

Forslag til Kommuneplantillæg 28/2013 – Forslag til Helhedsplan for Lundtofte.



Læsevejledning

En miljørapport er en miljøvurdering af fx et forslag til lokalplan og et forslag til et kommuneplantillæg. Reglerne for miljørapporter er fastlagt i Lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Der skal udarbejdes en miljøvurdering, når der tilvejebringes planer inden for fysisk planlægning, som fastlægger rammerne for anlægstilladelser for visse projekter, eller hvis planerne påvirker et internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i forbindelse med planarbejdet gennemført en forundersøgelse (screening) for at afgøre, om forslag til kommuneplantillæg 28/2013 for Lundtofte kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Miljøscreeningen viser, at det er sandsynligt, at realiseringen af de muligheder som rammeændringer i kommuneplanen giver, kan medføre en væsentlig indvirkning på miljøet. Lyngby-Taarbæk Kommune har på den baggrund vurderet og afgjort, at forslag til Kommuneplantillæg 28/2013 skal miljøvurderes. Der er derfor udarbejdet denne miljørapport.

Miljørapporten offentliggøres i høring samtidigt med forslag til Kommuneplantillæg 28/2013, dvs. fra den 29. juni til den 29. september 2017. Det giver borgere og myndigheder mulighed for at komme med bemærkninger og forslag til ændringer. Efter høringsperioden vil Lyngby-Taarbæk Kommune vurdere bemærkninger og ændringsforslag i forbindelse med den endelige vedtagelse af kommuneplantillægget.

Ved den endelige vedtagelse af planerne skal der udarbejdes en sammenfattende redegørelse for,

- / hvordan miljøhensyn er integreret i planerne,
- / hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- / hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- / hvorledes væsentlige miljøpåvirkninger af planerne påtænkes overvåget.

Offentliggørelse

Lyngby-Taarbæk Kommunalbestyrelse fremlægger hermed i overensstemmelse med Lov om miljøvurdering af planer og programmer § 8, Miljørapport til Forslag til Kommuneplantillæg 28/2013 i offentlig høring fra den 29. juni 2017 til den 29. september 2017.

Bemærkninger, ændringsforslag og indsigelser til miljørapporten skal sendes på e-mail eller brev til Kommunalbestyrelsen senest den 29. september 2017.

E-mail: helhedsplanlundtofte@ltk.dk

Adresse:

Kommunalbestyrelsen

Rådhuset

2800 Kgs. Lyngby

INDHOLDSFORTEGNELSE

Læsevejledning	2
Offentliggørelse	3
1. Hvad er en miljøvurdering?	5
2. Ikke teknisk resumé af miljørapport	6
3. Forslag til overvågning	8
4. Planens formål og indhold	9
5. Forhold til anden planlægning	17
6. Scoping	20
7. Beskrivelse af 0-alternativet	21
8. Miljøvurdering af emner i scoping	22
8.1 Støj fra erhverv	22
8.2 Trafikmønstre og trafikmængder, trafiksikkerhed	24
8.3 Bymiljøet og landskab	29
9. Bilag 1 Miljøscreening, bilag 2 Trafikanalyse	32

Miljørapporten er udarbejdet af Lyngby-Taarbæk Kommune i samarbejde med NIRAS.

Illustrationer som er vist i miljørapporten er udarbejdet af NIRAS og Vandkunsten.

1. Hvad er en miljøvurdering?

Formålet med miljøvurdering er at fremme en bæredygtig udvikling ved at sikre, at der foretages en miljøvurdering af planer og programmer, hvis gennemførelse kan påvirke miljøet væsentligt. Målet er at minimere eller helt undgå negative miljøkonsekvenser ved gennemførelse af en plan eller et program.

Miljøvurderingen er baseret på Lov om miljøvurdering af planer og programmer (Lovbekendtgørelse nr. 939 af 3. juli 2013). Miljøvurderingen tager udgangspunkt i et bredt miljøbegreb omfattende alt fra den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft og klimatiske faktorer til materielle goder, landskab, kulturarv, arkitektonisk og arkæologisk arv samt det indbyrdes forhold mellem disse parametre.

I henhold til loven skal der i forbindelse med tilvejebringelse af planer og programmer foretages en indledende vurdering af, om planen må antages at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet. Denne vurdering kaldes for en screening, og er første fase af miljøvurderingen.

Hvis planen eller programmet i screeningen vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt, gennemføres fase 2 af miljøvurderingen, som hedder scoping. I scoping afgrænses omfanget af, hvilke oplysninger og miljøparametre, der skal indgå i den endelige miljørapport. Scoping sendes i høring hos berørte myndigheder og eventuelt lokale foreninger. Screening af Forslag til Kommuneplantillæg 28/2013 er vedlagt som bilag 1.

Udarbejdelse af en miljørapport er den 3. fase af miljøvurderingen, hvor der sker en grundig behandling af de enkelte emner, som forventes at give en sandsynlig væsentlig påvirkning af miljøet som følge af planens eller programmets realisering.

Når miljørapporten og forslaget til planen eller programmet foreligger, foretager myndigheden en offentlig høring med en 8 ugers frist for offentlighedens og myndigheders fremsendelse af bemærkninger.

Efter høringsperioden gennemgår planmyndigheden de indkomne forslag, bemærkninger og kommentarer med henblik på at skabe et samlet overblik over høringsresultatet. De indkomne forslag behandles inden der træffes beslutning om den endelige vedtagelse af planen eller programmet.

Den endelige godkendte plan med tilhørende miljørapport offentliggøres samtidig med en sammenfattende redegørelse og et program for overvågning.

2. Ikke teknisk resumé af miljørapport

Denne miljørapport er udarbejdet som en del af den lovpligtige miljøvurdering og fremlægges offentligt i samme periode som forslag til kommuneplantillæg 28/2013.

Lyngby-Taarbæk Kommune har gennemført en høring af miljøvurderingens afgrænsning og miljørapportens indhold hos berørte myndigheder og har vurderet, at forslag Kommuneplantillæg 28/2013 kan medføre væsentlige påvirkninger af miljøet. Følgende emner er behandlet i miljørapporten:

- Støj fra erhverv
- Trafikmønstre, trafikmængder og trafiksikkerhed
- Bymiljø og landskab

Miljøvurderingen foretages ud fra et 0-alternativ. 0-alternativet svarer til den situation, hvor planen ikke gennemføres og er grundlaget for at sammenligne planens påvirkning af omgivelserne med en realistisk anden anvendelse af området. 0-alternativet er i denne miljørapport fastsat til at være en opretholdelse af den eksisterende bebyggelse, anvendelse og grønne struktur i Lundtofteområdet.

Forslag til Kommuneplantillæg 28/2013 er knyttet til forslag til helhedsplan for Lundtofte. I forslaget til helhedsplan præsenteres Kommunalbestyrelsens bud på en vision for Lundtoftes fremtidige udvikling. Visionen er, Lundtofte skal være en mangfoldig bydel med en fuldt 3-sporet skole og et aktivt fritidsliv, grønne områder og et fortsat stærkt erhvervsliv. Visionen understøtter allerede vedtagne strategier, herunder Kommuneplanstrategien og Vidensbystrategien. Ligeledes er visionen koblet til de udviklingsmuligheder, som den planlagte letbane kan give Lundtofteområdet.

Forslag til helhedsplan for Lundtofte har sit udgangspunkt i Kommunalbestyrelsens ønske om at styrke bydelen gennem en fagligt robust tre-sporet skole samt en arealoptimeringsstrategi, der skal sikre færre offentlige kvadratmeter i bedre stand og med højere udnyttelse end i udgangspunktet. Helhedsplanen peger på en række udviklingsmuligheder i Lundtofteområdet. Det gælder nye muligheder for flere boliger, nye muligheder for mere videnserhverv, nye muligheder for bedre stiforbindelser.

Helhedsplanen peger på muligheder for nye boliger herunder ungdomsboliger, men også familieboliger, der kan sikre, at elevgrundlaget på Lundtofte Skole øges, og sandsynligheden for at oprette en fuldt 3-sporet skole forbedres. Helhedsplanen peger også på udvikling af Lundtofte erhvervsområder, herunder konkret, at erhvervsområdet ved Maglebjergvej og Nøjsomhedsvej, som i dag rummer produktion og værksteder m.v., gradvist kan udvikles i retning af flere videnserhverv med kontorarbejdspladser og forskning og udvikling.

Helhedsplanens muligheder er omsat til forslag til rammeændringer i en række kommuneplanrammer i Lundtofte. De konkrete rammer er beskrevet nedenfor i kapitel 4 og kapitel 8.

Miljøpåvirkninger i anlægsfasen

De væsentligste miljøpåvirkninger i anlægsfasen ved nybyggeri vil være påvirkningerne fra selve bygge- og anlægsfasen og herunder nedrivning samt transport til og fra byggepladsen, i form af støj, vibrationer, støv mv.

Der vil i anlægsfasen være en øget trafikpåvirkning af større køretøjer, lastbiler med byggematerialer.

Miljøpåvirkning i driftsfasen

De væsentligste miljøpåvirkninger vil være i form af øget trafikmængder, vejstøj samt påvirkninger af bymiljøet.

Trafikale

Der planlægges for nye boliger om mere erhverv og dermed vil der være mere trafik i Lundtofte, blandt andet på Nøjsomhedsvej ved Lundtofte Skole. Der er særlig opmærksomhed rettet mod sikkerhed og tryghed ved Lundtofte Skole. Trafiksikkerheden skal undersøges og give svar på trafikale tiltag på veje ved Lundtofte Skole, som kan opretholde/forbedre trafiksikkerheden.

Der planlægges for nye boliger og mere erhverv. Det vil medføre øget trafik. Trafikmængderne skal undersøges i forhold til vejkapaciteten.

Der planlægges for en forøgelse af bebyggelsen, og dette vil betyde mere trafik, som igen vil betyde mere støj. Det er dog vurderingen at forøgelse vil være marginal, idet der ikke ændres på vejstruktur eller hastighed.

Bymiljø, landskab

Ny bebyggelse vil ikke få en højde som har en visuel indvirkning på landskabet. Udsigtslinjer fra Eremitageslottet respekteres.

Ny bebyggelse i landsbyen kræver særlige arkitektoniske overvejelser, så landsbyen særlige karakteristika respekteres.

3. Forslag til overvågning

På baggrund af de vurderede konsekvenser af planerne er der foreslået en række afværgeforanstaltninger. For nogle af afværgeforanstaltningerne er der behov for at overvåge udviklingen løbende i kortere eller længere perioder. I flere tilfælde sker overvågningen allerede som følge af andre aktiviteter.

Overvågningstiltagene er:

TRAFIK

Lyngby-Taarbæk Kommune overvåger løbende trafikafviklingen i Lundtofte, herunder særligt i krydsene Lundtoftegårdsvej/Lundtofteparken og Lundtoftegårdsvej/Lundtoftevej.

TRAFIKSIKKERHED

Lyngby-Taarbæk Kommune overvåger løbende udviklingen i antallet af uheld på det aktuelle vejnet.

TRAFIKSTØJ

Lyngby-Taarbæk Kommune er gennem EU-direktivet 2002/49/EF pålagt hvert 5. år at udarbejde støjkortlægning og støjhandlingsplan for ekstern støj; herunder støj fra vej- og togtrafik. Støjpåvirkningen vil i den sammenhæng blive overvåget.

4. Planens formål og indhold

FORMÅL

I forslaget til helhedsplan for Lundtofte præsenteres Kommunalbestyrelsens bud på en vision for Lundtoftes fremtidige udvikling. Visionen er, Lundtofte skal være en mangfoldig bydel med en fuldt 3-sporet skole og et aktivt fritidsliv, grønne områder og et fortsat stærkt erhvervsliv. Visionen understøtter allerede vedtagne strategier, herunder Kommuneplanstrategien og Vidensbystrategien. Ligeledes er visionen koblet til de udviklingsmuligheder, som den planlagte letbane kan give Lundtofteområdet.

Forslag til helhedsplan for Lundtofte har sit udgangspunkt i Kommunalbestyrelsens ønske om at styrke bydelen gennem en fagligt robust tre-sporet skole samt en arealoptimeringsstrategi, der skal sikre færre offentlige kvadratmeter i bedre stand og med højere udnyttelse end i udgangspunktet.

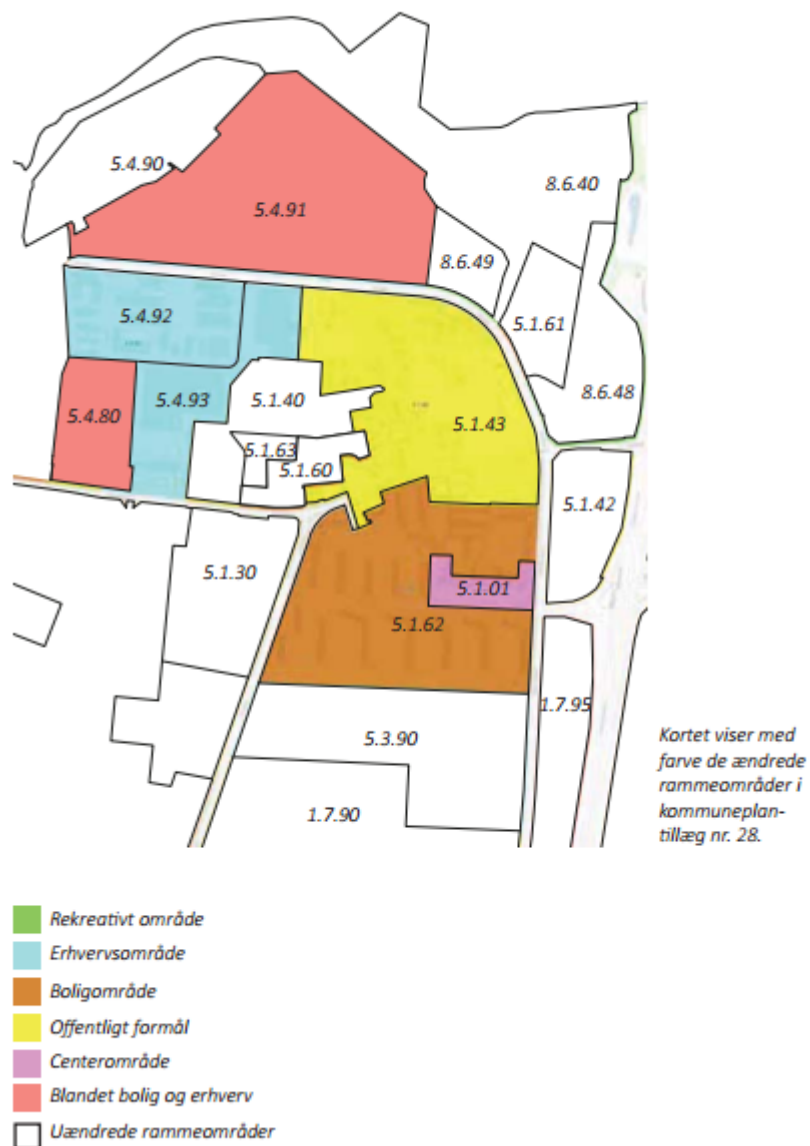
Visionen er omsat i fire temaer, der samlet danner billede af fremtidens Lundtofte.

1. Lundtofte skal have attraktive byfunktioner såsom skole, butikker, sport og fritid, god kollektiv trafik – Byfunktioner med tilhørende byrum skaber byliv. Eksisterende byfunktioner får et løft, og nye byfunktioner kommer til.
2. Lundtofte skal være en grøn bydel – Den grønne struktur skal styrkes og understøtte oplevelsen af Lundtofte som en grøn bydel.
3. Lundtofte skal vokse – Lundtofte er og skal stadig være en sammensat bydel. Mere erhverv skal sikre Vidensbystrategien, og flere boliger skal sikre grundlaget for den kommunale service, især Lundtofte Skole.
4. Lundtofte skal forbindes – Der skal skabes bedre stiforbindelser mellem delområderne og byfunktionerne for at skabe mere sammenhængskraft i Lundtofte.

Ovenstående temaer støtter ligeledes op om sundhedsstrategiens indsatsområder som fremmer bevægelser.

NYE RAMMER

For at kunne gennemføre helhedsplanen er der behov for at forny kommuneplanen. Kommuneplan 2013 giver pt. ikke de muligheder, eksempelvis anvendelsesmæssigt, bebyggelsesprocentmæssigt, som er nødvendige for at Helhedsplanens idéer og forslag kan indarbejdes i lokalplaner. Ikke alle kommuneplanrammer som helhedsplanen berører følges af forslag om rammeændringer. I nogle rammer vil der være tale om status quo (eksempelvis ramme 5.1.30, 5.1.42, 5.1.60), mens andre rammer påtænkes ændret i allerede igangværende planprocesser (ramme 5.3.90). Følgende kommuneplanrammer ligger helt eller delvist indenfor helhedsplanområdet: 1.7.90, 1.7.95, 5.1.01, 5.1.30, 5.1.40, 5.1.42, 5.1.43, 5.1.60, 5.1.61, 5.1.62, 5.1.63, 5.2.32, 5.2.60, 5.3.90, 5.4.90, 5.4.91, 5.4.92, 5.4.93, 8.6.40, 8.6.48, 8.6.49.



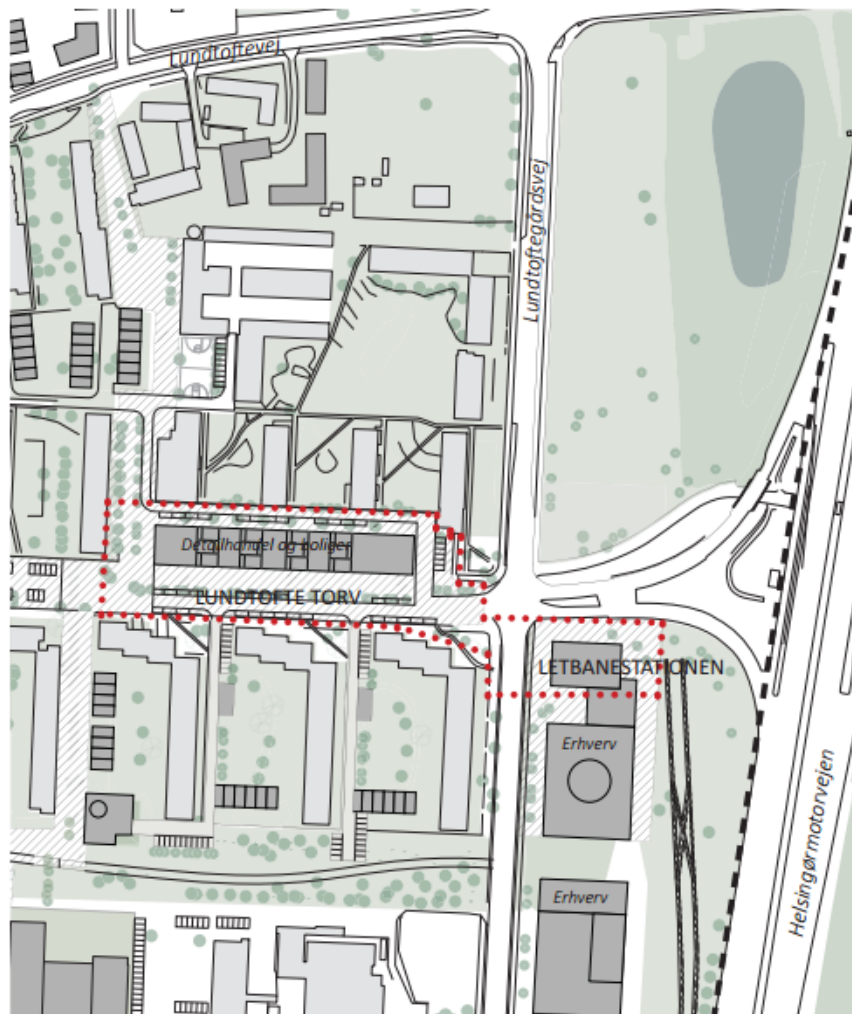
Rammerne som er beskrevet nedenfor, er de rammer hvor der foretages ændringer, og dermed de rammer som indgår i forslag til Kommuneplantillæg 28/2013.

Lundtofte Torv -Kommuneplanramme 5.1.01

Lundtofte Torv og letbanestationen skal tænkes sammen og danne rammerne for Lundtoftes bymidte. Lundtofte Torv skal være omdrejningspunkt for detailhandel og byliv. Letbanestationen har primært som funktion at håndtere menneskemængden fra letbanestationen og erhvervsområdet i tracéet.

Kommuneplanrammen er i dag udlagt til centerområde i form af mindre butiksområde, max. 4 etager og bebyggelsesprocent på 75. Der gives

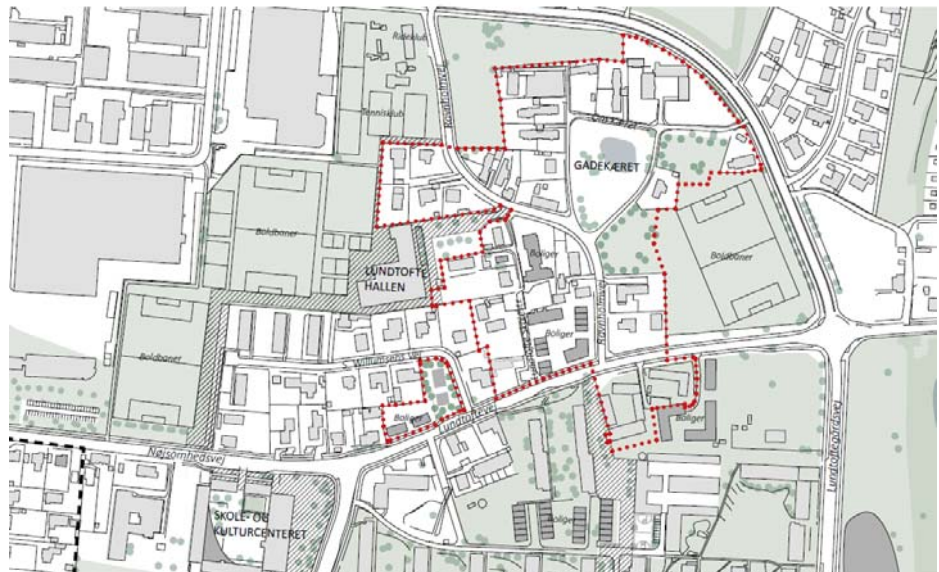
mulighed for, at eksisterende bebyggelse kan rives ned, og nybyggeri kan opføres. Stueetagen mod torvet er fastlagt til detailhandel og anden publikumsorienteret service, og de resterende etager skal anvendes til boliger. I nybyggeri fastholdes stueetagen til detailhandel og anden publikumsorienteret service og resterende etager boliger, dog foreslås kommuneplanrammen ændret således, at der på 1. sal udover boliger også gives mulighed for frisør, restaurant og lign. samt liberale erhverv. De max. 4 etager fastholdes, dog foreslås bebyggelsesprocenten hævet fra 75 til 110 samt angivet en max. højde for de 4 etager på 16 meter.



Lundtofte Landsby - Kommuneplanramme 5.1.43

Helhedsplanen giver mulighed for at etablere ca. 25 nye boliger i landsbyen. Kommuneplanrammen er i dag udlagt til område til offentlige formål, fritidsformål, park, idrætsanlæg samt åben-lav boligbebyggelse. Rammen foreslås ændret, så der til det eksisterende anvendelser Fritidsformål, park, idrætsanlæg samt åben-lav boligbebyggelse foreslås tilføjet tæt-lav boligbebyggelse med en bebyggelsesprocent på 40 og max. 2 etager, max. højde 8,5 meter. Bebyggelsesprocenten for åben/lav boligbebyggelse på 25 procent fastholdes og foreslås fastlagt til max. 1 1/2 etage, max. 8 højde meter.

Landsbyen fremtræder i dag som et samlet landsbymiljø omgivet af grønne arealer, der benyttes til folde og idræt. Mange af de oprindelige gårde, bygninger og vejforløb er bevaret, men der er også tilføjet en del nyere in-fill byggeri. Bygningerne er lave og overvejende i samme slags (1½ plan). Mange af de oprindelige bygninger er udpeget med høj eller mellem bevaringsværdi. Ved byudvikling i og omkring landsbyen er det vigtigt at bevare landsbyens karakter og det grønne miljø, der understøtter karakteren. Boligfortætning i landsbyen skal derfor begrænses til enkeltstående projekter på ledige grunde, samt renovering og omdannelse af kommunale ejendomme.



Lundtofteparken - Kommuneplanramme 5.1.62

Helhedsplanen giver mulighed for, at der mellem Lundtofteparkens eksisterende bebyggelse kan opføres nye bygninger. Herudover peger helhedsplanen på, at der er mulighed for at tilføje en etage på de bebyggelser. De grønne haverum, imellem de enkelte boligblokke, fremstår i dag som store og åbne. Ved at tilføje ny bebyggelse mellem Lundtofteparkens bebyggelse og langs det grønne forløb i den sydlige del af Lundtofteparken afsluttes gårdrummene, hvorved der skabes en karrélignende struktur. Helhedsplanen peger på i størrelsesordenen 85 boliger. Etageboligbebyggelsen rummer i dag 635 boliger, 30 ungdomsboliger og Rosenhaven i Lundtofteparken 14 lejligheder.

Kommuneplanrammen er i dag udlagt til boligområde i form af etageboliger. Rammen foreslås ændret, så der også gives mulighed for tæt/lav boligbebyggelse. Bebyggelsesprocenten for tæt/lav boligbebyggelse foreslås fastlagt til 40, max. 2 etager og max. 8,5 højde meter, mens den gældende bebyggelsesprocent for etageboliger på 60 og max. 4 etager fastholdes, dog foreslås angivet en max. højde på 16 meter.



Nymøllevej – Kommuneplanramme 5.4.91

Helhedsplanen giver mulighed for, at erhvervsområdet ved Nymøllevej 59 og 85 kan omdannes til etageboliger i max. 3 etager eller fortsætte som kontorbebyggelse med videnserhverv.

Erhvervsområdet ved Maglebjergvej rummer potentiale for udvikling til videnserhverv for at understøtte Vidensby Strategien. Området indeholder i dag en række mindre virksomheder, der har ligget i området i mange år (håndværkspræget). Der er derfor løbende behov for politisk at vurdere, om disse virksomheder skal have mulighed for at blive i Lundtofte. I området er der særligt tre virksomheder, der er sårbare overfor skærpede miljøkrav. Det er Haldor Topsøe A/S, Aquaporin og Geo. Hvis der planlægges for boliger i området, skal man i planlægningen af boliger i disse projekter sikre, at der ikke sker begrænser de omkringliggende virksomheders rammevilkår.

Kommuneplanrammen er i dag udlagt til erhvervsområde, kontor. Rammen foreslås ændret fra et erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde. Boliger i form af etageboliger (på adressen Nymøllevej 59 og 85) og erhverv i form af videnserhverv (herunder kontor). Max. 3 etager og bebyggelsesprocent på 70 fastholdes.

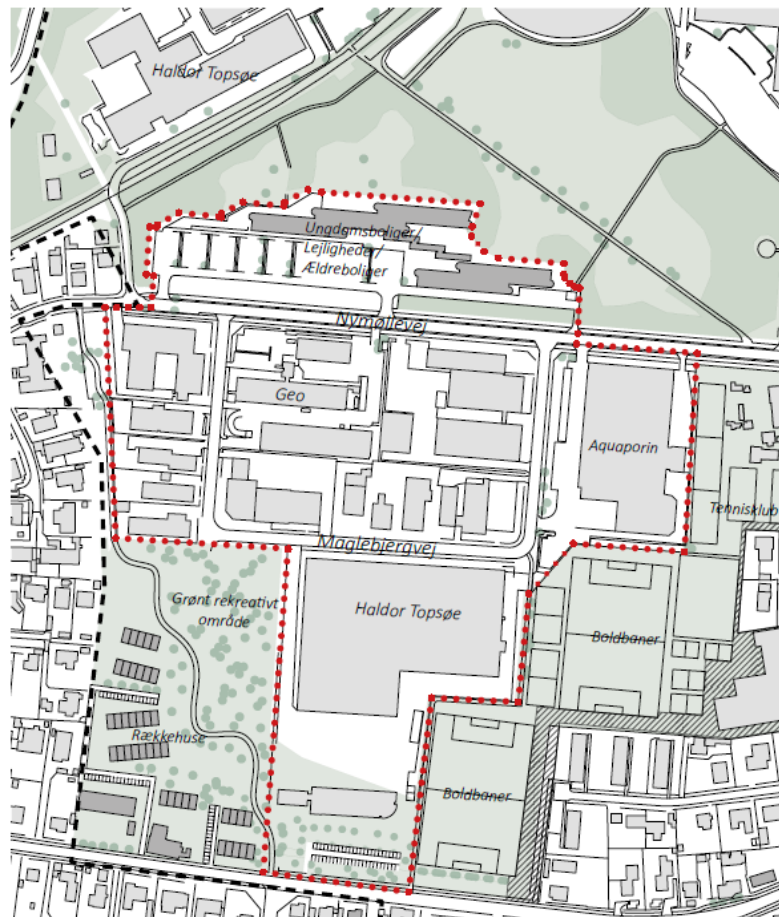
Maglebjergvej - Ramme 5.4.92

Kommuneplanrammen er i dag udlagt til erhvervsområde, industri/håndværk. Rammen foreslås ændret, så der også bliver mulighed for videnserhverv (herunder kontor), hvorved erhvervsområdet foreslås udlagt til industri/håndværk og videnserhverv (herunder kontor). Max. bebyggelsesprocent på 80 og max. 2 etager fastholdes, dog foreslås angivet en max. højde på 8,5 meter. Endvidere foreslås geografien ændret, så rammeområdets sydlige grænse kommer til at gå langs Maglebjergvej.

Nøjsomhedsvej – Kommuneplanramme 5.4.93

Helhedsplanen giver mulighed for, at det eksisterende erhvervsområde (Ramme 5.4.93) med industri/håndværk kan suppleres med kontor.

Kommuneplanrammen er i dag udlagt til erhvervsområde, industri/håndværk. Rammen foreslås ændret således, at der også bliver mulighed for kontorerhverv, hvorved erhvervsområdet foreslås udlagt til industri/håndværk og kontor. Rammen foreslås ændret, så der også bliver mulighed for videnserhverv (herunder kontor), hvorved erhvervsområdet foreslås udlagt til industri/håndværk og videnserhverv (herunder kontor). Max. bebyggelsesprocent på 70 og max. 3 etager fastholdes, dog foreslås angivet en max. højde på 12,5 meter inklusiv evt. teknikhuse/teknik på tag.



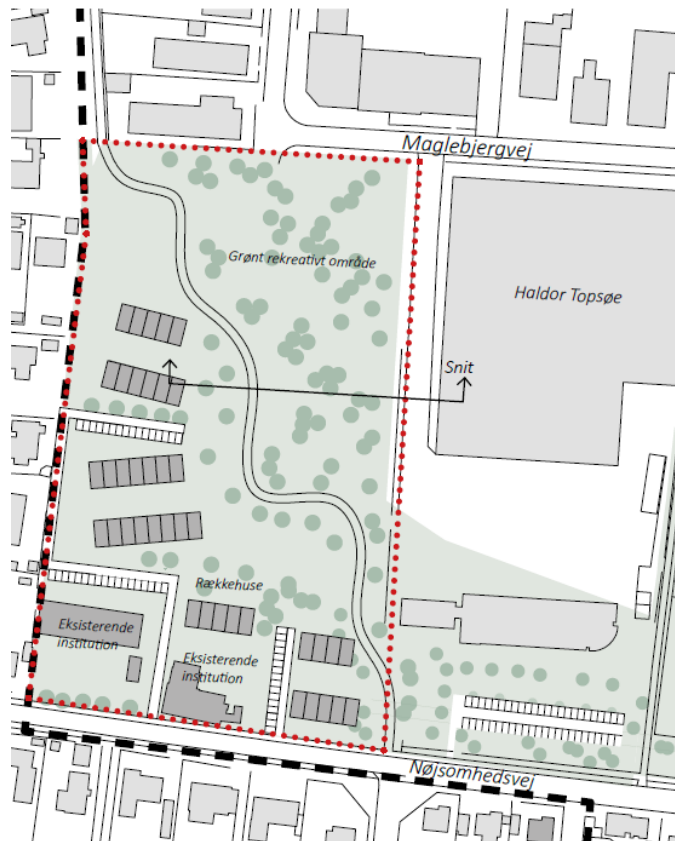
Maglebjergvej - Kommuneplanramme 5.4.80

Helhedsplanen giver mulighed for, at et erhvervsområde (industri og håndværk) mellem Maglebjergvej og Nøjsomhedsvej kan omdannes til et blandet bolig- og erhvervsområde, med erhverv i form af industri/håndværk og kontor samt boliger i form af tæt/lav.

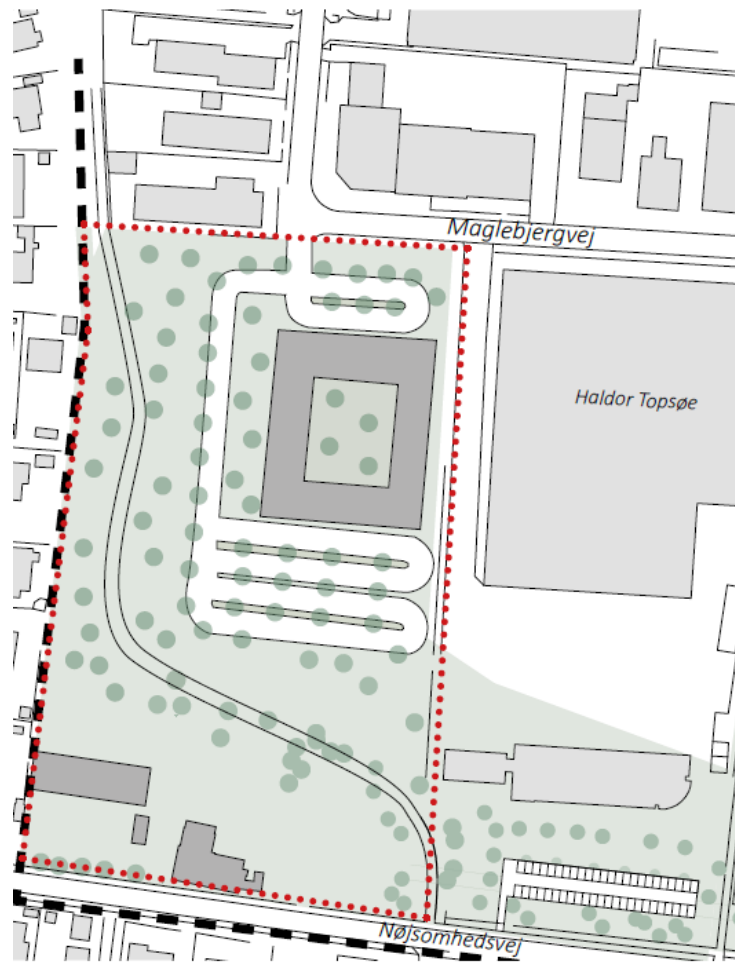
Den nye ramme 5.4.80 vil erstatte den del af ramme 5.4.92 (Erhvervsområde) som ligger syd for Maglebjergvej samt hele ramme 5.2.32 (Offentlige formål). Ramme 5.4.80 foreslås udlagt til blandet bolig- og erhvervsområde, boliger i form af tæt/lav og erhverv i form af kontor, og bebyggelsesprocent for tæt/lav på 40, max. 2 etager, max. højde 8,5 meter og bebyggelsesprocent for erhverv på 50, max. 3 etager, max. højde 12 meter. Kommuneplanrammen er i dag udlagt til erhvervsområde, industri/håndværk. Rammen foreslås ændret således, at der også

bliver mulighed for kontorerhverv, hvorved erhvervsområdet foreslås udlagt til industri/håndværk og kontor. Max. 2 etager fastholdes.

Området skiller sig ud fra de andre delområder ved i dag at have et stort område med oplag og småerhverv af forskellig slags. Området inkl. institutionerne langs Nøjsomhedsvej udgør et samlet byudviklingsområde. Området er delvist jordforurennet, og udvikling af området vil kræve en nøjere undersøgelse af forholdene og konsekvenserne af jordforureningen.



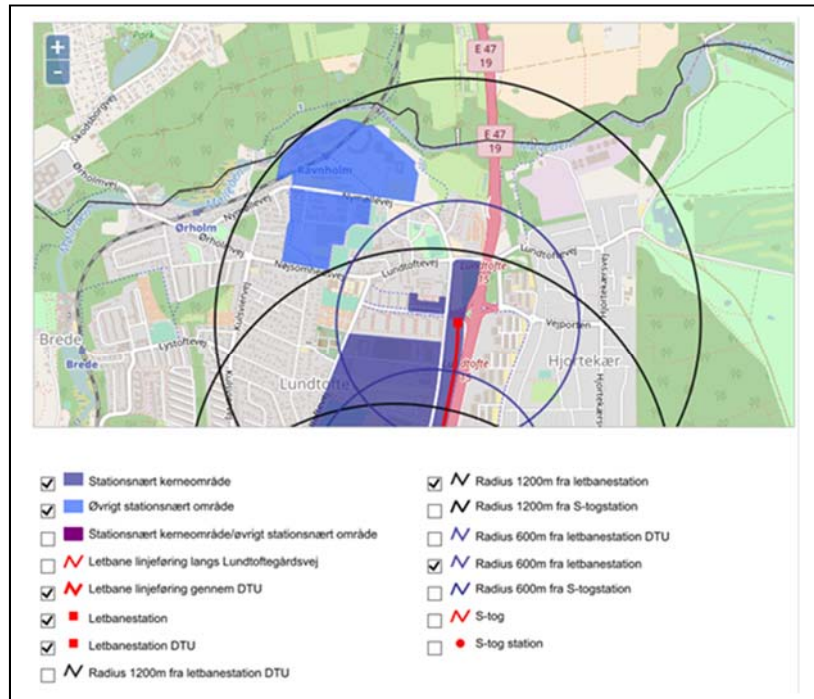
Der vil også være mulighed for, at der i området kan opføres et erhvervsbyggeri til vidensvirksomheder. Såfremt rammen udnyttes til erhvervsbebyggelse skal denne placeres i rammeområdets nordøstlige del. Det øvrige område skal fremtræde som et offentlig grønt område, der kan skabe afstand mellem erhvervsbebyggelsen og det eksisterende boligområde mod vest (ramme 5.2.60).



5. Forhold til anden planlægning

FINGERPLAN 2013

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-station. De stationsnære områder er således særligt udpegede områder, beliggende op til 1.200 m fra en S-station.



Fingerplan 2013 er en statslig plan, der regulerer hovedstadsområdets planlægning. Helhedsplanens område er beliggende i det ydre storbyområde. Fingerplanen regulerer bl.a. hovedstadsområdets udbygning af "personskabende byfunktioner", og regulerer derfor at større arbejdspladser og større besøgsintensive byfunktioner skal placeres i de stationsnære områder. Udpegnings af placering af en letbanestation ud for Lundtofteparken, muliggør at Lyngby-Taarbæk Kommune har udpeget områder som stationsnære kerneområder og områder som øvrige stationsnære områder, se figur nedenfor. Den kommunale planlægning giver derfor mulighed for kontorbyggeri med mere end 1500 etagemeter i disse områder for at understøtte Vidensby Strategien og udviklingen omkring DTU. Kommuneplanen indeholder retningslinjer for områderne, som lokalplaner skal følge, herunder norm for det antal parkeringspladser til biler og cykler, der henholdsvis kun må og skal etableres. Dette for at motivere til øget brug af cykel, kollektiv trafik og mindske individuel bilkørsel. Grundet områdets gode beliggenhed, i forhold til offentlig infrastruktur (den kommende letbane, busser, Nærumbanen) og planer om forbedrede stiforbindelser i området, forventes det, at mange bru-

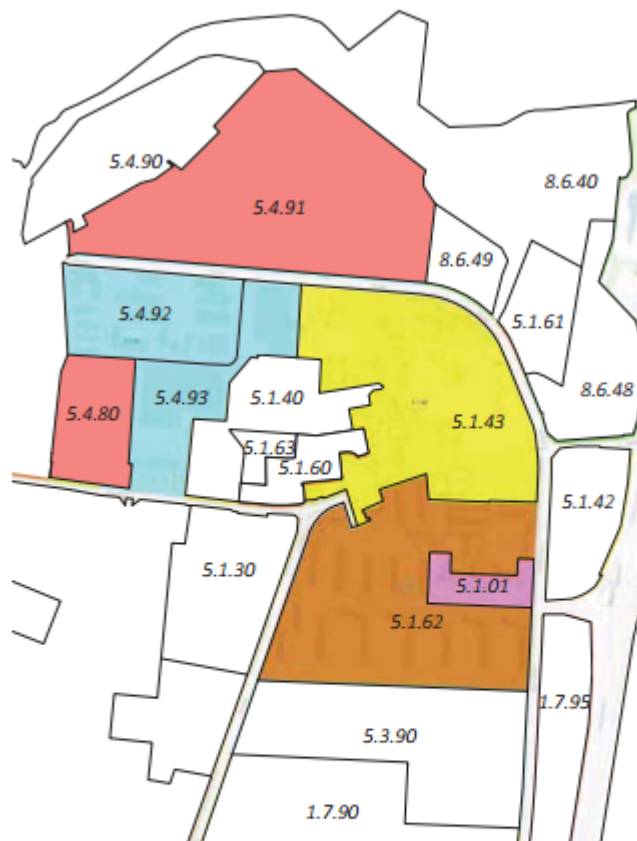
gere af ejendommene vil benytte sig af de offentlige transportmuligheder. De trafikale konsekvenser af en tilvejebringelse af flere arbejdspladser og beboere i området vurderes samlet set til at være acceptable for nærområdet. Helhedsplanen for Lundtofte og kommuneplantillæg nr. 28 er i overensstemmelse med Fingerplan 2013.

KOMMUNEPLAN

For at kunne gennemføre helhedsplanen er der behov for at forny kommuneplanen. Kommuneplan 2013 giver pt. ikke de muligheder, f.eks. anvendelsesmæssigt, som er nødvendige for at Helhedsplanens idéer og forslag kan indarbejdes i lokalplaner.

Helhedsplanen er et udtryk for kommunalbestyrelsens grundige overvejelse af, hvorledes byudviklingen i Lundtofte bør være, og derfor et solidt grundlag for en ændring af Kommuneplanen. For at Helhedsplans muligheder kan gennemføres, skal følgende af Kommuneplanens rammebestemmelser i Lundtofte bydel ændres:

Ramme 5.1.01 - Lundtofte Torv, Ramme 5.1.43 - Lundtofte Landsby, Ramme 5.1.62 – Lundtofteparken, Ramme 5.2.32 - Lille Ørholm Trollekær (aflyses), Ramme 5.4.91 – Nymøllevej, Ramme 5.4.92 – Maglebjergvej, Ramme 5.4.93 – Nøjsomhedsvej, Ramme 5.4.80 - (Nøjsomhedsvej/Maglebjergvej).



Kortet viser med farve de ændrede rammeområder i kommuneplantillæg nr. 28.

- Rekreativt område
- Erhvervsområde
- Boligområde
- Offentligt formål
- Centerområde
- Blandet bolig og erhverv
- Uændrede rammeområder

Forslag til Kommuneplantillæg nr. 28 til Kommuneplan 2013 kan ses på kommunens hjemmeside www.ltk.dk under "Annonceringer og høringer".

6. Scoping

Lyngby-Taarbæk Kommune har gennemført en høring af miljøvurderingens afgrænsning og indhold hos berørte myndigheder (jf. Bekendtgørelse af Lov om miljøvurdering af planer og programmer, § 7). Lyngby-Taarbæk Kommunes miljøscreeningsnotat er vedlagt som bilag 1.

Lyngby-Taarbæk Kommune har vurderet, at forslag til helhedsplan inkl. forslag til Kommuneplantillæg nr. 28 medføre væsentlige påvirkninger af miljøet. Der skal derfor gennemføres en miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg i forhold til:

- Støj fra erhverv
- Trafikmønstre og trafiksikkerhed
- By og landskab

Kommuneplantillægget ledsages derfor af denne miljørapport, som redegør for planernes påvirkning på ovennævnte forhold.

Relevante alternativer til den foreslåede planlægning er 0-alternativet, der er beskrevet i denne rapports kapitel 7.

7. Beskrivelse af 0-alternativet

0-alternativet svarer til den situation, hvor planen ikke gennemføres og er grundlaget for at sammenligne planens påvirkning af omgivelserne, hvis forslag til Kommuneplantillæg 28/2013 realiseres.

0-alternativet er i denne miljørapport fastsat til at være en opretholdelse af den eksisterende bebyggelse og grønne struktur i området.

0-alternativet bygger derfor på en fremskrivning af området, hvor der kun vil være tale om et begrænset antal boliger indenfor rammen af de nuværende kommuneplanrammer og lokalplaner samt etablering af kontorerhverv i begrænset omfang, primært i tilknytning til produktion.

Området Syd for planområdet er under løbende og kraftig udvikling. Lyngby-Taarbæk Kommune har udarbejdet en række analyser af trafikudviklingen i disse områder. Idet der er klare forventninger om udvikling i syd for planområdet bygger 0-alternativet således på disse analysers resultater.

Det betyder f.eks. at der i udgangspunktet vil komme en kraftig trafikvækst ved rampeanlægget til Helsingørmotorvejens afkørsel 15 Lundtofte, og at den kommende letbane vil betyde at mange brugere vil benytte kollektiv transport.

Indholdet i miljøvurderingen er efter § 7 stk. 2 i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer begrænset til de oplysninger, der med rimelighed kan forlanges med hensyn til den aktuelle og tilgængelige viden.

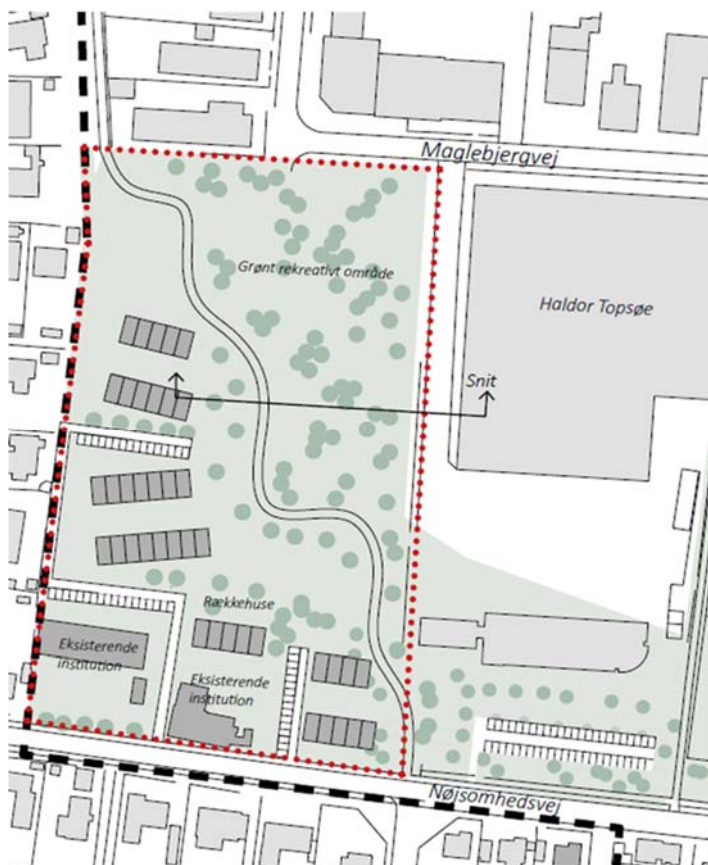
8. Miljøvurdering af emner i scopingen

8.1 STØJ FRA ERHVERV

Kommuneplantillægget giver mulighed for bolig og erhvervsbebyggelse. I anlægsperiode vil der være støj. Efterfølgende vil der være marginalt mere trafikstøj som følge af flere bilkørsler.

Kommuneplantillægget giver mulighed for at ny boliger kan opføres i et tidligere erhvervsområde. Planlægningen sikre at eksisterende virksomheder kan fortsætte nuværende drift og at der er mulighed for at der kan etableres nødvendige miljøforanstaltninger i forbindelse med etablering af nye boliger.

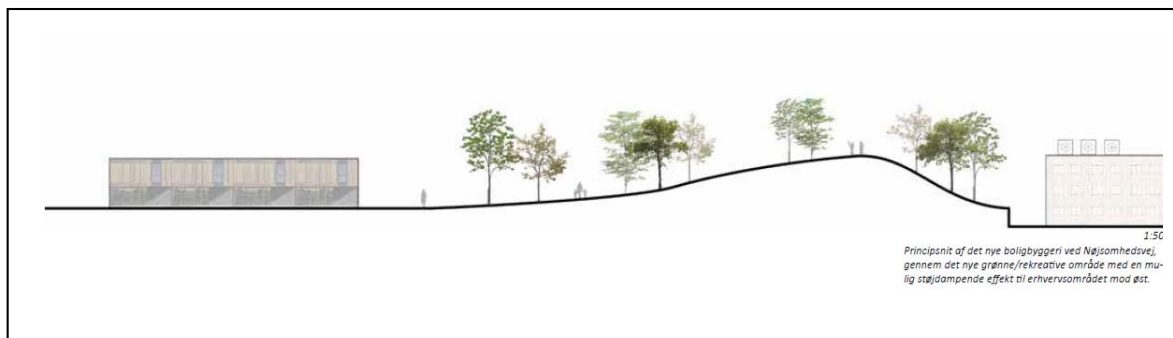
I rammeområde 5.4.80 gives mulighed for boligbebyggelse på et areal som i dag anvendes til erhvervsformål. Såfremt der skal udvikles et boligprojekt på denne lokalitet, skal planlægningen af boligområdet sikre at nye boliger ikke påvirker driftsmulighederne for virksomheder i det omkringliggende erhvervsområde nord og øst for boligområdet.



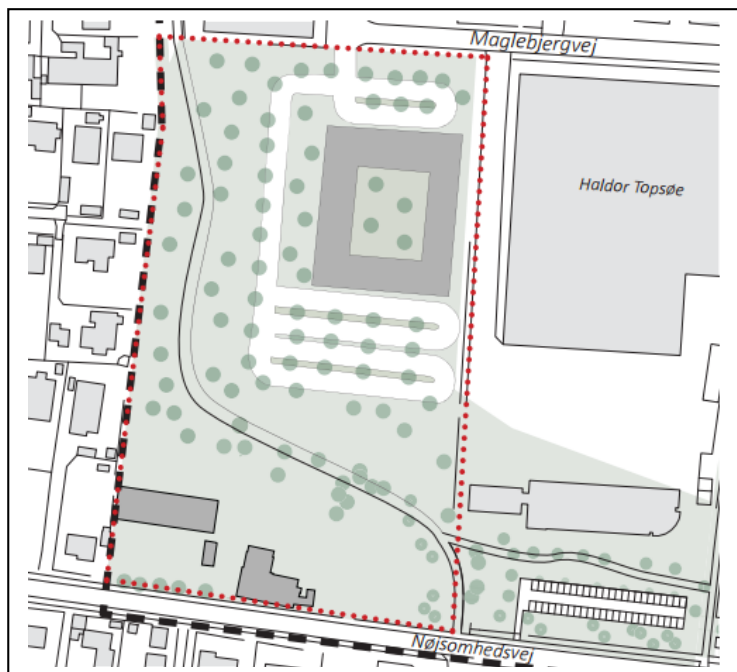
Såfremt rammen udnyttes til boligbebyggelse, skal denne placeres i rammeområdets vestlige og sydlige del af rammeområdet. Det øvrige område skal fremtræde som et offentlig grønt område, der kan skabe afstand mellem boligerne og de eksisterende erhvervsområder i ramme 5.4.92 og 5.4.93. Det grønne område skal være et offentligt tilgængeligt område med plads til rekreativ udfoldelse. Det grønne område, skal

udformes så det også kan støjvold og dermed medvirke til at sikre en hensigtsmæssig afstand til erhvervsområdet mod øst og nord.

En løsningsmulighed som er belyst i helhedsplanen, er at eventuelle boliger placeres længst muligt væk fra eksisterende virksomheder (nord og øst for området) i samt at der i den nordøstlige del af et eventuelt boligområde kan etableres en jordvold, hvis det viser sig nødvendigt for at sikre mod fremtidige miljøkonflikter. En jordvold vil på den ene side forventeligt have en støjdæpende effekt og på den anden side skabe et rekreativt grønt område.



Der vil også være mulighed for, at der i området kan opføres et erhvervsbyggeri til vidensvirksomheder. Såfremt rammen udnyttes til videnserhverv (kontor) skal erhvervsbebyggelsen placeres i rammeområdets nordøstlige del. Det øvrige område skal fremtræde som et offentlig grønt område, der kan skabe afstand (i forhold til støj fra en given virksomhed) mellem erhvervsbebyggelsen og det eksisterende boligområde mod vest.



Endvidere påtænkes erhvervsbebyggelse af blive vejbetjent fra Maglebjergvej, således at trafikstøj fra ansatte og besøgende placeres under hensyntagen til det eksisterende boligområde.

8.2 TRAFIKMØNSTRE, TRAFIKMÆNGDER, TRAFIKSIKKERHED

Der er i forbindelse med helhedsplanen foretaget en analyse af fremtidige trafikforhold. Analyse omfatter hele helhedsplanområdet og dermed også alle de kommuneplanrammer som ligger indenfor helhedsplanområdet. Det betyder, at trafikanalysen ikke alene omfatter det kommuneplanrammer som er omfattet af Kommuneplantillæg 28/2013, men også de øvrige kommuneplanrammer indenfor forslag til Helhedsplanen.

Analyse af fremtidige trafikale forhold er vedlagt som Bilag 2. Nedenstående skitser og tegninger i afsnit 8.2 er hentet fra den nævnte analyse.

Helhedsplanens fortætning af området omfatter både nybyggeri af boliger og erhverv. Begge funktioner skaber en mer-trafik, relateret til bebyggelsestypen. Traditionelt beregnes denne mer-trafik på grundlag af turrater, som er det antal ture, som genereres af én enhed bebyggelsestype.

På baggrund af tur-rate beregninger for boliger forventes en mer-trafik i nærområdet på godt 1.000 ture/dagligt. Det er i beregningen antaget, at der er tale om boliger i "sammenhængende byområde" med en gennemsnit størrelse på 100 m². Endvidere er det antaget, at "detail" i Lundtofteparken er stationsnær placeret.

Der er endvidere planer om en omdannelse af erhvervsområdet ved Maglebjergvej, hvor der vurderes at kunne etableres op mod 20.000 m² videns erhverv. En turratereberegning af dette, resulterer i en mer-trafik på yderligere ca. 400 ture/dagligt.

Turene genereres centralt i Lundtofte, med tyngdepunkter omkring Lundtofteparken, vest for Lundtofte Skole samt Maglebjergvej, se kortet på side 24.

Det forventes, at de ca. 480 ture/døgn, som genereres af fortætningen af selve Lundtofteparken afvikles i krydset Lundtofte Torv / Lundtoftegårdsvej.

De ca. 200 ture/døgn, som genereres af fortætningen af den centrale del af Lundtofteparken afvikles primært i krydset Lundtofte Torv/Lundtoftevej; dog i krydset Lundtofteparken/Lundtoftegårdsvej for de boliger, som ligger længst mod øst.

Det vurderes ikke nødvendigt at lave en ombygning af krydset Lundtofteparken/Lundtoftevej som følge af mer-trafikken, da krydset allerede i dag er veldisponeret og har en tilstrækkelig restkapacitet.

Det vestlige ben i krydset Lundtofteparken/Lundtoftegårdsvej er i dag disponeret med to kørespor, adskilt af en midterhelle med støttepunkt. Mer-trafikken fra byudviklingen forventes at fordele sig nogenlunde ligeledes i nord-, syd- og østgående retning på Lundtoftegårdsvej.

Med den generelle byudvikling kan der forventes en udbygning af krydset med højresvingsbane(r) mod motorvejsrampen i den sydlige tilfart. Det kan forventes, at byudviklingen vil medføre en øget omløbstid for krydset, idet der må forventes en stigende trafik fra både nord og syd. Dette vil give en potentiel forsinkelse for biltrafikken, som kommer fra Lundtofteparken. Det kan derfor overvejes, om Lundtofte Torv skal åbnes for gennemkørende trafik i øst-vestgående retning, således at det østlige kryds kan aflastes. Eventuel åbning af Lundtofteparken for gennemkørende trafik skal dog ske under nøje hensyntagen til beboere og byliv. En åbning af vejstrækningen kan f.eks. ske alene i vestlig retning (mod Lundtoftevej), eller med en tidsstyret mekanisme (f.eks. en pultert-løsning), således at det kun er i de værste myldretidsperioder, gennemkørsel er mulig.

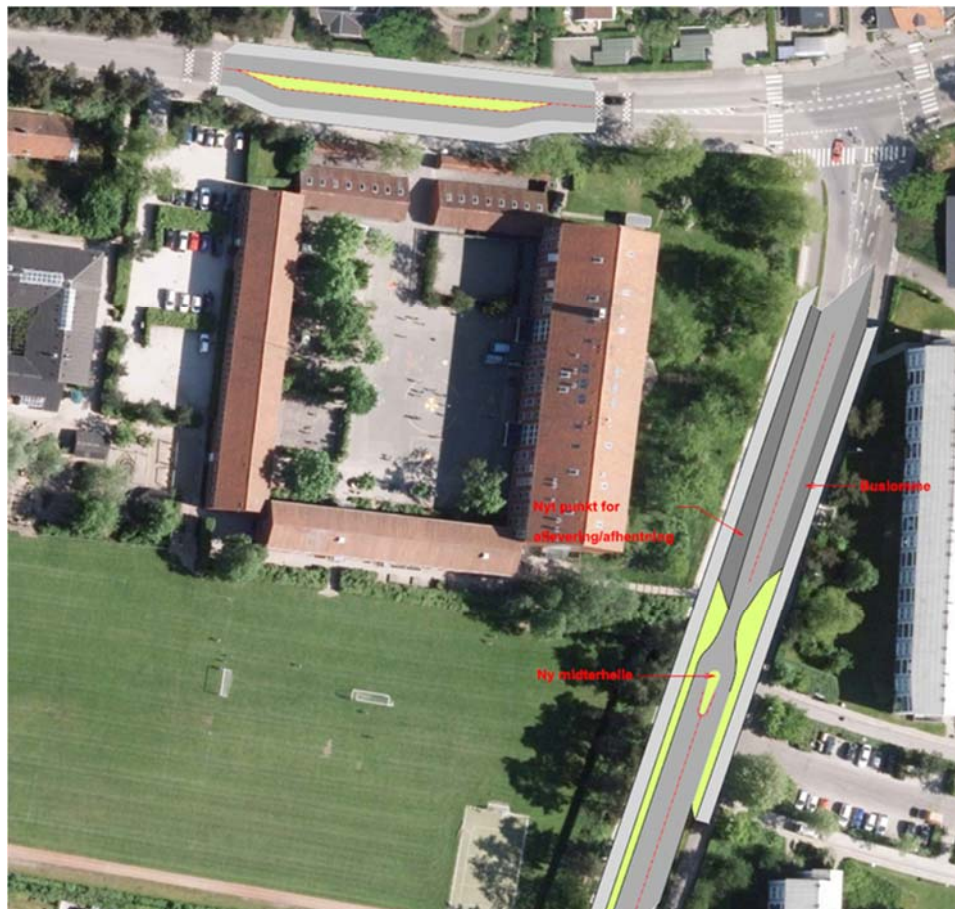
Ca. 10 m fra krydset er der en overkørsel ind til de eksisterende butikker på Lundtofteparken. Denne overkørsel bør bevares, således at den gode tilgængelighed til butikkerne opretholdes.

Krydset Lundtoftevej/Nøjsomhedsvej vil opleve en stigende trafikbelastning; dels som følge af byfortætningen vest og syd for krydset; dels som følge af en eventuel åbning for gennemkørende trafik gennem Lundtofteparken. Lokalt omkring Lundtofte Skole kan trafikken således også forventes at stige.

Krydset Lundtoftegårdsvej/Nymøllevej vil ligeledes skulle afvikle mere trafik som følge af byudviklingen; dels fra det vestlige ben (Nøjsomhedsvej) dels det nordlige ben (Maglebjergvej). Størstedelen af den øgede trafikbelastning i krydset vil være relateret til erhverv og i mindre grad boliger; hovedparten af trafikken vil derfor antageligt skulle ind i området om morgenen og ud om eftermiddagen. Afhængigt af, hvordan trafikken fra den øvrige byudvikling langs Lundtoftegårdsvej afvikles, kan dette nødvendiggøre en ombygning af krydset for at øge kapaciteten.

Trafiksikkerhed

Der planlægges for nye boliger om mere erhverv og dermed vil der være mere trafik i Lundtofte, blandt andet på Nøjsomhedsvej ved Lundtofte Skole. Der er særlig opmærksomhed rettet mod sikkerhed og tryghed ved Lundtofte Skole. Trafiksikkerheden skal undersøges og give svar på trafikale tiltag på veje ved Lundtofte Skole, som kan opretholde/forbedre trafiksikkerheden.



Mulige tiltag til forbedring af trygheden omkring Lundtofte Skole

Hastighedsnedsættelse på Nøjsomhedsvej

Formålet med chikaner som vejbump og vejindsnævringer er givetvis at skabe en fysisk forstyrrelse i vejforløbet, og nogle typer kan i høj grad garantere en hastighedsnedsættelse. I området omkring Lundtofte Skole er chikaner i forvejen implementeret, dog på en måde, som tillader de hastigheder, man observerer i området i dag. Ønskes sikret en øget tryghed ved hjælp af denne type løsning, må man nødvendigvis anlægge med dimensioner, som påtvinger de ønskede hastighedsnedsættelser på samtlige bilister.

Et tryghedsfremmende initiativ kan bestå i at modificere eksisterende løsninger på strækningen, således at der er større hastighedsnedsættende effekt. Dette kunne opnås ved omlægning af vejindsnævringer, så de forskydes som vist til højre, hvormed trafikanter må være nødsaget til at manøvrere for at passere dem, uanset hvilken trafikintensitet der opleves på vejen. Højden af eksisterende vejbump kan også øges for at sænke hastigheden, men på Nøjsomhedsvej bør man af hensyn til bus- trafik overveje at erstatte de eksisterende vejbump med andre tiltag.

Her anbefales en forsætning umiddelbart foran Lundtofte Skole, som kan virke hastighedsdæmpende, og som ikke har samme negative effekt på bustrafikkens komfort og fremkommelighed som bump eller

hævninger af vejforløbet. På nuværende tidspunkt tillader vejens udformning, at man ved inddragelse af den eksisterende buslomme kan forskyde vejforløbet og skabe en forsætning for det østgående kørespor, nærmest skolen. Umiddelbart foran Lundtofte Skole vil der være frigjort plads til at lave et centreret støttepunkt for fodgængere, så de kan krydse ét kørespor ad gangen. Eksisterende bump bevares for at opretholde hastighedsdæmpende effekt også i det vestgående spor.

Eksisterende løsning foran Lundtofte Skole (Nøjsomhedsvej)



Centralt støttepunkt foran Lundtofte Skole (Nøjsomhedsvej)



Som supplementer kan nævnes øvrige tiltag, som kan nedsætte hastigheden:

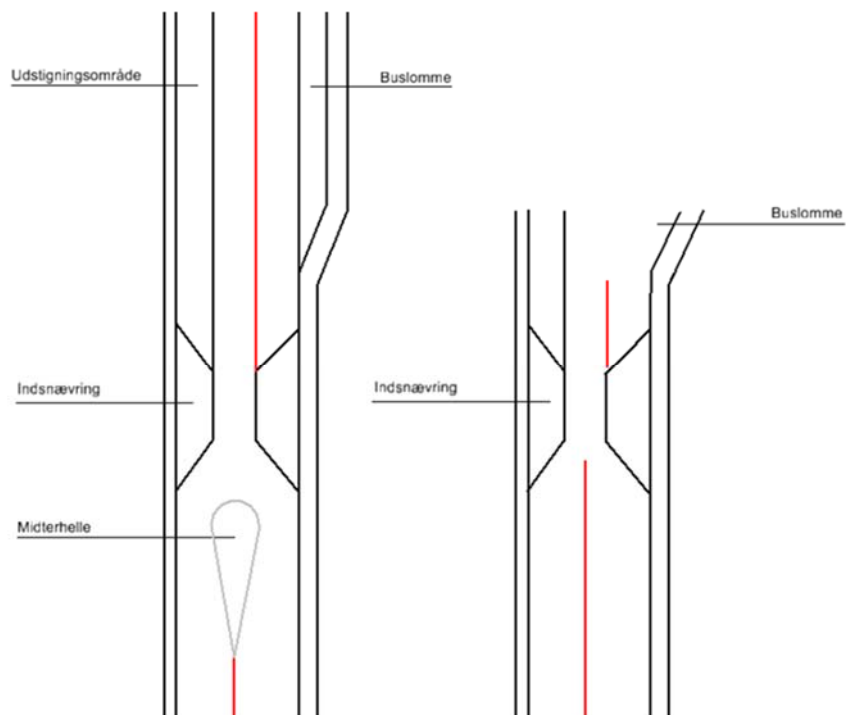
- Hastighedstavler (den tilladte hastighed er ikke skiltet)
- Elektronisk hastighedsvisning. Erfaring antyder at trafikanter nedsætter hastigheden når de gøres opmærksomme på deres overtrædelse af hastighedsgrænsen.
- Rumle striber/riller
- Variable hastighedstavler, så den tilladte hastighed på strækningen kan reguleres efter behov.

Tryk/sikker passage ved Lundtofte Skole

Trygheden ved krydsning af Nøjsomhedsvej burde blive øget i vejens generelle forløb blot ved normalisering af bilernes hastighed, således at det for fodgængere er lettere at erkende den tid, som de har til at krydse vejen. Der kan dog være behov for yderligere tiltag/foranstaltninger for at garantere tryk trafikafvikling for fodgængere ved selve Lundtofte Skole. Implementeres førnævnte forsætning, så vil der blive et naturligt sted at krydse Nøjsomhedsvej ved Lundtofte Skole. Man vil kunne koncentrere andre tiltag omkring dette punkt, såsom fodgængerfelt, skolepatruljeblink og lignende, hvis mængden af fodgængere indikerer behov for sådanne tiltag.

Området, hvor forældre sætter elever af, som i dag er placeret i buslommen på Nøjsomhedsvej kan flyttes om, hvor der er parkering på Lundtoftevej. Den resulterende øgning af trafiktætheden på denne side af Lundtofte Skole vil muligvis bidrage til, at fremkommeligheden falder

en anelse i tidsrummene for aflevering/afhentning af elever. For at forstærke en sådan effekt, og sørge for, at den lavere hastighed er rimeligt konsekvent i løbet af døgnet, bør man dog overveje at forbedre eller erstatte eksisterende indsnævring af vejen. Da indsnævring lader til at være et effektivt krydsningspunkt for fodgængere, foreslås en bevaring af denne. Et alternativ, som tillader bevaring af denne indsnævring er tilføjelse af en midterhelle, som tvinger en skarpere drejeradius ind i indsnævringen. Således kan man sikre, at bilister der kommer ad Lundtoftevej får sænket hastigheden op til punktet, hvor fodgængerne krydser vejen i indsnævringen, og samtidigt adskille det øvrige Lundtoftevej med forløbet direkte foran Lundtofte Skole. En sådan fysisk adskillelse vil i samarbejde med skiltning af skoleområde og lignende tiltag (f.eks. farvet asfalt) bidrage til, at det er intuitivt at holde den sænkede hastighed frem til krydset.



Beskrivelse af kumulative effekter

Den øgede trafikmængde i forhold til i dag og i forhold til 0-alternativet vil i begrænset omfang kunne medføre risiko for flere trafikuheld samt øget støjbelastning.

Forslag til overvågning

TRAFIK

Lyngby-Taarbæk Kommune skal løbende overvåge trafikafviklingen i Lundtofteområdet og ikke mindst i forhold til udviklingsplanerne i området omkring traceet og Dyrehavegårds jorder og den planlagte letbane samt DTU.

TRAFIKSIKKERHED

Lyngby-Taarbæk Kommune skal løbende overvåge udviklingen i uheld på det aktuelle vejnet. Den kumulative virkning fra udviklingsprojekter

på Dyrehavegårdsjorder, DTU, letbanen m.v. skal medtages i denne monitorering og skal derfor foregå over en længere årrække.

8.3 BYMILJØET OG LANDSKAB

Ny bebyggelse i Lundtofte landsbyen kræver særlige arkitektoniske overvejelser, så landsbyen særlige karakteristika respekteres. Arkitektur og kulturhistoriske værdier skal undersøges nærmere.

Ny bebyggelse i landsbyen kræver særlige arkitektoniske overvejelser, så landsbyen særlige karakteristika respekteres.



Hovedparten af bevaringsværdige bygninger i Lundtofte ligger i landsbyen.

Arkitektur og kulturhistoriske værdier skal indgå i eventuelle nye lokalplaner for landsbyen.

Bebyggelse og landskab

Landsbyen ligger i en dalsænkning, i landskabelig sammenhæng med Mølleådal, og fremtræder fortsat som et samlet landsbymiljø med tilhørende gadekær omgivet af grønne arealer, der benyttes til hestefold og idræt.

Mange af de oprindelige gårde, bygninger og vejforløb er bevaret, men der er også med tiden kommet en del nyere in-fill boligbyggeri. Bygningerne er lave og overvejende i samme typologi (1½ plan). Mange af de oprindelige bygninger er udpeget med høj eller mellemhøj bevaringsværdi. Lundtofte Landsby er omfattet af Lokalplan 207 hvis formål blandt andet er at sikre Lundtofte Landsbys karakter.

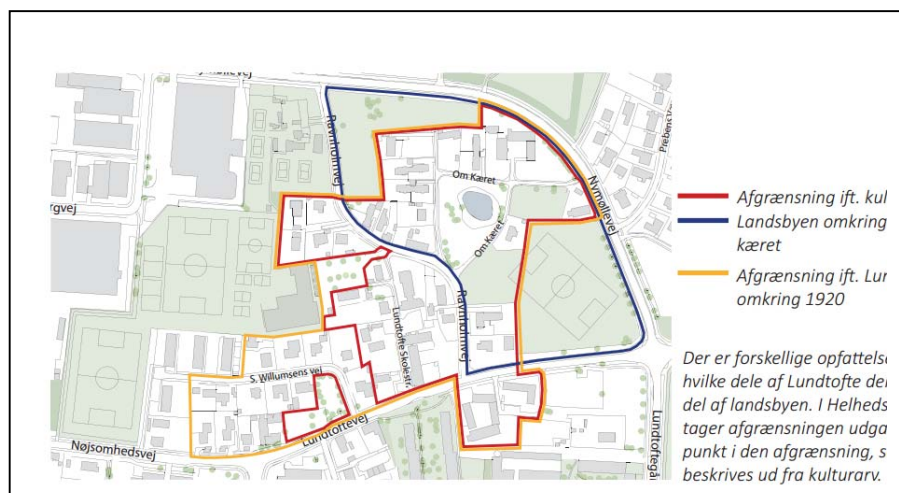


Landsbyen set fra Ravnholmvej mod nordvest.

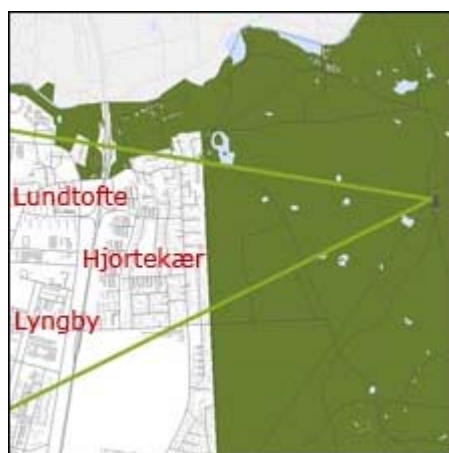
Mod vest er der sket en mindre udvidelse med villaer, lavt etagebyggeri og idrætshal, som kulturhistorisk set ikke hører med til den oprindelige landsby, og som karaktermæssigt er udtryk for sin egen tid. Området er meget domineret af beplantning og store sammenhængende friarealer. Den forholdsvis klare afgrænsning, den grønne karakter, de mange snoede vej- og stiforløb, det varierende terræn, den lille skala, bygningernes typologi og stand giver et samlet bymiljø med en høj grad af æstetisk kvalitet. De mange idrætsfaciliteter og klublokaler mm. giver mulighed for samvær og aktivitet. I landsbyen er en stor del af ejendommene privatejede. Enkelte ejendomme er kommunalt ejede og kan fremadrettet danne grundlag for begrænset og nænsom fortætning.

Helhedsplanen giver mulighed for in fill byggeri enkelte steder i landsbyen samt omdannelse af eksisterende kommunale bygninger til boliger. Nyt byggeri i landsbyen skal ske med respekt for landsbyens karakter. I landsbyen skal ny bebyggelse og omdannelse af kommunale ejendomme f.eks. ske under hensyn til landsbyens eksisterende karakter.

Ved byudvikling i og omkring landsbyen er det vigtigt at bevare landsbyens karakter og det grønne miljø, der understøtter karakteren. Boligfortætning i landsbyen skal derfor begrænses til enkeltstående projekter på ledige grunde, samt renovering og omdannelse af kommunale ejendomme. Der planlægges ikke boligbyggeri i mere end 2 etager i landsbyen, hvorfor den visuelle påvirkning af miljøet vurderes at være uændret i forhold til den nuværende situation.



Der skal ved ny bebyggelse i Lundtofte tages særlige hensyn til sigtelinjer fra Eremitageslottet i Dyrehaven. For at bevare udsigten ud over de grønne områder fra Eremitageslottet, er der aftalt regler om højder af hensyn til sigtelinjer fra Eremitageslottet ud over Hjortekær. Der foreligger en aftale mellem Naturstyrelsen (Staten) og Lyngby-Taarbæk Kommune om, at man fra et øjepunkt på 152 cm over Eremitage Slot-tets øverste trappetrin ikke må kunne se bebyggelse over skovbrynet vest for slottet.



Forslag til Kommuneplantillæg 28/2017 åbner ikke mulighed for høj Bebyggelse. I forbindelse med kommende lokalplaner skal der foretages en konkret vurdering af byggerier i forhold til ovennævnte sigtelinjer.

9. Bilag

Bilag 1 – Miljøscreening

Bilag 2 – Analyse af fremtidige trafikforhold, NIRAS

Bilag 1

SCREENING

MILJØVURDERING

Sag : Kommuneplantillæg 28/2013 - Helhedsplan for Lundtofte, miljøvurdering	Bemærkninger					
Dato : 11-05-2017						
Sagsbeh. : BOHEL						
Fagtilsyn : NIRAS, MST						
Kontrol : LTK						
<i>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ?</i> <i>Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</i>	Ingen betydning	Mindre betydning	Væsentlig betydning	Bør undersøges		
Befolkning						
• Sundhed og velfærd		X				i
• Svage grupper		X				ii
• Tilgængelighed		X			Forbindelser i Lundtofte tænkes forbedret jf. en af delvisionerne i helhedsplanen.	iii
• Sikkerhed og tryghed		X				iv
Natur						
• Biologisk mangfoldighed		X				v
• Fauna		X				vi
• Flora		X				vii
• Indhold af biotoper		X				viii
• Fredning og beskyttelse		X			Kommuneplantillægget omfatter ikke arealer med fredning eller beskyttelse	ix
Forurening						
• Støj			X		Kommuneplantillægget giver mulighed for bolig og erhvervsbebyggelse. I anlægsperiode vil der være støj. Efterfølgende vil der være marginalt mere trafikstøj som følge af flere bilkørsler. Kommuneplantillægget giver mulighed for at ny boliger kan opføres i et tidligere erhvervsområde. Planlægningen sikre at eksisterende virksomheder kan fortsætte nuværende drift og at der er mulighed for at der kan etableres nødvendige miljøforanstaltninger i forbindelse med etablering af nye boliger.	x
• Lys / skygge		X			Mulighederne for ny bebyggelse har ikke en væsentlig betydning for lys og skyggeforhold.	xi

• Luft		X			Omfanget af ny bebyggelse og øget trafik vurderes at have en mindre betydning.	xii
• Jordbund		X			Den planlagte anvendelse vil ikke betyde øget risiko for forurening af jorden. Håndtering af eksisterende jordforurening afgøres i forhold til jordforureningsbekendtgørelse og lignende.	xiii
• Grundvand			X		Til kommuneplantillægget hører en grundvandsredegørelse bestående af en selvstændig redegørelse på baggrund af grundvandsredegørelsen for kommuneplantillæg14/2013 for tracéet langs Helsingørmotorvejen. Det vurderes samlet, at der vil være en meget lille reduktion af grundvandsdannelsen til grundvandsmagasinerne ved realisering af planerne. Denne reduktion vurderes ikke at have indflydelse på drikkevandsforsyningen, hverken i kommunen eller i de områder, som kommunen importerer vand fra. Beskyttelsen af arealerne sikres tilstrækkeligt gennem den generelle regulering. I alle kommuneplantillæggets rammer indskrives det, at lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient. Hovedparten af rammerne i planområdet er placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, og der vil derfor i disse rammer blive indskrevet særlige krav. <i>Tekniske tiltag skal sikre grundvandsbeskyttelse, da området ligger i NFI.</i> Med denne formulering tilgodeses kravene i Bekendtgørelse nr. 1255 af 26/11/2014 om udpegning af drikkevandsressourcer. Virksomhederne vil med den valgte formulering evt. have mulighed for testfaciliteter/produktion i begrænset omfang, f.eks. med produktion af prototyper, hvis de overholder kravene i den statslige udmelding om at være en "Mindre grundvandstruende virksomhed".	xiv

• Overfladevand		X			Kommuneplanen sikre, at der kan etableres anlæg til håndtering af overfladevand.	xv
• Spildevand		X			Kommuneplantillægget vurderes at have mindre betydning for spildevandsafledningen	xvi
Ressourcer						
• Energiforbrug		X			Der forventes ikke et væsentligt øget energiforbrug med lokalplanen set i forhold til lignende bymæssige områder.	xvii
• Vandforbrug		X			Der forventes ikke et væsentligt øget vandforbrug.	xviii
• Forbrug, andre ressourcer		X			Der forventes ikke et væsentligt øget forbrug af andre ressourcer.	xix
• Affald, genanvendeligt		X			Genanvendeligt affald skal bortskaffes i henhold til affaldsbekendtgørelsen (nr. 1309 af 20.12.2012).	xx
• Affald, ikke genanvendeligt		X			Kommunens gældende affaldsregulativer skal overholdes.	xxi
Trafik						
• Sikkerhed / tryghed				X	Der planlægges for nye boliger om mere erhverv og dermed vil der være mere trafik i Lundtofte, blandt andet på Nøjsomhedsvej ved Lundtofte Skole. Der er særlig opmærksomhed rettet mod sikkerhed og tryghed ved Lundtofte Skole. Trafiksikkerheden skal undersøges og give svar på trafikale tiltag på veje ved Lundtofte Skole, som kan opretholde/forbedre trafiksikkerheden.	xxii
• Trafikmønstre				X	Der planlægges for nye boliger om mere erhverv. Det vil medføre øget trafik. Trafikmængderne skal undersøges i forhold til vejkapaciteten.	xxiii
• Trafikstøj og vibrationer			X		Der planlægges for en forøgelse af bebyggelsen, og dette vil betyde mere trafik, som igen vil betyde mere støj. Det er dog vurderingen at forøgelse vil være marginal, idet der ikke ændres på vejstruktur eller hastighed.	xxiv
By & Landskab						
• Grønne områder			X		De grønne områder i Lundtofte berøres alene derved at der i helhedsplanen peges på at der skal være bedre adgang til og udnyttelse	xxv

					af de grønne områder (fodboldbaner m.v.).	
• Landskab			X		Ny bebyggelse vil ikke få en højde som har en visuel indvirkning på landskabet. Udsigtslinjer fra Eremitageslottet respekteres.	xxvi
• Arkitektur				X	Ny bebyggelse i landsbyen kræver særlige arkitektoniske overvejelser, så landsbyen særlige karakteristika respekteres. Arkitektur og kulturhistoriske værdier skal undersøges nærmere.	xxvii
• Kulturhistoriske værdier				X	Ny bebyggelse i landsbyen kræver særlige arkitektoniske overvejelser, så landsbyen særlige karakteristika respekteres. Arkitektur og kulturhistoriske værdier skal undersøges nærmere.	xxviii
Interessenter						
• Borgere					Tilblivelsen af selve helhedsplanen er foregået i tre faser: Kortlægning, Idé og Udvikling og Helhedsplanen. Helhedsplanen er udarbejdet i et nært samarbejde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og NIRAS. I faserne Kortlægning og Idé og Udvikling har der været stor borger- og interessentinddragelse, f.eks. via interviews og workshops. På den første workshop blev delområdernes individuelle udviklingspotentiale diskuteret, mens anden workshop havde til formål at konkretisere udviklingen i delområderne. Borger- og interessentinddragelsen har været et vigtigt parameter i forbindelse med udviklingen af helhedsplanen.	xxix
• Erhverv						xxx
• Myndigheder						xxxi
• Foreninger						xxxii

De hidtidige proces.

Kommunalbestyrelsen vedtog den 20. juni 2016 at igangsætte en forhøring i forbindelse med udarbejdelse af en helhedsplan for Lundtofteområdet. Forhøringen blev gennemført fra den 22. juni 2016 til den 17. august 2016. Der indkom 21 høringssvar. Høringssvarene omhandlede blandt andet boligfortætning, erhvervsudvikling, trafik, byggehøjder, grønne områder, landsbymiljø. Kommunalbestyrelsen behandlede høringssvarene den 3.11.2016. De indkomne idéer og forslag fra forhøringen har indgået i det videre arbejde. I "Idé og udviklingsfasen" har Lyngby-Taarbæk Kommune i samarbejde med NIRAS gennemført to workshops. På workshoppene *deltog borgere, erhvervsliv, foreninger* og politikere. De to workshops er forarbejdet til helhedsplanforslaget med tilhørende kommuneplantillæg, som forventes at blive sendt i høring fra juli 2017 til udgangen af september 2017.

Konklusion: På baggrund af ovennævnte beskrivelse vurderes det, at miljørapporten af lokalplanen bør indeholde følgende emner:

Støj fra erhverv
Trafikmønstre og trafiksikkerhed
By og landskab

Denne miljøscreening med scoping sendes til:

Vejdirektoratet
Letbaneselskabet
Naturstyrelsen
Region Hovedstaden
Lyngby-Taarbæk Forsyning
Gentofte Kommune
Rudersdal Kommune

	Nej	Ja	Dato
Miljøvurdering		X	

Formål

Screeningen (tjeklisten) bruges til at afgøre om en plan eller et program skal miljøvurderes jf. Lov om Miljøvurdering (Lov nr. 1533 af 10.12.2015).

Der er pligt til at miljøvurdere planer og programmer, hvor der fastlægges rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der kan have en VÆSENTLIG indvirkning på miljøet – for en uddybning af hvilke planer og programmer der er omfattet, se lovens § 3, samt skema XX.

Den udfyldte tjekliste bruges til at afgøre om der er tale om en væsentlig indvirkning på miljøet eller ej. Ved beslutning om, at der IKKE skal udarbejdes miljøvurdering indgår tjeklisten som argumentation herfor og skal følgelig forefindes som dokument i sagen.

Afgørelsen af, om der skal foretages miljøvurdering eller ej, foretages altid ud fra en konkret vurdering og kan eksempelvis ikke alene baseres på antallet og placeringen af afkrydsninger.

Afgørelsen kvalificeres af en udfyldt tjekliste samt evt. uddybende undersøgelser, vedlagt som bilag eller beskrevet med præcise henvisninger.

I forbindelse med miljøvurdering kan nedenstående skema benyttes til at danne overblik over hvilke andre instanser som kan/skal inddrages – instanser som kan bidrage til selve miljøvurderingen ELLER skal kontaktes ved offentliggørelsen.

Proces (organisation m.m.)

(figur med pile)

+ beskrivelse af rækkefølge + hvem gør hvad (faglige input + kontrol)

Skema for myndigheder der skal høres

Vejledning

Alle tjeklistens punkterne skal vurderes og besvares ift. følgende spørgsmål :

- Er der tale om en indvirkning på miljøet indenfor det pågældende område ? Både miljøvirkningen forårsaget af planens nye elementer og omgivelsernes miljøvirkning på de nye elementer skal vurderes.
- Hvad består denne indvirkning i ?
- Hvilken grad af indvirkning er der tale om ? Er den positiv, neutral eller negativ, sammenlignet med den situation, hvor planen / programmet ikke gennemføres ?
- Hvordan forebygges, undgås, begrænses – eller sikres, understøttes, forstærkes – denne indvirkning ?

Når screeningen er foretaget vurderes det om planen / programmet har så væsentlig en miljøpåvirkning, at der bør foretages en egentlig og mere tilbundsående miljøvurdering.

I tjeklisten er angivet vejledende bemærkninger som kan hjælpe en til at udføre de bedste vurderinger af indvirkningerne på miljøet.

-
- i Påvirkes befolkningens (borgernes) sundhed og velfærd, helbredstilstand og velbefindende ?
- ii Påvirkes forholdene for handicappede (blinde og svagtseende, gangbesværede, hørehæmmede), ældre og børn?
- iii Påvirkes tilgængeligheden (uhindret adgang for alle) i anlæg og bygning ?
- iv Påvirkes sikkerhed og trygheden for beboere og besøgende ?
- v Påvirkes områdets biologiske mangfoldighed (indholdet af forskelligartet dyre- og planteliv) ?
Er området spredningskorridor, kerneområde, sårbart naturområde, EF-habitatområde, geologisk interesseområde, enkelt lokalitet af geologisk interesse?
- vi Påvirkes områdets indhold af fauna (dyreliv) ? Er der særlig fauna, som er beskyttet i.h.t. lovgivning eller som bør beskyttes ud fra andre hensyn ?
- vii Påvirkes områdets indhold af flora (planter) ? Er der særlig flora, som er beskyttet i.h.t. lovgivning eller som bør beskyttes ud fra andre hensyn ?
- viii Påvirkes områdets indhold af biotoper (levesteder) ? Påvirkes sammenhængen (spredningskorridorerne) mellem biotoperne ?
- ix Er der eksisterende fredninger eller andre lovfæstede beskyttelser, f.eks. strand-, fortidsminde, sø- og åbeskyttelseslinje, kirke- og skovbyggelinie, beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3 ? Skal de pågældende myndigheder høres i sagen ?
- x Påvirkes mængden af støj, f.eks. i form af støj fra maskiner, ventilationer, transport, eller støj fra legende børn ?
- xi Påvirkes lys- og skyggeforholdet, f.eks. pga. skyggende bygninger/træer eller pga. belysning, trafiklys og refleksioner ?
- xii Påvirkes luftens indhold af støv, vanddamp, aerosoler, lugt m.m. ?
- xiii Påvirkes jordbundsmiljøet ? Findes der registrerede jordforureninger i området ?
- xiv Påvirkes grundvandet, f.eks. i form af ændring i de grundvandsbeskyttende forhold (jordlag, afstand til vandforsyningsanlæg, vandboringer m.m.) ?
- xv Påvirkes forholdene for overfladevand, herunder afledning fra befæstede arealer og tagarealer til søer, grøfter og dræn ? Påvirkes risiko for spild med forurenende stoffer på arealerne ?
- xvi Påvirkes håndteringen af spildevand ?
- xvii Påvirkes forbruget af energi (el, olie- og benzin, gas, fjernvarme m.m.)
- xviii Påvirkes forbruget af drikkevand (og indirekte afledningen af vand)
- xix Påvirkes forbruget af andre ressourcer, herunder f.eks. sten, grus, træ m.m.
- xx Påvirkes mængden af genanvendeligt (glas, sten, metal, komposterbart og brændbart) affald
- xxi Påvirkes mængden af ikke-genanvendeligt (miljøbelastende) affald ?
- xxii Påvirkes trafiksikkerheden for især de svage trafikanter (gående, cyklister og handicappede)

-
- xxiii Påvirkes trafikken valg af veje ? Påvirkes trafikmængden og indenfor hvilke trafikarter ?
- xxiv Påvirkes mængden af trafikstøj og/eller vibrationer/støj fra trafikken ?
- xxv Påvirkes de grønne områder (f.eks. parkområde, græsareal, skov, hegn, mark), herunder adgangen til disse områder ?
Er området et regionalt friluftsområde, et skovrejsningsområde / eks. eller planlagt skov, er skovrejsning uønsket?,
- xxvi Påvirkes det billede, som kendetegner landskabet ?
Landskabeligt interesseområde, eksisterende sommerhus- / kolonihaveområde, inden for kystnærhedszonen, værdifuldt landbrugsareal, landbrugsareal af sekundær betydning, town-scape, bybilledet, arkitektur, fritliggende bebyggelser
- xxvii Påvirkes opfattelsen af stedets arkitektur i form af bygningsarkitekturen eller bybilledet
- xxviii Påvirkes miljøet omkring f.eks. kirker, fredede- og bevaringsværdige bygninger, ældre bygninger, kulturhistoriske interesseområder, værdifulde kulturmiljøer, historiske vejstrækninger, fortidsminder og gærdere.
- xxix Påvirkes borgerne generelt eller grupper heraf direkte ? Er der gener forbundet med planen / programmet ? Påvirkes borgerne dagligdag igennem længere tid ? Skal borgerne høres i sagen ?
- xxx Påvirkes forholdene for erhvervslivet ? Skal erhvervslivet høres i sagen ?
- xxxi Påvirkes andre myndigheder af planen / programmet og skal de høres i sagen ?
- xxxii Påvirkes interesseforeninger af planen / programmet og skal de høres i sagen ?

Lyngby-Taarbæk Kommune

LIV I LUNDTOFTE

Analyse af fremtidige trafikforhold

6. marts 2017

Rev. 6. april 2017

Rev. 28. april 2017

Projekt nr. 224817

Dokument nr. 1223295946

Version 2

Udarbejdet af ACH/SGLA

Kontrolleret af MST

Godkendt af MST

1 BAGGRUND

Der er gennemført en del trafikale analyser som følge af udbygning og den kommende letbane. I regi af projektet "Liv i Lundtofte" ønskes gennemført en supplerende analyse af de trafikale konsekvenser af byudviklingen i Lundtofte.

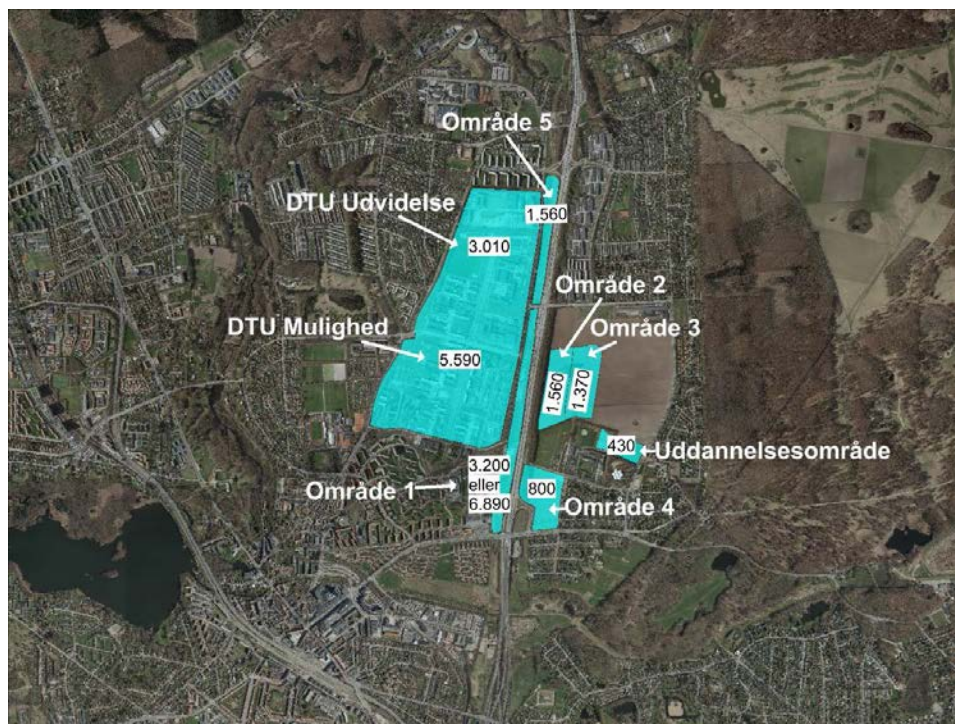
2 OPSAMLING PÅ FORELIGGENDE ANALYSER

Der er som nævnt gennemført en række trafikale analyser i lokalområdet, bl.a. på baggrund af den kommende letbane, samt en mere specifik byudvikling i nærområdet omkring Lundtofte. Følgende analyser er blevet gennemgået:

1. "Kapacitetsanalyse Lundtoftevej 160", Cowi for Danica Ejendomme, september 2016
2. "Trafikalt grundlag og fremtidsscenarier – Lundtoftevej 160", bilagsrapport, Cowi for Danica Ejendomme, september 2016
3. "Udredning om Letbane på Ring 3", Letbanesamarbejdet, marts 2013
4. "Byudvikling på Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen, trafikanalyse inkl. dagligvarebutik og DTU scenarie", Via Trafik for Lyngby Taarbæk Kommune, september 2014
5. "Trafikmodelopdatering", Via Trafik for Lyngby Taarbæk Kommune, april 2016

2.1 Væsentlige byudviklingsprojekter og trafikale konsekvenser

Analysen 4 "Byudvikling på Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen", er den overordnede trafikanalyse af hele området omkring Lundtoftegårdsvej. Analysen omfatter således også de enkelte del-områder i nærområdet: Lundtoftevej 160 (Danica Ejendomme), Novozymes øst for Helsingørmotorvejen samt hele udviklingen af DTU, jf. nedenstående kort



Figur 1 Områder, som indgår i analysen

Det, analysen ikke tager højde for, er udviklingen af Lundtofte, samt en nærmere analyse af stationsområdet omkring Lundtofte St.

I det følgende opridses de resultater fra analysen, som vurderes at have indflydelse på Lundtofte-området.

2.1.1 Beregnede trafikbelastninger i fuld udbygning

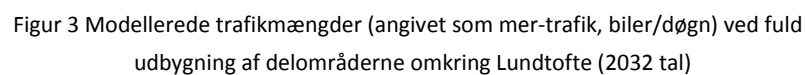
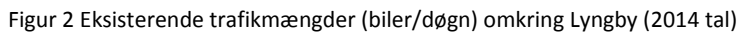
Fuld udbygning af områderne i figur 1 (i beregningsåret 2032) forventes at rumme:

- 230.000 m² undervisning
- 175.000 m² kontorerhverv
- 32.000 m² boliger

Totalt forventes byudviklingen at skabe ca. 17.000 nye bilture i døgnet¹. Som det fremgår af figur 1 forventes "tyngden" af den genererede trafik at være i de sydlige områder; og med en forventelige relativ større belastning af den sydlige vejinfrastruktur.

Der er i analysen lavet trafikmodelberegninger af fordelingen af trafikken, jf. nedenstående figur.

¹ Scenarie 3 - Byudvikling 2032, "Byudvikling på Dyrehavegårds Jorder og tracéet langs Helsingørsmotorvejen," Via Trafik for Lyngby Taarbæk Kommune, sept. 2014.



Trafikmodelberegningerne er foretaget uden letbanen, da linjeføringen på beregningstidspunktet endnu ikke var entydigt fastlagt. Der kan muligvis forventes en mindre trafikstigning end de antagne ovenfor, da nogle bilister sandsynligvis vil vælge letbanen til fremfor bilen. Der forventes dog en relativ beskeden brug af letbanestationerne i lokalområdet (Lundtofte, DTU og Akademivej) med 600-1.100 passagerer/hverdagsdøgn.²

Der er i modelberegningerne ikke angivet spidstimefordelinger. Traditionelt angives spidstimetrafikken som 10-12% af døgntrafikken. I [1], hvor der er lavet kapacitetsvurderinger af specifikke kryds, regnes med en myldretidsbelastning på 25% af døgntrafikken i morgenspidstimen og 20% i eftermiddagsspidstimen, altså andele på ca. det dobbelte af det normale. Denne høje andel vurderes ikke umiddelbart at være gældende for hele Lundtofte-området under ét, da det helt afhænger af bebyggelsestypen og funktioner. Generelt forventes andelen af myldretidstrafikken at ligge i det normale leje.

3 MERTRAFIK SOM FØLGE AF HELHEDSPLANEN

Helhedsplanens fortætning af området omfatter både nybyggeri af boliger og erhverv. Begge funktioner skaber en mer-trafik, relateret til bebyggelsestypen. Traditionelt beregnes denne mer-trafik på grundlag af turrater, som er det antal ture, som genereres af én enhed bebyggelsestype.

Miljøstyrelsen anvender en række forskellige turrater, afhængigt af branche og beliggenhed ift. kollektiv transport. Med den kommende letbane in mente vurderes Lundtofte i nærværende sammenhæng at være i "serviceniveau A", altså i nært opland til højklasset kollektiv transport.

² "Udredning om letbane på Ring 3", Letbanesamarbejdet marts 2013.

På grundlag af helhedsplanens bebyggelsesplan giver dette følgende turrateværdier:

Ny bebyggelse			
	Boliger	Detail/erhverv	Ture pr. dag
Landsbyen (område 8)	1.000		20
Boliger i/omkring Lundtofteparken (område 2)	5.200		104
Lundtofte Torv (område 1)	1.600	1.600	480
Syd for rampeanlæg	er medtaget i overordnet trafikanalyse		
Lundtofteparken (område 2)	10.200		204
Boliger ml Nøjsomhedsvej/Maglebjergvej (område 7)	46 boliger		92
P-areal vest for skolen (ikke benævnt i helhedsplanen)*	54 p-pladser		108
Ture i alt			1.008

Tabel 1 Beregning af ture som følge af byudviklingen i Lundtofte (angiver de p-pladser, som forventes etableret med den nye lokalplan for Nøjsomhedsvej 20)*

Altså kan forventes en mer-trafik i nærområdet på godt 1.000 ture/dagligt, alene relateret til helhedsplanens potentiale. Det er i beregningen antaget, at der er tale om boliger i "sammenhængende byområde" med en gennemsnit størrelse på 100 m². Endvidere er det antaget, at "detail" på Lundtofte Torv er stationsnær placeret.

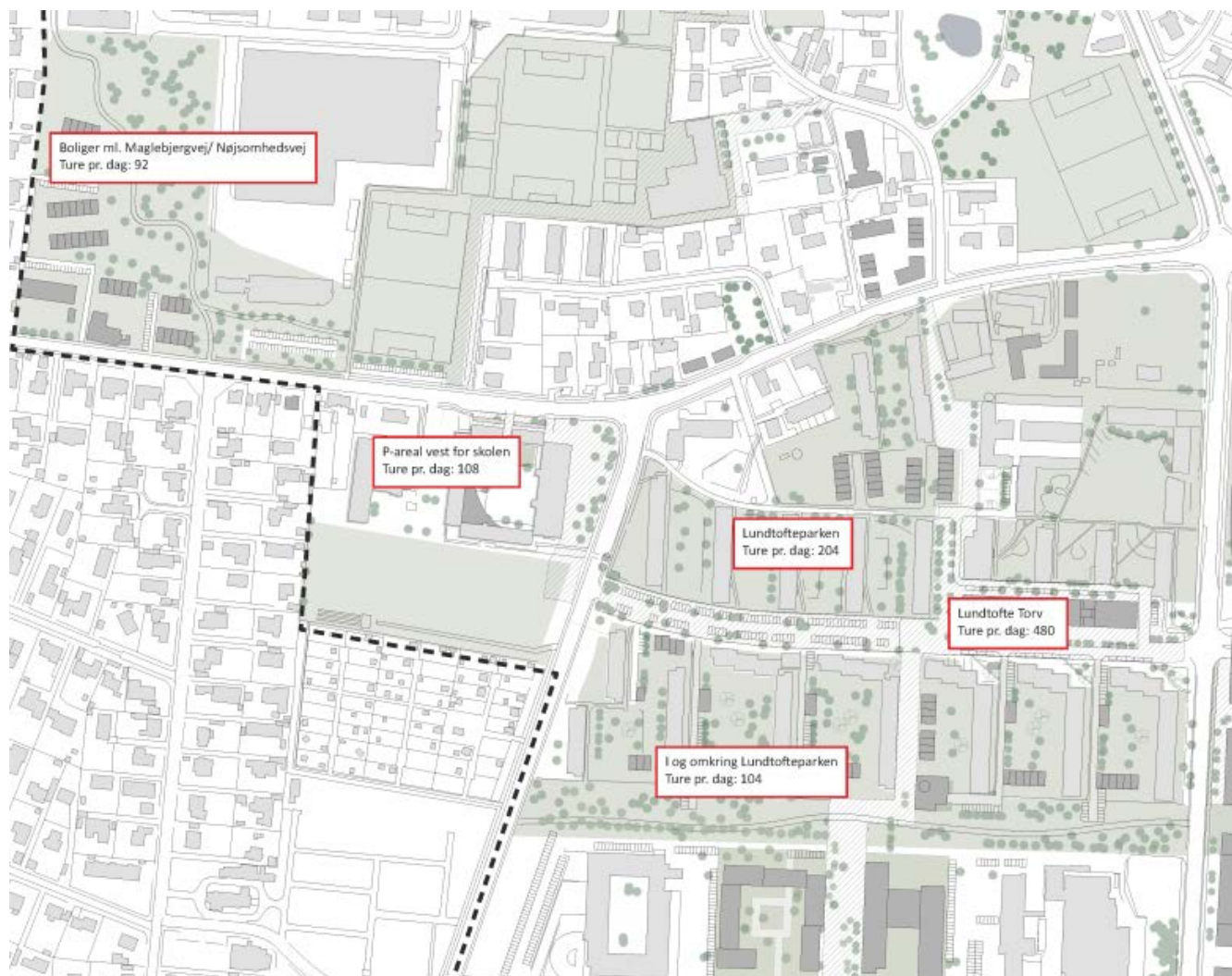
Der er endvidere planer om en total omdannelse af erhvervsområdet ved Maglebjergvej, hvor der vurderes at kunne etableres op mod 20.000 m² videnserhverv. En turrateberegning af dette, resulterer i en mer-trafik på yderligere ca. 400 ture/dagligt.

Ny bebyggelse			
	Boliger	Detail/erhverv	Ture pr. dag
Videnserhverv ved Maglebjergvej (område 9)		20.000	400
Ture i alt			400

Tabel 2 Mertrafik som følge af omdannelsen af erhvervsområdet ved Maglebjergvej

3.1 Fordeling af mer-trafikken

Turene genereres centralt i Lundtofte, med tyngdepunkter omkring Lundtofte Torv, vest for Lundtofte Skole samt Maglebjergvej, se nedenstående kort, hvor turrateværdierne fra tabel 1 og 2 er angivet.



Figur 4 Fordeling af genererede ture

Det forventes, at de ca. 480 ture/døgn, som genereres af fortætningen af selve Lundtofte Torv afvikles i krydset Lundtofte Torv / Lundtoftegårdsvej.

De ca. 200 ture/døgn, som genereres af fortætningen af den centrale del af Lundtofteparken afvikles primært i krydset Lundtofte Torv/Lundtoftevej; dog i krydset Lundtofte Torv / Lundtoftegårdsvej for de boliger, som ligger længst mod øst.

Det vurderes ikke nødvendigt at lave en ombygning af krydset **Lundtofte Torv /Lundtoftevej** som følge af mer-trafikken, da krydset allerede i dag er veldisponeret og har en tilstrækkelig restkapacitet.

Det vestlige ben i krydset **Lundtofte Torv/Lundtoftegårdsvej** er i dag disponeret med to kørespor, adskilt af en midterhelle med støttepunkt. Mer-trafikken fra byudviklingen forventes at fordele sig nogenlunde ligeligt i nord-, syd- og østgående retning på Lundtoftegårdsvej. Med den generelle byudvikling af området – jf. afsnit 4.1 – kan der forventes en udbygning af krydset med højresvingsbane(r) mod motorvejsrampen i den sydlige tilfart. Det kan forventes, at byudviklingen vil medføre en øget omløbstid for krydset, idet der må forventes en stigende trafik fra både nord og syd. Dette vil give en potentiel forsinkelse for biltrafikken, som kommer fra Lundtofte Torv. Det kan derfor overvejes, om Lundtofte Torv skal åbnes for gennemkørende trafik i øst-vestgående retning, således at det østlige kryds kan aflastes. Eventuel åbning af Lundtofteparken for gennemkørende trafik skal dog ske under nøje hensyntagen til beboere og byliv. En åbning af vejstrækningen kan f.eks. ske alene i vestlig retning (mod Lundtoftevej), eller med en tidsstyret mekanisme (f.eks. en pullert-løsning), således at det kun er i de værste myldretidsperioder, gennemkørsel er mulig. Dette vil Ca. 10 m fra krydset er der en overkørsel ind til de eksisterende butikker på Lundtofte Torv. Denne overkørsel bør bevares, således at den gode tilgængelighed til butikkerne opretholdes.

Krydset Lundtoftevej/Nøjsomhedsvej vil opleve en stigende trafikbelastning; dels som følge af byfortætningen vest og syd for krydset; dels som følge af en eventuel åbning for gennemkørende trafik gennem Lundtofte Torv. Lokalt omkring Lundtofte Skole kan trafikken således også forventes at stige. Tiltag til en øget tryghed for skoleeleverne opridses i afsnit 5.

Krydset Lundtoftegårdsvej/Nøjsomhedsvej vil ligeledes skulle afvikle mere trafik som følge af byudviklingen; dels fra det vestlige ben (Nøjsomhedsvej) dels det nordlige ben (Maglebjergvej). Størstedelen af den øgede trafikbelastning i krydset vil være relateret til erhverv og i mindre grad boliger; hovedparten af trafikken vil derfor antageligt skulle ind i området om morgenen og ud om eftermiddagen. Afhængigt af, hvordan trafikken fra den øvrige byudvikling langs Lundtoftegårdsvej afvikles, kan dette nødvendiggøre en ombygning af krydset for at øge kapaciteten.

4 OVERORDNET TRAFIKAFVIKLING

4.1 Infrastrukturmæssige ændringer som følge af byudvikling og letbanen

Trafikmodelberegningerne er baseret på grundlag af følgende lokale infrastrukturelle ændringer, af betydning for biltrafikken i lokalområdet:

- Klampenborgvej: Venstresvingsbane mod Helsingørmotorvejen syd er forlænget

- Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej (frakørsel)
- Optimering af tilkørselsanlæg ved Lundtofte ved anlæg af shunt³
- Signalregulering af krydset Lundtoftegårdsvej/Rævehøjvej

Herudover er forudsat en række andre ændringer, som kun har lokal betydning, eller betydning for de lette trafikantgrupper, som f.eks. stibro over Lundtoftegårdsvej.

I [4] er der angivet en mulig løsning for optimering af **TSA 15 Lundtofte**, med en ny shunt fra Lundtoftegårdsvej til motorvejen i sydgående retning.

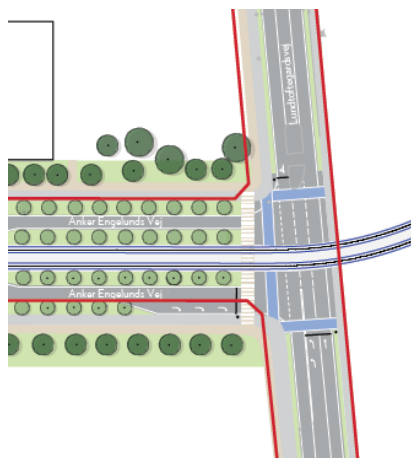


Figur 5 Principskitse af ny shunt i TSA 15 (ViaTrafik)

Der er visse udfordringer i det viste princip, da shunten vil bevirke en markant barriereeffekt mellem letbanestation og det omkringliggende område. Der er i det bagvedliggende materiale ingen tal for belastningen på shunten; der nævnes kun, at trafikken her forventes at stige med 120% som følge af byudviklingen. Fremfor en shunt kunne en alternativ løsning være at etablere to højresvingsspor i krydset, som så vil skulle være reguleret af krydsets signalanlæg. Dette princip er vist i helhedsplanens infrastruktur-afsnit.

I krydset **Lundtoftegårdsvej/Anker Engelunds Vej** vil letbanen afføde en signalregulering. Et princip er vist herunder.

³ Der er i denne foreslåede løsning ikke taget højde for udviklingen i Lundtofte, eller bindingerne omkring letbanens endestation.



Figur 6 Principsskitse af letbanens krydsning i Anker Engelunds Vej / Lundtoftegårdsvej

I miljøvurderingen bag udviklingen af Lundtoftevej 160 er der nævnt, at der af sikkerhedshensyn muligvis skal etableres signalregulering på Lundtoftegårdsvej. Med en påkrævet signalregulering af Lundtoftegårdsvej/Rævehøjvej vil dette medføre, at der på den ca. 1200 m lange strækning af Lundtoftegårdsvej mellem Anker Engelunds Vej og Lundtofteparken således vil være 3 – måske 4 - signalregulerede kryds. Dette kræver en vis samordning af signalerne, hvor der særligt i myldretiderne vil skulle være fokus på afvikling af trafikken til/fra motorvejen, hvilket kan give relativ længere omløbstider for den lokale trafik.

Signalregulering af de nævnte kryds vil medføre krydsombygninger. I alle signalregulerede kryds skal der i alle ben anlægges midterheller til signalstandere, og muligvis også svingbaner i de mest belastede tilfarter. Hvor der er fodgængerfelter, som krydser over mere end én kørebane, skal der som oftest etableres støttepunkter/midterheller. Disse skal iht. Vejreglerne have en bredde på 2,0 m. Disse forhold vil kræve lokale udvidelser af kørebanerarealet, med de følgekonskvenser det måtte have for supercykelsti/fortov, afvanding og belysning.

I ovennævnte miljøvurdering er der udarbejdet kapacitetsvurderinger af de omkringliggende kryds i området. Særligt omkring TSA 15 kan der forventes fremkommelighedsproblemer i myldretidsperioderne. I morgenspidstimen kan forventes kødannelse på frakørselsrampen fra motorvej nord, men køen støver ikke tilbage til selve motorvejen. Også i krydset Lundtoftevej/Lundtoftegårdsvej/Nymøllevej kan der lejlighedsvist være kapacitetsproblemer, og trafikken vil her kunne stuve tilbage til krydset Nymøllevej/Vejporten. Dette er vist grafisk på nedenstående figur. Eftermiddagsmyldretiden i området er mindre trafikalt belastet end morgenmyldretiden, men der forventes mindre afviklingsproblemer for den højresvingende trafik fra syd mod Helsingørmotorvejen

i den fulde udbygning. (Det skal bemærkes, at det alene er kølængder relateret til byudviklingen af Lundtoftevej 160, der er vist på figuren. En fuld udbygning af hele området – og også intensiveringen af videns erhverv længere oppe af Maglebjergvej, jf. afs. 3.1 ovenfor - vil derfor givetvis resultere i større kølængder.)



Figur 7 Maksimale kølængder i morgenspidstimen i Forslag 3 100% erhverv

4.2 Parkeringskapacitet

Et andet forhold, der i dag opleves som en udfordring, er parkering. Særligt parkeringen i og omkring Lundtofteparken er en udfordring, da området er planlagt efter en forventning om langt færre biler i bebyggelsen, end hvad der er tilfældet. Det eksisterende parkeringsbehov i Lundtofteparken er på omkring 250 pladser, men mulig ny bebyggelse i og omkring Lundtofteparken samt nyt byggeri på Lundtofte Torv kan have et parkeringsbehov på omkring 200 pladser. Lidt under halvdelen af disse pladser kan etableres eller eksisterer allerede på terræn i og omkring Lundtofteparken.

Det er forventeligt, at flere billister vil benytte letbanestationen som rejsestation, hvilket øger behovet. Det nye erhvervsområde i tracéet forventes at have et parkeringsbehov på 450 pladser.

En mulig løsning på parkeringsbehovet i og omkring Lundtofteparken, på Lundtofte Torv samt i tracéet, er at etablere et p-hus umiddelbart nord for rampeanlægget mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegårdsvej. Denne placering sikrer, udover nærhed til både Lundtofteparken, erhvervsområdet i tracéet og letbanestationen, at biltrafikken til p-huset fra motorvejen belaster Lundtoftegårdsvej mindst muligt. Det kan dog ikke forventes, at parkeringshuset kan løse hele parkeringsbehovet. Der vil forsat være behov for parkeringspladser tæt på detailhandel, boliger og kontorerhverv, men et parkeringshus på ca. 450 p-pladser vil kunne rumme ca. halvdelen af parkeringsbehovet i den del af tracéet, der ligger inden for helhedsplanen. Det vil dække ca. halvdelen af behovet for udvidelse af parkeringen i Lundtofteparken, og de ekstra p-pladser som et nyt byggeri på Lundtofte Torv vil udløse. Ved etablering af et p-hus er der f.eks. mulighed for, at Lundtofteparkens beboere kan leje sig ind.

Et parkeringshus er dog en stor investering, hvis det viser sig, at der ikke er behov for det antal p-pladser, som etableres. Dette er særlig relevant i et byudviklingsområde, hvor hverken parkeringsbehov eller kapital er tilstede fra starten. Der findes dog præfabrikerede element parkeringshuse på markedet, som kan udvides efterhånden som behov, og finansiering kommer på plads.

En anden mulig løsning er etableringen af et 1-2 etagers p-kælder på Lundtofte Torv i forbindelse med opførelsen af nyt detailhandelsbyggeri på ca. 120 p-pladser. Et p-hus her ville kunne aflaste parkeringen knyttet til detailhandlen samt en del af parkeringsbehovet i Lundtofteparken. Et p-hus under terræn er en stor investering, men ville være en stor kvalitet i forbindelse med udvikling af bylivet på torvet og etableringen af hovedforbindelsen.

5 LØSNINGSFORSLAG OMKRING LUNDTOFTE SKOLE

Der er et igangværende skolevejsprojekt omkring Lundtofte Skole for at øge trygheden.



Figur 8 Lundtofte Skole

Adspurgte har antydnet, at de føler, at bilister færdes med høj hastighed på Nøjsomhedsvej på trods af, at den gennemsnitlige hastighed er omkring 43 km/t (iMastra). Ifølge Vejdirektoratets håndbog til anlæg og planlægning af fodgængerområder er det til gengæld påvist, at der ikke altid er overensstemmelse mellem målbar trafiksikkerhed og trygheden som opleves i en lokalitet. Det pointeres ligeledes, at der er direkte sammenhæng mellem den kørte hastighed og tryghedsoplevelsen, så når fodgængere er utrygge ved at krydse Nøjsomhedsvej, skyldes det formentlig at de 43km/t føles højt i de aktuelle trafiksituationer. Det kan f.eks. være, at trafikmængden samtidigt med hastigheden er høj, og at de bløde trafikanter derved overvejer hasarderede krydsningssituationer.

Den dokumenterede fodgængertrafik i området omfatter blandt andet personer, som krydser Nøjsomhedsvej fra tilstødende stier spredt langs hele vejforløbet nordlige kant. Der er på nuværende tidspunkt ikke anlagt særlige krydsningsmuligheder for fodgængerne, men der er adskillige hastighedsdæmpende foranstaltninger, som burde skabe huller i flowet af personbiler, hvorved Nøjsomhedsvej burde kunne krydses relativt sikkert. På Lundtoftevej er der også krydsende fodgængere omkring Lundtofte Skole, dog i dette tilfælde på en dedikeret overgang, placeret ved en indsnævring i vejen. Hastigheden på Lundtoftevej ligger gennemsnitligt på 50km/t (iMastra), og at dæmpe hastigheden her vil formentlig bidrage til en mere tryk trafikafvikling.

5.1 Besigtigelse 15. marts 2017

Der er foretaget en besigtigelse af trafikforholdene under morgenmyldretiden 15. marts 2017.

Under et bekræftes, at der er selvfølgelig er krydsende bløde trafikanter foran Lundtofte skole, på både Nøjsomhedsvej og Lundtoftevej, samt at der ikke er særlige tiltag til tryk krydsning af vejen. Langs Nøjsomhedsvej afvikles trafikken flydende, dog bemærkes det, at bilister med høj hastighed ikke sænker deres hastighed synligt, hverken på den generelle strækning eller foran Lundtofte Skole. Det kan antyde, at eksisterende hastighedsdæmpende tiltag ikke har hensigtsmæssig effekt.

Bilister i østgående retning langs Nøjsomhedsvej møder flere vejindsnævninger, inden de når frem til Lundtofte Skole. Indsnævningerne er anlagt uden forskydninger, og der påtvinges således kun en hastighedsændring, når en bilist må vige for en anden. Bili- sten, som ikke viger, kan altså i denne slags løsning frit passere uden manøvrer, som dikterer nedsat hastighed. Dette medfører, at nogle bilister kører hurtigere end gennemsnittet, og denne varians/uforudsigelighed bidrager til utrygheden. Der tegner tilmed et billede af, at biler med lavere hastighed har kultur for at vige for biler med høj hastighed ved disse indsnævninger, hvilket kan være en indikation om, at foranstaltningerne reelt skaber en lav gennemsnitshastighed ved at straffe mindre aggressive bilister, til fordel for, at andre kan opretholde en høj hastighed.

Vejstykket umiddelbart udenfor Lundtofte Skoles matrikel, er afgrænset af to vejbump, som formentligt er anlagt for "bløde" og dermed ikke nedsætter hastigheden nok til at medføre tryk afvikling af trafik. Ved opmåling af vejbump foretaget under besigtigelsen, vurderes det, jævnfør Vejdirektoratets 'katalog over typegodkendte bump', at de eksisterende bump er dimensioneret til en ønsket hastighed på omkring 40-45 km/t, idet at bumplængden er omkring 7,5 m, og toppunktet ligger omkring 100mm over vejens niveau. Dette er i overensstemmelse med den tilladte hastighed, og den gennemsnitlige hastighed, som er observeret på strækningen. Det er dog ikke nødvendigvis hensigtsmæssigt i forhold til tryghed, at bilister færdes med sådanne hastigheder direkte foran Lundtofte skole.⁴

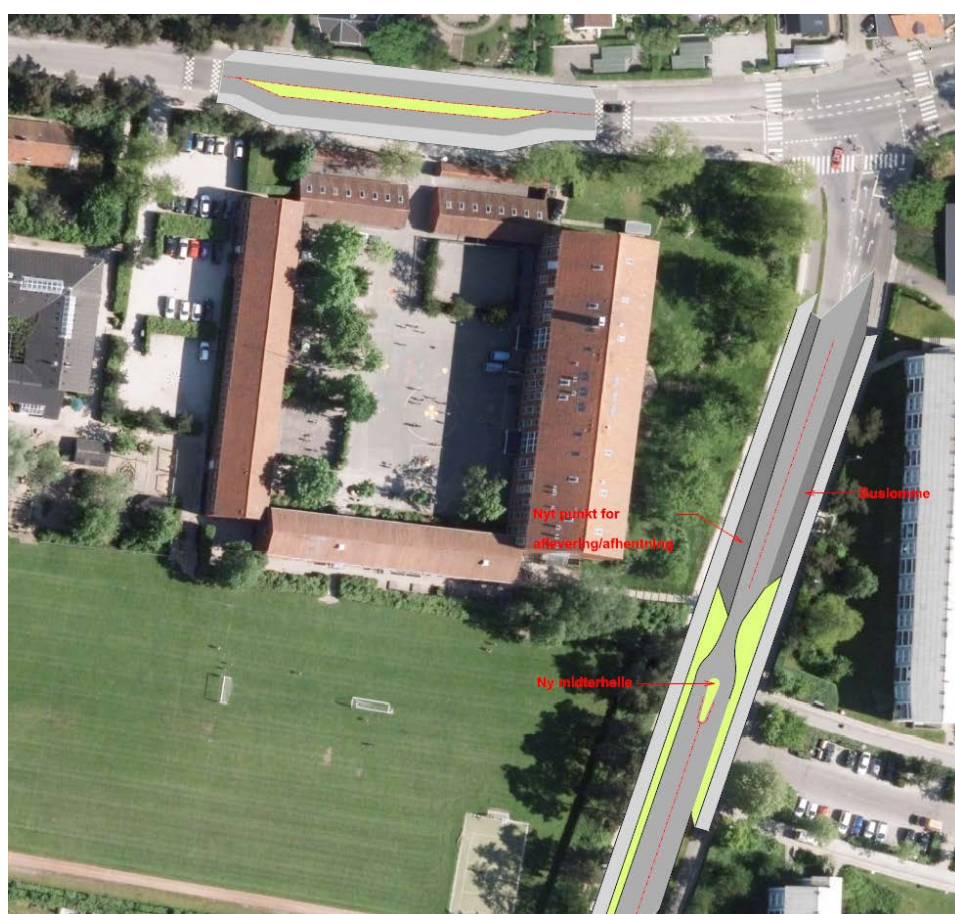
På Lundtoftevej blev der observeret en lav mængde biltrafik, men som nævnt også bløde trafikanter fra Lundtofteparken, som krydser vejen i retning mod Lundtofte Skole. Fodgængerne benyttede under observationen kun den dedikerede overgang, som eksisterer i vejens indsnævring, så dette eksisterende tiltag antages at fungere efter hensigt.

⁴ Vej bumpene er formentligt dimensioneret efter denne type pga. hensyn til buslinjerne i området.

ten. Den lave trafikmængde og sigtforholdende betyder dog, at bilister fra Lundtoftevej mod krydset mellem Lundtoftevej og Nøjsomhedsvej ikke sænker hastigheden op til indsnævringen, men blot flyder ind til indsnævringen med bred svingradius.

5.2 Mulige initiativer

I det følgende præsenteres nogle initiativer til forbedring af trygheden. Tiltagene er inddelt efter, hvilken tryghedsfremmende hjemmel, de imødekommer mest. Altså henholdsvis nedsættelse af hastighed på Nøjsomhedsvej, og sikker passage ved Lundtofte Skole. Løsningsdelene er beskrevet hver for sig, men er altså udarbejdet med den hensigt at skulle kunne complimentere hinanden.



Figur 9 Mulige tiltag til forbedring af trygheden omkring Lundtofte Skole

5.2.1 Løsningsdel 1: Hastighedsnedsættelse på Nøjsomhedsvej

Formålet med chikaner som vejbump og vejindsnævringer er givetvis at skabe en fysisk forstyrrelse i vejforløbet, og nogle typer kan i høj grad garantere en hastighedsnedsættelse. I området omkring Lundtofte Skole er chikaner i forvejen implementeret, dog på en måde, som tillader de hastigheder, man observerer i området i dag. Ønskes sikret en øget tryghed ved hjælp af denne type løsning, må man nødvendigvis anlægge med dimensioner, som påtvinger de ønskede hastighedsnedsættelser på samtlige bilister.

Et tryghedsfremmende initiativ kan bestå i at modificere eksisterende løsninger på strækningen, således at der er større hastighedsnedsættende effekt. Dette kunne opnås ved omlægning af vejindsnævringer, så de forskydes som vist til højre, hvormed trafikanter må være nødsaget til at manøvrere for at passere dem, uanset hvilken trafikintensitet der opleves på vejen. Højden af eksisterende vejbump kan også øges for at sænke hastigheden, men på Nøjsomhedsvej bør man af hensyn til bustrafik overveje at erstatte de eksisterende vejbump med andre tiltag.

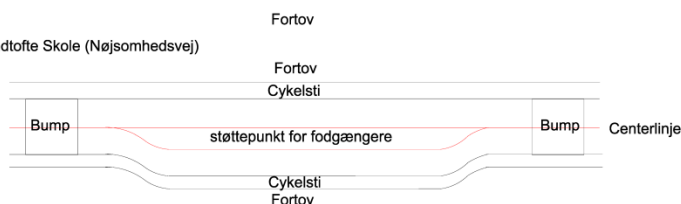


Her anbefales en forsætning umiddelbart foran Lundtofte Skole, som kan virke hastighedsdæmpende, og som ikke har samme negative effekt på bustrafikkens komfort og fremkommelighed som bump eller hævnings af vejforløbet. På nuværende tidspunkt tillader vejens udformning, at man ved inddragelse af den eksisterende buslomme kan forskyde vejforløbet og skabe en forsætning for det østgående kørespor, nærmest skolen. Umiddelbart foran Lundtofte Skole vil der være frigjort plads til at lave et centreret støttepunkt for fodgængere, så de kan krydse ét kørespor ad gangen (se skitsering af koncept for neden, og skitsering på ortofoto i bilag). Eksisterende bump bevarer for at opretholde hastighedsdæmpende effekt også i det vestgående spor.

Eksisterende løsning foran Lundtofte Skole (Nøjsomhedsvej)



Centralt støttepunkt foran Lundtofte Skole (Nøjsomhedsvej)



Som supplementer kan nævnes øvrige tiltag, som kan nedsætte hastigheden:

- Hastighedstavler (den tilladte hastighed er ikke skiltet)
- Elektronisk hastighedsvisning. Erfaring antyder at trafikanter nedsætter hastigheden når de gøres opmærksomme på deres overtrædelse af hastighedsgrænsen.
- Rumle striber/riller
- Variable hastighedstavler, så den tilladte hastighed på strækningen kan reguleres efter behov.

5.2.2 Løsningsdel 2: Tryk/sikker passage ved Lundtofte Skole

Trygheden ved krydsning af Nøjsomhedsvej burde blive øget i vejens generelle forløb blot ved normalisering af bilernes hastighed, således at det for fodgængere er lettere at erkende den tid, som de har til at krydse vejen. Der kan dog være behov for yderligere tiltag/foranstaltninger for at garantere tryk trafikafvikling for fodgængere ved selve Lundtofte Skole. Implementeres førnævnte forsætning, så vil der blive et naturligt sted at krydse Nøjsomhedsvej ved Lundtofte Skole. Man vil kunne koncentrere andre tiltag omkring dette punkt, såsom fodgængerfelt, skolepatruljeblink og lignende, hvis mængden af fodgængere indikerer behov for sådanne tiltag.

Området, hvor forældre sætter elever af, som i dag er placeret i buslommen på Nøjsomhedsvej kan flyttes om, hvor der er parkering på Lundtoftevej. Den resulterende øgning af trafiktætheden på denne side af Lundtofte Skole vil muligvis bidrage til, at fremkommeligheden falder en anelse i tidsrummene for aflevering/afhentning af elever. For at forstærke en sådan effekt, og sørge for, at den lavere hastighed er rimeligt konsekvent i løbet af døgnet, bør man dog overveje at forbedre eller erstatte eksiste-

rende indsnævring af vejen. Da indsnævring lader til at være et effektivt krydsningspunkt for fodgængere, foreslås en bevaring af denne. Et alternativ, som tillader bevaring af denne indsnævring er tilføjelse af en midterhelle, som tvinger en skarpere drejeradius ind i indsnævringen. Således kan man sikre, at bilister der kommer ad Lundtoftevej får sænket hastigheden op til punktet, hvor fodgængerne krydser vejen i indsnævringen, og samtidigt adskille det øvrige Lundtoftevej med forløbet direkte foran Lundtofte Skole. En sådan fysisk adskillelse vil i samarbejde med skiltning af skoleområde og lignende tiltag (f.eks. farvet asfalt) bidrage til, at det er intuitivt at holde den sænkede hastighed frem til krydset. Se placering af helle på skitse for neden, og indtegning på ortofoto i bilag.

