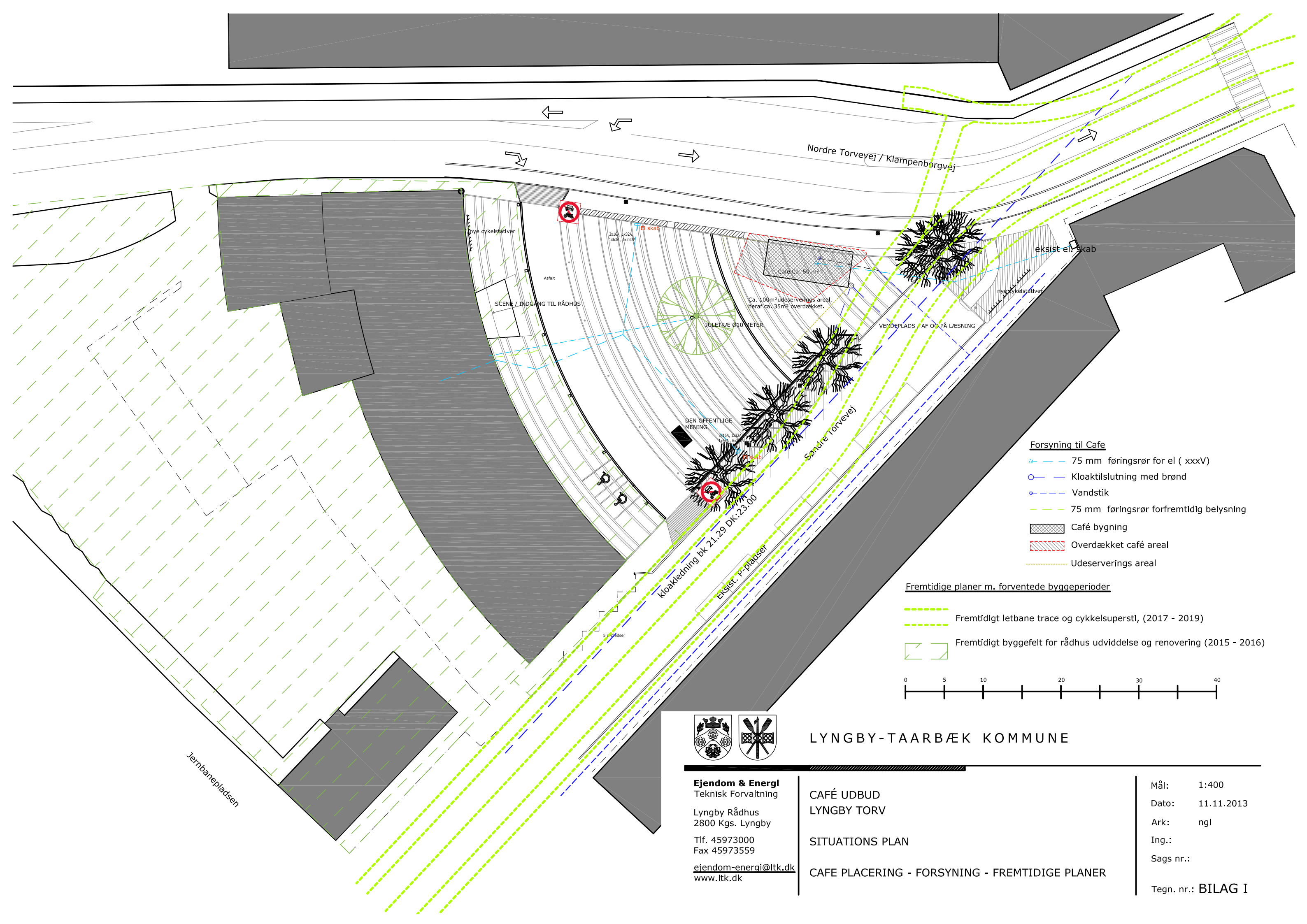
Venlig hilsen



Niels Grunnet-Lauridsen

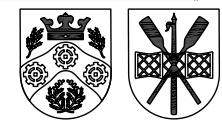
Anlæg

Direkte tlf. 45 97 36 66



- Forsyning til Cafe**
- 75 mm føringsrør for el (xxxV)
 - Kloaktilslutning med brønd
 - Vandstik
 - 75 mm føringsrør for fremtidig belysning
 - Café bygning
 - Overdækket café areal
 - Udeserverings areal

- Fremtidige planer m. forventede byggeperioder**
- Fremtidigt letbane trace og cykelsupersti, (2017 - 2019)
 - Fremtidigt byggefelt for rådhus udvidelse og renovering (2015 - 2016)
- 0 5 10 20 30 40

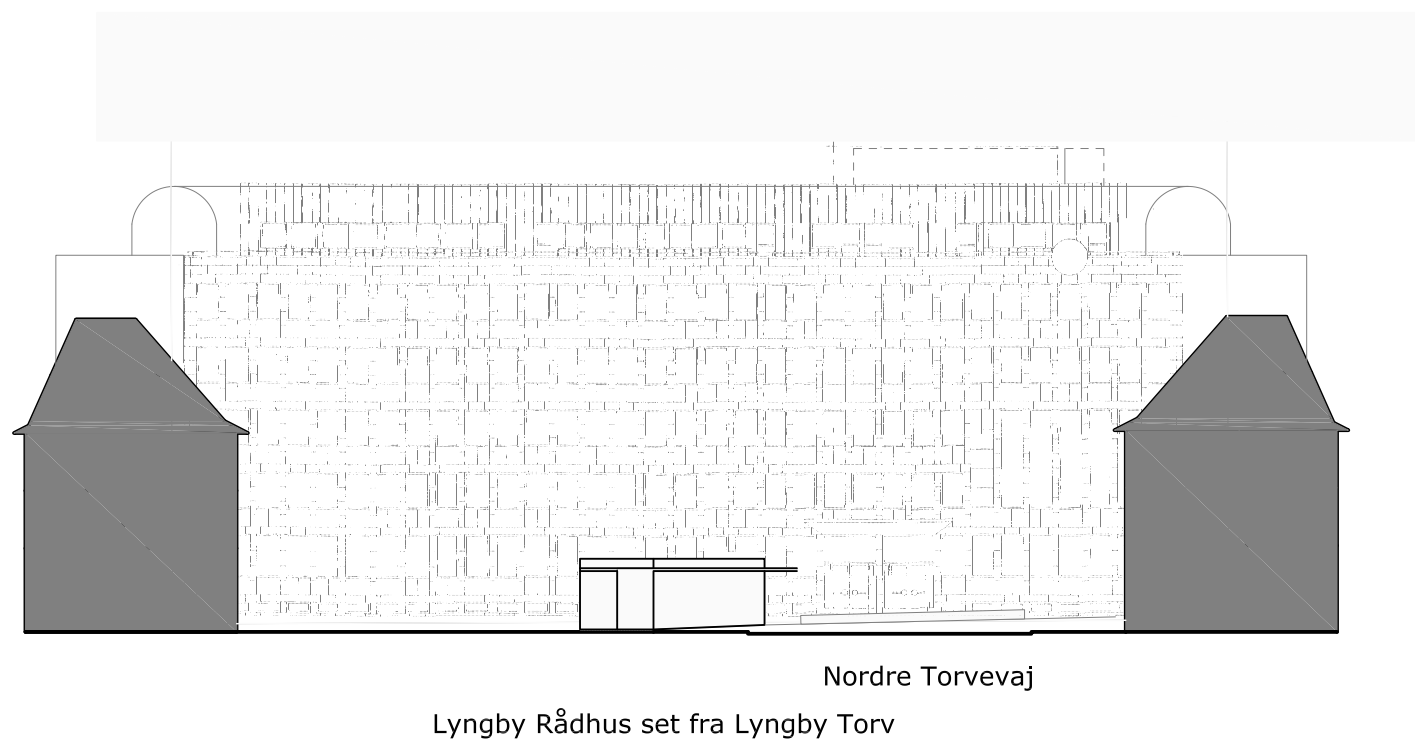
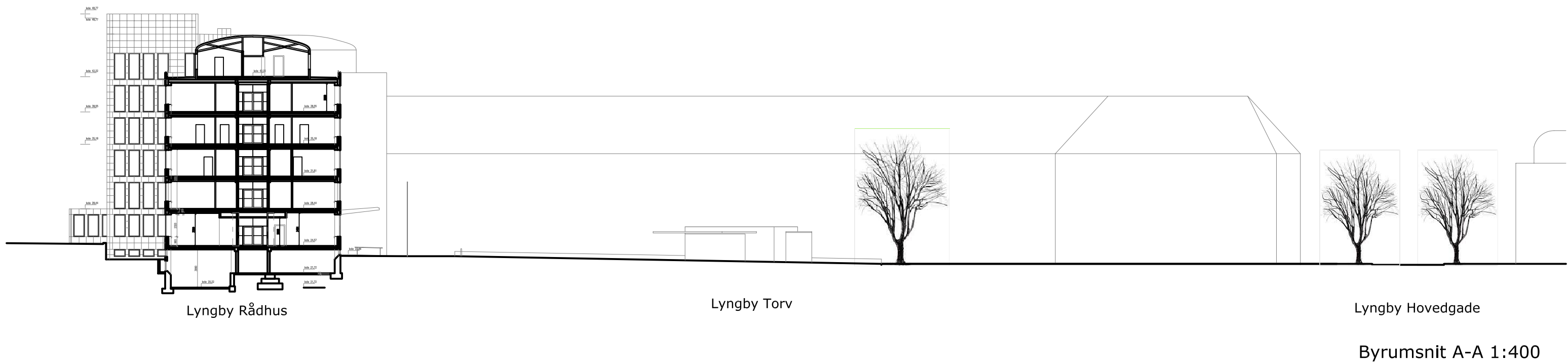


LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

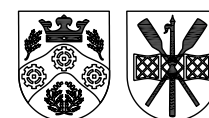
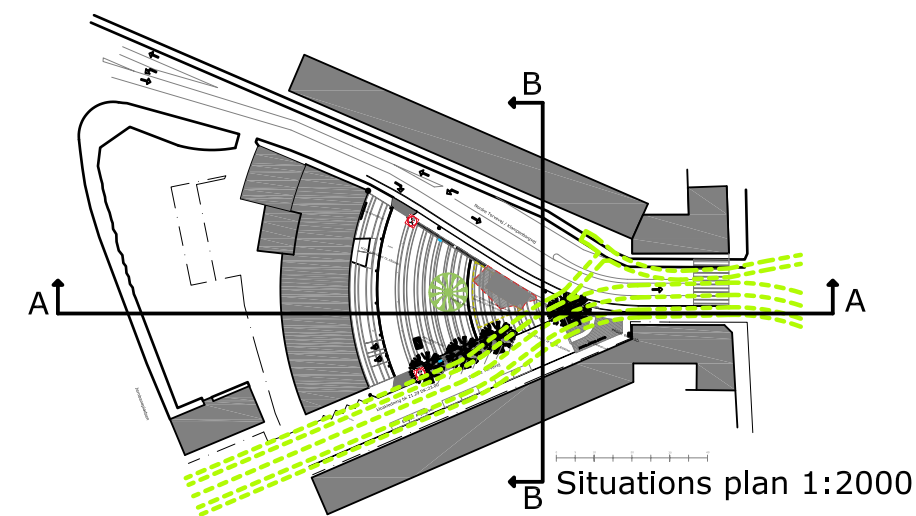
Ejendom & Energi
 Teknisk Forvaltning
 Lyngby Rådhus
 2800 Kgs. Lyngby
 Tlf. 45973000
 Fax 45973559
ejendom-energi@ltk.dk
www.ltk.dk

CAFÉ UDBUD
 LYNGBY TORV
 SITUATIONS PLAN
 CAFE PLACERING - FORSYNING - FREMTIDIGE PLANER

Mål: 1:400
 Dato: 11.11.2013
 Ark: ngl
 Ing.:
 Sags nr.:
 Teg. nr.: BILAG I



Byrumsnit B-B 1:400



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Ejendom & Energi
Teknisk Forvaltning

Lyngby Rådhus
2800 Kgs. Lyngby

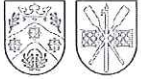
Tlf. 45973000
Fax 45973559

ejendom-energi@ltk.dk
www.ltk.dk

Café bygning
Lyngby Torv

Snit i byrum

Mål: 1:400
Dato: 11-11-2013
Ark: ngl
Ing.:
Sags nr.:
Tegn. nr.: BILAG II



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Miljø og Plan
Byggesags afd.
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Dato: 11-11-2013

Ref: NGL

P.nr.:

J.nr.:

Fuldmagt

I forbindelse med nedennævnte sag bemyndiger Center for Arealer og Ejendomme, Lyngby-Taarbæk Kommune hermed anlægsgruppen under Center for Arealer og Ejendomme, Lyngby-Taarbæk Kommune til at søge om alle myndighedstilladelser knyttet til sagen.

Vedr.: Opførelse af café bygning og offentligt handicap toilet på Lyngby torvs østlige del.

Venlig hilsen



Søren Jacobsen

Konstitueret centerchef

Center for Arealer og Ejendomme

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00

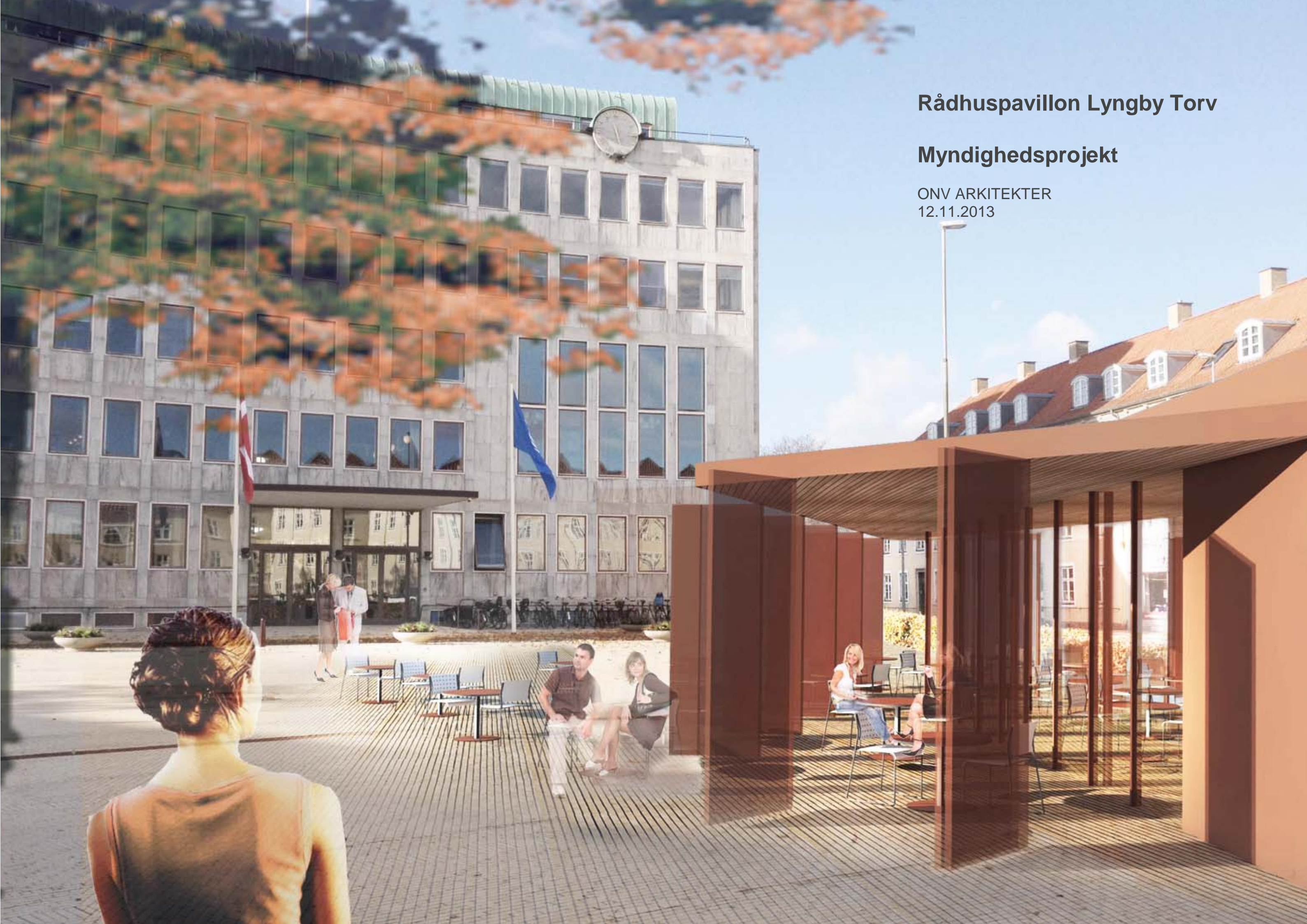
ngl@ltk.dk
www.ltk.dk

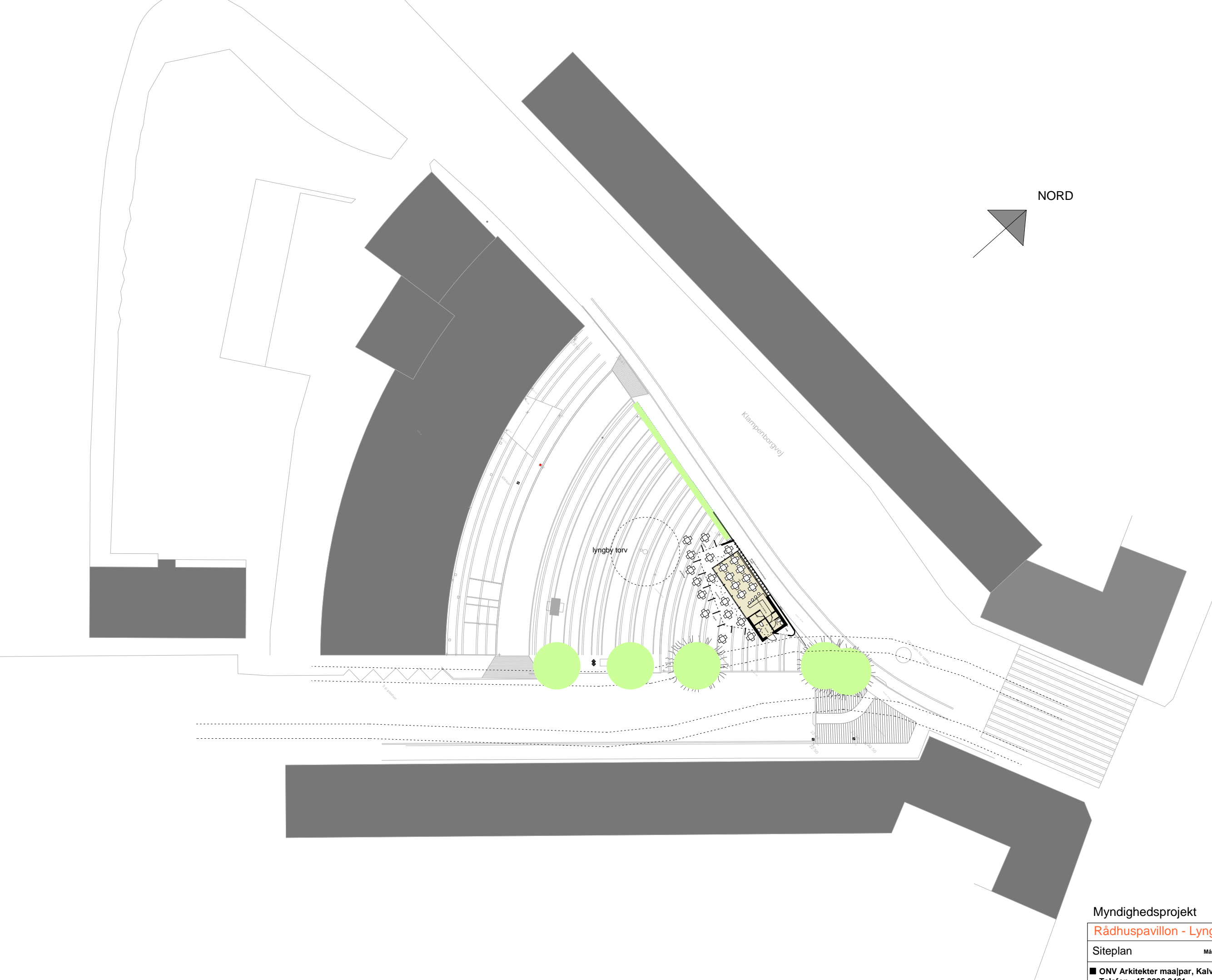
**Center for
Arealer og Ejendomme**

Rådhuspavillon Lyngby Torv

Myndighedsprojekt

ONV ARKITEKTER
12.11.2013





NORD

Myndighedsprojekt

Bygherre: Lyngby kommune

Rådhuspavillon - Lyngby Torv

Siteplan

Mål: 1.500 12.11.13

MYN 0.01

■ ONV Arkitekter maajpar, Kalvebod Brygge 30 - 5 sal, 1560 København V
Telefon +45 3296 0461 onv@onv.dk www.onv.dk

.11.13
12



Myndighedsprojekt

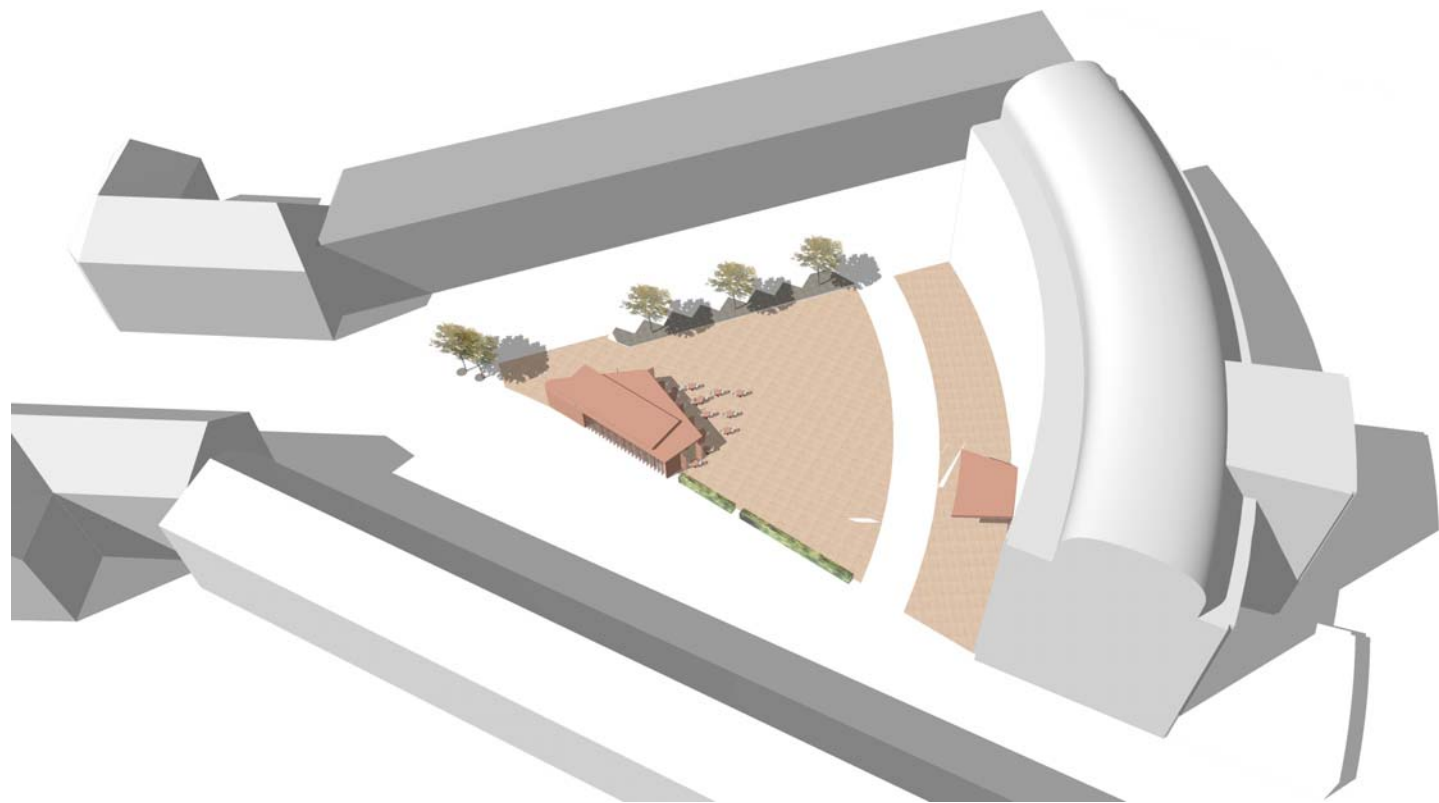
Bygherre: Lyngby kommune

Rådhuspavillon - Lyngby Torv

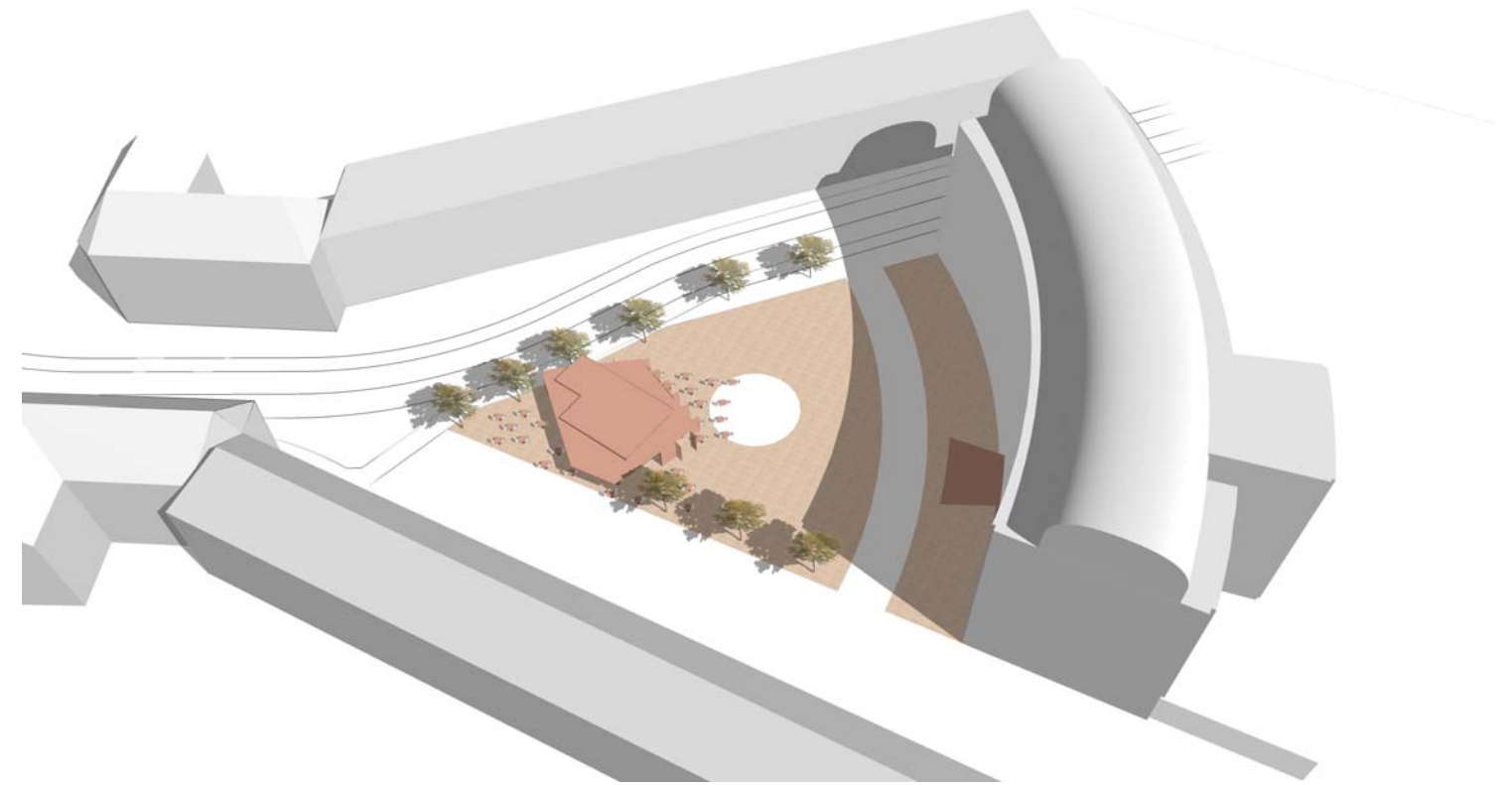
Illustration - fra syd Mål: XXXXX 12.11.13

MYN 0.02

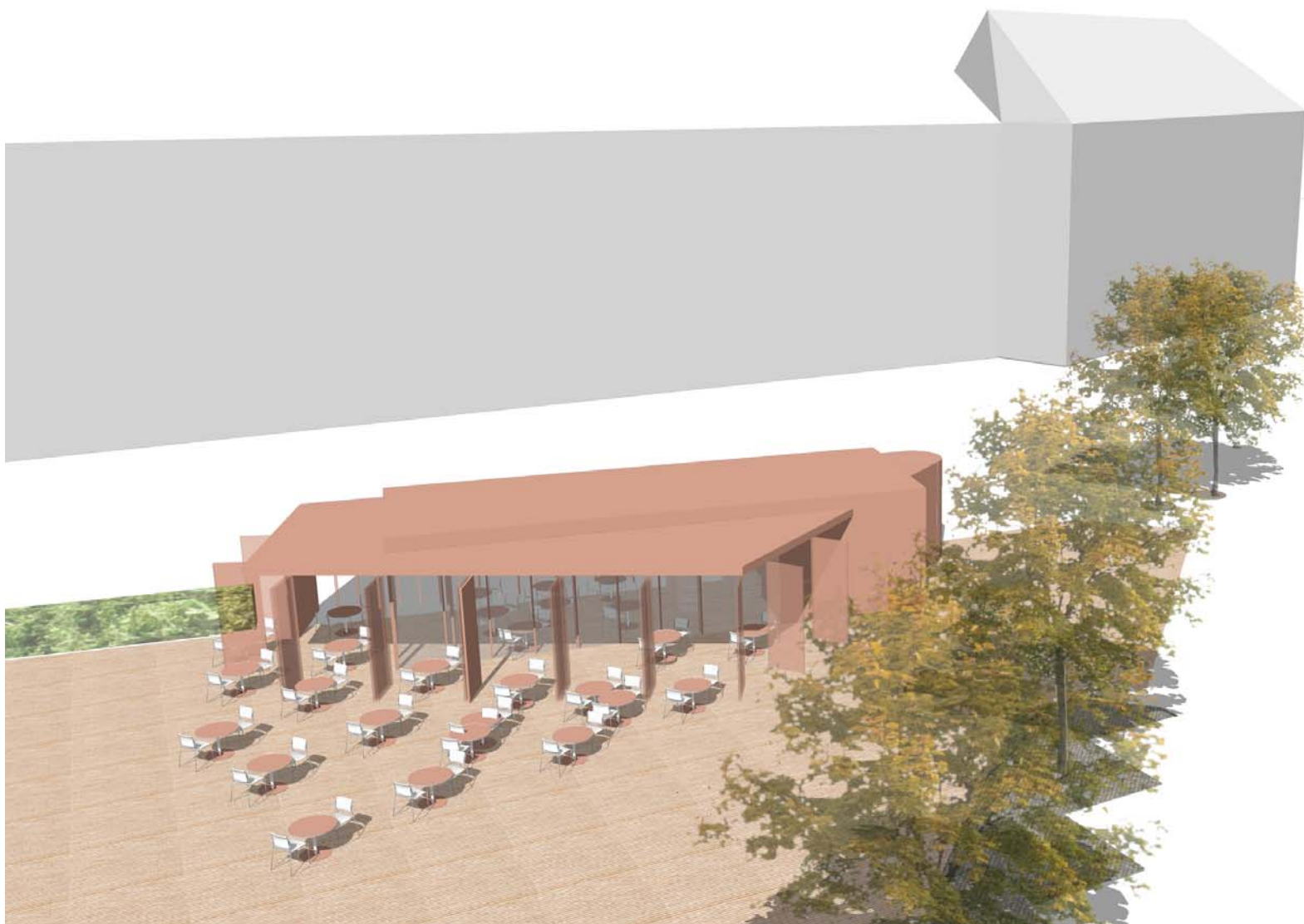
■ ONV Arkitekter maajpar, Kalvebod Brygge 30 - 5 sal, 1560 København V
Telefon +45 3296 0461 onv@onv.dk www.onv.dk



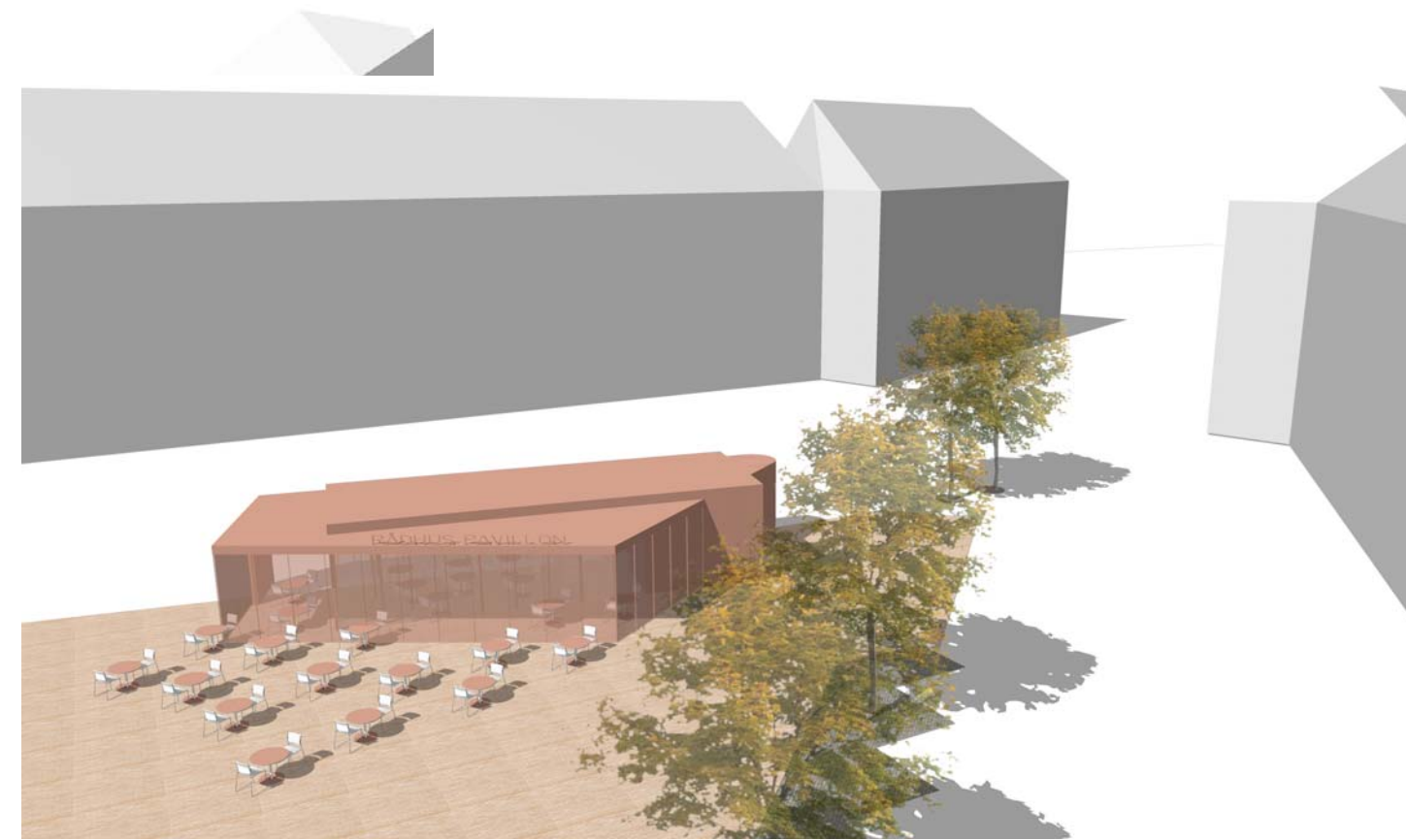
placering på nuværende torv



torv udvidet - cafe udvidet - letbane indlagt



cafe åbnet - set fra syd



cafe lukket - set fra syd

Myndighedsprojekt

Bygherre: Lyngby kommune

Rådhuspavillon - Lyngby Torv

Illustrationer

Mål: XXXXX 12.11.13

MYN 0.03

ONV Arkitekter maajpar, Kalvebod Brygge 30 - 5 sal, 1560 København V
 Telefon +45 3296 0461 onv@onv.dk www.onv.dk

Rådhuspavillon - Lyngby Torv

Vi vil med vores forslag understøtte aktiviteterne på torvet og sikre at torvet bliver et aktivt og benyttet byrum i byen.

Pavillonen placeres som en vifte ved ankomst til torvet fra Lyngby Hovedgade og det spektakulære overdækkede cafeområde accentuerer indgangen til rådhuset . Denne placering er endvidere afstemt med den fremtidige letbane, som vil løbe på Søndre Torvevej.

Den nyanlagte stenbelægning trækkes ind under taget - igennem pavillonen og ud igen. Pavillonen sikres niveaufri adgang ved hjælp af en forsænkning den allerede lagte stenflade. Under det svævende tag placeres et serveringsrum med intimt træløft og som beskrevet, glas fra gulv til loft.

Den store udkrænkning giver huset karakter og sikrer beskyttelse mod den højtstående sommarsol og lader den lavtstående vintersol passere - efter passiv solvarme princippet. Store solporte - evt udført i perforeret metal eller trælameller - sikrer ligeledes mod overophedning og tillader lukning og dermed hærværkssikring uden for åbningstid. Disse porte tillader også at der kan udeserveres i køligere klima - evt vha. tilskudsvarme som gasbrændere el. lign. Store dobbeltdøre i glas sikrer optimal adgang til udeserveringen, både på torvet og under tag. Vinteroplevelsen i cafeen vil have en karakter af orangeri.

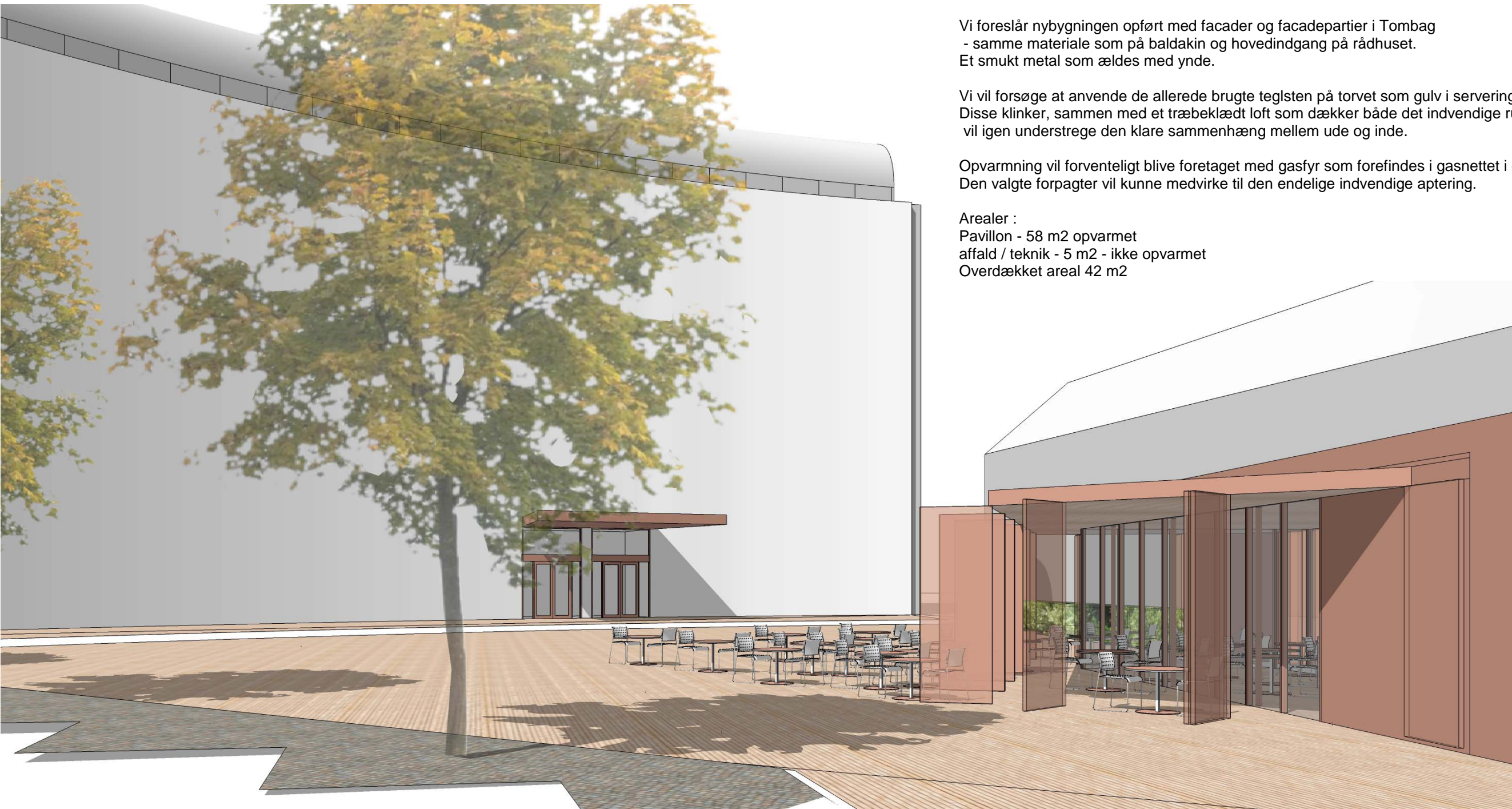
Bagerst placeres bar/ buffet samt diverse birum som lager og teknik mv . Der gøres endvidere plads til et offentligt HC toilet med adgang fra Torv.

Vi foreslår nybygningen opført med facader og facadepartier i Tombag - samme materiale som på baldakin og hovedindgang på rådhuset. Et smukt metal som ældes med ynde.

Vi vil forsøge at anvende de allerede brugte teglsten på torvet som gulv i serveringsrummet. Disse klinker, sammen med et træbeklædt loft som dækker både det indvendige rum og underside af udhænget, vil igen understrege den klare sammenhæng mellem ude og inde.

Opvarmning vil forventeligt blive foretaget med gasfyr som forefindes i gasnettet i gaden. Den valgte forpagter vil kunne medvirke til den endelige indvendige aptering.

Arealer :
Pavillon - 58 m2 opvarmet
affald / teknik - 5 m2 - ikke opvarmet
Overdækket areal 42 m2



Myndighedsprojekt

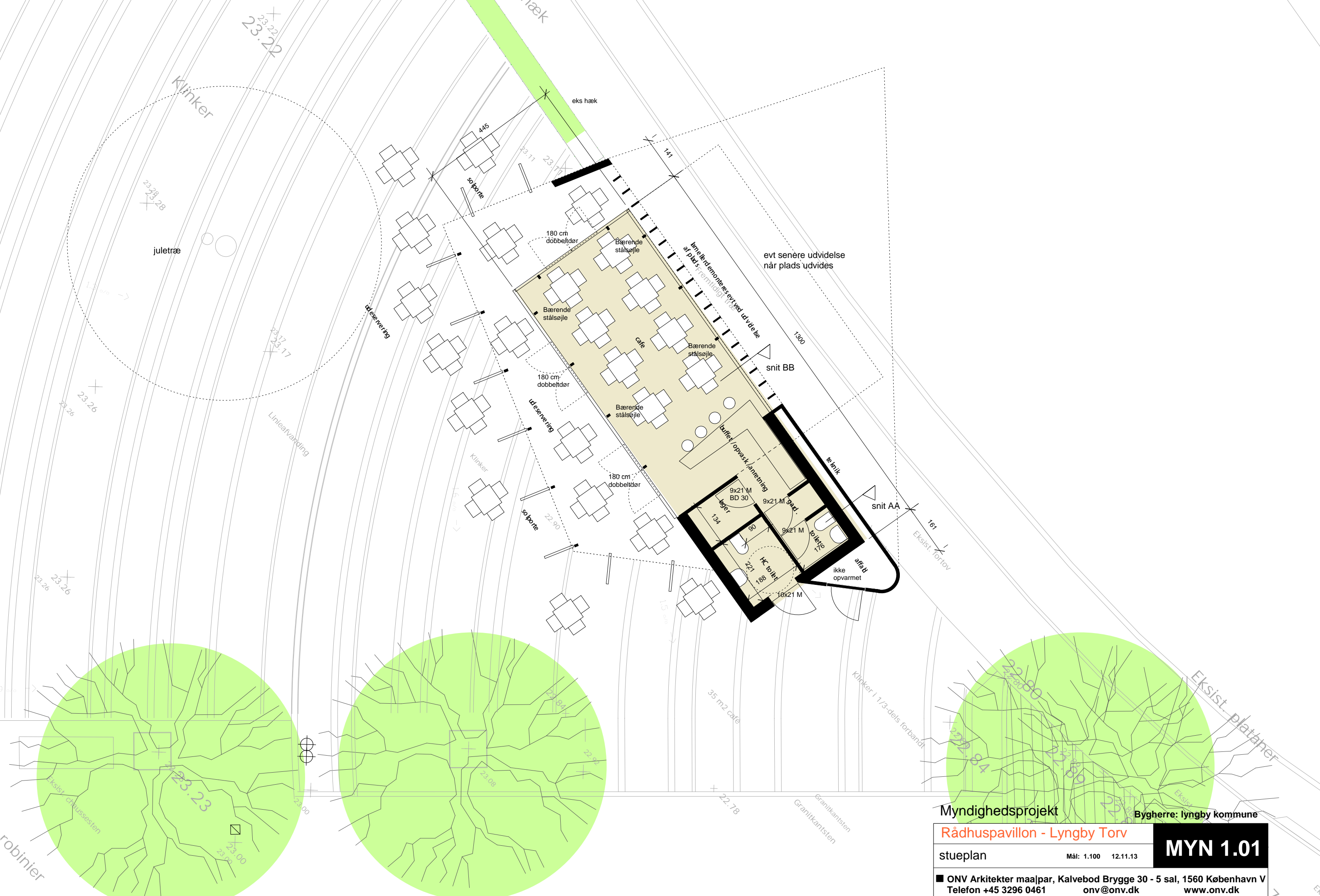
Bygherre: Lyngby kommune

Rådhuspavillon - Lyngby Torv

Illustration - fra øst Mål: XXXX 12.11.13

■ ONV Arkitekter maajpar, Kalvebod Brygge 30 - 5 sal, 1560 København V
Telefon +45 3296 0461 onv@onv.dk www.onv.dk

MYN 0.04

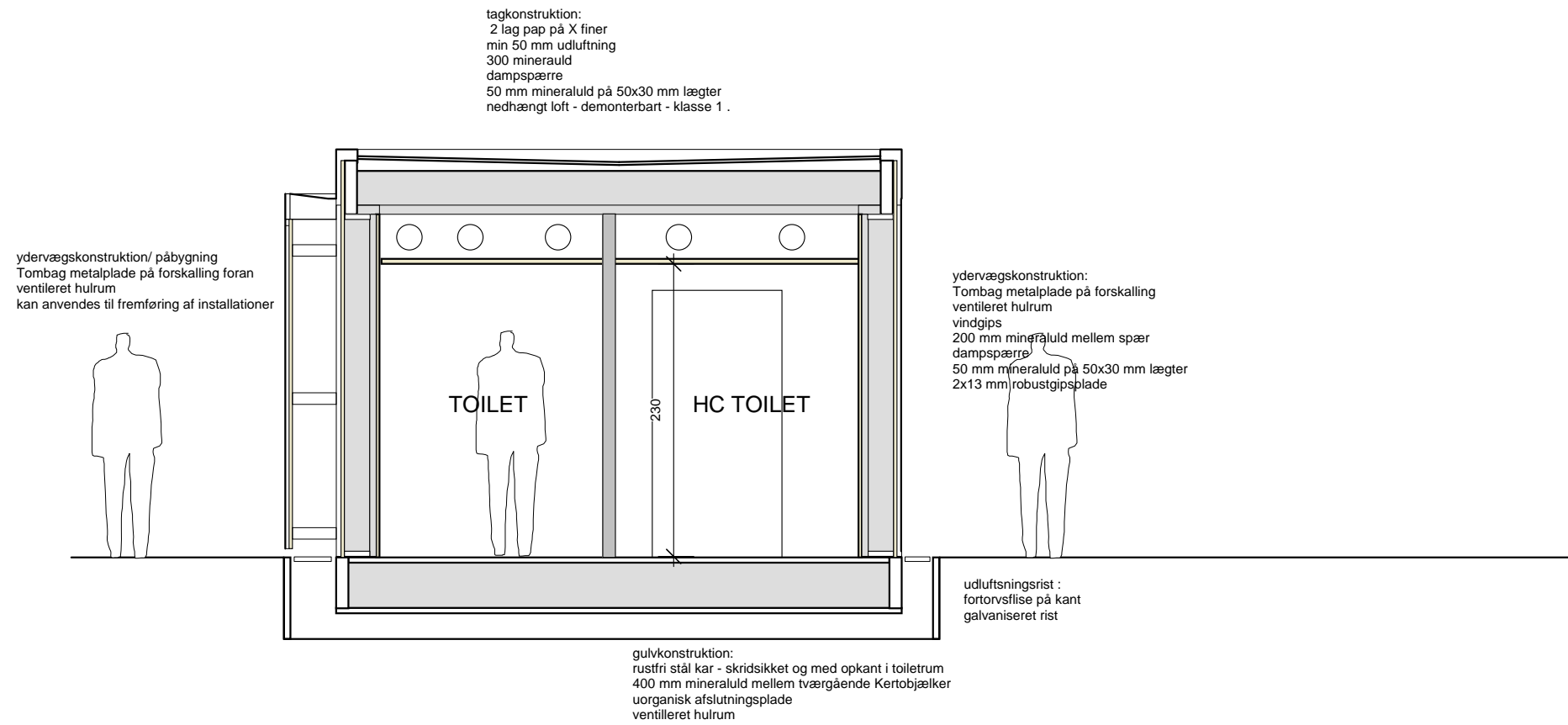


Myndighedsprojekt Bygherre: Lyngby kommune

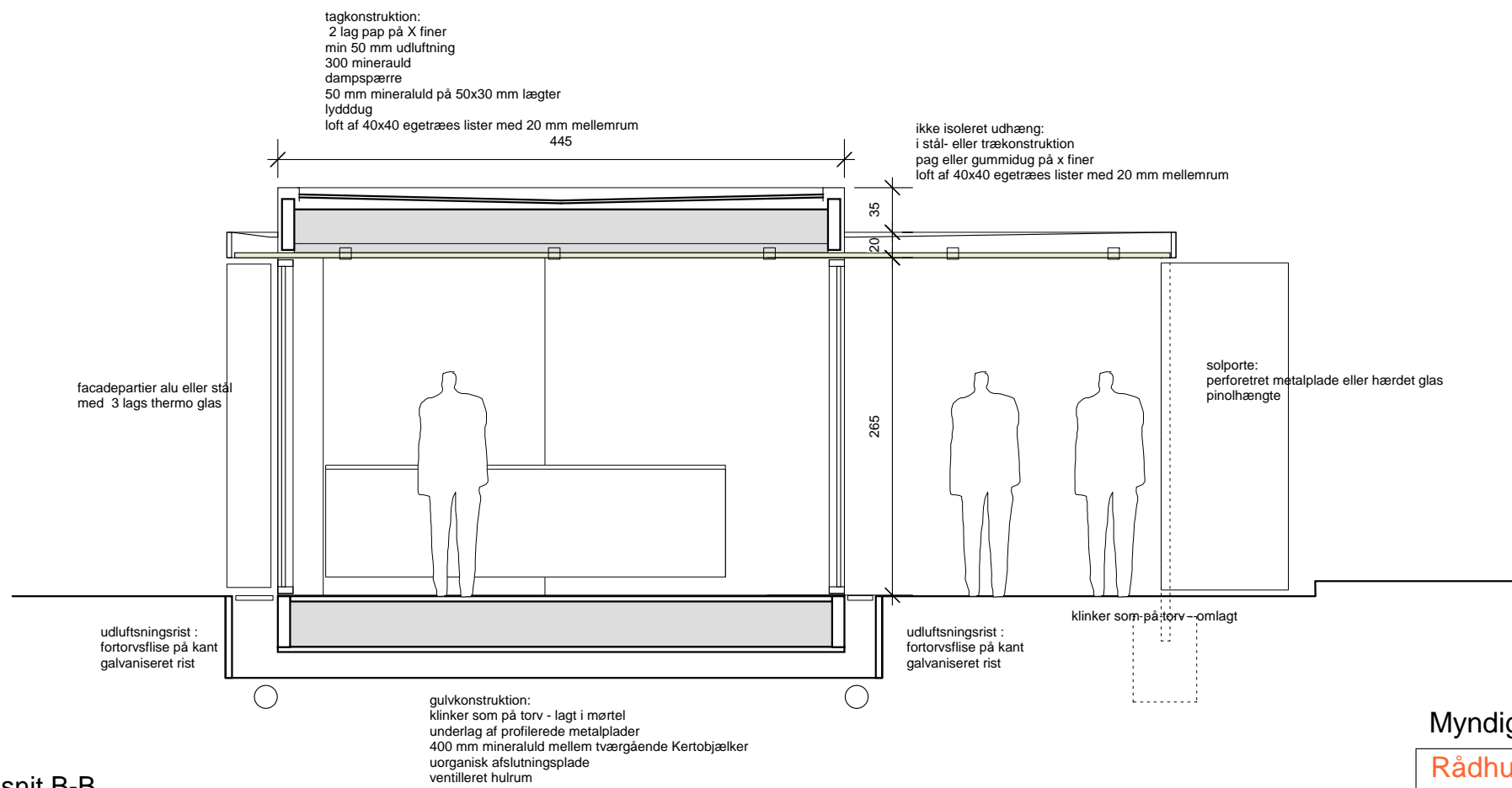
Rådhuspavillon - Lyngby Torv

stueplan Mål: 1:100 12.11.13 **MYN 1.01**

ONV Arkitekter maa|par, Kalvebod Brygge 30 - 5 sal, 1560 København V
 Telefon +45 3296 0461 onv@onv.dk www.onv.dk



snit A-A



snit B-B

Myndighedsprojekt

Bygherre: lyngby kommune

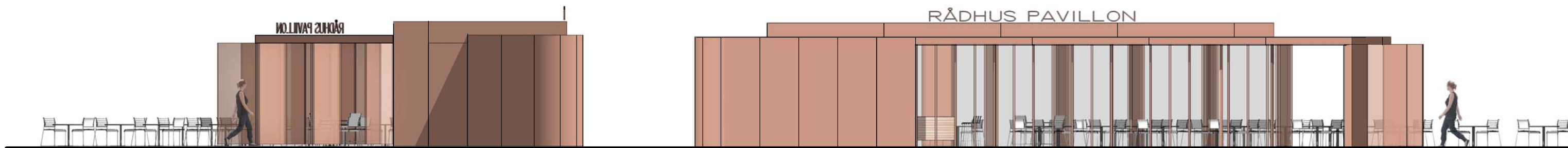
Rådhuspavillon - Lyngby Torv

principsnit

Mål: 1.50 12.11.13

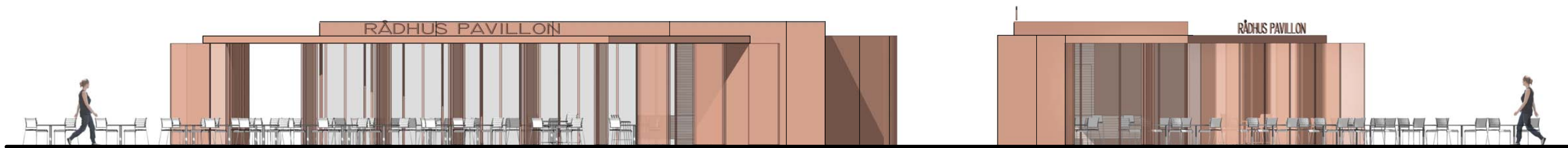
MYN 1.02

■ ONV Arkitekter maa|par, Kalvebod Brygge 30 - 5 sal, 1560 København V
 Telefon +45 3296 0461 onv@onv.dk www.onv.dk



facade mod øst

facade mod nord



facade mod syd

facade mod vest

Myndighedsprojekt

Bygherre: lyngby kommune

Rådhuspavillon - Lyngby Torv

facadeopstalter

Mål: 1.100 12.11.13

MYN 1.03

■ ONV Arkitekter maajpar, Kalvebod Brygge 30 - 5 sal, 1560 København V
 Telefon +45 3296 0461 onv@onv.dk www.onv.dk



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Regulativ for Lyngby Torv



5. september 2013

Forord

Regulativets formål er at sikre, at Lyngby Torv benyttes på en måde, der er i overensstemmelse med Lyngby-Taarbæk Kommunes visioner og mål for et attraktivt by- og handelsmiljø.

Lyngby Torv er et offentligt pladsareal (offentlig vej), der ejes og administreres af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Enhver benyttelse af Torvet udover almindelig gående færdsel og ophold kræver en tilladelse fra Lyngby-Taarbæk Kommune i overensstemmelse med bestemmelserne i dette regulativ.

Regulativet er vedtaget af kommunalbestyrelsen og godkendt af Nordsjællands Politi i henhold til lovbekendtgørelse nr. 1048 af 03. november 2011 om offentlige veje, §§ 102, 103 og 105, samt lovbekendtgørelse nr. 1055 af 09. november 2012, Færdselsloven § 92.

Regulativets bestemmelser administreres af Center for Miljø og Plan, Team Vej i samarbejde med politiet.

Ansøgninger

Ansøgninger vedrørende anvendelse af Torvet skal indsendes til Lyngby-Taarbæk Kommune, Center for Miljø og Plan.

Henvendelser kan rettes til:

Lyngby-Taarbæk Kommune
Center for Miljø og Plan
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

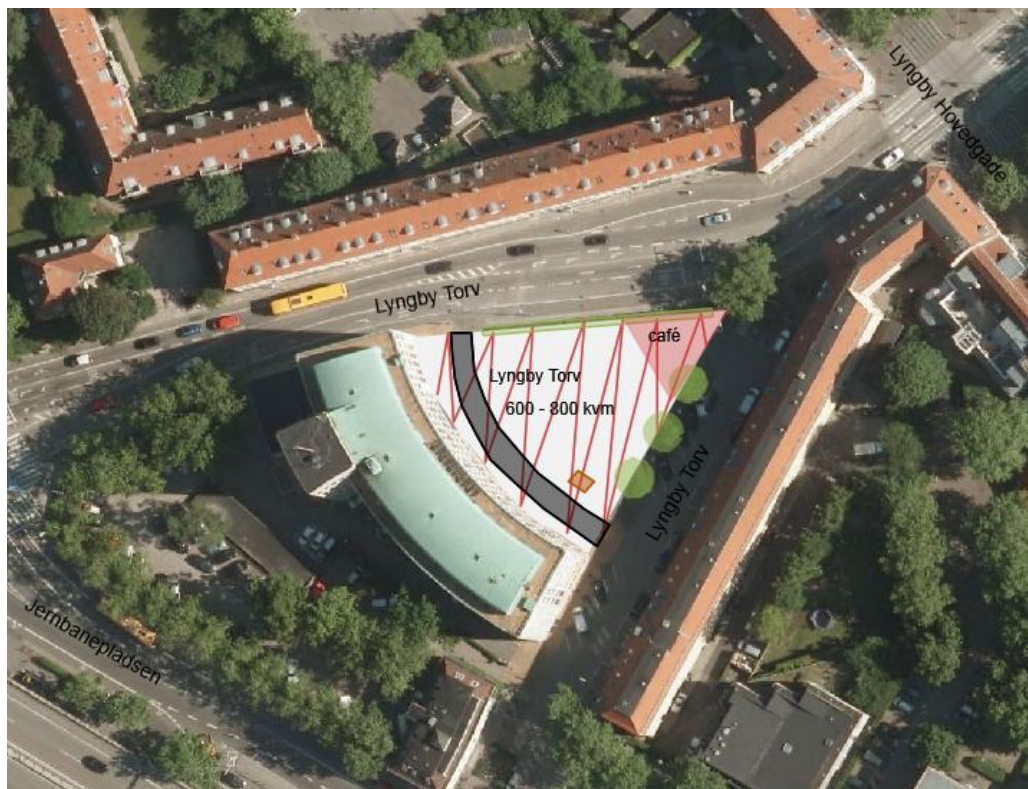
Email: lyngbytorv@ltk.dk

Indholdsfortegnelse

1. Gyldighedsområde	3
2. Hvad må torvet anvendes til?	3
3. Afgift for anvendelse af Torvet	4
4. Regler og bestemmelser	4
5. Misligholdelse	7
6. Garantistillelse	7
7. Revision	6
8. Ikrafttræden	6

1. Gyldighedsområde

Regulativet omfatter Lyngby Torv, der udgør pladsen foran Lyngby-Taarbæk Kommunes rådhus.



Kort 1 viser regulativets gyldighedsområde

Det røde område angiver forventet placering af en salgs- og toiletbygning, der forventes opført i 2013. Salgsbygningen vil fungere som cafe med udeservering.

Det hvide område viser det areal, som det er muligt at indgå aftale med kommunen om at råde over mod betaling. Arealet har en størrelse på mellem 600 og 800kvm alt efter om det med sort markerede vejareal indgår eller ej. Regulativet omfatter både det hvide, sorte og det røde areal.

2. Hvad må torvet anvendes til?

Lyngby Torv er primært forbeholdt arrangementer, der understøtter Lyngby-Taarbæk Kommunes vision om liv i byen. Kommunens borgere vil have fortrinsret til benyttelse af torvearealet.

Efter ansøgning kan Lyngby-Taarbæk Kommune give tilladelse til anvendelse af Lyngby Torv til forskellige aktiviteter af f.eks. følgende karakter:

- Kultur- og musikarrangementer
- Almen oplysning og information
- Underholdning
- Loppemarked

- Sportslige arrangementer
- Torvehandel (handel fra boder med fødevarer, kunsthåndværk og brugskunst i øvrigt)
- Div. arrangementer af kommerciel art

Der lægges vægt på, at der skal være uhindret passage for den gående trafik samtidig med, at der skabes forudsætninger for, at Torvet kan bidrage til et attraktivt by- og handelsmiljø.

Det skal generelt sikres, at arrangementer på Torvet fungerer uden gene for beboere og for trafikens afvikling.

Kommunen tager stilling til en eventuel anmodning om salg af varer og genstande. Det er ikke tilladt at handle med andre varer end de varer, der er givet tilladelse til i den enkelte kontrakt eller tilladelse.

3. Afgift for anvendelse af Torvet

Enhver, der ønsker at benytte Lyngby Torv til et arrangement, event eller lign., skal indgå en kontrakt med kommunen, hvori perioden og prisen for at råde over torvearealet fremgår. Taksten er fastsat ud fra kommunens takstblad for indeværende år.

Kontrakten med kommunen indgås med én ansvarlig for arrangementet (kontraktholder).

4. Regler og bestemmelser

Kontraktholdere må ikke foretage ændringer i Torvets belægning, herunder fjerne, misfarve eller beskadige dele af belægningen eller ramme genstande ned i belægningen.

Der må på vejarealer ikke males f.eks. pile eller lign.

Vejtræer, lysmaster og anden byinventar må ikke anvendes til opsætning af plakater, reklamer m.m.

Færdsel på arealet med tunge køretøjer med en totalvægt på over 3500 kg, kan ødelægge Torvets belægning, og der gives derfor ikke tilladelse til arrangementer eller events, der kræver færdsel med tunge køretøjer.

Torvet er som udgangspunkt muligt at få råderet over i tidsrummet:

mandag-søndag 09:00-18:00
eller efter nærmere aftale med Forvaltningen.

Rammerne for, hvornår det er muligt at råde over Torvet, afhænger af arrangementets karakter.

På Torvet er det muligt at etablere strømforsyning til brug ved arrangementer fra to strømudtag på pladsen. Det registrerede strømforbrug under arrangementets afholdelse vil blive afregnet efterfølgende i henhold til de faktiske priser på el for perioden.

4.1 Renholdelse og affald

Der skal til stadighed og umiddelbart efter arrangementets afslutning foretages renholdelse af torvet.

Det er ikke tilladt at benytte Torvets affaldsbeholdere til det affald, der stammer fra arrangementer på Torvet. Kontraktholderen for benyttelse af Torvet skal selv sørge for at affaldet bliver opsamlet og bortskaffe.

Ved manglende renholdelse vil arbejdet blive udført af Lyngby-Taarbæk Kommune for kontraktholderens regning. Der vil blive opkrævet betaling for minimum 1 time.

4.2 Spildevand

Der må ikke udledes spildevand til det kommunale kloaksystem herunder afvandingssystemet af pladsen. Sanitært spildevand f.eks. i forbindelse med rengøring, opvask herunder fedtholdigt spildevand skal opsamles og borttransporteres.

Såfremt ovennævnte ikke overholdes vil en evt. rensning af pladsafvandingssystemet og kloak blive foretaget for kontraktholderens regning.

4.3 Forsikringer

Ansvar for ting- og personskader, der er pådraget tredjemand af inventar på Torvet i forbindelse med arrangement, påhviler alene den person, der har fået tilladelse til arrangementet.

Enhver bruger af Lyngby Torv er selv ansvarlig for, at tegne fornødne forsikringer i forhold til anvendelsen af Torvet

4.4 Tilladelse fra anden myndighed

Tilladelse efter dette regulativ fritager ikke kontraktholder at indhente nødvendige tilladelser fra andre myndigheder f.eks. politi, sundhedsmyndigheder og lign.

4.5.1 Tilladelse fra brandvæsnet

Større arrangementer kræver brandvæsnets tilladelse. Større arrangementer er eksempelvis:

- Indretning af salgsarealer større end 500 kvm.
- Opstilling af forsamlingsstelte og selskabshuse større end 50 kvm.

Ansøgning om dette skal ske til beredskab@ltk.dk mindst 30 dage inden arrangementet.

4.5 Øvrige krav, der kan forventes stillet i tilladelsen

Alt efter arrangementets art og afholdelsestidspunkt, kan Forvaltningen stille krav om, at der:

- opstilles mobile toiletter
- udføres snerydning og glatførebekæmpelse
- indgås aftale i forhold til belysning i den mørke tid
- indgås aftale om højtalermusik og annoncering ved støjende arrangementer

5. Misligholdelse

Hvis kontraktholderen ikke overholder regulativets bestemmelser, herunder benyttelsen, vil det blive betragtet som brud på aftalen om råden over Torvet. Enhver der bryder aftalen kan straks bortvises fra Torvet, uden erstatning af nogen art.

Hvis et arrangement giver anledning til gener og klager, kan det blive betragtet som misligholdelse af aftalen om råden over Torvet, og kommunen kan indskrænke eller ophæve aftalen.

Kontraktholderen er ansvarlig for overtrædelser af reglementets bestemmelser, som deres stedfortrædere eller medhjælpere eventuelt begår.

6. Garantistillelse

Lyngby-Taarbæk Kommune, Center for Miljø og Plan kan i forbindelse med særlige større arrangementer kræve garantistillelse til dækning af evt. skader på torveinventaret og oprydning. Størrelsen på og arten af den evt. garantistillelse afgøres i forbindelse med tilladelsen.

7. Revision

Regulativet kan ændres, når som helst Lyngby-Taarbæk kommunalbestyrelse ønsker det.

8. Ikrafttræden

Regulativ for Lyngby Torv er vedtaget af kommunalbestyrelsen den 5/9 2013 og træder i kraft denne dag.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

LOKALPLAN
Bilag 1 - Side 1 af 50

252

For Kongevejen 205-209

FORSLAG



LYNGBY - TAARBÆK KOMMUNE

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 2 af 50

Hvad er en lokalplan?

En lokalplan er en plan, der fastlægger de fremtidige forhold inden for lokalplanens område. En lokalplan kan omfatte et større område, eller blot en enkelt bebyggelse. En lokalplan kan f.eks. indeholde bestemmelser om områdets anvendelse, om udformningen og størrelsen af en bebyggelse og om opholdsarealernes placering og indretning.

Hvorfor udarbejdes en lokalplan?

Lokalplaner udarbejdes i medfør af reglerne i Lov om Planlægning. Kommunalbestyrelsen har ret til på ethvert tidspunkt at beslutte at udarbejde et lokalplanforslag for et område, for enten at ændre en bestående plan eller at tilvejebringe en detaljeret plan for området.

I andre tilfælde har kommunalbestyrelsen pligt til at udarbejde lokalplan. Enten når det er nødvendigt for at sikre, at intentionerne i kommunens overordnede planlægning gennemføres, eller når der skal gennemføres større udstykninger eller større bygge- og anlægsarbejder, herunder også nedrivning af bebyggelse.

Hvordan er fremgangsmåden?

Når kommunalbestyrelsen har vedtaget et lokalplanforslag, fremlægges det offentligt i mindst 8 uger. Ved offentliggørelsen træder "lokalplanforslagets retsvirkninger" i kraft, se lokalplanens bestemmelser herom.

Inden for de 8 uger kan enhver fremsende bemærkninger/ændringsforslag, som behandles ved kommunalbestyrelsens vurdering af lokalplanforslaget. Først herefter kan kommunalbestyrelsen vedtage lokalplanen. Ved offentliggørelsen træder "lokalplanens retsvirkninger" i kraft, se lokalplanens bestemmelser herom.

Dispensationer

Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i lokalplanen, og kun hvis dispensationen ikke strider mod principperne i lokalplanen – som typisk er udtrykt i formåls- og anvendelsesbestemmelserne.

Offentliggørelse af lokalplanforslag

Denne lokalplan omfatter ejendommene Kongevejen 205-209. Den eksisterende bebyggelse fjernes, og området udlægges til en samlet ny bebyggelse med mulighed for anvendelse til servicestation, kontor og liberale erhverv, klinikker, herunder sundhedscenter og lægehus.

Lokalplanforslaget kan ses på kommunens hjemmeside www.ltk.dk, hvorfra den også kan printes ud.

Lokalplanforslaget kan derudover fås ved henvendelse i Teknisk Service, Rådhuset, eller ved at sende en mail til miljoplan@ltk.dk

Der afholdes borgermøde xxxdag d. xx.xxxxx 2013

Bemærkninger/ændringsforslag til lokalplanforslaget kan sendes på e-mail eller brev til kommunalbestyrelsen senest xxxdag d. xx.xxxxx 2013.

Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

miljoplan@ltk.dk

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 3 af 50

INDHOLDSFORTEGNELSE

REDEGØRELSE	4
Baggrund	4
Eksisterende forhold	4
Lokalplanens indhold	8
LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING	14
Statslig planlægning	14
Kommuneplan	14
Andre planer	15
Bygge- og beskyttelseslinjer	15
Servitutter	16
Museumslovgivning	16
Miljøvurdering	16
LOKALPLAN 252	19
§ 1. Lokalplanens formål	19
§ 2. Område og zonestatus	19
§ 3. Områdets anvendelse	19
§ 4. Udstykning	20
§ 5. Vej- og adgangsforhold	20
§ 6. Bebyggelsens placering og omfang	20
§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden	20
§ 8. Skiltning	21
§ 9. Ubebyggede arealer og hegning	22
§ 10. Tekniske anlæg	23
§ 11. Energiramme	23
§ 12. Ophævelse af servitut / hidtil gældende lokalplan	23
§ 13. Betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse	23
§ 14. Lokalplanens retsvirkninger	24
§ 15. Vedtagelsespåtegning	25
Bilag 1: Områdets afgrænsning	
Bilag 2: Områdets anvendelse	
Bilag 3: Retningsgivende illustrationsplan	
Bilag 4: Principiel udformning af facader	
Bilag 5: Miljøvurdering	

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 4 af 50

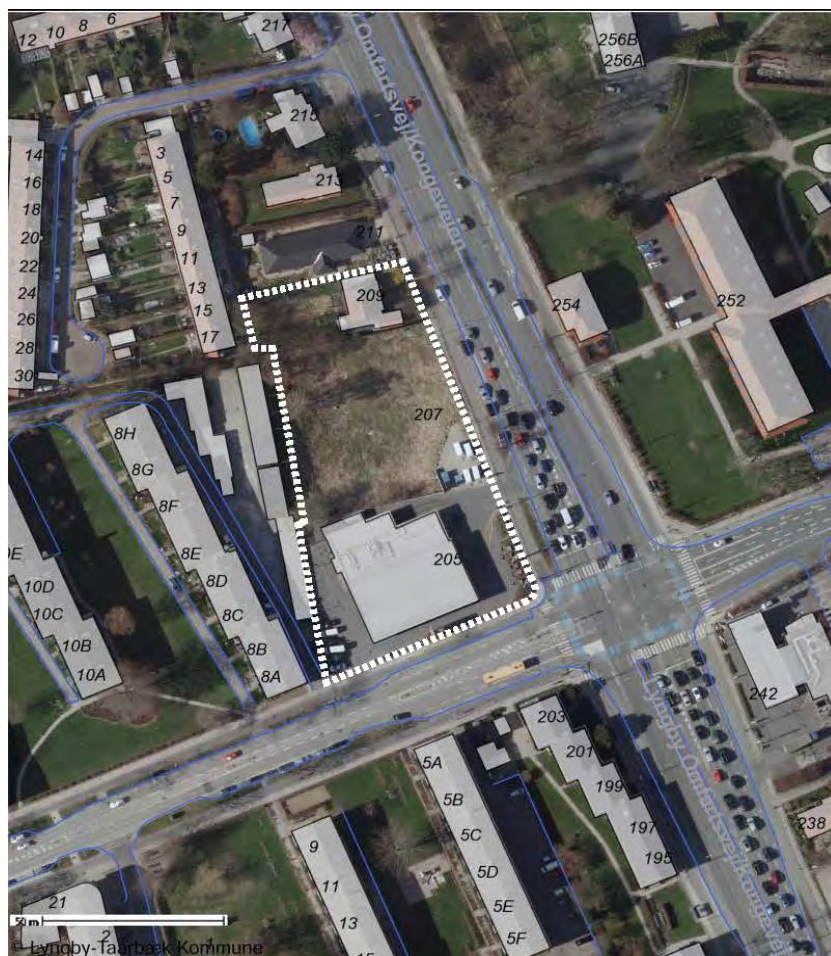
REDEGØRELSE

Baggrund

FORMÅL	Kommunalbestyrelsen ønsker med lokalplanen at give mulighed for etablering af et nybyggeri i 2-3 etager til erhvervsformål på hjørnet af Kongevejen og Frederiksdalsvej.
BAGGRUND	<p>Baggrunden for lokalplanen er et ønske om at give hjørnet af Kongevejen og Frederiksdalsvej et bymæssigt løft ved at skabe en samlet løsning for matriklerne Kongevejen 205-209.</p> <p>Det er en bygherres ønske at opføre en servicestation og en erhvervsbebyggelse i et koordineret arkitektonisk projekt, der vil møde dette sted på Kongevejen i en karakterfuld bygning med materialer i høj kvalitet og udformet med respekt for den omkringliggende bebyggelse.</p> <p>Den eksisterende bebyggelse på Kongevejen 205 (tankstation) og 209 (bolig) fjernes, mens bebyggelsen på Kongevejen 207 allerede er fjernet, hvorefter grunden henligger som et åbent hul. De tre matrikler udgør det samlede areal for opførelsen af den nye bygning.</p> <p>Byplanudvalget besluttede på møde den 13. april 2011, at det oprindelige projektforslag skulle reduceres i omfang og højde samt at et påtænkt supermarked i nybyggeriet skulle udgå på grund af gener for naboer i form af støj fra vareindlevering og kunders til- og frakørsel.</p> <p>På Byplanudvalgets møde den 16. januar 2013 blev et reduceret projektforslag godkendt som grundlag for denne lokalplan 252. Efterfølgende har der været gennemført en forhøring, hvis indkomne ideer og forslag er indarbejdet i lokalplanen.</p>
PERSPEKTIVER	Projektet i lokalplanen skal være med til at sikre den fortsatte udvikling af kommunens stationsnære erhvervsområder.
OMRÅDET	<p>Eksisterende forhold</p> <p>Lokalplanområdet omfatter området Kongevejen 205, 207 og 209, beliggende på hjørnet af Kongevejen og Frederiksdalsvej.</p> <p>Lokalplanområdet afgrænses mod nord af et villaområde, mod øst af Kongevejen, mod syd af Frederiksdalsvej og mod vest af et etageboligområde.</p> <p>Den sydligste del af området anvendes i dag til tankstation og den nordligste del til et parcelhus, som fjernes. Den midterste del af området har tidligere rummet en bebyggelse til kontor m.v. (beredskabsskole), som er fjernet og har efterladt et hul i jorden.</p>

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 5 af 50



Luftfoto med markering af lokalplanområdet. Nord opad.

Lokalplanområdet ligger i et byområde, der i høj grad domineres af infrastrukturen. Dels grundet Kongevejens størrelse, men også på grund af de to tankstationers placering på hvert sit hjørne af krydset. Den omkringliggende bebyggelse består primært af bygninger i 2, 3 og 4 etager. Bygningerne ligger ikke parallelt med vejene, men indbyrdes forskudt og med mange diagonale facaderetninger, som medvirker til at nedtone Kongevejens dominans af området.

Området ligger i byzone og har et samlet areal på ca. 5.700 m².

Vejadgang til området sker fra Kongevejen og Frederiksdalsvej.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 6 af 50



Tankstationen ved krydset Kongevejen/Frederiksdalsvej, set fra øst.



Kongevejen med tankstationen til højre, set fra nord.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 7 af 50



Det ubebyggede areal nord for tankstationen.



Kongevejen 209, der fjernes.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 8 af 50

ANVENDELSE

Lokalplanens indhold

Med denne lokalplan gives der mulighed for at udlægge det samlede område til erhvervsformål i form af servicestation, administration, kontor, liberale erhverv, klinikker, herunder sundhedscenter og lægehus.



Modelfoto, der viser den principielle udformning af nybyggeriet (de to teknikhuse på den midterste bygningskrop er ikke vist).

BEBYGGELSE

Det er projektets ambition at markere hjørnet af Kongevejen og Frederiksdalsvej med en karakterfuld bygning, opført i materialer af høj kvalitet og med en udformning og fremtoning, der respekterer den omgivende bebyggelse.

Bygningens hovedidé tager afsæt i den omkringliggende bebyggelse, der fremstår som sammensat af delelementer forskudt diagonalt for hinanden og med varierende højder i primært 2, 3 og 4 etager.

Den nye bygning får sin egen identitet ved at fremstå som én samlet helhed, der tilpasser sig til omgivelserne ved at være sammensat af tre bygningskroppe med forskellig højde og retning.

De sammensatte bygningskroppe giver huset en skalamæssig tilpasning til den øvrige bebyggelse i området, mens forskydninger og retningsskift optager de diagonale retninger i omgivelserne, hvorved Kongevejens dominerede retning i området nedtones.

De tre volumener vil fremstå med afrundede hjørner med facader beklædt med skifer og med vandrette vinduesbånd med lukkede partier af hvide metalplader eller lignende. På bilag 4 er vist den principielle udformning af bebyggelsens facader.

Bebyggelsen opføres i 2 og 3 etager og det samlede etageareal ekskl. kælder udgør ca. 6.400 m². I stueetagen udnyttes de to sydligste

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 9 af 50

enheder til servicestation med tilhørende butik og vaskehaller m.v., mens den nordligste enhed indeholder fælles funktioner for de overliggende etager, der rummer kontorer m.v.

Den sydligste bygningskrop er i 3 etager med en maksimal højde på 14,5 m. Den midterste er ligeledes i 3 etager, men med en maksimal højde på 16,0 m. Den nordligste bygningskrop er i 2 etager med opholdsarealer på tagfladen og en maksimal højde på 11,5 m. På taget af den midterste bygningskrop placeres to teknikhuse, der kan gå op til en maksimal højde på 17,5 m.

De to nordligste bygningskropper forsynes over tag med brystninger, der fremtræder med samme facadebeklædning som resten af bygningen. Brystningerne skal dels danne værn for ophold på terrassen og dels sikre, at den midterste bygningskrop markeres som den højeste. Herudover medvirker brystningerne til at skjule teknikhuse og elevatoropbygninger på taget.

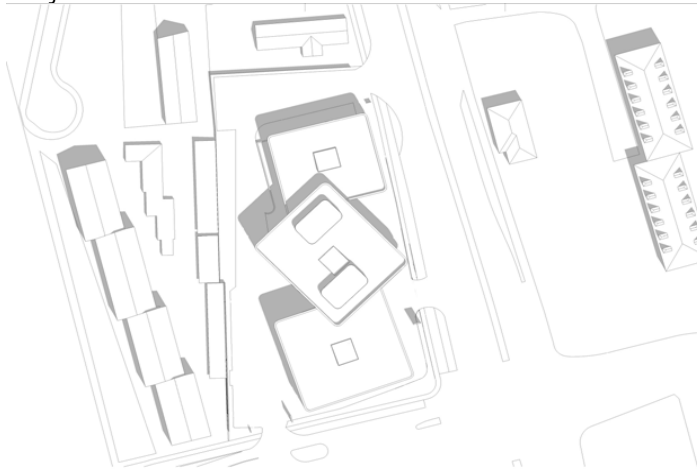
Skiltning i forbindelse med bebyggelsen må udføres dels som standere med en højde på op til 8,0 m (ved indkørsler til servicestation), dels som skilte med en højde på op til 2,0 m (ved indkørsler til erhvervslejemål). Herudover kan der på butiksfacader og ved f.eks. vaskehaller opsættes skilte. Desuden kan der på kontorfacader opsættes skilte, der markerer de enkelte firmaers lejemål. Endelig kan der opsættes henvisningsskilte, som f.eks. "nedkørsel til parkeringskælder".

På de følgende sider er vist skyggediagrammer for sommersolhverv (21. juni) samt jævndøgn (21. marts og 21. september).

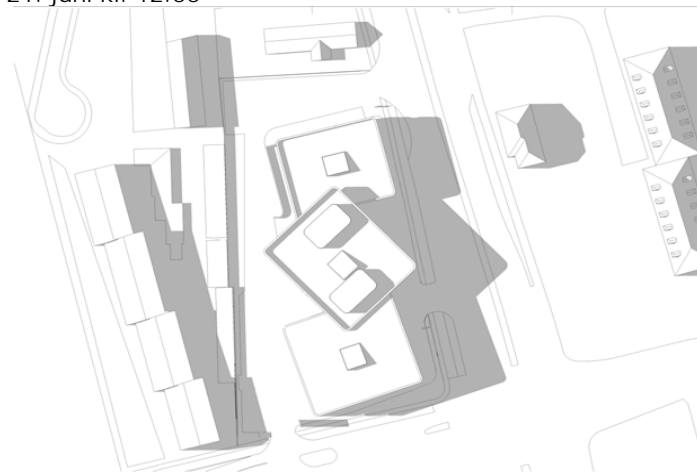
Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 10 af 50



21. juni kl. 9.00

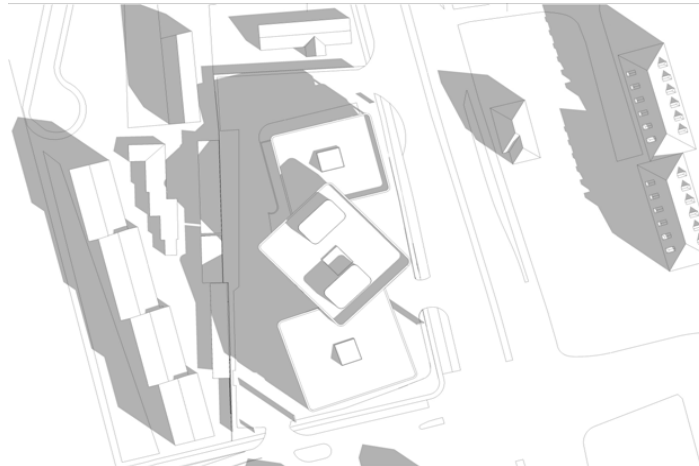


21. juni kl. 12.00



21. juni kl. 18.00

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 11 af 50



21. marts og 21. september kl. 9.00



21. marts og 21. september kl. 12.00



21. marts og 21. september kl. 16.00

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 12 af 50

TRAFIKFORHOLD

Bebyggelsen ligger ud til Kongevejen og Frederiksdalsvej, og tilkørsel til området sker to steder fra Kongevejen og ét sted fra Frederiksdalsvej. Der etableres i alt ca. 125 parkeringspladser, fordelt med ca. 40 pladser på terræn (heraf ca. 10 pladser overdækket af den sydligste bygningskrop) og ca. 85 pladser i kælder. Parkeringspladser på terræn og adgangsgivende rampe til kælder er vist på bilag 3.

Det vurderes, at projektet skaber en lettere forøget trafik, primært i hverdage om morgenen og om eftermiddagen grundet bebyggelsens anvendelse. Trafikforholdene belyses mere omfattende i bilag 5: miljøvurderingen (se også resumé på side 16).



Diagram for kunders og ansattes kørsel til, fra og på området.



Tankvognes kørsel til og fra påfyldningszone på området.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 13 af 50

- UBEBYGGEDE AREALER De ubebyggede arealer anvendes fortrinsvis til tilkørsel og parkering. Langs nord- og vestskel etableres dels et begrønnet hegn og dels et støjdæmpende hegn, som vist på bilag 3. Den endelige højde på hegnene fastlægges i samarbejde med naboerne.
- I det nordvestlige hjørne af området placeres et mindre skur til renovation (ikke dagrenovation) og langs vestskel placeres cykelparkering, som vist på bilag 3.
- BILAG Bilag 1 viser lokalplanområdets afgrænsning samt de eksisterende matrikulære forhold.
- Bilag 2 (områdets anvendelse) viser bebyggelsesplan med byggefelter, parkering og disponering af ubebyggede arealer samt vejadgang.
- Bilag 3 viser en retningsgivende illustrationsplan.
- Bilag 4 viser en principiel udformning af facader, herunder princip for placering af skilte på facader.
- Bilag 5 er miljøvurderingen.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 14 af 50

LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

FINGERPLAN 2007

Statslig planlægning

Fingerplanen er en statslig plan, som regulerer hovedstadsområdets udbygning af "persontrafikskabende byfunktioner", hvilket bl.a. indbefatter erhvervsbyggerier, boligbebyggelser m.v. Et særligt princip i Fingerplanen er, at disse byfunktioner bør ligge "stationsnært", altså i nærheden af en S-togsstation. De stationsnære områder er således særligt udpegede områder, beliggende op til 1.200 m fra en S-togsstation.

Lokalplanområdet ligger nærmere end 1.200 m fra S-togsstationen i Virum og ligger derfor inden for det stationsnære område.

Nærværende lokalplan udlægger området til erhvervsformål og er derfor i overensstemmelse med Fingerplan 2007.

KOMMUNEPLANRAMME

Kommuneplan

Kommuneplan 2009 for Lyngby-Taarbæk Kommune fastsætter dels hovedstrukturen for hele kommunen, dels retningslinjer og rammer for indholdet i de fremtidige lokalplaner for de enkelte bydele og områder i kommunen. Lokalplanområdet er omfattet af følgende kommuneplanrammer:

4.1.91 Kongevejen 205-207, der udlægger den sydligste del af området til kontor og serviceerhverv med en maksimal bebyggelsesprocent på 45 og et maksimalt etageantal på 2 etager.

4.1.84 Kongevejen, nord, der udlægger den nordligste del af området til boligområde – åben lav med en maksimal bebyggelsesprocent på 30 og et maksimalt etageantal på 1½ etage.

I de generelle rammer stilles der følgende krav til udlæg af parkeringspladser ved nybyggeri til kontorerhverv:

1 bilparkeringsplads pr. 50 m² etageareal.
1 cykelparkeringsplads pr. 40 m² etageareal.

Rammerne kan ses i deres helhed på www.kommuneplan.ltk.dk

TILLÆG TIL PLANEN

Lokalplanens gennemførelse kræver, at der vedtages et tillæg til kommuneplanen, idet lokalplanens bestemmelser om anvendelse, bebyggelsesprocent og etageantal ikke er i overensstemmelse med de nuværende rammebestemmelser.

Parallelt med denne lokalplan udarbejdes kommuneplantillæg 22, som ændrer anvendelsesbestemmelsen for den nordlige del af området samt øger den maksimale bebyggelsesprocent til 115 og det maksimale etageantal til 3 etager.

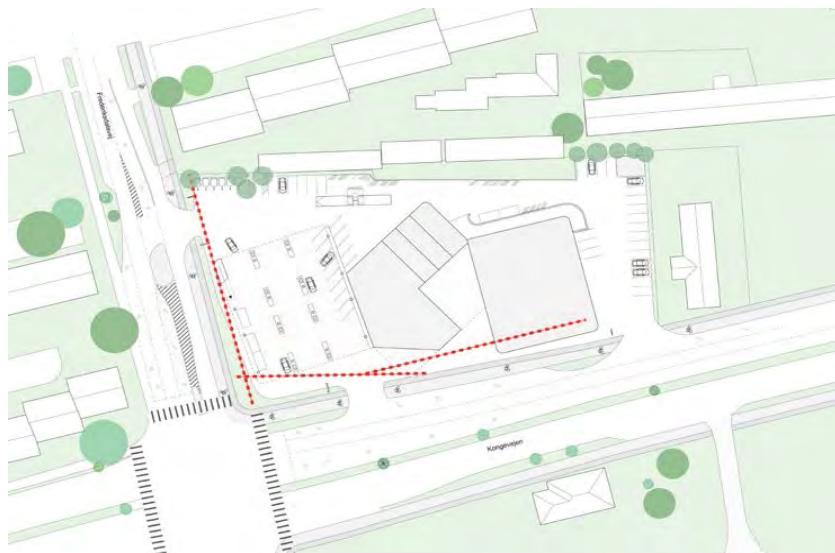
Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 15 af 50

Forslaget til tillæg nr. 22/2009 til Kommuneplan 2009 kan ses på kommunens hjemmeside www.ltk.dk under "Annonceringer - høringer og afgørelser".

Andre planer

BEREDSKABSPLAN	Virkeliggørelsen af nærværende lokalplan skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende "Beredskabsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune". Desuden skal det sikres, at de sikkerheds- og beredskabsmæssige forhold varetages i henhold til nationale og internationale regler og retningslinjer på området.
SPILDEVANDSPPLAN	Lokalplanområdet er omfattet af den til enhver tid gældende "Spildevandsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune".
VARMEPLAN	Varmeanlæg inden for lokalplanområdet skal godkendes af kommunalbestyrelsen efter det til enhver tid gældende varmeplanlægningsgrundlag. Kommunalbestyrelsen skal i henhold til Planlovens § 19, stk. 4 dispensere fra lokalplanens bestemmelser om tilslutning til det kollektive varmforsyningsanlæg som betingelse for ibrugtagning, hvis bebyggelsen opføres som lavenergiklasse-byggeri. Kommunalbestyrelsen er generelt positivt indstillet over for lavenergibebyggelse.
AFFALDSPPLAN	Regulativ for husholdning- og erhvervsaffald i Lyngby-Taarbæk kommune skal være opfyldt.
VEJBYGGELINJE	Bygge- og beskyttelseslinjer På grunden findes tre tinglyste vejbyggelinjer. Projektet overskrider disse, hvorfor en gennemførelse af projektet forudsætter, at der dispenseres fra byggelinjerne eller at byggelinjerne ophæves.



Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 16 af 50

Servitutter

På ejendommen matr.nr. 5dq er der tinglyst 11 servitutter, på ejendommen matr.nr. 15b + 15bæ 8 servitutter, og på ejendommen matr.nr. 32 er der tinglyst 5 servitutter.

Ud af de mange servitutter er der kun en enkelt tilstandsservitut, som (evt. delvis) kan fjernes i lokalplanen. Det drejer sig om:

Servitut af 11.05.1930: Dokument om bebyggelse, benyttelse m.v.

En servitut er en rettighed over fast ejendom. Der skelnes mellem privatretlige og offentlige servitutter, og mellem tilstandsservitutter og rådighedsservitutter. En tilstandsservitut giver de påtaleberettigede (rettighedsindehaverne) ret til at kræve en bestemt tilstand på en ejendom opretholdt. En rådighedsservitut giver de påtaleberettigede ret til en nærmere bestemt rådighed over ejendommen.

Museumslovgivning

FORTIDSMINDER

Forud for igangsættelse af jordarbejder skal det lokale kulturhistoriske museum inddrages efter reglerne i Museumslovens kapitel 8, således at området kan undersøges for eventuelle fortidsminder i jorden.

Miljøvurdering

Ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer (Lovbekendtgørelse nr. 939 af 03.07.2013) skal der foretages en miljøvurdering af planer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Der er i 2010 foretaget en screening af det første projektforslag. Da projektets omfang og indhold er blevet ændret, er der efterfølgende foretaget en scoping, som vurderer, at der skal foretages en miljøvurdering af lokalplanen for parametrene trafik, støj, jordbund og grundvand.

Der er derfor udarbejdet en miljøvurdering, som er vedhæftet lokalplanforslaget som bilag 5. Et resumé af miljøvurderingen kan ses herunder og omfatter følgende forhold:

Trafik

Miljøvurderingen viser, at det projekt, som lokalplanen giver mulighed for, kan realiseres med den nuværende udformning af signalkrydset på Kongevejen. Kødannelse på Frederiksdalsvej vil i perioder forhindre en smidig trafikafvikling.

Vurderingen viser, at trafiksikkerheden i krydset kan forbedres, hvis der som planlagt anlægges bundne venstresving.

Vurderingen viser endvidere, at byggeri, som lokalplanen muliggør, isoleret set vil forringe trafiksikkerheden, fordi trafikken stiger, men at trafiksikkerheden samlet set kan forbedres.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 17 af 50

Det vurderes, at etablering af 3 vejadgange ikke er trafikalt optimalt, men nødvendigt for at betjene lokalplanområdet, og at der er behov for en nordlig vejadgang fra Kongevejen. Det anbefales derfor, at udkørslen fra parkeringskælderens indrettes således, at det kun er muligt at komme til den nordlige udkørsel – senest når der etableres bundne venstresving i krydset Kongevejen/Frederiksdalsvej.

Når der anlægges supercykelsti langs Kongevejen, må forholdene vurderes nærmere.

Det anbefales at overveje at sænke hastigheden på Kongevejen til 60 km/t.

Støj

Miljøvurderingen viser, at den nye bebyggelse vil virke som støjskærm, så boligerne vest og nord for området påføres mindre støj fra vejtrafik. Hertil kommer støjdæmpningen fra den nye støjvæg i skel. Støjen formindskes mest i stueplan og mindre på de overliggende etager og meget lidt i den sydlige del af bebyggelsen nærmest Frederiksdalsvej, hvor skærmvirkningen fra den nye bebyggelse er meget begrænset.

Miljøvurderingen viser, at støjen fra servicestationen vil være væsentligt under de vejledende støjgrænser for byområder. Støjgrænserne kan med god sikkerhed opfyldes.

Jordforurening

Da der bygges på en ejendom kortlagt som forurenede, skal der ansøges om § 8-tilladelse til anlægsarbejde i forbindelse med byggeriet. I denne forbindelse skal det afklares i hvilket omfang, det er nødvendigt at opgrave jordforurening.

Alt andet lige vil et byggeprojekt på ejendommen medføre en større eller mindre oprensning af den konstaterede jordforurening, hvilket på sigt vil minimere risikoen for yderligere forurening af grundvandsmagasinet.

Overskudsjord fra lokalplanområdet skal klassificeres og håndteres efter gældende regler på området og i henhold til § 8-tilladelsen. Jordflytning skal anmeldes til kommunen, og forurenede jord skal bortskaffes til godkendte modtagere. Olieforurenede jord skal til jordrensning.

Opgravning af forurenede jord skal foregå under miljøteknisk tilsyn.

Grundvand

Hvilken indvirkning byggeprojektet har på grundvandsforureningen på længere sigt afhænger af, i hvilket omfang der bortgraves jordforurening. Forureningen vurderes kun at blive påvirket i tilfælde af, at der etableres grundvandssænkning eller afværgpumpning.

Såfremt projektet nødvendiggør en grundvandssænkning, skal oppumpet vand muligvis renses, før det kan afledes.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 18 af 50

Endvidere er der risiko for, at byggeprojektet vil hindre en eventuel fremtidig offentlig indsats over for grundvandet. Det må påregnes, at der skal tages højde for dette i forbindelse med tilrettelæggelse af projektet.

Evt. afværgeforanstaltninger i forhold til grundvandet skal koordineres med andre aktører i området. Behov og muligheder for afværgetiltag aftales i dialog med myndighederne.

Konklusion

Miljøvurderingen viser, at lokalplanen og det projekt, som den giver mulighed for, kan gennemføres uden væsentlige konsekvenser for miljøet.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 19 af 50

LOKALPLAN 252

For Kongevejen 205-209

I henhold til Lov om Planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 937 af 24/09/2009 med efterfølgende lovændringer, fastsættes herved følgende bestemmelser for det i pkt. 2.1 nævnte område.:

§ 1. Lokalplanens formål

- 1.1. At udlægge lokalplanområdet til erhvervsformål, herunder servicestation.
- 1.2. At muliggøre opførelse af en ny erhvervsbebyggelse med en integreret servicestation.
- 1.3. At sikre, at den nye bygning fremstår med høj arkitektonisk kvalitet og at den respekterer og harmonerer med områdets øvrige bebyggelse.
- 1.4. At sikre etablering af et støjdæpende hegn i skel mod naboer.

§ 2. Område og zonestatus

- 2.1. Lokalplanområdet afgrænses som vist på bilag 1 og omfatter matrikelnumrene:

5dq, 15b, 15bæ og 32

alle Virum By, Virum
- 2.2. Det samlede lokalplanområde er beliggende i byzone.

§ 3. Områdets anvendelse

- 3.1. Inden for området må kun opføres eller indrettes bebyggelse til erhvervsformål i form af servicestation, administration, kontor, liberale erhverv, klinikker, herunder sundhedscenter og lægehus.
- 3.2. Inden for området kan opføres transformer-, pumpe-, måle- og trykreguleringsstationer til sikring af den for området nødvendige forsyning, når de udformes under hensyntagen til den øvrige bebyggelse.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 20 af 50

§ 4. Udstykning

- 4.1. De fire matrikler inden for lokalplanområdet (matr. nr. 5dq, 15b, 15bæ og 32, alle Virum By, Virum) skal sammenlægges som forudsætning for opførelse af ny bebyggelse.

§ 5. Vej- og adgangsforhold

- 5.1. Adgang til lokalplanområdet sker fra Kongevejen og Frederiksdalsvej (se bilag 2).

§ 6. Bebyggelsens placering og omfang

- 6.1. Bebyggelsesprocenten for området må ikke overstige 113.
- 6.2. Ny bebyggelse skal placeres inden for de byggefelter, som er vist på bilag 2.
- 6.3. Inden for byggefelt A skal bebyggelse opføres i 2 etager med høj brystning og må maksimalt have en højde på 11,5 m over naturligt terræn.
- 6.4. Inden for byggefelt B skal bebyggelse opføres i 3 etager. Bebyggelsen skal opføres med høj brystning og må maksimalt have en højde på 16,0 m over naturligt terræn.
- 6.5. Inden for byggefelt C skal bebyggelse opføres i 3 etager med lav brystning og må maksimalt have en højde på 14,5 m over naturligt terræn.

Endvidere skal den indbyrdes højdeforskel på den midterste og den sydligste bygningskrop være minimum 1,0 m.
- 6.6. Ingen bygningsdel, herunder teknikhuse og ovenlys m.v. må overstige 17,5 m over naturligt terræn.
- 6.7. Eventuelle cykelskure og skure til renovation (dog ikke dagrenovation) må opføres inden for det på bilag 3 viste område.

§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden

- 7.1. Bebyggelsen skal opføres i 2 og 3 etager principielt som vist på bilag 3 (retningsgivende illustrationsplan) og bilag 4 (principiell udformning af facader).
- 7.2. Bygningens facader skal fremstå med ét gennemgående, gråt materiale i form af skifer. Facadepartier mod tankområdet og mod opmarchområdet til vaskehaller skal fremstå med lyse metalplader eller som lyst malet/indfarvet puds.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 21 af 50

- 7.3. Vinduer skal fremstå som horisontale vinduesbånd, der understreger bygningskroppens dynamiske form (princielt som vist på bilag 4). Vinduesbånd kan suppleres med lukkede partier i metalplader, der kan være hvide, grå og sorte.
- 7.4. Hovedindgangen til kontorhuset og butiksfacaderne, der henvender sig mod tankområdet og mod Kongevejen, skal fremstå som store, sammenhængende glaspartier.
- 7.5. Flader på undersiden af bygningskroppe skal fremstå lyse og skal beklædes med glatte eller perforerede metalplader. Over tankområdet skal fladen være lydabsorberende for at mindske støjgener for naboerne.
- 7.6. Tagflader skal udformes, så de syner flade og skal beklædes med sort tagpap eller tagfolie.
- 7.7. På den nordligste bygnings tag kan der etableres en terrasse for husets brugere. Terrassefladen skal have en afstand til nord- og østfacaden på minimum 2,0 m for at undgå indbliksgener i forhold til naboerne.
- 7.8. Ovenlys skal placeres centralt på den enkelte bygningskrop med en afstand på minimum 5,0 m til facaden.
- 7.9. Større tekniske anlæg, herunder bl.a. udluftninger, skal samles i maksimalt to teknikhuse på den midterste bygningskrop, og teknikhusene skal placeres med en minimumsafstand til facaden på 1,5 m. Teknikhusene udføres med vandrette ribber i sorte eller grå nuancer. Elevatoropbygninger må maksimalt have en højde på 1,0 m over tagfladen.
- 7.10. Der må placeres solfangere, solceller og lignende energibesparende elementer på de to højest beliggende tagflader. Anlæggene skal placeres i en afstand fra facaden på minimum 2,0 m og må maksimalt have en højde på 0,6 m over tagfladen.
- 7.11. Mindre bygninger som f.eks. cykelskure og skure til renovation (dog ikke dagrenovation) kan udføres i metalplader, strækmetal eller lignende, og skal enten fremstå i samme farvetone som bygningen, eller udformes som en arkitektonisk integreret del af det støjdæmpende hegn i skel.

§ 8. Skiltning

- 8.1. Der kan opstilles skiltstandere således:

Ved indkørsel til servicestation fra henholdsvis Kongevejen og Frederiksdalsvej kan opsættes en skiltstander med en maksimal bredde på 3,0 m og en maksimal højde på 8,0 m, placeret som vist på bilag 3 og 4.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 22 af 50

Ved indkørsel til kontorlejemål fra henholdsvis Kongevejen og Frederiksdalsvej kan opsættes en skilttestander med en maksimal bredde på 1,0 m og en maksimal højde på 2,0 m, placeret som vist på bilag 3 og 4.

På området kan opsættes henvisningsskilte (f.eks. til vaskehal, pusleplads) med en maksimal bredde på 1,0 m og en maksimal højde på 1,0 m.

8.2. Der kan opsættes facadeskilte således:

På butiksfacader kan opsættes skilte med en maksimal højde på 0,8 m, og ved vaskehaller og puslepladser kan opsættes skilte med en maksimal højde på 0,6 m. Skilte må ikke være lysende, eller belyste.

På facade mod Kongevejen og Frederiksdalsvej samt på nordfacade kan lejere af kontorlokaler opsætte skilte med en maksimal højde på 0,8 m. Skilte skal placeres på de steder, som på bilag 4 er markeret med tallene 1-5. Skiltene skal udføres med enkeltbogstaver, evt. monteret på transparent plade. Skilte må ikke være lysende, men kan evt. udføres med corona-belysning.

8.3. Der må ikke opsættes permanente flag, bannere eller lignende.

8.4. Fritstående skilte må kun opstilles inden for det overdækkede tankningsområde.

§ 9. Ubebyggede arealer og hegning

9.1. Der skal udlægges areal til bilparkering, svarende til 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal til kontorerhverv. Parkering placeres dels på terræn, i princippet som vist på bilag 3, dels i parkeringskælder.

9.2. Der skal udlægges areal til cykelparkering, svarende til 1 cykelparkeringsplads pr. 40 m² etageareal til kontorerhverv, i princippet som vist på bilag 3.

9.3. Belægningsflader skal overordnet fremstå lyse og homogene. Belægninger kan udføres med skift i farvenuancer, belægningsmønstre eller lignende for at markere afgrænsninger på arealanvendelser, som fx parkeringspladser, zoner foran indgange m.v. Belægningen kan udføres i betonsten, betonplader eller insitu støbt beton samt asfalt med lyst tilslag.

9.4. Der skal etableres begrønnede, støjdæmpende hegn i skel som vist på kortbilag 2.

9.5. Der skal etableres levende hegn, begrønnet stakit, trådhegn eller lignende i skel som vist på bilag 2. Hegnet skal harmonere med det begrønnede, støjdæmpende hegn i fremtoning og højde.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 23 af 50

- 9.6. Tankningsområdet og øvrige overdækkede arealer belyses fra armaturer under udhængenes flader. Belysning af de øvrige arealer udføres som afskærmede downlights fra skilte eller som lav belysning, fx med afskærmede armaturer monteret på bygningsfacader og hegn eller med pullertbelysning med en lyspunkthøjde på max. 1,2 m.
- 9.7. Ubebyggede arealer, herunder også parkeringsarealer, skal ved beplantning, befæstelse eller lignende gives et ordentligt udseende, ligesom en passende orden skal overholdes.
- 9.8. Parkering af last-, flytte- og fragtbiler, busser og lignende samt henstilling af campingvogne, skurvogne, både og lignende er ikke tilladt inden for lokalplanområdet.
- 9.9. Udendørs oplagring må ikke finde sted.

§ 10. Tekniske anlæg

- 10.1. Ledninger skal fremføres som jordkabler.
- 10.2. Der kan opføres transformer-, pumpe-, måler- eller trykreguleringsstationer til områdets forsyning, hvis det bebyggede areal maksimalt er 10 m² og bygningshøjden maksimalt er 2,5 m.
- 10.3. Ny bebyggelse må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse tages i brug, før bebyggelsen er forsynet med varme i henhold til den til enhver tid gældende varmeplanlægning.

§ 11. Energiramme

- 11.1. Al bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse iht. til BR10, lavenergiklasse 2015.

§ 12. Ophævelse af servitut / hidtil gældende lokalplan

- 12.1. Følgende servitutter ophæves:

Servitut af 11.05.1930: Dokument om bebyggelse, benyttelse m.v. aflyses.

§ 13. Betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse

- 13.1. Som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse i området skal der udlægges parkeringspladser for biler og cykler, som beskrevet i § 9.1 og 9.2.
- 13.2. Som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse i området skal der etableres støjafskærmning m.v. mod nabobebyggelse, som beskrevet i § 9.4 og 9.5.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 24 af 50

§ 14. Lokalplanens retsvirkninger

- 14.1. Den endeligt vedtagne lokalplan:
 - 14.1.1. Efter kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse og offentliggørelse af lokalplanen må ejendomme, der er omfattet af denne lokalplan, kun udstykkes, bebygges eller i øvrigt anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.
 - 14.1.2. Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg med videre, der er indeholdt i planen.
 - 14.1.3. Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen.
 - 14.1.4. Kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun foretages ved tilvejebringelse af en ny lokalplan. Der henvises i øvrigt til Lov om Planlægning, § 18 om lokalplanens retsvirkninger og kapitel 14: Klage og søgsmål.
 - 14.1.5. Ovennævnte retsvirkninger er først gældende efter offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsen endeligt vedtagne lokalplan.
- 14.2. Lokalplanforslaget:
 - 14.2.1. Indtil offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsens endeligt vedtagne lokalplan gælder nedenstående retsvirkninger, dog i højst 1 år efter lokalplanforslagets offentliggørelse.
 - 14.2.2. Ejendomme, der er omfattet af dette lokalplanforslag, må ikke udnyttes på en måde, der skaber risiko for en foregribelse af den endelige plans indhold, f.eks. ved udstykning, bebyggelse eller ændring af anvendelse. Den eksisterende lovlige anvendelse af ejendommene kan fortsætte som hidtil.
 - 14.2.3. Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag til lokalplanforslaget er udløbet, kan kommunalbestyrelsen give sin tilladelse til, at en ejendom bebygges og udnyttes i overensstemmelse med planen. Der er fastsat nærmere regler for, hvornår en sådan tilladelse kan gives. Ovennævnte retsvirkninger er fastsat i Lov om Planlægning, § 17.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 25 af 50

§ 15. Vedtagelsespåtegning

15.1. Forslaget er vedtaget af kommunalbestyrelsen d. xx. måned 2013.

Søren P. Rasmussen

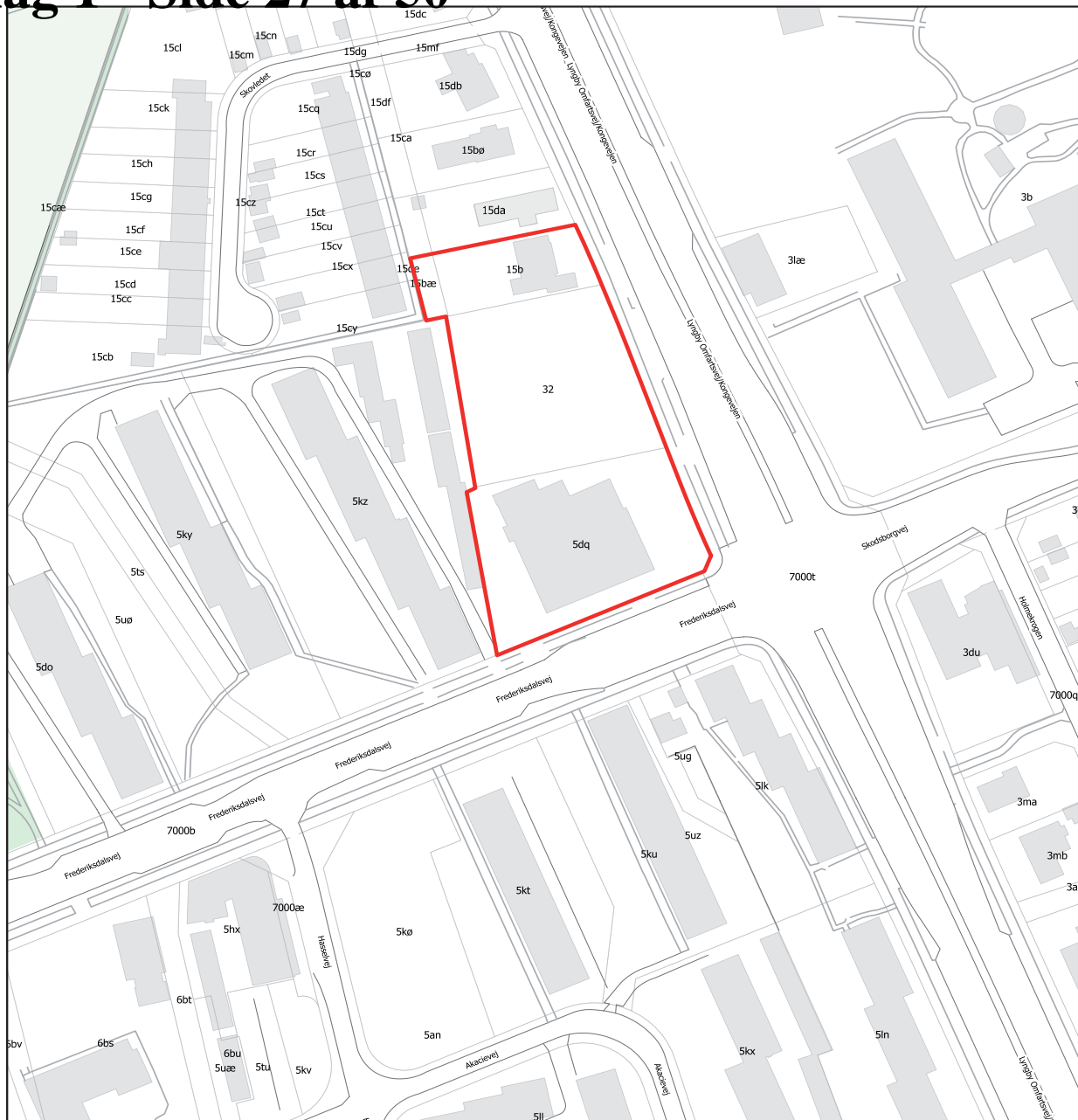
/

Sidsel Poulsen

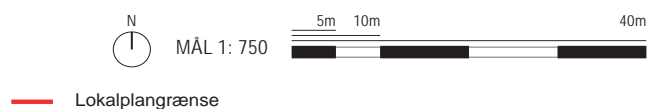
**Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen
205-209
Bilag 1 - Side 26 af 50**

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 27 af 50



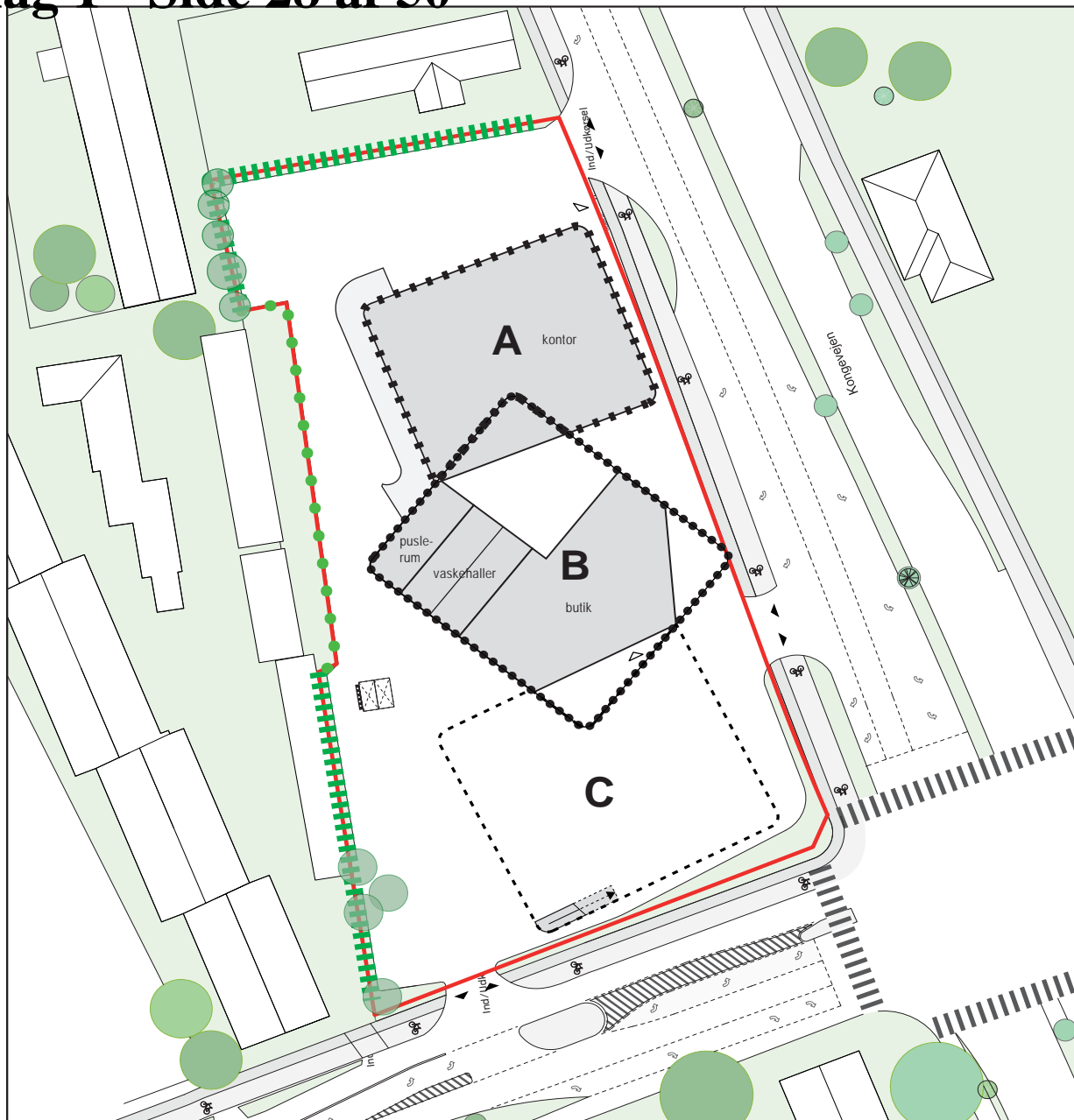
OMRÅDETS AFGRÆNSNING



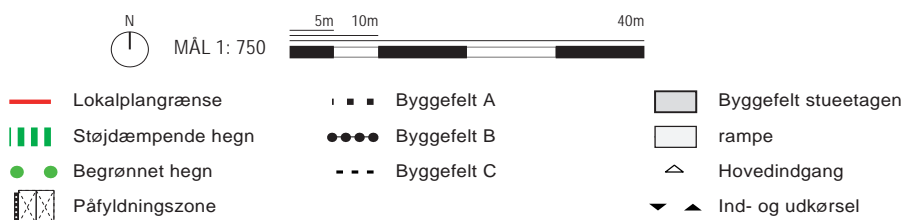
LOKALPLAN
252
BILAG 1

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 28 af 50



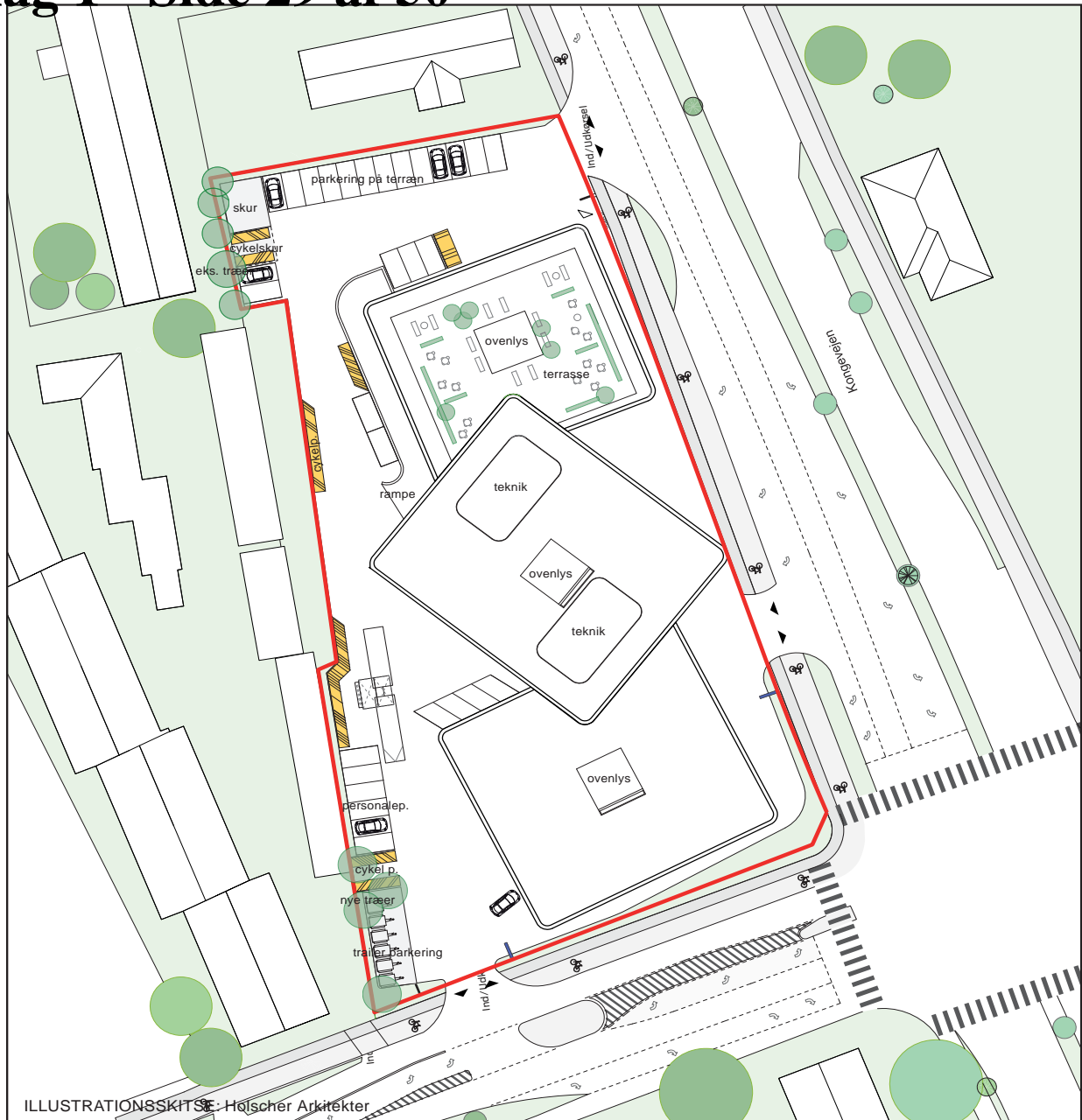
AREALANVENDELSE



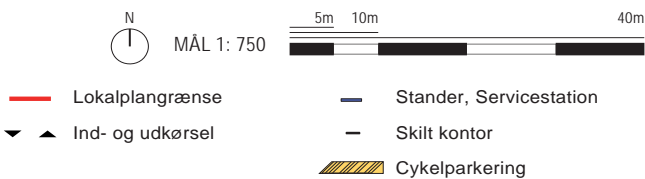
LOKALPLAN
252
BILAG 2

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 29 af 50



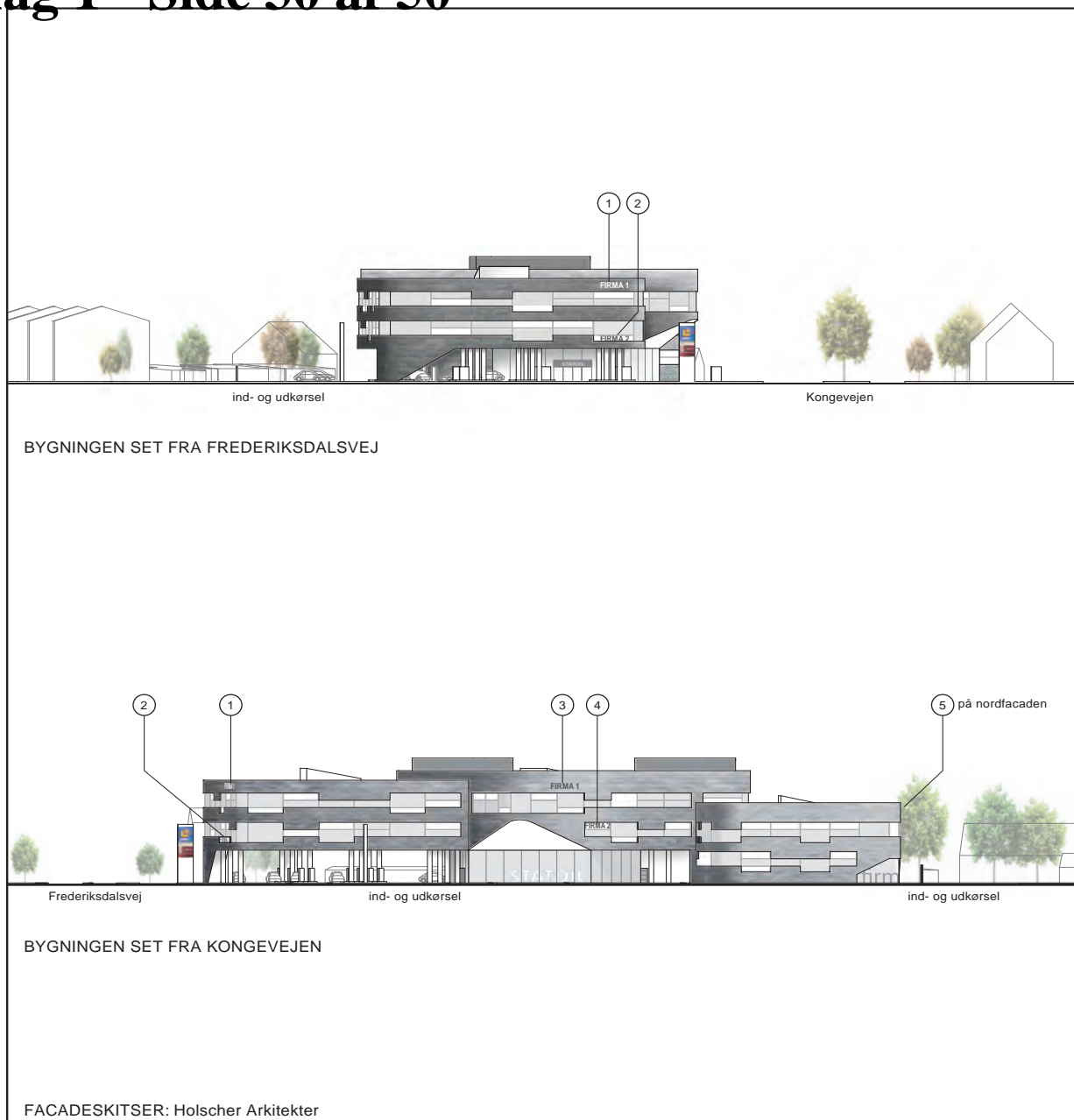
RETNINGSGIVENDE ILLUSTRATIONSPLAN



LOKALPLAN
252
BILAG 3

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 30 af 50



PRINCIPIEL UDFORMING AF FACADER

MÅL 1: 750

5m 10m 40m

① Principiel placering af skilte på facader

LOKALPLAN
252
BILAG 4

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 31 af 50

HASLØV &
KJÆRSGAARD

Arkitektfirma I/S
Byplankonsulenter
Arkitekter MAA

Bilag 5

Udkast

September 2013

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Miljøvurdering af forslag til lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Sagsnr.: LT 33.0
Udgave: 17.9.2013
Ansvarlig: IJ
Kontrol: BD
Ledelse: CB

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 32 af 50

INDHOLD

1. Indledning
2. Baggrund
 - 2.1 Lokalplanen
 - 2.2 Screening og scoping
 - 2.3 Metode
 - 2.4 Alternativer
3. Ikke-teknisk resumé
4. Trafik
 - 4.1 Miljøstatus
 - 4.2 Konsekvensvurdering
 - 4.3 Afværgeforanstaltninger
 - 4.4 Overvågning
5. Støj
 - 5.1 Miljøstatus
 - 5.2 Konsekvensvurdering
 - 5.3 Afværgeforanstaltninger
 - 5.4 Overvågning
6. Jordforurening
 - 6.1 Miljøstatus
 - 6.2 Konsekvensvurdering
 - 6.3 Afværgeforanstaltninger
 - 6.4 Overvågning
7. Grundvand
 - 7.1 Miljøstatus
 - 7.2 Konsekvensvurdering
 - 7.3 Afværgeforanstaltninger
 - 7.4 Overvågning
8. Referencer
9. Bilag
 - 9.1 Scoping, Hasløv & Kjærsgaard 2.9.2013
 - 9.2 Trafikal vurdering, Via Trafik 16.9.2013
 - 9.3 Støjberegninger, e-mail Riis Akustik 30.8.2013
 - 9.4 Tekstbidrag vedr. jordforurening og Grundvand, Miljøvurdering LP 252_Rev.Jord&Miljø.docx, Jord&Miljø 3.9.2013

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 33 af 50

1 INDLEDNING

Denne miljørapport indeholder en miljøvurdering af forslag til lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 i Virum med tilhørende kommuneplantillæg 22/2009. Miljøvurderingen omfatter en vurdering af de miljømæssige konsekvenser af en gennemførelse af de bygge- og anlægsarbejder, som lokalplanen muliggør.

Miljøvurderingen er gennemført på grundlag af Lov om miljøvurdering af planer og programmer Lovbekendtgørelse nr. 939 af 3.7.2013. Loven har til formål at fremme en bæredygtig udvikling ved at sikre, at der foretages en miljøvurdering af de planer og programmer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Miljørapporten er udarbejdet af Hasløv & Kjærsgaard Arkitektfirma I/S i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune.

2 BAGGRUND

2.1 Lokalplanen

Formålet med forslag til lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 er at give mulighed for etablering af et nybyggeri i 2-3 etager til erhvervsformål på hjørnet af Kongevejen og Frederiksdalsvej.

Baggrunden er en bygherres ønske om at udarbejde en samlet løsning for ejendommene Kongevejen 205-209. Den eksisterende bebyggelse på Kongevejen 205 (tankstation) og 209 (bolig) fjernes, mens bebyggelsen på Kongevejen 207 tidligere er fjernet. Som erstatning ønskes på det samlede areal opført en ny erhvervsbebyggelse med en integreret tankstation (servicestation).

Lyngby-Taarbæk Kommune lod i 2010 foretage en miljøscreening af det oprindelige projektforslag. Byplanudvalget besluttede den 13. april 2011, at det daværende projektforslag skulle reduceres i omfang og højde, samt at et påtænkt supermarked i nybyggeriet skulle udgå på grund af gener for naboer i form af støj fra vareindlevering og kunders til- og frakørsel. Et reduceret projektforslag blev den 16. januar 2013 godkendt af Byplanudvalget som grundlag for udarbejdelse af en lokalplan. Efterfølgende har de været gennemført en forhøring, hvis indkomne ideer og forslag er indarbejdet i lokalplanen.

Forslag til lokalplan 252 omfatter ejendommene Kongevejen 205, 207 og 209. Lokalplanområdet har et samlet areal på ca. 5.700 m². Lokalplanen udlægger området til erhvervsformål i form af servicestation, administration, kontor, liberale erhverv, klinikker, herunder sundhedscenter og lægehus. Lokalplanen giver mulighed for at opføre en samlet bebyggelse i 2 og 3 etager med et samlet etageareal på 6.400 m². I stueetagen indrettes i de 2 sydlige enheder servicestation med tilhørende butik og vaskehal m.v., mens den nordligste enhed indeholder fælles funktioner for de overliggende etager, der rummer kontorer m.v. Der udlægges i alt ca. 125 parkeringspladser, fordelt med ca. 40 pladser på terræn og ca. 85 pladser i kælder. Der etableres 2 ind- og udkørsler fra Kongevejen og 1 fra Frederiksdalsvej. Der etableres et støjskærm mod skel til naboområderne mod vest og nord, som er boligområder.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 34 af 50



Figur 1. Illustrationsplan af projektforlaget, Holscher Arkitekter

2.2 Screening og scoping

Lyngby-Taarbæk Kommune har foretaget en miljøscreening af det oprindelige projektforlag. På baggrund af screeningen er det vurderet, at planforslaget kan have væsentlig indvirkning på miljøet, og at der skal gennemføres en miljøvurdering. Ved den efterfølgende scoping er emnerne trafik, jord og grundvand udpeget til nærmere miljøvurdering. Efterfølgende er emnet støj tilføjet.

Scoping har været i høring hos berørte myndigheder samt nabokommunen. Der er ikke indkommet bemærkninger eller forslag til yderligere emner ved denne høring. ?

2.3 Metode

Som grundlag for konsekvensvurderingen er der foruden anvendelse af foreliggende viden om jordforurening og grundvandsforurening udarbejdet en trafikal vurdering, en vurdering af støjpåvirkningen til det tilstødende boligområde samt en redegørelse for anbefalet handleplan i forbindelse med den konstaterede jordforurening og grundvandsforurening.

Inden for hvert af de fire emner, som miljøvurderingen omfatter, er der redegjort for miljøstatus, mål og foreliggende viden, der er foretaget en konsekvensvurdering af planforslaget, der er redegjort for eventuelle afværgeforanstaltninger, og der er redegjort for eventuelle overvågningstiltag.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 35 af 50

2.4 Alternativer

Ifølge miljøvurderingsloven skal miljøvurderingen omfatte en beskrivelse af 0-alternativet og af eventuelle andre alternativer. 0-alternativet er det scenarie, hvor planforslaget ikke vedtages, således at den eksisterende anvendelse videreføres.

0-alternativ

0-alternativet vil indebære, at den eksisterende lovlige anvendelse som tankstation af den sydligste af de tre ejendomme kan fortsætte. Den eksisterende anvendelse til boligformål af den nordligste af de tre ejendomme vil ligeledes kunne fortsætte. Den midterste af de tre ejendomme, som er ubebygget efter nedrivning af den tidligere bebyggelse, vil ikke kunne bebygges, da der ikke foreligger nogen lokalplan for området, og da en ny erhvervsbebyggelse ikke vil kunne opføres alene på grundlag af kommuneplanens rammebestemmelser.

0-alternativet vil derfor indebære, at der ikke kan gennemføres en sammenhængende løsning med en karakterfuld ny bebyggelse som markering af hjørnet mellem Kongevejen og Frederiksdalsvej. De to bebyggede ejendomme kan fortsat anvendes som hidtil og ombygges og fornyes inden for de gældende rammer. For den midterste ejendom vil et nyt projekt og et tilhørende nyt forslag til lokalplan skulle udarbejdes. Kommunens ønske om en fortsat udvikling af de stationsnære erhvervsområder kan derfor ikke foreløbigt sikres på dette sted.

Andre alternativer

Da der ikke foreligger andre projektforslag for den midterste ejendom, er der ikke vurderet andre alternativer.

3 IKKE-TEKNISK RESUMÉ

Trafik

Miljøvurderingen viser, at det projekt, som lokalplanen giver mulighed for, kan realiseres med den nuværende udformning af signalkrydset på Kongevejen. Køddannelse på Frederiksdalsvej vil i perioder forhindre en smidig trafikafvikling.

Vurderingen viser, at trafiksikkerheden i krydset kan forbedres, hvis der som planlagt anlægges bundne venstresving.

Vurderingen viser endvidere, at byggeri, som lokalplanen muliggør, isoleret set vil forringe trafiksikkerheden, fordi trafikken stiger, men at trafiksikkerheden samlet set kan forbedres.

Det vurderes, at etablering af 3 vejadgange ikke er trafikalt optimalt, men nødvendigt for at betjene lokalplanområdet, og at der er behov for en nordlig vejadgang fra Kongevejen. Det anbefales derfor, at udkørslen fra parkeringskælderen indrettes således, at det kun er muligt at komme til den nordlige udkørsel - senest når der etableres bundne venstresving i krydset Kongevejen / Frederiksdalsvej.

Når der anlægges supercykelsti langs Kongevejen, må forholdene vurderes nærmere.

Det anbefales at overveje at sænke hastigheden på Kongevejen til 60 km/t.

Støj

Miljøvurderingen viser, at den nye bebyggelse vil virke som støjskærm, så boligerne vest og nord for området påføres mindre støj fra vejtrafik. Hertil

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 36 af 50

kommer støjdæmpningen fra den nye støjvæg i skel. Støjen formindskes mest i stueplan og mindre på de overliggende etager og meget lidt i den sydligste del af bebyggelsen nærmest Frederiksdalsvej, hvor skærmvirkningen fra den nye bebyggelse er meget begrænset.

Miljøvurderingen viser, at støjen fra servicestationen vil være væsentligt under de vejledende støjgrænser for byområder. Støjgrænserne kan med god sikkerhed opfyldes.

Jordforurening

Da der bygges på en ejendom kortlagt som forurenede, skal der ansøges om § 8-tilladelse til anlægsarbejde i forbindelse med byggeriet. I denne forbindelse skal det afklares i hvilket omfang, det er nødvendigt at opgrave jordforurening.

Alt andet lige vil et byggeprojekt på ejendommen medføre en større eller mindre oprensning af den konstaterede jordforurening, hvilket på sigt vil minimere risikoen for yderligere forurening af grundvandsmagasinet.

Overskudsjord fra lokalplanområdet skal klassificeres og håndteres efter gældende regler på området og i henhold til § 8-tilladelsen. Jordflytning skal anmeldes til kommunen, og forurenede jord skal bortskaffes til godkendte modtagere. Olieforurenede jord skal til jordrensning.

Opgravning af forurenede jord skal foregå under miljøteknisk tilsyn.

Grundvand

Hvilken indvirkning byggeprojektet har på grundvandsforureningen på læn- gere sigt afhænger af, i hvilket omfang der bortgraves jordforurening. Forureningen vurderes kun at blive påvirket i tilfælde af, at der etableres grundvands-sænkning eller afværgpumpning.

Såfremt projektet nødvendiggør en grundvands-sænkning, skal oppumpet vand muligvis renses, før det kan afledes.

Endvidere er der risiko for, at byggeprojektet vil hindre en eventuel fremtidig offentlig indsats over for grundvandet. Det må påregnes, at der skal tages højde for dette i forbindelse med tilrettelæggelse af projektet.

Evt. afværgeforanstaltninger i forhold til grundvandet skal koordineres med andre aktører i området. Behov og muligheder for afværgetiltag aftales i dialog med myndighederne.

Konklusion

Miljøvurderingen viser, at lokalplanen og det projekt, som den giver mulighed for, kan gennemføres uden væsentlige konsekvenser for miljøet.

4 TRAFIK

4.1 Miljøstatus og mål

Lokalplanområdet er beliggende på hjørnet af det stærkt trafikerede kryds mellem Kongevejen og Frederiksdalsvej/Skodsborgvej. Det er vanskeligt at etablere optimale adgangsforhold, fordi vejadgangene vil ligge meget tæt på det trafikerede kryds. Omfanget af byggeriet og den nødvendige interne trafikstruktur på ejendommen begrænser samtidig løsningsmulighederne. Det betyder som udgangspunkt, at det ikke er muligt at indrette området på en måde, der tilgodeser alle trafikale hensyn optimalt, men at der skal søges opnået den bedst mulige trafikale løsning ud fra de givne omstændigheder.

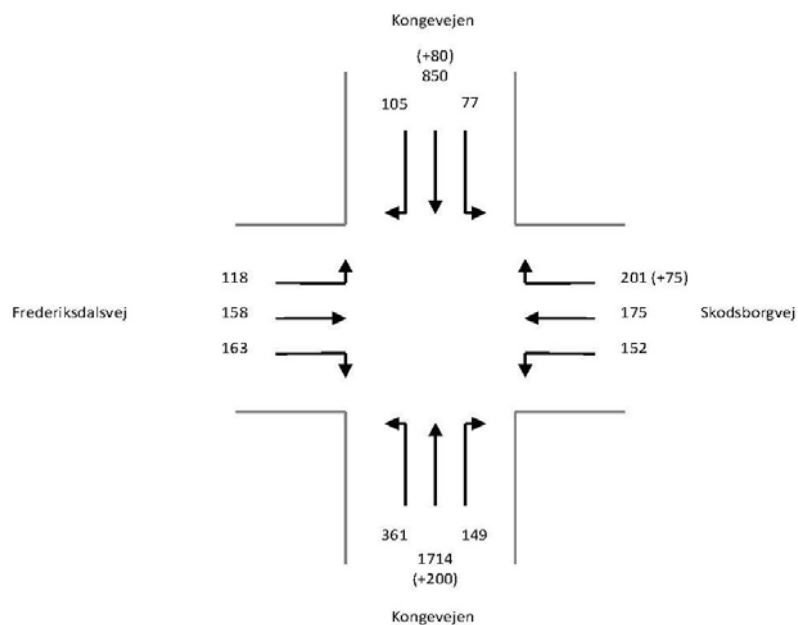
Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 37 af 50

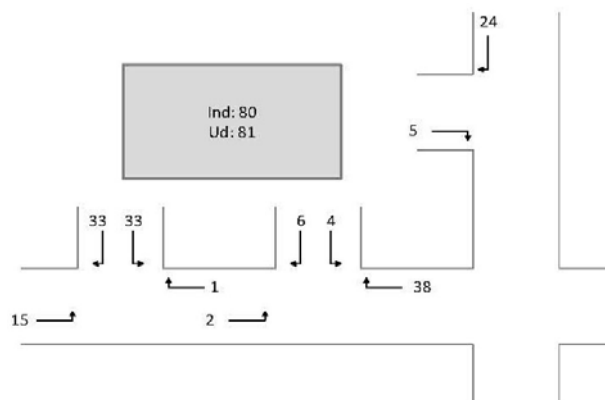
Lyngby-Taarbæk Kommune planlægger at etablere bundne venstresving (med særskilt signalregulering) på hovedretningen ad Kongevejen i krydset. Denne ændring vil reducere krydssets kapacitet og indgår som en forudsætning i trafikvurderingen.

Trafiktællinger

Via Trafik har udarbejdet en trafikale konsekvenser af et nybyggeri på ejendommene Kongevejen 205-209. Der er gennemført trafiktællinger i krydset og ved den eksisterende servicestation i 2010. Trafikken er korrigeret for vejarbejder på tællingstidspunktet og fremskrevet til 2020, som er grundlaget for de gennemførte trafiksimuleringer. For servicestationen er den gennemførte trafiktælling anvendt som beregningsgrundlag. For kontor erhvervet er anvendt Miljøstyrelsens turrater for kontor uden stationsnær placering.



Figur 2. Korrigeret spidstimetrafik i krydset. Person- og lastbiltrafik er summeret. Trafikken i parentes er korrektion indregnet i de viste trafiktal. Via Trafik.



Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 38 af 50

Figur 3. Tælling ved servicestation af spidstimetrafik kl. 16:30-17:30, Via Trafik.

Hastighedsbegrænsningen på Kongevejen er i dag 70 km/t igennem krydset.

Trafiksikkerhed

Der er i perioden 2005-2009 af politiet registreret 26 trafikuheld i krydset, hvoraf 5 var med personskade. Der er i overvejende grad tale om uheld, som er sket i myldretiden under gode vejforhold med tørt føre. Der er kun få uheld med påvirkede, eller hvor det er vurderet, at der er kørt hurtigere end tilladt. I ca. ¾ af uheldene er begge parter biler. I ca. ¼ af uheldene er den ene part bil og den anden let trafikant.

9 ud af 10 uheld med venstresvingende foran ligeudkørende fra modsat retning er med trafikanter på Kongevejen. Der er sket mindst 3 uheld med rød kørsel og 3 bagendekollisioner.

4.2 Konsekvensvurdering

Der er gennemført trafiksimuleringer for eftermiddagsspidstimen, hvor den trafikale belastning fra lokalplanområdet vil være størst. Det er kun kontorerhvervet, der vil udgøre en reel forøgelse af trafikken til og fra lokalplanområdet, idet servicestationen er eksisterende. Det er vurderet, at trafikken til kontorerhvervet i praksis er ubetydeligt, men det er forudsat, at den ankommer ligeligt fordelt fra alle retninger.

Der er foretaget en vurdering af trafiksikkerheden ud fra de registrerede færdselsuheld i perioden 2005-2009.

Trafiksimuleringerne har vist, at det af lokalplanen omfattede projekt er trafikalt realiserbart med den nuværende udformning af signalkrydset på Kongevejen. Trafiksimuleringerne har endvidere vist, at kødannelse på Frederiksdalsvej i perioder vil forhindre en smidig trafikafvikling fra lokalplanområdet, når der etableres bundne venstresving i signalkrydset på Kongevejen. Overkørslen på Frederiksdalsvej har ikke kapacitet til at afvikle meget mere trafik, end servicestationen i sig selv genererer.

Vurderingerne af trafiksikkerheden har vist, at trafiksikkerheden i krydset kan forbedres, såfremt der som planlagt anlægges bundne venstresving. Vurderingerne har endvidere vist, at realisering af det byggeri, som lokalplanen muliggør, isoleret set vil forringe trafiksikkerheden, fordi trafikken må forventes at stige, men at der samlet set kan opnås en forbedring af trafiksikkerheden, såfremt der i forbindelse med byggeriet også gennemføres justeringer i krydset på Frederiksdalsvej og i forhold til cykelstien langs Kongevejen.

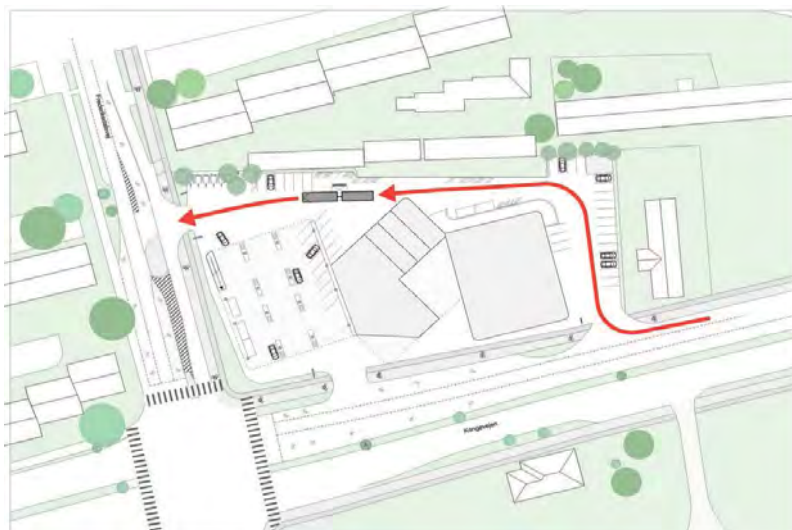
Det vurderes, at etablering af 3 vejadgange til lokalplanområdet ikke er trafikalt optimalt, men er nødvendigt for at tilgodese de interne funktioner i området. Servicestationen forudsætter, at der er vejadgang fra både Kongevejen og Frederiksdalsvej. Betjeningen af servicestationen med tankvogn forudsætter en yderligere nordlig vejadgang fra Kongevejen, således at levering kan ske fra vognens højre side.

Det vurderes, at trafikafviklingen til og fra kontorerhvervet og parkeringskælderens ligeledes medfører behov for en nordlig vejadgang fra Kongevejen.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 39 af 50



Figur 4. Kunder og ansattes trafikmanøvrer på ejendommen, Via Trafik / Holscher Arkitekter.



Figur 5. Tankvognens rute til og fra påfyldningszonen, Via Trafik / Holscher Arkitekter.

4.3 Afværgeforanstaltninger

Det anbefales, at der sker en opstramning af Frederiksdalsvej på strækningen ud for lokalplanområdet.

Det anbefales, at Kongevejen ind mod lokalplanområdet udformes således, at cyklistene sikres bedst muligt i forhold til overkørslerne. Højresvingsbanerne til de to vejadgange fra Kongevejen bør være adskilte, og den sydlige, der bliver fælles med højresvingsbanen til Frederiksborgvej, bør være så lang som muligt. Det skal bemærkes, at anlæg af højresvingsbaner vil medføre, at der nedlægges parkeringspladser i rabatten samt fjernes vejtræer.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 40 af 50

Det anbefales at indrette lokalplanområdet med en dobbeltrettet intern fordelingsvej bag om bygningerne mellem Kongevejen og Frederiksdalsvej med en bredde på mindst 6 m.

Når kommunen har etableret bundne venstresving i krydset på Kongevejen, kan trafikken til lokalplanområdet kun afvikles acceptabelt, såfremt kontorerhvervet tvinges ud via den nordlige overkørsel til Kongevejen. Det anbefales derfor, at udkørslen fra parkeringskælderen indrettes således, at det kun er muligt at komme til den nordlige udkørsel. Herved sikres, at den udkørende trafik ikke belaster Frederiksdalsvej, hvor der kan forventes kapacitetsproblemer. Det sikrer også en acceptabel afvikling af trafikken internt på projektejendommen.

Denne løsning indebærer, at bilister, der skal mod nord ad Kongevejen vil foretage U-vending i krydset mellem Kongevejen og Frederiksdalsvej/Skodsborgvej eller finde en alternativ rute. Dette anses ikke for problematisk, når der anlægges bundne venstresving, og når der ikke samtidig forekommer grønt lys for højresvingende fra tværretningen i eftermiddagsmyldretiden. Der bør dog evt. etableres midlertidig mulighed for at køre ud via Frederiksdalsvej fra parkeringskælderen, såfremt der ikke er anlagt bundne venstresving, når parkeringskælderen tages i brug. Det skyldes, at et stort antal U-vendinger ikke kan accepteres i krydset, hvis der ikke er separat regulering af trafikken.

Det anbefales, at der af hensyn til trafiksikkerheden ikke må etableres førgrønt for højresvingende bilister på Skodsborgvej i eftermiddagsmyldretiden, da der kan forekomme mange U-vendinger.

4.4 Overvågning

Når der etableres supercykelsti langs Kongevejen, må forholdene vurderes nærmere. Det er muligt, at der skal inddrages areal fra fortove eller cykelstier, hvis den nuværende rabat ikke kan imødekomme højresvingbanernes breddekrav alene.

Det anbefales at overveje, at sænke hastighedsbegrænsningen på Kongevejen fra 70 til 60 km/t. Det vurderes at reducere antallet af uheld med rød kørsel og bagendekollisioner.

5 STØJ

5.1 Miljøstatus og mål

Lokalplanområdet og det tilstødende boligområde mod vest og nord er påvirket af trafikstøj primært fra Kongevejen og i mindre grad fra Frederiksdalsvej.

Boligområdet er endvidere påvirket af virksomhedsstøj fra den eksisterende servicestation. Det drejer sig om støj fra vareindlevering / olielevering, støj fra trafik og parkeringsmanøvrer på servicestationen, samt støj fra vaskehal og pusleplads.

Kommunen kan meddele påbud om dæmpning til under de vejledende grænseværdier, såfremt der modtages klage over støj, og såfremt grænseværdierne er overskredet.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 41 af 50

De vejledende støjgrænser for byområder er:

Dag kl. 07-18:	55 dB(A)
Aften kl. 18-22:	45 dB(A)
Nat kl. 22-07:	40 dB(A)

5.2 Konsekvensvurdering

På grundlag af den af Via Trafik udarbejdede trafikanalyse har Riis Akustik udarbejdet beregninger af belastningen med trafikstøj på de eksisterende boliger.

På grundlag af trafikanalysen og af det af bygherren oplyste om servicestationens indretning og antal kunder mv. har Riis Akustik udarbejdet beregninger af belastningen på de eksisterende boliger med virksomhedsstøj fra servicestationen.

Det indgår som en forudsætning for beregningerne, at der opsættes en 1,8 m høj støjskærm i skel mod de mod vest og mod nord beliggende boliger med en placering som vist på figur 6. Mellem de to dele af støjskærmen opsættes et begrønnet hegn.

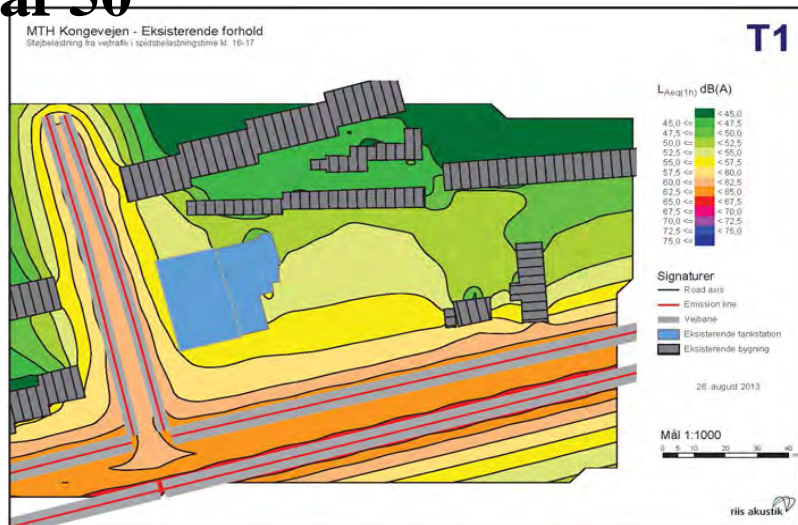


Figur 6. Situationsplan med støjvæg i skel til naboejendomme mod vest og nord, Holscher Arkitekter.

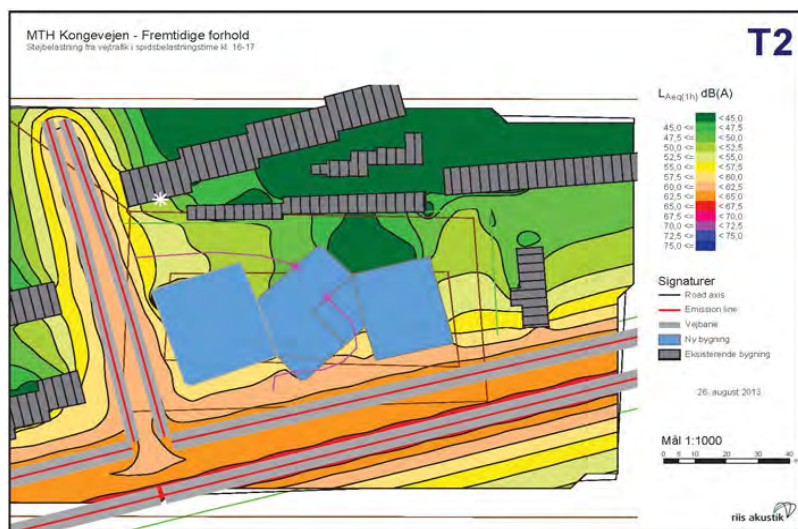
Trafikstøj

Støjberegningerne er udført for den maksimale spidstimetrafik. Der er udarbejdet kort, der viser belastningen med trafikstøj i spidsbelastningstimen kl. 16-17 for henholdsvis eksisterende og fremtidige forhold. Boligerne er i dag belastet med en støj på mellem 45 og 57,5 dB(A) målt i en højde af 1,5 m. Beregningerne viser, at støjbelastningen af boligerne reduceres med 2-4 dB(A) som følge af den afskærmende virkning af den nye bebyggelse og støjvæggen.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 42 af 50



Figur 7. Støjbelastning 1,5 m over terræn fra vejtrafik i spidsbelastningstimer kl. 16-17 – eksisterende forhold, Riis Akustik.

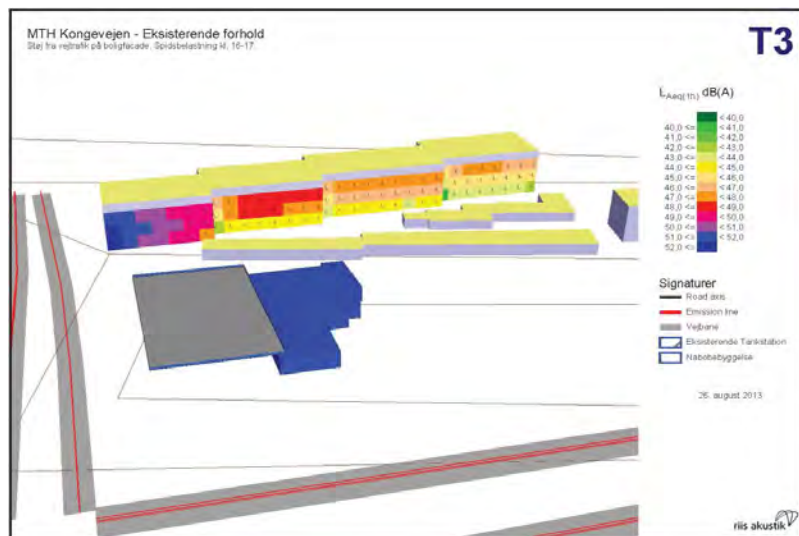


Figur 8. Støjbelastning 1,5 m over terræn fra vejtrafik i spidsbelastningstimer kl. 16-17 – fremtidige forhold, Riis Akustik.

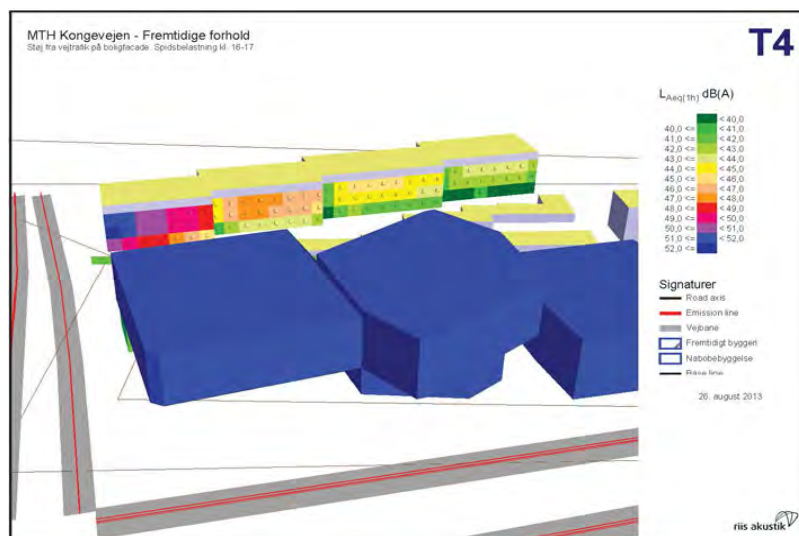
Beregningerne viser også, hvordan støjbelastningen udbredes oppe på facaden på boligblokken mod vest. Øverste etage er mere støjbelastet end stueetagen, fordi støjafskærmningen er mindre effektiv for de øvre etager. Beregningerne viser, at støjbelastningen af boligerne reduceres med 2-3 dB(A), når støjvæggen over alle etager indgår, idet den afskærmende virkning af den nye bebyggelse og støjvæggen reduceres med højden.

Det vurderes, at belastningen af boligerne med støj fra vejtrafik reduceres som følge af den nye bebyggelses effekt som støjskærm og som følge af støjvæggen i skel. På boligblokken mod vest er reduktionen størst i stueplan og mindre på de overliggende etager, og den er meget lille i den sydligste del af bebyggelsen nærmest Frederiksdalsvej, hvor skærmvirkningen fra den nye bebyggelse er meget begrænset.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 43 af 50



Figur 9. Støj fra vejtrafik på boligfacade i spidsbelastningstid kl. 16-17 - eksisterende forhold, Riis Akustik.



Figur 9. Støj fra vejtrafik på boligfacade i spidsbelastningstid kl. 16-17 – fremtidige forhold, Riis Akustik.

Virksomhedsstøj

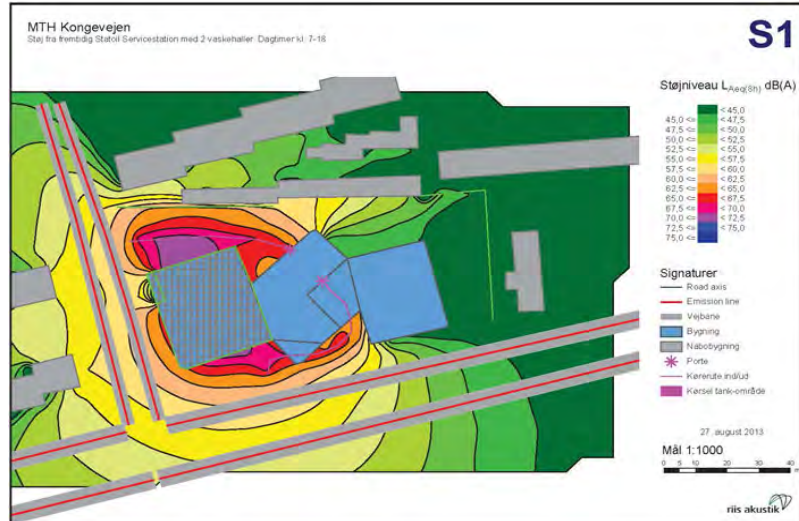
Ved beregningen af virksomhedsstøj fra servicestationen er det antaget, at kunder til tankanlæg og kunder til bilvask ikke holder i tomgang ved ventetid. Det er antaget, at porte til bilvask er lukket under hele vaskeprocessen incl. tørring. Det antages endvidere, at vaskehaller er lukket i tidsrummet kl. 22-07, mens der er kunder til tankanlægget hele døgnet.

Måttebankning ved vaskehale og pusleplads er ikke medtaget i beregningerne. Det vurderes at medføre en yderligere støjbelastning med et impulstillæg på 5 dB(A) primært i dag- og aften timer, hvis denne aktivitet foregår lige

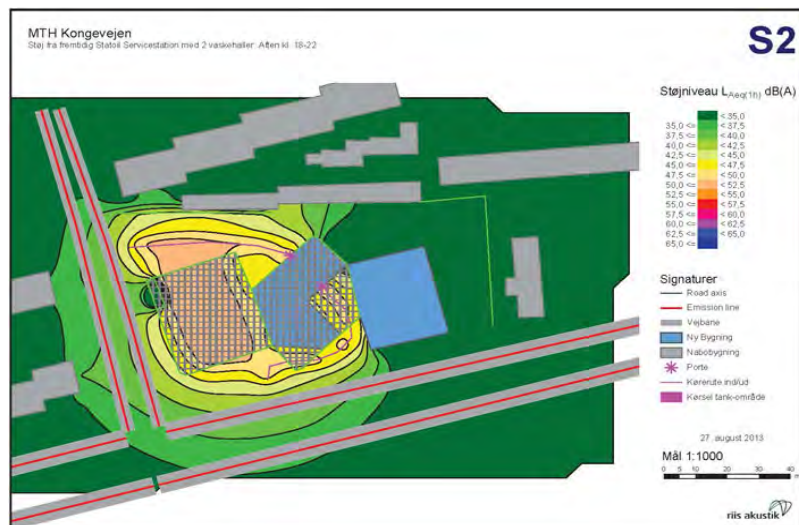
Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 44 af 50

uden for puslepladsen, men ikke at medføre en yderligere støjbelastning, hvis aktiviteten foregår ved indkørslen til vaskehallen, mod Kongevejen.

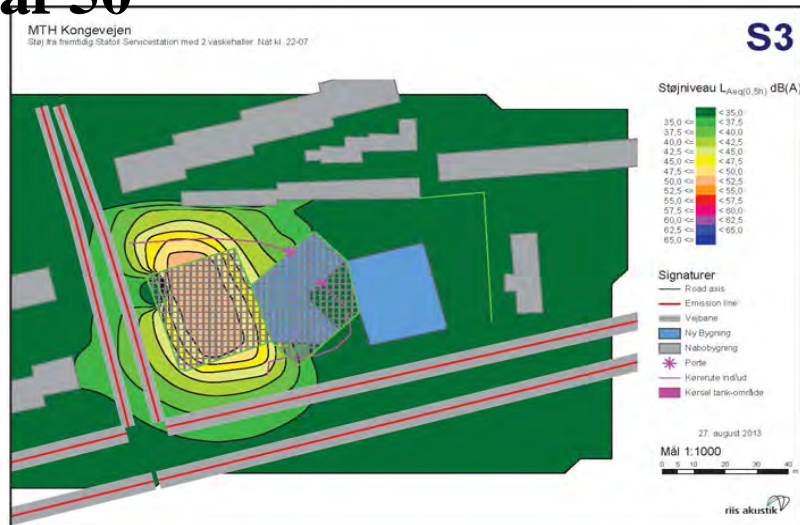


Figur 10. Støj 1,5 m over terræn fra fremtidig servicestation med 2 vaskehaller i dagtimer kl. 07-18, Riis Akustik.

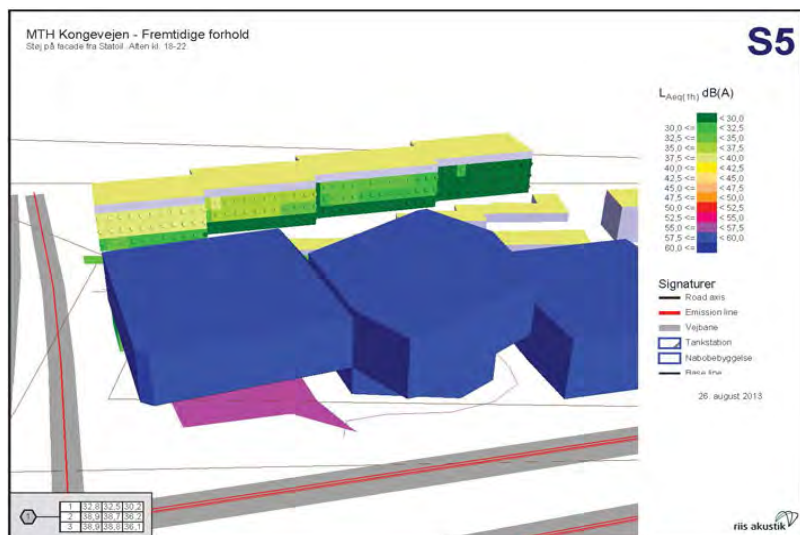


Figur 11. Støj 1,5 m over terræn fra fremtidig servicestation med 2 vaskehaller i aften timer kl. 18-22, Riis Akustik.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 45 af 50

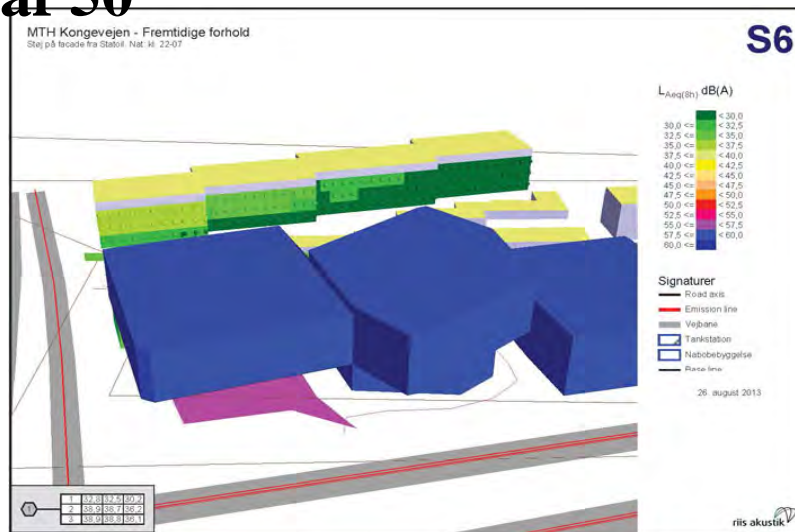


Figur 12. Støj 1,5 m over terræn fra fremtidig servicestation med 2 vaskehaller i nat-tetimer kl. 22-07, Riis Akustik.



Figur 13. Støj på facade på boligblok fra fremtidig servicestation i aftentimer kl. 18-22, Riis Akustik.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 46 af 50



Figur 14. Støj på facade på boligblok fra fremtidig servicestation i nattimer kl. 22-07, Riis Akustik.

Støjregningerne viser, at støjbelastningen i de 3 tidsrum på mest belastede boligfacade uden impulstillæg er således:

Dag kl. 07-18:	38,9 dB(A)
Aften kl. 18-22:	38,8 dB(A)
Nat kl. 22-07:	36,1 dB(A)

Beregningerne viser, at støjbelastningen vil være væsentligt under de vejledende støjgrænser for byområder. Selv hvis der blev tillagt 5 dB(A) for impulsstøj i dag- og aften timer, ville støjgrænserne med god sikkerhed kunne opfyldes.

5.3 Afværgeforanstaltninger

Det vurderes ikke nødvendigt med afværgeforanstaltninger, idet støjbelastningen med virksamhedsstøj ikke overskrider de vejledende støjgrænser.

5.4 Overvågning

Der iværksættes ingen særskilt overvågning.

6 JORDFORURENING

6.1 Miljøstatus og mål

Hele området omkring lokalplanområdet er områdeklassificeret og ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD).

På ejendommen Kongevejen 205, hvor Statoil er placeret, er der konstateret kraftig jordforurening med benzin og diesel og grundvandsforurening med benzin.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 47 af 50

På øvrige arealer i planområdet er der stedvist fundet diffus forurening i de øverste jordlag, men ikke forurening i dybere jordlag.

Kongevejen 205

Ejendommen Kongevejen 205, matr. nr. 5dq Virum By, Virum er kortlagt med jord- og grundvandsforurening på vidensniveau 2 (V2).

Der er lavet miljøtekniske undersøgelser i perioden 2002 - 2010 på og uden for ejendommen. På ejendommen er der konstateret olieforurening i jorden i fem områder. I det kraftigst forurenede område er der konstateret jordforurening ned til 11 m's dybde. Jordforureningen er generelt afgrænset inden for matrikelskel på nær i et område, hvor jordforureningen også breder sig ud under Frederiksdalsvej.

I 2010-2011 blev det konkluderet, at grundvandsforureningen med MTBE i det dybtliggende sandlag vurderes at være tilstrækkeligt afgrænset, og at grundvandsforureningen med totalkulbrinter og BTEX'er i det dybtliggende sandlag er tilstrækkeligt afgrænset.

Endvidere blev der i 2011 udarbejdet beskrivelse af en delvis oprensning og en fuld oprensning af jordforureningen på Kongevejen 205. Der er imidlertid ikke udstedt påbud om oprensning af jordforureningen. I hvilket omfang jordforureningen skal opgraves afhænger af byggeprojektet, risikoen for af-dampning til indeklimaet i et kommende byggeri og af Region Hovedstadens vurdering af, i hvilket omfang byggeriet vil forhindre en fremtidig offentlig indsats.

Kongevejen 207

Ejendommen Kongevejen 207, matr. nr. 32 Virum By, Virum er områdeklassificeret som område med krav om analyser.

Der er i 2010 udarbejdet en tilsynsrapport, der beskriver de arbejder, der er udført i forbindelse med nedrivning af bygninger på ejendommen, herunder dokumentationsprøver fra områder med potentielle kilder, "Udtagning af renbundsprøver i byggefelt efter nedrivning af bygning beliggende Kongevejen 207, Virum", Jord & Miljø A/S juni 2010.

Det konkluderes i rapporten, at aktiviteter knyttet til ejendommen ikke har givet anledning til forurening af jorden på ejendommen. Dette dokumenteres af, at alle analyserede jordprøver udtaget ved potentielle forureningskilder på ejendommen overholder Miljøstyrelsens kvalitetskriterier. Fra ejendommen er der bortskaffet 264 tons slagge, 364 tons jord med slagge, 10 tons klasse 2/3 jord til KMC, der er opgravet og fjernet en 40.000 liter tank, og der er udtaget renbundsprøver i byggefelt efter nedrevne bygning, i tankudgravningen, hvor det vurderes at have ligget en olieudskiller, og hvor gamle fundamenter indikerer beliggenheden af fundamenter.

Kongevejen 209

Ejendommen Kongevejen 209, matr. nr. 15b og 15bæ Virum By, Virum er områdeklassificeret som område med krav om analyser. Der er ikke kendskab til forurening på grunden.

6.2 Konsekvensvurdering

Da der bygges på en V2-kortlagt ejendom, skal der ansøges om § 8-tilladelse til anlægsarbejde i forbindelse med byggeriet. I denne forbindelse skal det, i dialog med myndighederne, afklares i hvilket omfang, det er nødvendigt at opgrave jordforurening.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209 Bilag 1 - Side 48 af 50

Alt andet lige vil et byggeprojekt på ejendommen medføre en større eller mindre oprensning af den konstaterede jordforurening, hvilket på sigt vil minimere risikoen for yderligere forurening af grundvandsmagasinet.

6.3 Afværgeforanstaltninger

Overskudsjord fra lokalplanområdet skal klassificeres og håndteres efter gældende regler på området og i henhold til § 8-tilladelsen. Jordflytning skal anmeldes til kommunen, og forurenede jord skal bortskaffes til godkendte modtagere. Olieforurenede jord skal til jordrensning.

Mængden af overskudsjord kendes ikke på nuværende tidspunkt.

Kontorbyggeri, der opføres på forurenede grund, skal overholde Arbejdstilsynets grænseværdier. Arbejdstilsynet tager udgangspunkt i § 16 i bekendtgørelsen om arbejdets udførelse, der omhandler unødigt påvirkning (Bekendtgørelse nr. 559 af 17.6.2004). Jf. regler og konkrete afgørelser er der en praksis for kræftfremkaldende stoffer, hvor forurening af jord under bygninger accepteres, hvis der ikke måles værdier over 1/200 af Arbejdstilsynets grænseværdi.

Evt. behov for indeklimasikring af kommende bygninger kan først vurderes, når der foreligger et færdigt byggeprojekt og en plan for afværgeforanstaltninger.

6.4 Overvågning

Opgravning af forurenede jord skal foregå under miljøteknisk tilsyn.

7 GRUNDVAND

7.1 Miljøstatus og mål

Lokalplanområdet ligger i område med særlige drikkevandsinteresser (OSD), men er ikke omfattet af beskyttelseszone omkring vandforsyningsanlæg.

Der er i 2010 udarbejdet en rapport om afgrænsningen af grundvandsforureningen fra ejendommen Kongevejen 205 i et dybtliggende sandlag vertikalt og horisontalt, "Supplerende afgrænsning af grundvandsforurening på Statoil Servicestation beliggende matr. nr. 5dq Virum By, Kongevejen 205, Virum: Fase 2", Jord & Miljø A/S juli 2010. Konklusionen på undersøgelsen er, at grundvandsforureningen med MTBE i det dybtliggende sandlag vurderes at være tilstrækkeligt afgrænset, og at grundvandsforureningen med totalkulbrinter og BTEX'er i det dybtliggende sandlag er tilstrækkeligt afgrænset.

7.2 Konsekvensvurdering

Hvilken indvirkning byggeprojektet har på grundvandsforureningen på længere sigt afhænger af, i hvilket omfang der bortgraves jordforurening. Forureningsfanen vurderes at være ret stabil og vil derfor kun blive påvirket i tilfælde af, at der etableres grundvandssænkning eller afværgepumpning.

Såfremt projektet nødvendiggør en grundvandssænkning, skal det påregnes, at oppumpet vand muligvis skal renses, før det kan afledes. Dette afklares ved indhentning af udledningstilladelse.

Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen 205-209

Bilag 1 - Side 49 af 50

Endvidere er der risiko for, at byggeprojektet vil hindre en eventuel fremtidig offentlig indsats over for grundvandet. I givet fald må det påregnes, at der skal tages højde for dette i forbindelse med tilrettelæggelse af projektet.

7.3 Afværgeforanstaltninger

Afværge i forhold til grundvandsforureningen er kompliceret, fordi der findes andre kilder til grundvandsforurening i nærområdet, og fordi forureningen befinder sig mange meter under terræn. Dette betyder, at evt. afværgeforanstaltninger i forhold til grundvandet skal koordineres med andre aktører i området. Behov og muligheder for afværgetiltag aftales i dialog med myndighederne.

Evt. behov for indeklimasikring af kommende bygninger kan først vurderes, når der foreligger et færdigt byggeprojekt og en plan for afværgeforanstaltninger.

7.4 Overvågning

Monitering af grundvandsforureningen kan blive aktuel i forbindelse med grundvandssænkning og afværgepumpning.

8 REFERENCER

JORD•MILJØ A/S: "Udtagning af renbundsprøver i byggefelt efter nedrivning af bygning beliggende Kongevejen 207, Virum", juni 2010.

JORD•MILJØ A/S: "Supplerende afgrænsning af grundvandsforurening på Statoil Servicestation beliggende matr. nr. 5dq Virum By, Kongevejen 205, Virum: Fase 2", juli 2010.

JORD•MILJØ A/S: "Notat angående bemærkninger til undersøgelser Statoil Kongevejen 205, Virum", maj 2011.

Lyngby-Taarbæk Kommune: Kommuneplan 2009.

Miljøportalen <http://miljoportal.dk/>

9 BILAG

- 9.1 Scoping, Hasløv & Kjærsgaard 2.9.2013
- 9.2 Trafikal vurdering, Via Trafik 16.9.2013
- 9.3 Støjberegninger, e-mail Riis Akustik 30.8.2013
- 9.4 Tekstbidrag vedr. jordforurening og Grundvand, Miljøvurdering LP 252_Rev.Jord&Miljø.docx, Jord&Miljø 3.9.2013

**Punkt nr. 6 - Lokalplan 252 for Kongevejen
205-209**

Bilag 1 - Side 50 af 50

LOKALPLAN

252

FORSLAG

Vedr. Mulighed for tilskud ved etablering af faskiner.

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets protokollat den 13. marts 2012 om undersøgelse af muligheden for at give tilskud ved etablering af regnvandsfaskiner har Lyngby-Taarbæk Forsyning følgende generelle bemærkninger vedrørende økonomien:

Økonomi

I lov om betalingsregler for spildevandsanlæg mv. gives der mulighed for tilbagebetaling af op til 40 % af det gældende tilslutningsbidrag ved frakobling af regnvand fra en ejendom svarende til ca. 21.535 kr. inkl. moms pr. boligenhed i 2012.

Som reglerne er i dag, tillader det statslige forsyningssekretariat imidlertid ikke, at forsyningselskaberne kan få dækket udgiften som en 1:1 udgift, men udgiften skal lånefinansieres. Der forventes ny lovgivning på området til efteråret, som muligvis ændrer på dette udgangspunkt. Det er endnu usikkert, hvilke regler, der kommer til at gælde.

Indføres en generel tilbagebetalingsordning ved frakobling af regnvand, kan udgiften være meget vanskelig at styre, da det er umuligt at forudsige, hvor mange, der vil søge. Forsyningselskabet Nordvands ordning er særligt efter det voldsomme skybrud i juli 2011 blevet meget populær, og det oplyses, at ordningen indtil videre alene i 2012 har kostet 7,4 mio. kr. i Gladsaxe og 2,5 mio. kr. i Gentofte. Der kan altså blive tale om betragtelige udgifter for kloakforsyningen. Det kan eventuelt overvejes at afsætte et fast beløb årligt til ordningen.

Endvidere må der forventes en del administration af ordningen både for kommunen, der skal give nedsivningstilladelser, og for forsyningen, der skal administrere og syne ordningen. I Nordvand anslås tidsforbruget til ca. 1/3 medarbejder på administration af ordningen og ca. 1/3 medarbejder på syn af frakoblere.

Fordelen for kloakforsyningen er begrænset og må ses meget langsigtet. På kort sigt kan det ikke forventes, at der vil være besparelser i forbindelse med større anlægsprojekter, da frakoblere vil ske spredt rundt i hele kommunen. Kun ved meget store frakoblere - stadion eller store boligforeninger - kan der eventuelt være en gevinst for kloakforsyningen. Disse frakoblere vil dog også være meget dyre for kloakforsyningen, idet tilbagebetalingen sker pr. boligenhed eller for erhvervs-ejendomme pr. påbegyndt 800 m².

Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S

Hjortekærbacken 12
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +4572283360
Direkte +4541779731

Forsyning@ltf.dk
www.ltfh.dk

Det kan også overvejes, at begrænse tilbagebetalingen til boligforeninger mv. til den faktiske udgift til regnvandsanlægget på grunden. Det vil dog medføre betydeligt mere administration, men sikkert også sænke interessen betydeligt. Samlet set må det forventes, at ordningen vil belaste forsyningens økonomi.

Såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune vil indføre tilbagebetalingsordning ved frakobling af regnvand, ønskes ordningen gjort så enkel som muligt at administrere.

Hvor kan det betale sig at indføre ordningen

Der er udarbejdet et nedsivningskort for overfladevand i Lyngby-Taarbæk Kommune. Kortet viser dels, hvor nedsivning er fysisk muligt og dels, hvor nedsivning er acceptabel ud fra grundvandets sårbarhed og statusbeskyttelse, og ud fra kommunens krav til beskyttelse. Kortet er udarbejdet for at undgå, at der forsøges med nedsivning, hvor dette bl.a. kan resultere i skader på bygninger eller hvor grundvandet ligger så højt, at der reelt ikke kan ske nedsivning. Sidstnævnte kan resultere i utilsigtet opstuvning til terræn.

Tilbagebetalingsordningen bør kun gælde i fælleskloakerede oplande. Det er oplagt, at der ikke kan tilbagebetales i oplande, hvor der i forvejen er krav om udførelse af faskiner, som i Furesøkvarteret og i oplande med hel eller delvis filtration. I separatkloakerede oplande bør ordningen som udgangspunkt heller ikke gælde. Dog kun såfremt forsyningen kan have fordel af det (hvis der f.eks. fejlagtigt er tilladt regnvandstilslutning til kloakkerne).

Ordningen bør kun gælde ved fuld frakobling. Såfremt dette krav fraviges, skal der stilles krav om frakobling af mindst 50 %. Det vil medføre en del ekstra administration, at vi hver gang skal vurdere hvor stor en del, der frakobles, og om der efterfølgende gentilkobles o.l.

Der må ikke etableres overløb fra faskine til kloak. I modsat fald vil der være overløb i netop de situationer, hvor kloakken er fyldt og mangler kapacitet.

Ordningen bør kun gælde fremadrettet. Afpropning mod afløbssystemet skal udføres af en autoriseret kloakmester. Afpropningen skal synes og godkendes af Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S inden tildækning. Dette vurderes at være nødvendigt for at forebygge snyd og fejltilkoblinger.

Administration

Der skal indgås en aftale om delvis udtræden af kloakforsyningen mellem ejeren og Lyngby-Taarbæk Forsyning. Forsyningen indberetter til BBR, at ejendommen er delvist udtrådt af kloakforsyningen. Subsidiært skal det tinglyses på ejendommen, men det sparer udgifter til tinglysning og landinspektør, at indberette til BBR. LTF eller LTK skal holde styr på, hvilke ejendomme der er med.

Tilbagebetaling kan først finde sted, når afpropning er godkendt af Lyngby-Taarbæk Forsyning, og der er indgået aftale om delvis udtræden af kloakforsyningen.

Tilbagebetaling sker til ejendommens ejer eller ved lejligheder til ejerforening eller boligselskab.

Ansøgning om tilbagebetaling af en del af tilslutningsbidraget udfyldes sammen med ansøgning om nedsivningstilladelse. Lyngby-Taarbæk Forsyning behandler først sagen, når der foreligger en nedsivningstilladelse fra Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der vil være en række områder, som for eksempel forurenede grunde, hvor kommunen ikke vil give nedsivningstilladelse.

I øvrigt bemærkes, at frakobling af regnvand også kan ske på andre måder end ved etablering af faskine. For eksempel regnbede, regnvandstønder, LAR-anlæg, grønne tage mv.

Det er vigtigt at slå fast, at etablering af en faskine ikke er sikring mod oversvømmelse og skader ved skybrud for den enkelte husejer.

Venlig hilsen

Pernille Hansen

Akademiingeniør

Miljø & Vej
Att.: Jette Skov

Dato: 31-05-2012
Ref.: pha
Sagsnr.: S2011-3072
Dok.nr.: D2012-12126

Mulighed for tilskud til borgere ved frakobling af regnvand fra kloakken – også for private anlæg etableret før vedtagelse af ordningen.

Ved skrivelse af 17. april 2012 har Lyngby-Taarbæk Forsyning fremsendt bemærkninger vedrørende indførelse af mulighed for tilbagebetaling af del af tilslutningsbidrag ved frakobling af regnvand fra kloakken.

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker nu belyst, hvilke konsekvenser, det vil få, såfremt tilbagebetaling af del af tilslutningsbidraget ved frakobling af regnvand også indføres for frakobling udført før udvalgets beslutning om indførelse af ordningen.

Lyngby-Taarbæk Forsyning foretrækker, at tilbagebetaling kun skal gælde for frakoblinger godkendt efter indførelse af ordningen. Forsyningen har ingen mulighed for at syne afkoblingen fra afløbssystemet, når anlægget allerede er tildækket med jord. Endvidere kan det være svært at skaffe dokumentation for udførelse af frakoblingen og sikre, at der ikke er eller bliver etableret overløb til kloakken. Tilbagebetaling skal som udgangspunkt kun kunne finde sted, såfremt der foreligger et godkendt projekt, som opfylder betingelserne for tilbagebetaling.

Såfremt ordningen alligevel indføres for frakoblinger udført tidligere, skal der tages beslutning om, hvilken dato ordningen skal gælde fra - 1 år før beslutning om tilbagebetaling, 2 år før eller 5 år før? Uanset hvilken periode, der vælges, vil der være borgere, der kommer i klemme, fordi de har frakoblet regnvand tidligere.

Jo længere tilbagebetalingsperiode før beslutning om en ordning, der vælges, jo større vil de umiddelbare udgifter for forsyningen være efter indførelse af ordningen. Vi har ikke herfra overblik over, hvor mange ejendomme der i givet fald vil kunne søge om tilbagebetaling.

Venlig hilsen



Pernille Hansen

Akademilingeniør

**Lyngby-Taarbæk
Forsyning A/S**

Hjortekærbacken 12
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +4572283360
Direkte +4541779731

Forsyning@ltf.dk
www.ltf.dk



**Forslag til:
Plejeplan for det fredede område
Borrebakken,
Brede Bakke og Troldehøj
2014- 2019**

Lyngby-Taarbæk Kommune

Indholdsfortegnelse

1.0 Indledning	5
1.1 Områderne og deres beliggenhed	5
1.2 Plejeplanens formål	6
1.3 Plejeplanens rammer	7
2.0 Ejerforhold	8
2.1 Områdets administrative status	8
2.2 Fredningskendelse	8
3.0 Andre lovområder	10
3.1 Naturbeskyttelsesloven	10
3.2 Kommuneplan 2009	10
3.3 Skovloven	10
3.4 Museumsloven	10
3.5 Bekendtgørelse om folkekirkens kirkebygninger og kirkegårde	10
3.6 Planloven	10
4.0 Områdets naturværdier, kulturværdier og udnyttelse	12
4.1 Landskab	12
4.2 Kulturhistorie	13
4.3 Biologi	14
4.4 Rekreativ udnyttelse	15
4.5 Tekniske anlæg	15
5.0 Plejeplan for området	16
5.1 Plejeplanens formål	16
5.2 Hittidig pleje	16
5.3 Plejeplanens myndighedsbestemmelser	16
5.4 Særlige indsatsområder	16
5.5 Inddeling i delområder	17
6.0 Borrebakken	19
6.1 Administrativ status	19
6.2 Områdekarakteristik	19
6.3 Landskabelige værdier	20
6.4 Naturværdier	20
6.5 Stier og adgangsforhold	20
6.6 Løvskov (1d)	21
6.7 Nåleskove (1a)	22
6.8 De levende hegn (1e)	22
6.9 De lysåbne naturområder(1ba,1bb,1bc)	23

6.10 Arealer og stier med kort græs	25
6.11 Birkelunden (1f)	26
7.0 Brede Bakke	28
7.1 Administrativ status	28
7.2 Områdekarakteristik	28
7.3 Stier og adgangsforhold	29
7.4 Landskabelige værdier	29
7.5 Naturværdier	30
7.6 Den sydlige del (2a)	30
7.7 Den nordlige del (2b)	31
8.0 Troldehøj	33
8.1 Administrativ status	33
8.2 Områdekarakteristik	33
8.3 Landskabelige værdier	33
8.4 Naturværdier	33
8.5 Stier og adgang	34
8.6 Løvskov (3a)	34
8.7 Lysåbne områder	35
8.8 Blomsterløg (3b)	35
8.9 Rekreativt græsområde (3c)	36
8.10 Græsområde (3d)	37
Referencer	38

Sags. Nr:

Politisk godkendt:

1.0 Indledning

1.1 Områderne og deres beliggenhed

Fredningen består af 3 delområder, Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj og er beliggende i Lyngby-Taarbæk kommune, øst for Mølleåen, nærmere betegnet Lundtofte og Brede. Den sydlige del af fredningen går ind over dele af Lyngby Parkkirkegårds arealer. Den øvrige del grænser op til beboelse.

Plejeplanens afgrænsning er sammenfaldende med grænserne for fredningen, og udgør et samlet areal på godt 17 ha.. Arealet ejes af 3 lodsejere: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lystofte Ejerlaug og Lyngby Almennyttige Boligselskab.

Borrebakken (A) som her også omfatter den nordlige del af Lyngby Parkkirkegård, er det største delområde og består af skov og lysåbne arealer. **Brede Bakke (B)** der er det mindste af de 3 områderne forbinder med en skovstrækning de øvrige to områder. **Troldehøj (C)** dækker det næst største areal og består primært af skov og lysåbne arealer, desuden er der her og et område med nyttehaver.

Hele det fredede område er en del af et ås-system, og er som følge heraf temmelig kuperet.



Oversigtskort over Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj

1.2 Plejeplanens formål

Det overordnede formål med plejeplanen er, at sikre fredningskendelsens bestemmelser, (se bilag 1.) om, at den nuværende tilstand på Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj skal bevares.

Plejeplanen er et redskab, der giver mulighed for, at plejemyndigheden (Lyngby-Taarbæk Kommune) uden forudgående ansøgning om tilladelse fra Fredningsnævnet kan foranledige:

- At de biologiske, landskabelige og kulturhistoriske værdier der er knyttet til planområdet, bevares og styrkes
- At Danmarks traktatmæssige forpligtelser til at beskytte naturen overholdes.

For at kunne målrette plejen til ovenstående, tages der udgangspunkt i den registrering og kortlægning af de eksisterende værdier der er foretaget inden for området. Desuden indeholder planen en beskrivelse af bindinger i området. Planen skal klarlægge behovet for drift og pleje, og på nogle punkter give konkrete anvisninger.

1.3 Plejeplanens rammer

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

2.0 Ejerforhold

Borrebakken (A) og Troldehøj (C) ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Brede Bakken (B) ejes af dels Lystoftens Ejerlaug og Lyngby Boligselskab

2.1 Områdets administrative status

Administrativt og planlægningsmæssigt ligger områderne Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj i Lyngby-Taarbæk Kommune.

2.2 Fredningskendelse

Fredningsnævnet for København har den 13. august 2003 truffet afgørelse om fredning af Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj. Fredningen omfatter endvidere en del af Lyngby Parkkirkegård (matr. nr. 6ac), så længe arealet ikke anvendes til kirkegård.

Fredningssagen blev rejst den 2. april 2002 af Københavns Amt og Lyngby-Taarbæk Kommune. Den 13. august 2003 afsagde Fredningsnævnet for København sin kendelse.

Fredningen indeholder en generel bestemmelse om, at de fredede arealer skal opretholdes i samme tilstand som på fredningstidspunktet (2003). Der må derfor bl.a. ikke foretages terrænændring, ændringer i eksisterende beplantning eller opføres yderligere bebyggelse, medmindre det udføres som et led i plejeplanen til forbedring af de biologiske, landskabelige og kulturhistoriske værdier.

Fredningsbestemmelserne gælder kun inde på Lyngby Parkkirkegårds areal, så længe delområdet ikke anvendes til gravplads.

Der er generelt forbud mod fældning eller beskæring af større, ældre træer og forbud mod bortkastning af affald og etablering af udendørs oplag.

Lyngby-Taarbæk Kommune er plejemyndighed for både de kommunale og private arealer. Ifølge gældende bekendtgørelse nr. 1604 af 20. november 2006 om vedligeholdelse af fredede områder, har kommunalbestyrelsen adgang og ret til at gennemføre pleje på ikke offentlige arealer. Plejen skal udføres så det ikke medfører udgift, væsentlige gener eller tab for ejer eller bruger. Inden plejen gennemføres skal ejer underrettes om dette og om, at ejer eller bruger selv kan foretage plejen indenfor en nærmere angiven frist. Der er alene tale om det offentliges ret, ikke pligt til at udføre pleje.



Sti fra Borrebakken til Troldehøj gennem Brede Bakke

3.0 Andre lovområder

Lovmæssige bindinger tilknyttet Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj, foruden fredningsbestemmelserne.

3.1 Naturbeskyttelsesloven

Borrebakken indeholder arealer som er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Desuden finder naturbeskyttelseslovens §16 Åbeskyttelseslinjer, § 17 Skovbyggelinjer og § 18 Fortidsmindebeskyttelseslinjer anvendelse for dele af plejeplanens område.

3.2 Kommuneplan 2009

I Kommuneplanen for Lyngby-Taarbæk 2009, er der indarbejdet retningslinjer for området. Hele planområdet er her udpeget til rekreative formål. Ved Borrebakken stilles der krav til, at den rekreative benyttelse skal foregå under hensyntagen til de geologiske, biologiske, kulturhistoriske og landskabelige værdier i området.

3.3 Skovloven

Skovloven gælder for fredskov og har til formål, at bevare og værne om landets skove og forøge skovarealet. Fredskovsarealer skal altid drives efter Skovlovens regler om god og flersidig skovdrift. Hovedparten af de offentligt ejede skove i planområdet er beskyttet efter skovloven som fredsskov. Endvidere er den skov som ejes af Lyngby Almennyttige Boligselskab, også omfattet.

3.4 Museumsloven

Museumsloven har til formål at sikre Danmarks kultur- og naturarv, samt sikre adgang til og viden om denne. Dette indbefatter bl.a. at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af fortidsminder. Planområdet indeholder 3 gravhøje som er beskyttet af Museumslovens § 29 e.

3.5 Bekendtgørelse om folkekirkens kirkebygninger og kirkegårde

Jf. § 16-17 skal kirkegårde være forsvarligt indhegnet. Indhegning og indgangspartier må ikke ændres, omsættes eller nedrives, uden tilladelse fra stiftsøvrigheden. I praksis deles Borrebakken derfor af et trådhegn, som adskiller Lyngby Parkkirkegård fra Borrebakkens sydlige del.

3.6 Planloven

Hele planområdet er beliggende i byzone. Byplanvedtægt 1 (1941) er gældende for Troldehøj og en del af Brede Bakke.

Der er ikke bestemmelser i byplanvedtægten, der er i modstrid med fredningskendelsen.



Oversigtskort med de forskellige beskyttelser påtegnet

4.0 Områdets naturværdier, kulturværdier og udnyttelse

4.1 Landskab

Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj er dannet under den sidste istid. Området er en del af et ås-system som strækker sig fra Borrebakken i syd til Nymølle i nord.



Landskabsformationer dannet under istiden

På de stejle skråninger er der i dag gammel løvskov.
Mod nord og sydvestskræner terrænet ned mod Mølleådalen.



Sten med skurestriber fra istiden i Trydes krat, Troldehøj

4.2 Kulturhistorie

Inden for området ligger der 3 gravhøje fra oldtiden, som vidner om tidligere tiders bosætning. På Brede Bakke findes to af disse, som er ca. 10 m i diameter og 1,5 m høje, begge gravhøje er slidte af aktiviteten i området og kan derfor være svære at erkende. Den 3. gravhøj kan ses på Troldehøj, den er ca. 12 m i diameter og ca. 2 m høj, flad på toppen hvor der står stor eg. For foden vokser der ege hele vejen rundt.

I den sydlige del af Borrebakken og på Parkkirkegårds areal, har havearkitekterne Henrik Iversen og Harald Plum i starten af 1950'erne tilplantet to områder med nåletræer så de fra luften ligner to egeblade. Der blev i samme periode foretaget store terrænreguleringer af området omkring kirkegården, netop for at fremhæve terrænets former. Området blev indviet i 1967, og er i dag et vigtigt vidnesbyrd om dansk havearkitektur efter 1945.



En af de bevaringsværdige gamle ege på overdrevet

4.3 Biologi

Naturen i planområdet er meget varieret og indeholder tætte nåletræsområder, løvskov, og åbne græsarealer. Denne variation skaber meget forskellige vækstbetingelser i området og giver mulighed for et talrigt og alsidigt dyre og planteliv.

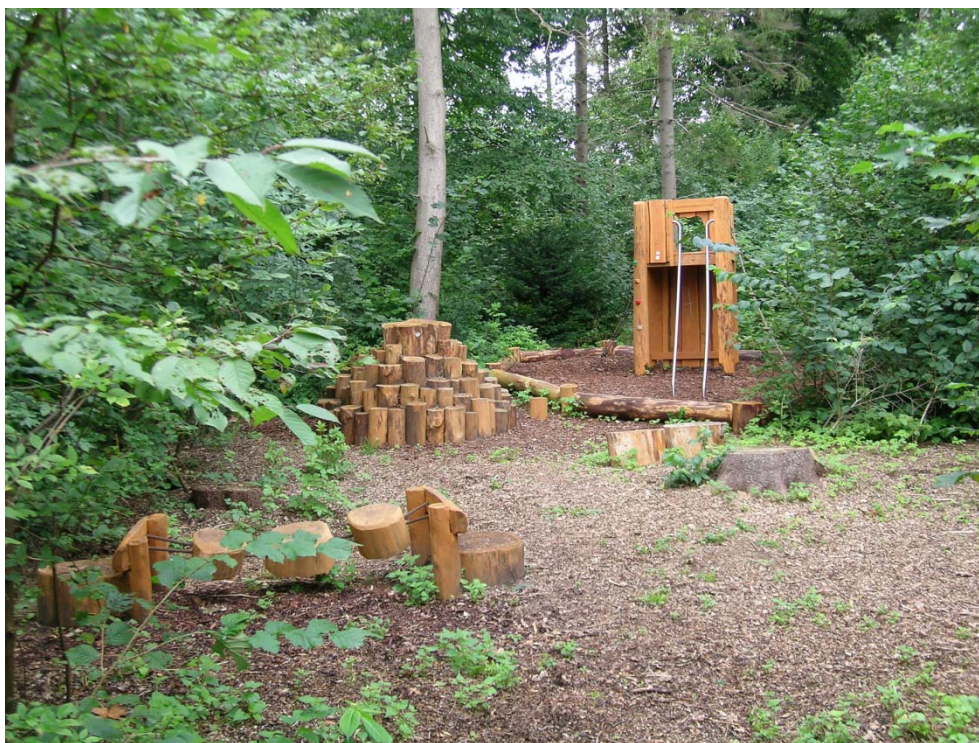
Med udgangspunkt i Den gældende Danske Rødliste kan floraen i planområdet inddeles i tre grupper, den største gruppe er vurderet til ikke truet, dernæst er der en stor gruppe af arter som er indførte eller under etablering. Og endelig, den sidste gruppe som er vurderet sjælden og sårbare og består af én art, blåtoppet kohvede, som derfor skal ofres særlig opmærksomhed.

Miljøbiologisk Laboratorium Aps. påbegyndte i september 2005 en botanisk registrering af floraen i området. Undersøgelsen blev suppleret af registreringer udført af Danmarks Naturfredningsforening, således at hele sæsonvariationen af planter blev repræsenteret. Kendskabet hertil indgår i udarbejdelsen af plejeplanen.

Skovene består hovedsagelig af gammel fredskov, domineret af eg og bøg, men der er også en del nåletræer. I gamle løv- og blandingsskove er der generelt en høj biodiversitet, og det er sandsynligt, at der i flere af de gamle træer bl.a. lever flagermus. Det kan være svært at erkende om det er tilfældet, men det skal tages med i overvejelserne i forbindelse med hugst og anden pleje, da alle danske arter af flagermus er omfattet af EF-habitatdirektivets bilag IV om strengt beskyttede dyrearter.

4.4 Rekreativ udnyttelse

Områderne Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj har stor rekreativ værdi og benyttes meget, især af beboerne fra lokalområdet. Det kuperede terræn gør, at området er mest velegnet til gåture. Mellem skovområderne ligger der flere lysåbne arealer. Disse græsarealer anvendes rekreativt, både som udflugtsmål, og til boldspil. I et skovområde ved Brede Bakke er der etableret en naturlegeplads, og i Troldehøj-området en motionsbane, derudover er der spredt over hele området opstillet bænke.



Naturlegeplads

Selv om området Brede Bakke er privat ejet, er der almindelig offentlig adgang. Der går en trampesti på langs med åsen som herved forbinder Borrebakken med Troldehøj. Desuden er der en række mindre stier på tværs, stiernes beskaffenhed vidner om regelmæssig anvendelse.

Sydøst for Troldehøj har der siden 1943 været udlagt et areal på ca. 9.000 m² med nyttehaver. Ifølge fredningen kan nyttehaverne anvendes som hidtil.

4.5 Tekniske anlæg

Umiddelbart vest for Borrebakken og Troldehøj ligger Nærumbanen. Plejeplanens delområder adskilles af let trafikerede veje, der fungerer som mindre spredningsmæssige barrierer for flora og fauna.

Planområdet er hovedsageligt omgivet af bebyggelse.

På Lyngby Parkkirkegård er der flere områder som anvendes til oplagring i forbindelse med kirkegårdens drift

5.0 Plejeplan for området

De fredede områder Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj ligger i et tæt bebygget område, og er derfor meget benyttet til rekreativt formål. Det er derfor vigtigt at plejeplanen helhedsorienteret vægter både beskyttelse og benyttelse højt.

5.1 Plejeplanens formål

At give plejemyndighed mulighed for, at foretage foranstaltninger der skønnes egnede og nødvendige, for at forbedre forholdene for dyre og plantelivet, og tiltag der er nødvendige for at opretholde og forbedre de biologiske, landskabelige og kulturhistoriske værdier.

5.2 Hittidig pleje

Der eksisterer hos kommunens afdeling for Arealdrift plejebeskrivelser for de kommunale arealer indenfor fredningen. Sammen med Miljøbiologisk Laboratorium Aps. botaniske registrering danner de bl.a. baggrund for udarbejdelsen af den foreliggende rammeplejeplan. Den hittidige pleje har overvejende bestået af rydning af opvækst, pleje af stier, græsslåning mv. Denne pleje skal i overvejende grad fortsætte, da den er i overensstemmelse med fredningens bestemmelser. For nogle områder skal der foretages justeringer og på enkelte arealer skal plejen ændres.

På udvalgte arealer beskrives en ændret pleje for at tilgodese emner der er særligt fokus på i denne 5 års planperiode.

Kommunen foretager pleje af egne arealer. På de privatejede arealer varetages plejen af ejerne.

5.3 Plejeplanens myndighedsbestemmelser

I fredningskendelsen fastlægges følgende:

- at plejemyndighed og tilsynsmyndighed er Lyngby-Taarbæk kommune,
- at plejemyndigheden, på baggrund af denne plejeplan, har ret til at foretage foranstaltninger der skønnes egnede til at forbedre de biologiske, landskabelig og kulturhistoriske værdier i området,
- at plejeplanen skal sendes til udtalelse hos de berørte lodsejere og Danmarks Naturfredningsforening, førend den kan danne grundlag for plejemyndighedens beføjelser,
- at plejeplanen skal indeholde en redegørelse for de plejeforanstaltninger, anlægsarbejder og eventuelle ændringer i offentlighedens adgang til arealet, der påtænkes gennemført i de følgende højst 5 år,
- at regler fastsat af Miljøministeriet om pleje af fredede områder, til enhver tid gælder. For tiden den gældende bekendtgørelse nr. 802 af 29.juni 2013.

5.4 Særlige indsatsområder

Indenfor plejeplanens område findes flere uønskede planter heraf en række, der er på Naturstyrelsens liste over invasive arter.

I nedenstående oversigt er angivet retningslinjer for bekæmpelse af de arter, som er observeret i området. Der er fokuseret på manuelle og mekaniske bekæmpelsesmetoder.

Bekæmpelsesforskrifterne har baggrund i Naturstyrelsens anbefalinger.

Der tages forbehold for at bekæmpelsesforskrifterne kan ændre sig, hvis Naturstyrelsen fremkommer med ny viden på området.

Dog er det vigtigt at være opmærksom på, at store dele af Borrebakken består af arealer der er beskyttede efter naturbeskyttelseslovens § 3, hvorfor pleje som går ud over alm. rutine kan kræve en dispensation fra naturbeskyttelsesloven.

- Sildig og Canadisk Gyldenris: findes sporadisk i hele planområdet. Disse invasive arter bekæmpes ved oprækning og/eller opgravning eller begrænses ved hyppig slåning. Da planten formerer sig vegetativt kan den danne store og meget tætte bestande og større tætte bestande, der skygger andre arter ihjel og forhindrer dem i at etablere sig
- Pastinak: forekommer på Borrebakken. Den mest effektive metode til bekæmpelse af pastinak er rodstikning. Da der ikke er store bestande på Borrebakken vil rodstikning derfor være overkommelig. Rødstikning foretages inden plantens frøsætning.
- Bjergfyr: findes på Borrebakken, oprindeligt plantet i de to egebladsbeplantninger på Parkkirkegården, hvorfra den har spredt sig. Små træer bør trækkes eller graves op mens større træer saves over ved jorden, så de dør.
- Mangebladet Lupin: forekommer på Borrebakken. Den kan nemt bekæmpes ved at rykke hele planten op eller ved rodstikning. Det bør ske før frøene modnes i sensommeren .
- Rynket Rose: forekommer på Borrebakken og Troldehøj. Da der ikke er tale om store bestande (knap 100 m² på Borrebakken) vil opgravning af planten være overkommelig.

5.5 Inddeling i delområder

For at gøre plejeplanen overskuelig er det fredede areal inddelt i tre områder som beskrives hver for sig. Inddelingen er bestemt ud fra de landskabelige og fysiske grænser i området.

A: Borrebakken (omfatter også del af Lyngby Parkkirkegård)

B: Brede Bakke

C: Troldehøj

Hvert område er underopdelt i delområder med henblik på en praktisk og overskuelig plejebeskrivelse. Delområderne er inddelt og afgrænset ud fra den naturlige plejemæssige vinkel.



Den invasive plante Gyldenris

6.0 Plejeplan Borrebakken



Detaljeret kort over Borrebakken

6.1 Administrativ status

Den fredede del af Lyngby Parkkirkegård indgår også i plejeplanen for delområdet Borrebakken, se kortet, Lyngby-Taarbæk Kommune ejer arealet. Plejen foretages af Lyngby-Taarbæk Kommunes afdeling for Arealdrift. En del af området er beskyttet som biologisk overdrev iht. Naturbeskyttelseslovens §3 (se ovenstående kort) og både §16 vedr. åbeskyttelseslinjer og § 17 vedr. skovbyggelinjer efter samme lov finder anvendelse her.

6.2 Områdekarakteristik

Borrebakken er et stort sammenhængende kuperet park- og naturområde med både væsentlige natur og kulturværdier. Inden for området er der store variationer, vekslende fra lysåbne arealer til områder med tæt skov og levende hegn. Området afgrænses mod syd af Lyngby Parkkirkegård, med kapellet liggende i det sydøstlige hjørne. Mod vest ligger et plejehjem som en kile ind i området, mens arealet mod nord grænser op til beboelse og offentlig vej.

I forbindelse med Lyngby Parkkirkegårds areal ligger der to mindre nåletræs-beplantninger, 1a. De består nu af høje fuldkronede træer med opvækst af løvtræer, og et tæt bryn ud mod det omkringliggende overdrev. Inde i beplantningen er der et smalt areal med kort græs.

Nåletræsbeplantningerne er plantet efter formen af et egeblad. Tilgroning har resulteret i, at det på nuværende tidspunkt, er svært at erkende egebladsformen.

Umiddelbart nord herfor står et gammelt levende hegn af egetræer, som efterhånden har bredt sig og i dag har karakter af blandet løvskov.

Syd for plejehjemmet ligger et lys åbent areal 1c med langt græs og stier med kort græs, her ses en række parkelementer som stauder, prydbuske og hække, dette areal støder igen op til et levende hegn af løvtræer. Nord for plejehjemmet ligger der et større område med blandet løvskov 1d

Den øvrige del af Borrebakken består af lysåbne områder hvor den største del er et overdrev, 1ba, 1bb og 1bc. Overdrevet er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Det levende hegn vokser i dag ind over det lysåbne overdrev.

I gammel tid er der plantet en række af ege tværs over den nordlige del af Borrebakken og videre mod nord, rækken af ege kan i dag erkendes stedvis.

Parkkirkegårdens areal er i dag frahegnet den øvrige del af Borrebakken med et trådhegn. Det er dog muligt at passere gennem låger i hegnet når man følger stien.

6.3 Landskabelige værdier

Det kuperede terræn giver oplevelsen af, at stå midt i et istidslandskab. Som besøgende betages man af de store niveauforskelle og udsigten.

I nord befinder man sig på ås-ryggen, med udsyn over en stor del af området. Det levende hegn og de høje træer skjuler udsigten til den omkringliggende bebyggelse, hvilket er med til, at give stedet karakter af et uforstyrret landskab, hvor den besøgende kan få et indblik i de aftryk istiden har afsat.

De høje løvtræer og det tætte skovbryn står som ramme om overdrevet. Det er med til at skabe rum og forskellige oplevelsesmuligheder i området.

6.4 Naturværdier

De store variationer mellem lysåbne og træklædte områder er med til at skabe væsentlige naturværdier med høj biodiversitet, da der til hvert af de mangeartede områder knytter sig en specifik flora og fauna.

Det levende hegn og de fritstående egetræer skal bevares og plejen af disse skal sikre, at der også i fremtiden er store fuldkronede egetræer og levende hegn, til gavn for biodiversiteten.

De lysåbne naturområder omkranser en stor del af de træklædte arealer, og snor sig flere steder ind og ud mellem disse.

Der er et sammenhængende overdrev 1ba, 1bb og 1bc som kun brydes af vejen fra kapellet, og et lysåbent græareal 1c, derudover er der inde i egebladsbeplantningen et mindre område med kort græs.

6.5 Stier og adgangsforhold

Fra syd er der adgang til Borrebakken via Lyngby Parkkirkegård og fra nord kan man komme til området fra Granåsen. Desuden er der adgang fra Caroline Amalie Vej lige syd for plejehjemmet. Inde i området er der stisystemer dels med grus, dels mindre stier med kort græs. I tilknytning til Parkkirkegården, er der flere små asfaltveje, hvoraf en enkelt strækker sig ind på området og ender blindt i den østlige egebladsbeplantning.



Nåleskoven er stor kontrast til de omkringliggende lysåbne arealer

6.6 Skov og levende hegn

6.6.1 Løvskov (**1d**)

Den nordøstlige del af området består af en gammel løvskov på stærkt kuperet terræn 1d området grænser mod syd op til plejehjemmet. Den nordligste 1/3 af skovområdet består af fuldkronede bøgetræer, uden nogen nævneværdig opvækst eller bundvegetation. Den sydligste 2/3 er derimod gammel egeskov med underskov primært bestående af hasseltrunter og en artsrig bundvegetation med bl.a. skov-hullæbe og nikkende flitteraks. Skoven slutter mod øst med et nord syd-gående bælte af slåen.

De tætte skovbryn i området er et godt skjulested og refugium for småfugle. Ligesom de mange gamle egetræer bidrager til en høj biodiversitet.

6.6.2 Nuværende drift og pleje

Træerne plejes med udgangspunkt i sikkerheds og færdsel. Døde eller brækkede grene som udgør en sikkerhedsrisiko fjernes. Der foretages bekæmpelse af invasive arter.

6.6.3 Drift og pleje 2014-2019

Skovens landskabelige udtryk skal bevares. Plejen skal derfor opretholdes og udvikle skoven, med en overskov af højstammede egetræer, som giver lys nok til en varieret underskov. I hele skoven der grænser ned mod plejehjemmet, skal egen fortsat være den dominerende art, med en underskov bestående af hassel og en artsrig bundvegetation.

Plejen skal sikre de markante skovbryn og, at skoven ikke breder sig ud på de lysåbne områder. Med plukhugst af især bøg og selvforryngelse, kan en sammenhængende skovkarakter sikres, og udvalgte arter fremmes. Større udgåede træer kan lades urørt i det omfang det ikke er til fare for publikum eller til hinder for plejen i området. Ved forekomst af invasive arter skal disse bekæmpes som anvist i 5.4

Flis må ikke efterlades på arealerne men bortskaffes medmindre andet aftales med myndigheden.

Såfremt trådhegnet ønskes bevaret, bør det renoveres og være mindre tydelig i landskabet.

6.7 Nåleskoven(1a)

Træopvæksten er flere steder ved at tage overhånd, og det er svært at erkende plantagerne med egebladsfacon 1a, som er vokset ud af den oprindelige tilstand. De to mindre fyrretræsplantager der er plantet oprindeligt for at kunne forsyne kirkegården med gravpynt, er langsomt vokset ud af deres oprindelige egebladsstruktur og breder sig ud på det omkringliggende overdrev, med kraftig opvækst af bl.a. eg, ahorn, hyld og bæverasp den mindste af plantagerne er domineret af løvtræer.

6.7.1 Nuværende drift og pleje

Fyrreplantagerne plejes efter principper om sikkerhed og færdsel, dvs. træer ikke må genere færdslen på stierne og grene som udgør en sikkerhedsrisiko, fjernes. Derudover bekæmpes invasive arter

6.7.2 Drift og pleje 2014-2019

Plejen bør arbejde hen imod en bevarelse af egebladsstrukturen, bestående af nåletræer. Plejen bør ved hugst genskabe og herefter bevare skovens egeblads struktur af arkitektonisk og kulturhistorisk interesse.

Desuden bør plejen af de oprindelige nåletræsbeplantninger omfatte tiltag der er nødvendige af hensyn til sikkerhed og færdsel. Udgåede træer kan lades urørt i det omfang de ikke er til fare for publikum eller til hinder for plejen i området, hugst i skovbrynet skal sikre at beplantningen ikke vokser ud i det omkringliggende overdrev. Stormfaldne træer kan fjernes fra området.

Ved forekomst af invasive arter skal disse bekæmpes som anvist i 5.4.

Flis må ikke efterlades på arealerne men bortskaffes, medmindre andet aftales med myndigheden

6.8 De levende hegn (1e)

Der løber to levende hegn (1e) gennem området, et længst mod nord helt oppe ved Granåsen, og et ligeledes øst vest i en lavning ca. midt i området, sidstnævnte har dog gennem årene bredt sig, og fået karakter af lysåben løvskov med opvækst af bl.a. vortebirk alm hyld, bæverasp, ahorn og alm hæg Skovbrynene er i gang med at vokse ind i de lysåbne områder.

6.8.1 Nuværende pleje og drift

Træerne plejes med udgangspunkt i sikkerheds- og færdselsprincipper. Døde eller brækkede grene som udgør en sikkerhedsrisiko fjernes, der foretages bekæmpelse af invasive arter

6.8.2 Drift og pleje 2014-2019

De levende hegn skal plejes på samme måde som skovområderne så de bevares og forynges og bliver bedst mulige levesteder for dyr og planter. De levende hegn må ikke brede sig yderligere ud i de lysåbne områder.

Med plukhugst og selvforyngelse, kan en sammenhængende karakter sikres, og udvalgte arter fremmes. Større udgåede træer kan lades urørt i det omfang det ikke er til fare for publikum eller til hinder for plejen i området. I det nordlige hegn bør plejen koncentrere sig om at fremme egetræerne, så indtrykket af et egehegn bevares.

Det sydligste hegn bør plejes således at karakteren af lysåben blandet løvskov bevares, men den bør ikke brede sig yderligere.

6.9 De lysåbne naturområder

6.9.1 Overdrev (1ba)(1bb)(1bc)(1c)

Borrebakken rummer et stort overdrevsareal (1ba)(1bb)og (1bc), som er beskyttet af Naturbeskyttelseslovens § 3 som biologisk overdrev. Arealet går fra den vestlige egebladsstruktur, bag om den østlige egebladsstruktur, og videre mod syd, og bøjer her mod vest. Overdrevet rummer en åben og rigt blomstrende vegetation, bestående af bl.a. blåmunke, håret høgeurt, markfrytle, og harekløver. Især den midterste nordlige del af overdrevet (1ba) som også er det mest sandede og næringsfattige har en biologisk høj værdi, og en stor artsdiversitet. Denne del omkranses af et mere næringsrigt og græsdomineret areal 1bb. Den sydlige del af overdrevet (1bc) er ligesom (1bb) næringspåvirket, og domineres af grove græsser og planter som stor nælde og agertidse. Den nordvestlige del af 1bc kaldes også blomsterdalen, da der inden kvælstofpåvirkningen blev så dominerende som den er i dag, var et rigt blomsterliv med tilhørende insektliv, bl.a. en større population af køllesværmere. Men fælles for arealet er, at der er en del opvækst af engriflet hvidtjørn, stilkeg og hunderose. Ved en botanisk registrering i 2005 fandt man 294 plantearter i området.

I den østligste del af overdrevet er der et mindre, lavere liggende og fugtigt område, som byder på botanisk supplement til overdrevene.

På overdrevet ses der oprindelige fritstående ege og hvidtjørn, samt en del ny opvækst af eg og hvidtjørn, og enkelte områder med den invasive rynket rose.

Umiddelbart syd for plejehjemmet ligger der et parkagtigt område (1c), der indeholder mange prydbuske og stauder og større arealer langt græs.



Overdrevsareal med mindre tue af gul engmyre

6.9.2 Nuværende drift og pleje

Borrebakken ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune, og plejes af Kommunens afdeling for Arealdrift.

På nuværende tidspunkt plejes overdrevene således, at uønsket opvækst ryddes. Den nordlige næringsfattige del af overdrevet slås ca. en gang hvert andet år. Mens den øvrige mere næringsrige del slås en gang om året, ligesom græsarealet syd for plejehjemmet (1c).

6.9.3 Regelmæssig pleje i perioden 2014-2019

Af hensyn til overdrevenes store landskabelige og naturmæssige værdier, foretages der rydning af unge buske og træer på Borrebakken.

På Parkkirkegården kan rodsquiddene fra træer og buske i blomsterengen enten bekæmpes ved hyppig selektiv slåning eller udryddes ved opgravning.

Pleje skal sikre en bevaring og udvikling af biodiversiteten i området, med henblik på, at fremme overdrevsvegetationen med nøjsomme arter og det hertil hørende insektlivet og herunder beskytte den gule engmyres tuer på overdrevet 1ba og fremme livsbetingelserne for køllesværmeren i blomsterdalen 1bc og generelt forhindre, at der sker en tilgroning med uønskede arter og vedplanter. Forekomster af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

For at styrke og forbedre levevilkårene for flora og fauna tilknyttet det biologiske overdrev,(1ba),(1bb),og (1bc) som er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3 er det

vigtigt, at forhindre opvækst af træer og buske incl. brombær og at fjerne afslået materiale.

Maskinel slåning af de naturmæssigt mest værdifulde overdrevarsarealer vil medføre en forringelse i levevilkårene for den flora og fauna, der ønskes styrket og forbedret og må derfor ikke foregå på de mest værdifulde overdrevarsarealer. Hvor der er behov for slåning vil selektiv slåning med le være optimal. På de mindre værdifulde overdrevarsarealer, der er præget af arter, der ikke hører hjemme på overdrev, bør der ske en årlig slåning for at fjerne kvælstof, og herved fremme overdrevarsarterne. Slåningen foretages så vidt muligt med le, så de arter, der ikke er overdrevarsarter, kan slås helt i bund, mens overdrevarsarterne kan skånes. Det er vigtigt, at det afslåede materiale fjernes, for ikke at tilføre arealet næring.

Uønsket opvækst af vedplanter nedskæres manuelt en gang om året efter løvspring og inden 1. juli og fjernes fra arealet. Samme procedure gælder også for uønsket opvækst af urter så som stor nælde og agertidsel.

Der foretages årligt en fælles gennemgang af overdrevarsarealerne med en repræsentant fra kommunens afdeling for Arealdrift, Danmarks Naturfredningsforening, lokalafd. og plejemyndigheden.

Der etableres en naturplejegruppe, hvor Danmarks Naturfredningsforening så vidt muligt får til opgave at pleje det værdifulde overdrev på Borrebakken så skånsomt som muligt. Den øvrige del af overdrevet, (1bb) og (1bc), og græsområdet, (1c), slås en gang om året, meget gerne manuelt, i august, og det afslåede materiale fjernes.

6.10 Arealer og stier med kort græs

På Borrebakken er der enkelte områder med kort klippet græs, bl.a. i egebladsstrukturerne, og på stierne .

6.10.1 Nuværende drift og pleje

Græsarealer og græsstierne klippes ca. 16 gange i vækstsæsonen.

6.10.2 Drift og pleje 2014-2019

Den hidtidige pleje med klipning ca 16 gange i vækstsæsonen, svarende til hver 14. dag fastholdes med en klippehøjde på 5-8 cm. og en klippebredde på stierne på højst 1,50m



Overdrevene på Borrebakken fremstår i rigt blomsterflor med bl.a. Blåmunke som en karakteristisk art

6.11 Birkelunden (1f)

Birkelunden, (1f), ligger i det sydvestlige hjørne af Borrebakken, og er en del af Lyngby Parkkirkegård.

Arealet er et græsområde, med fuldkronede fritstående vortebirk.

6.11.1 Nuværende pleje og drift

Græsset klippes/slåes 1 gang om året

Træerne må ikke fældes og døde eller brækkede grene må ikke forekomme.

Området skal fremstå åbent med frodige, veludviklede, fritstående træer og plejen skal hindre at skovbrynene breder sig ind i lunden.

6.11.2 Drift og pleje 2014-2019

Plejen bør fastholdes med 1 årlig klipning. Skovbrynet bør holdes så det ikke breder sig ind i det lysåbne område. Der bør sikres foryngelse af træerne ved genplantning.



Birkelunden

7.0 Brede Bakke



7.1 Administrativ status

Den sydlige del af Brede Bakke, som også kaldes Granåsen, ejes og plejes af Lystoftens Ejerlaug. (2a)

Den nordlige del er ejet af Lyngby Almennyttige Boligselskab og er udpeget som fredskov(2b)

7.2 Områdekarakteristik

Brede Bakke, er en træbevokset, smal ås på ca. 450 m x 50 m, som strækker sig i nord-sydlig retning, fra Granåsen i syd til Lystoftevej i nord. Den afgrænses af bebyggelse mod øst og vest og mindre veje adskiller Brede Bakke fra resten af fredningen. På åsen er to gravhøje.

Imod nord (2b) består skoven af overstandere af eg og tæt opvækst af ahorn og elm, Skovbrynene er ikke veludviklede og bebyggelsen er derfor tydelig fra åsen. Begge gravhøje ligger i denne del af Brede Bakke.

Syd for stien har skoven en helt anden karakter i form af blandingskov med større variation. Skoven er præget af løvtræer, men med en del nåletræer, opvæksten varierer både i alder og arter og der ses veludviklet bundvegetation i form af urter. I den centrale del af (2a) findes der en stor bestand af den sjældne plante, blåtoppet kohvede. Der er i den nordlige del af området (2a) etableret en naturlegeplads.

7.3 Stier og adgangsforhold

Brede Bakke er bindeled mellem områderne Borrebakken og Troldehøj.

Der er flere muligheder for at komme ind i området. Der går stier både fra Granåsen, Kulsviervej og Lystoftevej, ligesom der fra de to beboelsesområder går mindre stier ind i området. På åsryggen er der en nord-sydgående trampesti med tværgående afstikkere ned til bebyggelsen. Der er en flisebelagt sti i matrikelskellet som deler åsen i to dele.



Skovbund med Lysindfald på Brede Bakke Syd

7.4 Landskabelige værdier

Brede Bakke er en landskabelig adskillelse mellem bebyggelserne Granparken og Kulsvierparken og den bliver brugt som et nær rekreativt areal for beboerne. På åsen er to gravhøje, som på grund af megen færdsel er temmelig slidte, men også noget tilgroede.

7.5 Naturværdier

I den sydlige del af området er der en artsrig lysbetinget urtevegetation og Brede Bakke er 1 ud af kun 7 lokaliteter i Danmark med blåtoppet kohvede, som er kategoriseret som sårbar på rødlisten over plantearter, som er sjældne og i fare for at forvinde eller allerede er forsvundet fra Danmark.

7.6 Den sydlige del (2a)

Skoven er her præget af løvtræer men med en del nåletræer, der er en stor artsdiversitet, og opvæksten varierer både i alder og arter, og skovbunden er præget af urtevegetation, især den beskyttede blåtoppet kohvede.

7.6.1 Nuværende drift og pleje

Den sydlige del af skoven plejes af Lystoftens Ejerlaug efter et plejeprogram, revideret i 2003. I den er det fastlagt, at målet med plejen er, at sikre, at skoven opleves som et naturelement, af lys og venlig karakter, bestående af både løv- og nåletræer.

Der anvendes plukhugst, for med en gradvis og svag udtynding og selvforyngelse/nyplantning, ikke at ændre skovens karakter. Der tilstræbes et vedvarende skovdække med en glidende overgang mellem de forskellige stadier i skovens udvikling. I perioden 1992-2003 er der jævnlige foretaget plukhugst af træer i forskellige aldre og rydninger af opvækst. Hvert år er der foretaget efterplantning af de behandlede områder.

Det nuværende plejeprogram tillader grenflis i maksimalt 5 cm tykkelse, hvor der ikke vokser værdifuld urtevegetation med forårsvækster.

I skovbunden vil man gerne have hindbær og druehyld og en højskov bestående af eg, ask, skovfyr og rødgran.

7.6.2 Drift og pleje 2014-2019

Plejen skal sikre og udvikle bestanden af blåtoppet kohvede og bevare en sammenhængende skovkarakter og tilhørende skovbryn med stor artsrigdom, der opleves som et lyst og venligt naturelement, med en veludviklet højskov. Pleje kan som udgangspunkt fortsætte som hidtil med plukhugst og udtyndinger, men den bør i større omfang fremme hjemmehørende træarter, og lysåbne løvtræer skal være det dominerende element. Der skal enten udarbejdes en plan for plukhugst og udtyndinger, som skal fremsendes til udtalelse hos Lyngby-Taarbæk Kommune som plejemyndighed eller også skal der afholdes et plejesyn med Lyngby-Taarbæk Kommune, inden der foretages plukhugst eller udtynding. Danmarks Naturfredningsforening vil blive hørt i begge tilfælde..

Blåtoppet kohvede er en énarig halvskyggeplante, og vækstforholdene må derfor hverken være for lysåbne eller for skyggede. For meget lys fører til, at den udkonkurreres af andre arter og for meget skygge fører til, at den ikke kan spire. Der er senest konstateret en stor bestand af vegetative planter, hvilket indikerer, at en større lysåbenhed vil være ønskelig. En trussel mod blåtoppet kohvede er skvalderkål, der også

kan vokse i halvskygge, og som kan kvæle blåtoppet kohvede. Skvalderkål findes i store mængder på den østlige del af arealet langs Kulsvierparken og breder sig hastigt mod vest. Det skal forebygges, at skvalderkål breder sig yderligere.

Tilplantning med rødgran bør ophøre, da den hverken er hjemmehørende eller lystreart. Desuden er der stor risiko for at der også kommer rodfordærver i de nye planter, da de eksisterende rødgraner hurtigt vil smitte de nye. Udlægning af flis tillades ikke af hensyn til urtevegetationen, døde træer og hele stammer kan fortsat blive liggende til gavn for flora og fauna, men kvas skal fjernes.

Ved at minimere antallet af nåletræer og udlægningen af flis, bremses den uønskede påvirkning af jordens surhedsgrad. Blåtoppet kohvede trives bedst i neutral til svag sur jordbund. Udtynding bør være i arter som ahorn, bøg og rødgran sådan, at de lysåbne løvtræsarter tilgodeses.

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

7.7 Den nordlige del (2b)

Skovområdet har status af fredskov og er her bestående af overstandere af eg og tæt opvækst af ahorn og elm, der er ikke et typisk skovbryn og bebyggelsen ses derfor tydeligt fra åsen.

Brede Bakkes to gravhøje er at finde på denne del af området

7.7.1 Nuværende drift og pleje

Der foretages bekæmpelse i skovbrynene af hensyn til de nærliggende naboer, derudover foretages der ikke nogen synlig pleje af området.

7.7.2 Drift og pleje 2014-2019

Alle ahorn kan fjernes for at beskytte de gamle egetræer, for at forhindre yderligere opvækst af ahorn og for at få skabt en rigere bundvegetation. Den fremadrettede pleje bør foretages således at den understreger og bevarer området som en højstammet skov med blandet løv, dog uden ahorn. Plejen vil således også skabe rum og synliggøre de to gravhøje der findes i området. Gravhøjene bør ryddes for opvækst og når de store træer der i dag ses på den ene gravhøj falder, der må ikke efterplantes og gravhøjene bør på sigt fremstå uden busk eller trævegetation som tydelige landskabselementer .



Den sjældne planteart blåtippet kohvede vokser på lokaliteten

8.0 Troldehøj

Troldehøj omfatter den nordligste del af fredningen, det er et rekreativt attraktivt område bestående af gammel løvskov, arealer med kort og langt græs og nyttehaver. Terrænet er kuperet, hvilket giver området karakter.



8.1 Administrativ status

Lyngby-Taarbæk Kommune ejer arealet. Skovområderne har status af fredskov.

8.2 Områdekarakteristik

Troldehøj er et fredet område bestående af gamle skove på stærkt kuperet terræn, skovene er domineret af bøg og eg. I det sydøstlige hjørne er der udlagt en række nyttehaver, som ved nedlæggelse skal overgå til grønne områder. Troldehøj området er omkranset af boligområder. Der er etableret en motionssti i området, og der ligger en spejderhytte.

8.3 Landskabelige værdier

Åsen og det kuperede terræn præger størstedelen af området. Landskabet er domineret af store bøgetræer vekslende med græsområder. I området ses en gravhøj og to store sten med skurestriber dannet under istiden. Mange steder ses høje markante skovbryn ud mod de flade græsarealer.

8.4 Naturværdier

Ind imellem skovområderne ligger der flere lysåbne arealer med kort og langt græs. I et enkelt område vokser der forårsløg. Områderne er temmelig næringspåvirkede og flere steder vokser der stor nælde og agertidse. Mange af de lysåbne områder er helt eller delvist omkranset af høje tætte markante skovbryn.



Trydes krat og området omkring Troldehøj er kuperet løvskov med mange gamle ege

8.5 Stier og adgang

Der er adgang til området fra alle de omkringliggende veje og desuden små stier ind fra boligområderne. Mange steder er der lavet trapper op ad skråningerne, og der gives således mulighed for spændende gå og løbeture inde i skoven.

8.6 Løvskov (3a)

8.6.1 nuværende drift og pleje

Skoven udnyttes ikke kommercielt, men træerne plejes med udgangspunkt i sikkerheds- og færdselsprincipper. Døde eller brækkede grene, som udgør en sikkerhedsrisiko fjernes. Der foretages en bekæmpelse af invasive arter. Gravhøjen ryddes for buskvegetation

8.6.2 Pleje og drift 2014-2019

Plejen skal overordnet sikre en bevaring og udvikling af skoven, med en overskov af højstammede løvtræer, og hvor der er lys nok, en varieret underskov. Derudover skal plejen sikre et varieret skovbryn, som danner en blød overgang til skoven, men som ikke breder sig ind på de lysåbne arealer.

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

Pleje skal bevare og synliggøre de landskabsmæssige og kulturhistoriske værdier, der er knyttet til delområdet.

Der skal foretages en kraftig udtynding i stangskoven og på sigt foretages udryddelse af ahorn af hensyn til de gamle egetræer, samt for at få en rigere bundvegetation. Plejen af bevoksningen skal omfatte de nødvendige tiltag i forhold til sikkerhed og færdsel, hugst i skovbrynet kan sikre, at skoven ikke vokser yderligere ind i det omkringliggende græsareal. Med plukhugst og selvforyngelse, kan en sammenhængende skovkarakter sikres. Større udgåede træer kan lades urørt i det omfang det ikke er til fare for publikum eller til hinder for plejen i området.

Gravhøjen skal friholdes fra opvækst af træer og buske. Hvis der kan etableres græs på gravhøjen vil det beskytte den bedere imod slidtage fra besøgende.

8.7 Lysåbne områder

Der er flere lysåbne arealer i området, både kort græs og arealer med langt græs. Endvidere er der lavtliggendearealer der har engkarakter.

8.8 Blomsterløg (3b)

Arealet med blomsterløg er beliggende på et græsareal (3b) er beliggende i den nordøstlige del af Troldehøj, Arealet er et lysåbent område der grænser op til et markant skovbryn. På græsarealet ses enkelte træer og en formation af løgplanter ned igennem arealet.



Areal med blomsterløg ved Trydes Krat.

8.8.1 Nuværende drift og pleje

Græsset klippes ca. 16 gange i vækstsæsonen, områderne med forårsløg klippes først efter løgtoppene er visnet helt ned.

Plejen skal sikre en bevarelse og udvikling af det lysåbne areal med løgvækster og veludviklede, fritstående træer.

8.8.2 Drift og pleje 2014-2019

Op til 16 slåninger pr. sæson, og klippehøjde på ca.8- 10cm.

Løgbedene bør danne et sammenhængende bælte ned gennem arealet som så friholdes for klipping frem til september, hvor det klippes en gang og det afslåede materiale fjernes. Dette vil skabe øget variation og bedre betingelser for insekter. Ligeledes bør fodposerne omkring de fritstående træer på arealet bevares.

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

8.9 Rekreativt græsområde (3c)

Delområdet 3c ligger i den sydlige del af Troldehøj og består af et stort areal med kortklippet græs med enkelte fritstående træer. Midt på græsarealet er en bålplads og rundt langs kanten er der opstillet bænke. Delområdet benyttes i stor grad rekreativt til gåture, hundeluftning, boldspil og som grillplads.



Græsarealet ved Troldehøj bruges til mange rekreative formål

8.9.1 nuværende drift og pleje

Delområdet plejes som kort græs med klipping ca. 16 gange i vækstperioden.

8.9.2 Pleje 2014-2019

Plejen skal sikre en bevarelse og udvikling af det lysåbne areal med frodige, veludviklede, fritstående træer. Plejen skal hindre, at skovbrynet breder sig ind over græsområdet

Plejen kan fortsætte som hidtil, og fremadrettet bevare den uklippede bræmme med urtevegetationen langs med skovbrynene. Frekvensen af græsslåninger må gerne sættes ned.

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som anvist i afsnit 5.4.

8.10 Græsareal (3d)

Græsområdet ligger i den nordøstlige del af Troldehøj og består af et lysåbent areal med hovedsageligt langt græs. Delområdet afgrænses af bebyggelse mod øst, løvskov mod nordvest og mod syd af fritstående træer og nyttehaver.



Det lange græs ved Kulsviervej er domineret af næringskrævende plantearter

8.10.1 Nuværende drift og pleje

På nuværende tidspunkt plejes arealet ved én slåning årligt i september eller oktober.

Igennem græsarealet er der et par slåede stier, disse klippes ca. 16 gange i vækstsæsonen.

Træerne må ikke genere færdslen og døde eller brækkede grene må ikke forekomme.

8.10.2 Pleje 2014-2019

Plejen skal sikre en bevaring og udvikling af biodiversiteten på Troldehøj og forhindre, at der sker en tilgroning af næringskrævende arter og vedplanter.

Plejen skal sikre en effektiv bekæmpelse af invasive arter. Plejen skal hindre at skovbrynet breder sig ind over det åbne areal.

Fortsat slåning en gang om året, klippehøjde 10 cm og opsamling af det afslåede materiale.

Slåning af stier ca. 16 gange om året med en klippehøjde på ca. 10 cm og maksimal bredde på 1,50 m

Forekomst af invasive arter skal bekæmpes som beskrevet i afsnit 5.4.

Referencer

Lyshede, O.B. & Olrik, K. (2005): *Vegetationen på Troldehøj, Granåsen, Borrebakken og Lyngby Parkkirkegård*. Miljøbiologisk Laboratorium ApS. Arbejdsrapport. Ikke publiceret

Lystoftens Ejerlav (1992): *Pleje program for Granåsen* [online] Lystoftens ejerlav, Kongens Lyngby [citeret d. 13. december 2012]. Tilgængelig på internet: <[URL:http://www.lystoften.dk/page.20741.skoven.aspx](http://www.lystoften.dk/page.20741.skoven.aspx)>.

Naturstyrelsen (2012): *Invasive arter* [online] Miljøministeriet [citeret d. 13. december 2012]. Tilgængelig på internet: <[URL:http://www.naturstyrelsen.dk/Naturbeskyttelse/invasivearter/](http://www.naturstyrelsen.dk/Naturbeskyttelse/invasivearter/)>

Poulsen, H.C., Reich, O. & Kaspersen, L. (2003). *Kendelse om fredning af Borrebakken, Brede Bakke og Troldehøj*, [online] Fredningsnævnet for København [citeret d. 13. december 2012]. Tilgængelig på internet: <[URL:http://www2.blst.dk/nfr/08036.00.pdf](http://www2.blst.dk/nfr/08036.00.pdf)>

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

Bilag 1 - Side 1 af 10



Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter
Trafiknotat

NOTAT
18. januar 2012
brj/uvh

o Baggrund og forudsætninger

Lyngby-Taarbæk Kommune planlægger etablering af et nyt sundhedscenter ved Buddingevej nr. 50 (Lyngby Statsskole), se Figur 1.



Figur 1: Oversigtskort. Placeringen af det nye sundhedscenter vist med den stiplede røde linje.

Grunden har indkørsel fra Christian X's Allé på strækningen mellem signalkrydsene Engelsborgvej / Christian X's Allé og Buddingevej / Christian X's Allé.

Umiddelbart vest for grunden ligger bostedet Chr. X's Allé, som er et bosted for autister. Bostedet har en parkeringsplads med 20 pladser.

Lyngby-Taarbæk Kommune har oplyst, at sundhedscentret vil blive opført med 40 til 60 parkeringspladser, hvoraf det vurderes at ca. halvdelen vil blive benyttet af personalet i sundhedscenteret.

Via Trafik
CVR: 2511 5708
Søvej 13B
DK-3460 Birkerød

Telefon: 4820 9000
Fax: 4820 9001
via@viatrafik.dk
www.viatrafik.dk

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter - Trafiknotat

Bilag 1 - Side 2 af 10

Der er modtaget følgende tællinger fra Lyngby-Taarbæk Kommune:

- 2011 - Snittælling på Christian X's Allé ved Ulrikkenborg Allé.
- 2010 - Snittælling på Buddingevej mellem Nybrovej og Christian X's Allé.
- 2003 - Krydstælling i krydset Engelsborgvej/Christian X's Allé.

Derudover har Lyngby-Taarbæk Kommune foretaget manuelle krydstællinger i krydset Christian X's Allé / Buddingevej mandag d. 19.12.2011 og tirsdag d. 20.12.2011.

1 Eksisterende forhold

1.1 Vejudformning - Christian X's Allé

Christian X's Allé er en tosporet øst-vestgående vej syd for omfartsvejen i Lyngby. I øst munder Christian X's Allé ud i et signalkryds med Lyngby Hovedgade / Lyngbyvej, hvorfra der er tilkoblingsmulighed til Lyngby Omfartsvej / Helsingørmotorvejen.

På strækningen mellem Engelsborgvej og Buddingevej er den skiltede hastighedsgrænse på 40 km/t, og vejforløbet er fysisk fartdæmpet ved hjælp af fartbump. Der er fortove og brede enkeltrettede cykelstier i begge vejsider. Christian X's Allés vejbredde er ca. 9,6 meter, men kørebanen er punktvis indsnævret ved hjælp af beplantede heller i hver side, se Figur 2.



Figur 2: Eksisterende vejudformning. Forrest til venstre i billedet ses indkørslen til Buddingevej 50 og bagved ses indkørslen til bostedet Chr. X's Allé. Indkørslen til Buddingevej 50 er i dag lukket ved hjælp af stæler med kæde for.

På nordsiden af vejen er der hovedsagelig beboelse (de engelske rækkehuse) mens der på den sydlige vejside hovedsagelig er institutioner (Børnehuset Svanen, Bostedet Chr. X's Allé og tidligere Lyngby Statsskole).

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter - Trafiknotat

Bilag 1 - Side 3 af 10

1.2

Trafik - Christian X's Allé

Tællingen fra 2011 på Christian X's Allé ud for Ulrikkenborg Allé viser et klart billede af, at trafikken i morgenspidstimen bevæger sig mod øst, mens den i eftermiddagsspidstimen er mere ligelig fordelt. Fordelingen i morgenspidstimen er ca. 70% mod øst og 30% mod vest. Dette passer godt sammen med at Christian X's Allé er en adgangsvej til Lyngbyvejen og Helsingørmotorvejen.

I eftermiddagsspidstimen er der ca. 50% der kører mod øst og 50% mod vest. Retningsfordelingen antages også at gælde strækningen mellem Engelsborgvej og Buddingevej.

I forbindelse med krydstællingerne i krydset Christian X's Allé / Buddingevej blev der blandt andet gjort følgende observationer.

- I rødfasen fra Christian X's Allé dannes der kø op mod Buddingevej fra Christian X's Allé-vest. I denne fase er trafikken på Christian X's Allé mod vest begrænset til venstre- og højresvingende fra Buddingevej, som i dag er af begrænset omfang.
- Kølængderne på Christian X's Allé varierer fra 0 til 15 køretøjer med en gennemsnitskølængde på 4,4 køretøjer. Der var flere gange kø som strakte sig forbi den nuværende indkørsel til bostedet Christian X's Allé.
- Køen på Christian X's Allé afvikles hurtigt, da størstedelen af trafikken skal ligeud/højre.
- Der er ingen nævneværdig tilbagestuvning tilbage mod krydset forårsaget af venstresvingende trafikanter ind mod bostedet Chr. X's Allé.

Krydstællingen tirsdag d. 20.12.2011 om eftermiddagen blev standset efter 20 minutter, idet kø på Buddingevej i retning mod Lyngby medførte, at der holdt biler i kø gennem krydset. Dette bevirkede at trafikken på Christian X's Allé havde svært ved at blive afviklet.

Strækningen af Christian X's Allé ud for Lyngby Statsskole benyttes af en del lette trafikanter, blandt andet som skolevej for eleverne på Engelsborgskolen, der ligger ved krydset Christian X's Allé / Engelsborgvej. Derudover ligger Baune fritids- og ungdomsklub og Engelsborghallen i umiddelbar nærhed, som ligeledes tiltrækker en del lette trafikanter.

Der er ét stoppested på Christian X's Allé mellem Engelsborgvej og Buddingevej. Stoppestedet betjenes af buslinje 161, 165 og buslinje 400. Busserne fra Engelsborgvej i retning mod Lyngby Station benytter til tider strækningen for at komme over til busbanen på Buddingevej, når der er kø på Engelsborgvej op mod Engelsborgvej/Buddingevej-krydset.

På Buddingevej, tæt på Christian X's Allé-krydset, har buslinje 68, 191 og 192 stoppested.

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter - Trafiknotat

Bilag 1 - Side 4 af 10

2 Fremtidige forhold

2.1 Estimering af trafikmængder til/fra sundhedscenter

Der er pt. usikkerhed omkring sundhedscenterets samlede størrelse, antallet af parkeringspladser og dermed trafikmængden til og fra grunden.

I nedenstående tages der udgangspunkt i en parkeringsplads med 60 pladser. Som tidligere nævnt er det vurderet, at ca. halvdelen af parkeringspladserne vil blive benyttet af personalet i sundhedscenteret.

Der er valgt at fokusere på morgenspidstimen (kl. 08.00 – 09.00) idet denne, ud fra 2011-tællingen på Christian X's Allé, har den største mængde trafik, og da det vurderes at trafikmængden til et evt. nyt sundhedscenter vil være størst i dette tidsrum.

Skønnet over trafik ved ind- og udkørslen i morgenspidstimen er baseret på betragtninger vedrørende antallet af parkeringspladser og deres benyttelse.

Trafik til/fra sundhedscenter:

Det forudsættes at alt personale møder i trafikken morgenspidstime. Derudover forudsættes det at kunde-/patientparkeringspladsen vil blive fyldt op og tømt en gang i samme morgenspidstime.

Det skønnes at 75 % af trafikken til og fra sundhedscentret kommer fra Buddingevejkrydset, mens 25 % kommer fra Engelsborgvejkrydset.

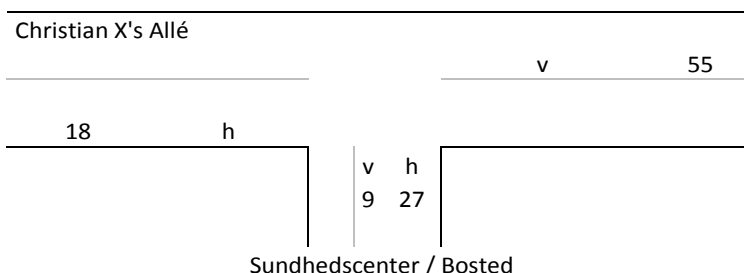
Trafik til/fra bosted:

Bostedet Chr. X's Allé har under de eksisterende forhold 20 parkeringspladser. Den nye vejudformning medfører, at de fire yderste parkeringspladser ud mod Christian X's Allé inddrages.

Det skønnes at parkeringspladsen bliver fyldt 80 % op i morgenspidstimen, hvoraf halvdelen af pladserne bliver tømt igen inden for spidstimen.

Ligesom ved sundhedscentret skønnes det at 75 % af trafikken til og fra bostedet kommer fra Buddingevejkrydset, mens 25 % kommer fra Engelsborgvejkrydset.

Dette vil give følgende samlet trafik til og fra det nye sundhedscenter og bostedet i morgenspidstimen.



Figur 3: Samlet trafik i morgenspidstimen til- og fra det nye sundhedscenter og det eksisterende bosted.

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter - Trafiknotat

Bilag 1 - Side 5 af 10

2.2

Vejudformning og trafikafvikling på Christian X's Allé

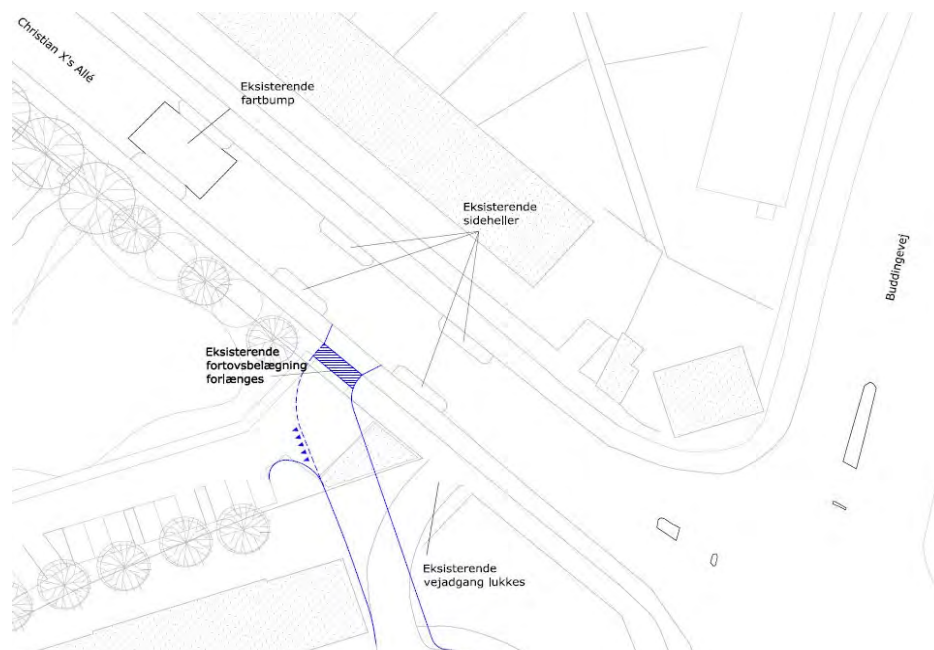
Det er et ønske fra Lyngby-Taarbæk Kommune at de eksisterende sideheller og det grønne indtryk langs Christian X's Allé så vidt muligt bibeholdes.

De estimerede trafikmængder til/fra fra det nye sundhedscenter og det eksisterende bosted er små. De venstresvingende fra Christian X's Allé vil være dimensionsgivende, idet der ikke må forekomme tilbagestuvning til krydset ved Buddingevej. Jf. figur 3 udgør denne trafikstrøm ca. 1 bil/minut i spidstimen.

På baggrund af dette vurderes det tilstrækkeligt at der etableres en løsning uden venstresvingsbane på Christian X's Allé i retning mod indkørslen til det nye sundhedscenter.

Af trafiksikkerhedsmæssige årsager anbefales det at samle ind/ud-kørsel til sundhedscentret og bostedet i én adgangsvej, således at der opnås færrest mulige konfliktpunkter mellem bløde og hårde trafikantgrupper, se Figur 4.

Det vurderes mest hensigtsmæssigt at placere indkørslen så langt væk fra signalkrydset Christian X's Allé / Buddingevej som muligt for at minimere sandsynligheden for tilbagestuvningsproblemer til Buddingevej.



Figur 4: Ny vejudformning ved det nye sundhedscenter samt det eksisterende bosted.

Ved denne løsning bibeholdes Chr. X's Allés grønne vejprofil som under de eksisterende forhold. Ulempen er at oversigten mellem højresvingende bilister og ligeudkørende cyklister på Chr. X's Allé ikke er optimal. Dette kan medføre forøget uheldsrisiko, i forhold til en løsning hvor sidehellen fjernes.

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter - Trafiknotat

Bilag 1 - Side 6 af 10

Beplantningen i de heller der bibeholdes skal beskæres, således at vejreglernes krav om oversigtsforhold overholdes. Det er specielt vigtigt at der er gode oversigtsforhold mellem ligeudkørende cyklister og højresvingende bilister der skal ind til det nye sundhedscenter.

Det kan blive vanskeligt at komme ud fra Sundhedscenteret i specielt morgenspidstimen, idet bilkøen på Christian X's Allé i retning mod Buddingevejkrydset - i perioder - strækker sig forbi ind-/udkørslen.

2.2.1

Afværgeforanstaltninger

En række forhold medfører et behov for foreliggende afværgeforanstaltninger:

- Buddingevej er tæt på kapacitetsgrænsen i spidsperioderne (af og til over).
- Etablering af letbane langs Buddingevej forventes at medføre reduceret grøntid for Chr. X's Allé.
- Anvendelsen af og størrelsen på sundhedscenteret er ikke endeligt fastlagt.
- Åbningstider er ikke fastlagt. Såfremt centret åbner kl 9.00 eller senere undgås morgenspidstimen for den øvrige trafik.

Forholdene kan betyde at det - på et tidspunkt - vil være nødvendigt at etablere en venstresvingsbane på Chr. X's Allé. Der er derfor udarbejdet følgende alternativer, alle indeholdende etablering af en venstresvingsbane:

- **Alternativ 1:** De to østligste sideheller på Christian X's Allé fjernes
- **Alternativ 2:** De to sydlige sideheller på hver side af overkørslen fjernes.
- **Alternativ 3:** Sidehellen umiddelbart vest for overkørslen flyttes mod syd mens sidehellen øst for overkørslen i den modsatte vejside flyttes mod nord.

Alternativerne vurderes alle at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende i de mulige scenarier. De tre alternativer beskrives kortfattet i det nedenstående:

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

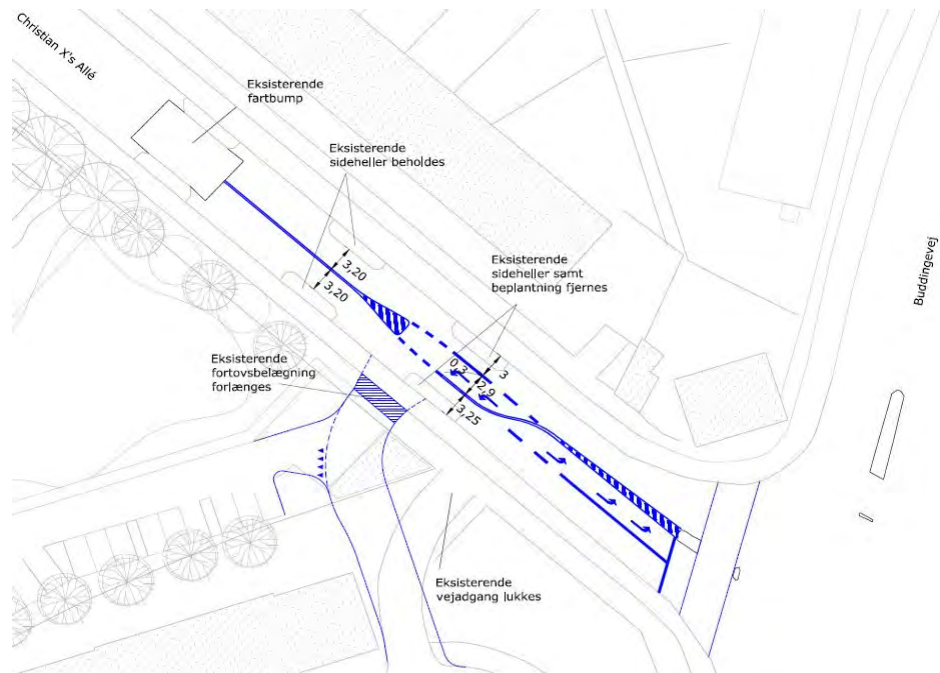
Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter - Trafiknotat

Bilag 1 - Side 7 af 10

2.2.2

Alternativ 1

Der etableres en ny venstresvingsbane ind til institutionerne. For at skabe plads til venstresvingsbanen fjernes de to østligste sideheller, på Christian X's Allé.



Figur 5: Alternativ 1 - vejudformning ved det nye sundhedscenter samt det eksisterende bosted.

Indkørslen flyttes ca. 6 meter mod sydøst i forhold til den eksisterende indkørsel til bostedet. Dette er nødvendigt for at køretøjerne fra Christian X's Allé-vest kan forsætte uden om den nye venstresvingsbane. Ændringen skaber forbedrede oversigtsforhold for højresvingende biler til centret i forhold til ligeudkørende cyklister i retning mod Buddingevej.

Den ændrede overkørselsplacering medfører en reduceret afstand til Buddingevejkrydset og dermed en reduceret opmarchlængde. Dette vurderes ikke at have indflydelse på trafikafviklingen idet det vurderes at en stor andel af bilisterne i retning mod Buddingevej-krydset vil holde tilbage for venstresvingende mod sundhedscenteret pga. langsom køkørsel. Længden af venstresvingsbanen mod Buddingevej svarer i forslaget til længden af den eksisterende venstresvingsbane.

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

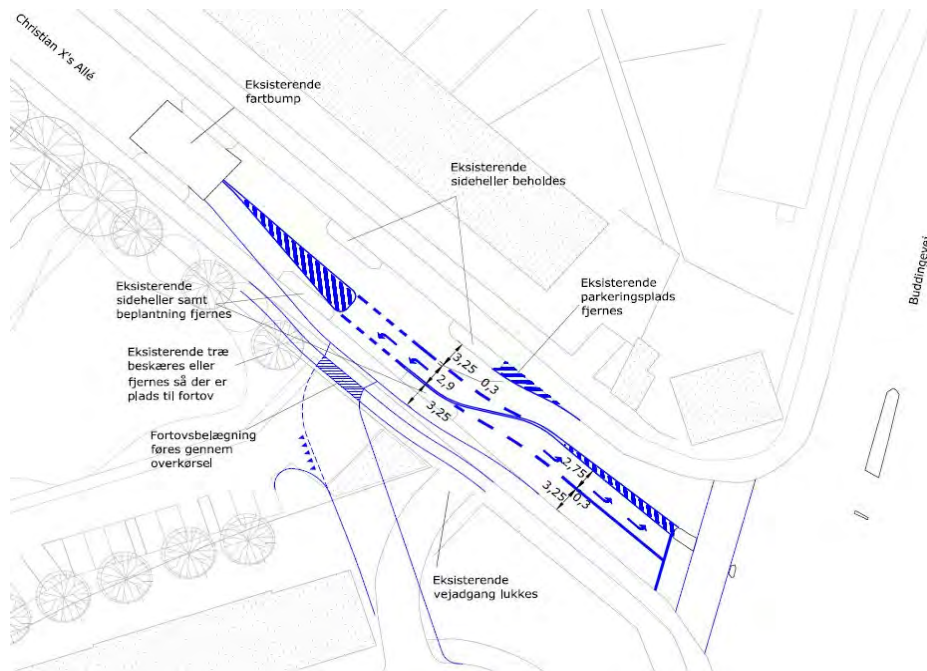
Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter - Trafiknotat

Bilag 1 - Side 8 af 10

2.2.3

Alternativ 2

Der etableres en ny venstresvingsbane ind til institutionerne. For at skabe plads til venstresvingsbanen fjernes de to sydlige sideheller på hver side af overkørslen, se Figur 6.



Figur 6: Alternativ 2 - vejudformning ved det nye sundhedscenter samt det eksisterende bosted.

Derudover flyttes cykelstien og fortovet ud for overkørslen ca. 2 meter mod syd.

Denne løsning medfører et stort indgreb i sydsiden af vejen, som også berører den eksisterende træbeplantning bag fortov. Trafikalt vurderes denne løsning at være den mest optimale, da den sikrer de bedste oversigtsforhold for højresvingende biler til centret i forhold til ligeudkørende cyklister.

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

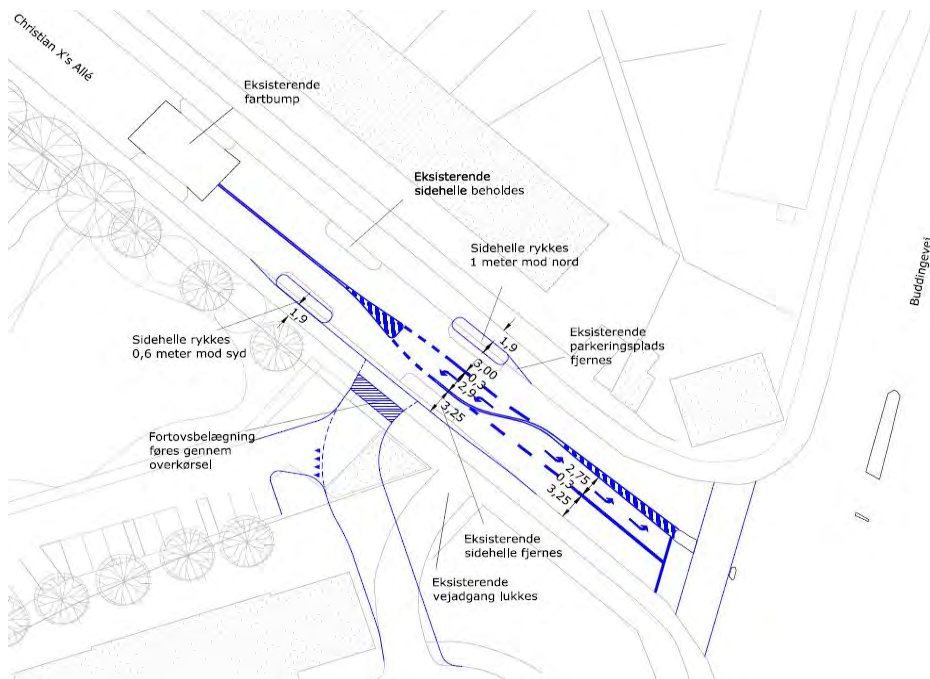
Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter - Trafiknotat

Bilag 1 - Side 9 af 10

2.2.4

Alternativ 3

For at skabe plads til venstresvingsbanen er det nødvendigt at flytte den sydlige sidehelle som er placeret vest for overkørslen mod syd hvilket medfører en indsnævring af cykelstien til ca. 1,9 meter. Ligeledes flyttes den nordlige sidehelle som er placeret øst for overkørslen længere mod nord så den nordlige cykelsti indsnævres til ca. 1,9 meter, se Figur 7.



Figur 7: Alternativ 3 - vejudformning ved det nye sundhedscenter samt det eksisterende bosted.

Den reducerede cykelstibredde gør at alternativ 3 gør at bør nedprioriteres. Om morgenen kommer der mange cyklister i grupper fra signalanlægget ved Buddingevej mod Engelsborgskolen. Det er derfor uheldigt, med en indsnævring af cykelstibredde netop her.

2.2.5

Vurdering af løsningsforslag

Samlet set vurderes alternativ 1 som det mest hensigtsmæssige af de tre alternativer.

Af hensyn til anlægsøkonomien bør det overvejes, om alternativ 1 skal etableres fra start, på grund af flytningen af selve indkørslen. Ved en etablering fra start kan sidearealerne i sydsiden endvidere bedre disponeres – blandt andet i forhold til eventuel træplantning.

Punkt nr. 10 - Buddingevej 50 - principiel godkendelse af ændret brug af overkørsel

Lyngby-Taarbæk Kommune
Nyt Sundhedscenter - Trafiknotat

Bilag 1 - Side 10 af 10

2.3

Trafikafvikling på Buddingevej

Etableringen af Sundhedscenteret vil eventuelt skabe gener på Buddingevej da der ikke er nogen venstresvingsbane fra Buddingevej-syd til Christian X's Allé. Der er et smalt "venteareal" mellem de modsatrettede kørebane, hvor der maksimalt er plads til én holdende bil. Hvis der er flere venstresvingende i samme omløb, vil disse komme til at spærre for det ene ligeud-kørespor, hvorved bilisterne i køresporet enten er nødt til at standse op eller skifte til det andet ligeud-kørespor. Herved øges risikoen for bagendekollisioner. Det kan evt. overvejes at forbyde venstresving ved hjælp af en færdselstavle.

2.4

Kollektiv Trafik

Det nye sundhedscenter er placeret ca. 600 meter fra Lyngby St.

Buslinjerne 68, 161, 165, 191 og 192 som stopper i nærheden af sundhedscentret kører under eksisterende forhold med lav frekvens. For at øge serviceniveauet for patienter til sundhedscentret uden bil kan det overvejes at lade en af S-busserne 200S eller 300S, som kører på Buddingevej i dag, stoppe ved sundhedscentret.

Det skal nævnes at der er planer om at etablere letbane på Buddingevej som en del af en letbanestrækning langs Ring 3, hvilket vil ændre den kollektive trafikbetjening og den generelle trafikafvikling i krydset markant.

Punkt nr. 11 - Trafiksanering af T-krydset Bredevej/Teknikerbyen

Bilag 1 - Side 1 af 1

Aftale om trafiksanering af T- krydset Bredevej / Teknikerbyen

På baggrund af en anmodning fra DONG Energy's ledelse har, Lyngby Tårnbæk Kommunes Center for Arealer og Ejendomme foretaget en vurdering af trafikssikkerheden i T-krydset Bredevej / Teknikerbyen.

DONG Energy's baggrund for henvendelse er, at adskillige af de 900 medarbejdere i DONG Energy, der har deres daglige arbejdsplads i Teknikerbyen, har rapporteret om såkaldte "nær ved" hændelser, hvor trafikanter, der kommer fra Bredevej, har overset deres ubetingede vigepligt når de kører ud på Teknikerbyen. Der har tillige været en ulykke i krydset.

Center for Arealer og Ejendomme, har konkluderet, bl.a. med udgangspunkt i de af Politiet registrerede uheld på stedet, at Lyngby Tårnbæk Kommune ikke umiddelbart kan imødekomme DONG Energy's ønske om en trafiksanering af T-krydset. Det fastslås bl.a. at krydset ikke omfattes af de ti mest uheldsramte kryds og strækninger i kommunen, samt at skiltning og afmærkning af krydset er udført korrekt.

Lyngby Tårnbæk Kommune har vurderet at krydset ikke er optimalt og har forståelse og sympati for DONG Energy's bestræbelser for at nedbringe uheldsfrekvensen for medarbejderne, herunder trafikuheld til og fra arbejdspladsen, hvorfor der er indgået følgende aftale om en samfinansiering af den trafiksanering af krydset, der fremgår af denne aftales bilag 1.

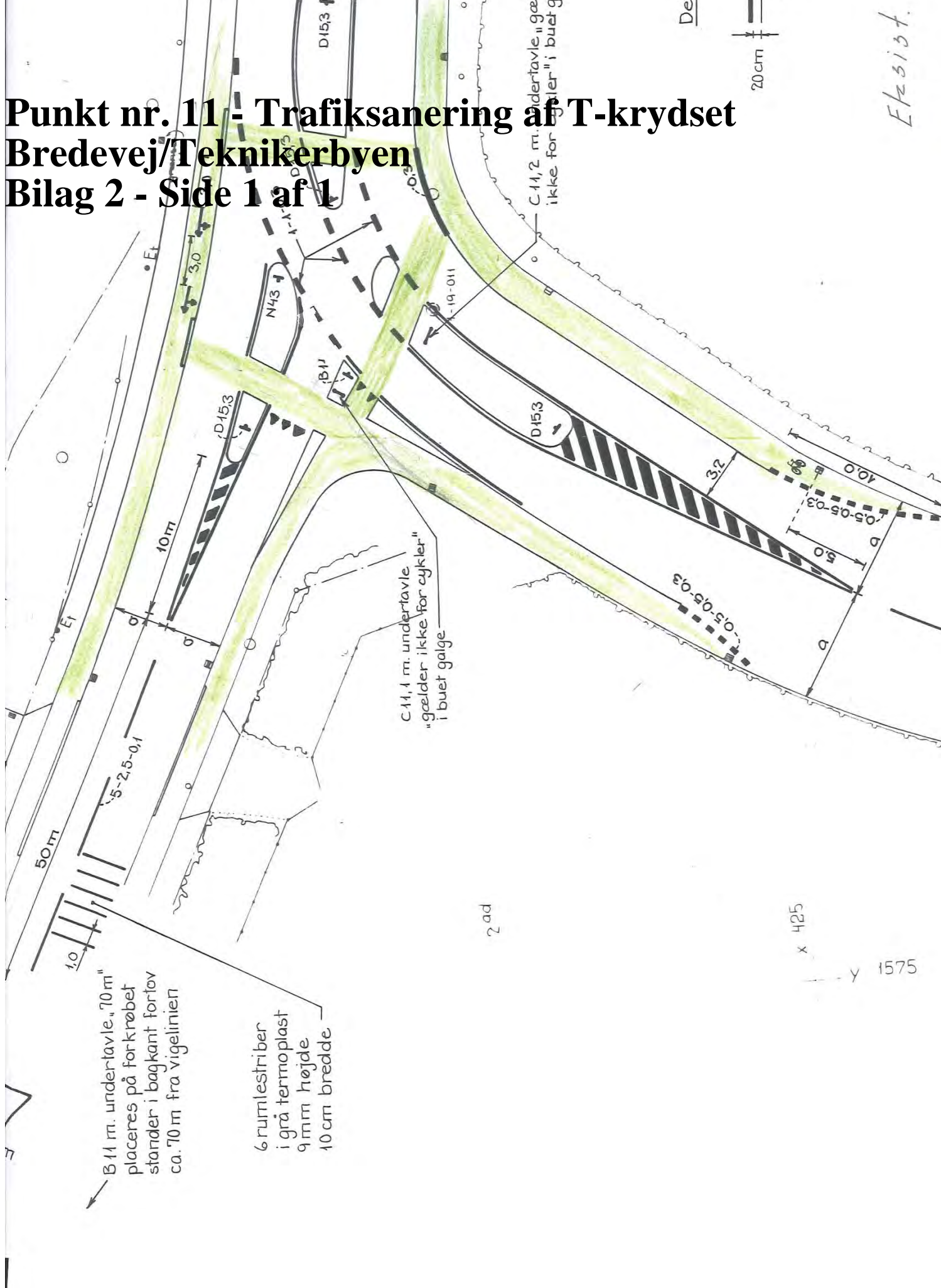
Øvrige vilkår for aftalen er som følger:

- Aftalen består af denne side plus bilag 1, der viser omfanget af den aftalte trafiksanering
- Lyngby Tårnbæk Kommune er bygherre for projektet, og forestår den fulde ombygning af krydset.
- Lyngby Tårnbæk Kommune forestår eventuel overtagelse af areal til brug for projektet, og dermed relaterede opgaver
- Projektet skal være afsluttet senest 1. maj 2014
- Lyngby Tårnbæk Kommune fakturerer DONG Energy et fast beløb på DKK 250.000,- ekskl. moms. Resten af projektkostningerne, herunder egen tid, betales af Lyngby Tårnbæk Kommune.

På vegne af Lyngby Tårnbæk Kommune

På vegne af DONG Energy

Punkt nr. 11 - Trafiksanering af T-krydset Bredevej/Teknikerbyen Bilag 2 - Side 1 af 1



Bilag: Oversigt over parkeringspladser

Bymidten		
Antal kommunale betalings-pladser i Bymidten	Note:	Antal
Stades Krog (for enden)		75
Stades Krog - sognegården		25
Jernbanevej nr 4		15
Jernbanebakken		24
Kastanievej v. Jernbanevej		55
Kastanievej i bunden		40
Lyngby Torv		22
Plads mod Jernbaneplassen		22
Jernbaneplassen (Posthuskareen)		51
Nørgaardsvej nr 2 A		28
Nørgaardsvej nr 8		40
Gasværksvej	Plads bag nr 10	15
	Kantsten langs vej + vinkel	25
Sum Pladser		437
Kommunale p-pladser i Bymidten uden betaling		
Kantsten	Note:	Antal
Jernbanevej, kantsten		10
Jernbaneplassen Lokalgaden kantsten		25
Gl. Jernbanevej		6
Nørgaardsvej nr 18 - kansten		8
Toftøbæksvej nr 6 - kansten		2
Lyngby Hovedgade - kantsten Jernbanevej-Jernbaneplassen		65
Sum Kantsten		116
P-pladser		
Kanalvej		100
Sum i alt m. kantsten		216

Private betalings-pladser i Bymidten		
Lyngby Storcenter		1080
Magasin terræn		44
Magasin P-hus		270
Kulturhus terræn		125
Kulturhus kælder		370
IRMA terræn + kælder		108
Sum		1997
Sum alle P-pladser (Rådhus ej med)		2.650

Ulrikkenborg (gratis)

Pt. ikke opgjort efter private og kommunale

Ulrikkenborg	Note:	Antal
Ulrikkenborg Plads		32
Lehwaldsvej vinkel parkering		44
P-plads mellem UlrikP-EngelsBv		118
Engelsborgvej		35
Emil Pipersvej		48
Ulrikkenborg Allé til Chr. X		35
Johan Wilmans Vej		35
Hollandsvej lukning - Chr. X		14
Sum Ulrikkenborg		361
Chr. X Allé		
Ly. Ho. _Hollandsvej		34
Hollandsvej- Ulrikkenborg Allé.		32
Ulrikkenborg Allé-Buddingevej		30
Sum Chr. 10 Allé		96
Sum i alt		457

Handelsforeningen for Kongens Lyngby og Omegn.

Lyngby Taarbæk Kommune
Center for miljø og Plan
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby.

Kongens Lyngby den. 14. oktober 2013.

Dialog om udeservering, vareudstilling, reklameskilte m.v. på Lyngby Hovedgade.

Tak for orienteringen om Kommunalbestyrelsens planer om at indføre afgift for benyttelse af offentlige arealer til udstilling, udeservering mv. pr. 1. januar 2014.

Forslaget blev behandlet på Handelsforeningens bestyrelsesmøde den 26. september.

Med de mange udfordringer, som Lyngby Bymidte og handlen står over for i fremtiden med de mange projekter i bymidten, Kanalvej, Lyngby Bymidte, letbanen, fjernvarme mv., projekter som vi ser positivt på, men som desværre gøre fremkommeligheden sværere for vores kunder, hvorved vi frygter, de vil finde andre indkøbssteder, og at handlen derfor vil miste omsætning og dermed indtjening, finder vi ikke tiden inde til yderligere belastende udgifter.

Vi er af den opfattelse, at de offentligt ejede arealer foran facaderne fortsat bør være afgift fri, idet vi mener at det er en del af dækningsafgiften, som er det maksimale der opkræves, en afgift som en lang række kommuner nedsætter, eller helt afskaffer.


Vi er bekendt med at vores nabo kommuner ikke opkræver leje, endvidere har Københavns Kommune har afskaffet leje af fortovsarealer til vareudstilling.

Vareudstilling foran facader mv. og opstilling af sandwich skilte etc. er medvirkende til at skabe det ønskede bymiljø som vi anmoder om kan fortsætte vederlagsfrit efter de nuværende regler.

Vi vil fraråde at der gives tilladelse til at andre kan leje udstillingsarealet ud for en forretning som ikke selv ønsker at leje facadezonen eller inventarbåndet, endvidere undre det os at regulativet kun dækker Lyngby Hovedgade og ikke hele bymidten?

Med venlig hilsen

Handelsforeningen for
Kongens Lyngby og omegn


Thorikild Baltzer
Formand

Kopi tilsendt Grundejerforeningen for Lyngby Bymidte.