LOKALPLAN

298

FORSLAG

For et område syd for Lyngby Station

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

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
Dette lokalplanforslag giver mulighed for at der kan etableres en bypark og gennemføres en udbygning og fortætning i et erhvervsområde syd for Lyngby Station, samt mulighed for at ændre anvendelse fra kontor til offentlig service, som f.eks. daginstitution, i en del af den eksisterende bebyggelse.

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

Lokalplanforslaget kan derudover fås ved henvendelse hos Center for Byudvikling og Byggesag, Fælles Sekretariatet, Lyngby Rådhus, eller ved at sende en mail til: udviklingplanbyggesag@ltk.dk

Bemærkninger/ændringsforslag til lokalplanforslaget kan sendes på e-mail eller brev til kommunalbestyrelsen senest den 5. maj 2025.

Kommunalbestyrelsen
Lyngby Torv 17
2800 Kongens Lyngby

Lokalplan298@ltk.dk

INDHOLDSFORTEGNELSE

REDEGØRELSE 4
Baggrund 4
Eksisterende forhold 5
Lokalplanens indhold 9
Midlertidige retsvirkninger 25
Generelt om ekspropriation til virkeliggørelse af en lokalplan 26

LOKALPLANENS FORHOLD TIL OVERORDNET PLANLÆGNING OG LOVGIVNING 27
Statslig planlægning 27
Arkæologiske og kulturhistoriske interesser 36
Tilladelser fra andre myndigheder 36
Miljø- og trafikforhold 36
Udbygningsaftale 37

LOKALPLAN 298 39
§ 1. Lokalplanens formål 39
§ 2. Område og zonestatus 39
§ 3. Anvendelse 39
§ 4. Udstykning 40
§ 5. Veje, stier - og parkering 40
§ 6. Bebyggelsens omfang og placering 42
§ 7. Bebyggelsens udseende 44
§ 8. Ubebyggede arealer 48
§ 9. Støj 51
§ 10. Bilag IV arter 51
§ 11. Forudsætning for ibrugtagen 51
§ 12. Servitutter og lokalplaner 52
§ 13. Retsvirkninger 52
§ 14. Vedtagelsespåtegning 53

Bilag 1: Lokalplangrænse og delområder
Bilag 2: Udstykningskort
Bilag 3: Stiforhold
Bilag 4: Vejforhold
Bilag 5A: Parkering over terræn
Bilag 5B: Parkering under terræn
Bilag 6: Byggefelter
Bilag 7: Tagplan og indbliksforhold
Bilag 8A: Facader delområde 1 (mod syd og øst)
Bilag 8B: Facader delområde 1 (mod nord og vest)
Bilag 8C: Facader: Materialer og farver
Bilag 8D: Facadeprincipper
Bilag 9A: Skilteplan delområde 1 og 4
Bilag 9B: Skilteplan indgange
Bilag 9C: Skilteplan delområde 4 og 5
Bilag 10A: Situation-/landskabsplan (Eksemplificering)
Bilag 10B: Sammenkobling mellem bypark og stræde (Principskitse)
Bilag 10C: Sammenkobling mellem bypark og stræde (Principskitse)
Bilag 11A: Vækstzoner
Bilag 11B: Vækstzoner
Bilag 12: Terrænplan
Bilag 13A: Længdesnit
Bilag 13B: Tværsnit
Bilag 14: Forudsætning for ibrugtagning af delområde 1

REDEGØRELSE

Baggrund

Velliv Pension henvendte sig i 2023 til Lyngby-Taarbæk Kommune med ønske om at igangsætte en større udvikling og omdannelse af deres ejendomme beliggende i området omkring Parallelvej og Hollandsvej i Kongens Lyngby. 27. september 2023 blev byplanudvalget forelagt en ny helhedsplan for området, og der er nu udarbejdet et lokalplanforslag for området.

Lokalplanområdet med delområder

Lokalplanens indhold understøtter visionerne for et fremtidigt Kongens Lyngby, som lægger op til fortætning og udvikling af bymidten. Lokalplanen giver mulighed for et kvalitetsmæssigt løft af det samlede område. Dette skal bl.a. ske gennem etablering af en ny bypark med en ny forbindelse til Wilmanns Parken, samt en omlægning af trafik og parkering i området til underjordisk parkering. Derudover skal lokalplanen give mulighed for at gennemføre en modernisering og transformation af store dele af bebyggelsen, med mulighed for fortætning i enkelte delområder, samt mulighed for at ændre anvendelse til daginstitution og skole i delområde 2.

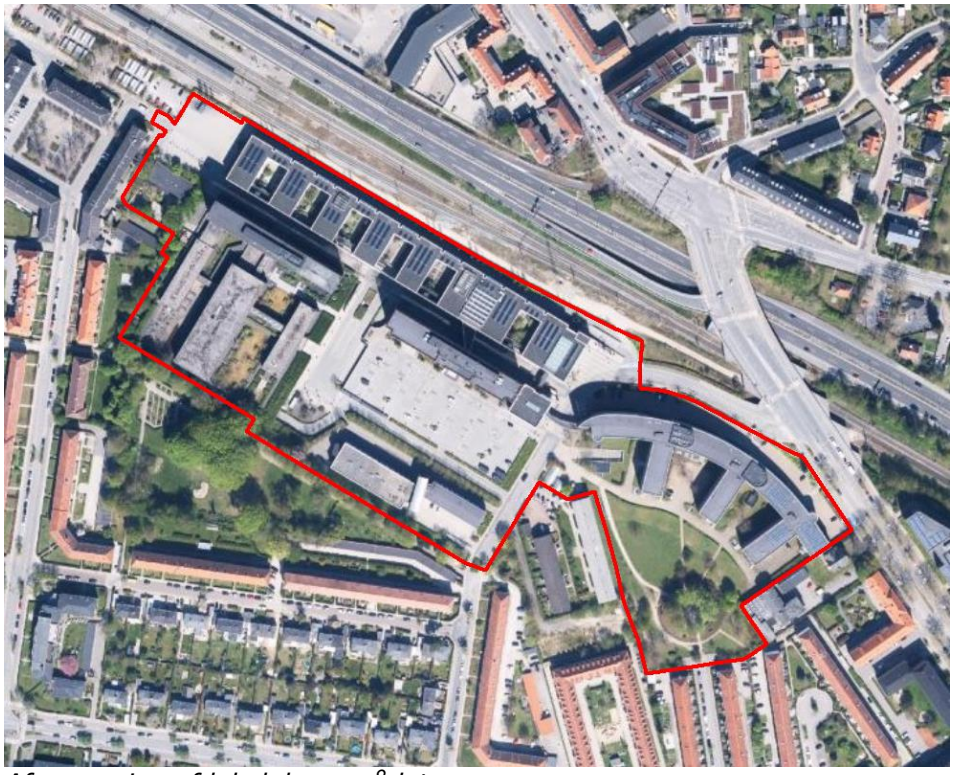
Tilvejebringelse af denne nye lokalplan vil supplere og understøtte det eksisterende Kongens Lyngby Centrum som en attraktiv by for videnstunge erhverv, ved at der kan etableres og udbygges moderne og attraktive kontorfaciliteter til erhvervsformål.

Lokalplanen skal desuden sikre, at ny bebyggelse opføres med variation i bygningsvolumener og med en udformning, der forholder sig til de omkringliggende områder.

Eksisterende forhold

OMRÅDET

Lokalplanområdet er beliggende syd for Lyngby Station mellem flere forskellige bymiljøer. Mod nord og vest grænser området op til Lyngby Station og Ulrikkenborg Plads, mod vest og syd grænser det op til boligkvartererne i Ulrikkenborg bydel og Wilmanns Parken, og mod nord grænser området op til jernbanen og Lyngby Omfartsvej. Mod øst grænser lokalplanområdet op til blandet erhvervs- og boligejendomme.



Afgrænsning af lokalplanområdet.

Området er i dag et erhvervsområde præget af store bebyggelser med kontorerhverv, samt tilhørende servicefunktioner, såsom parkeringsarealer og nærrekreative grønne arealer.

GÆLDENDE LOKALPLANER

Området er i dag omfattet af Lokalplan 7 for trafiksanering, lokalplanerne 109 og 151 for kontorerhverv, samt Lokalplan 255 for et parkeringshus.

EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Bebyggelsen består primært at store bygningsenheder med flade tage.

I lokalplanområdets sydøstlige hjørne, på Lyngby Hovedgade 94, ligger en større kamformet kontorbygning med en buet front mod Lyngby Hovedgade, som højdemæssigt trapper fra 6 etager ned til 4 etager i retning mod boligerne på Lyngby Hovedgade. Bygningen er opført i 1992, og rummer i dag Retten i Lyngby, en bank, samt et kontorfælleskab. Bag bygningen findes et nærrekreativt området, som er delvist etableret ovenpå en parkeringskælder. Endvidere er der parkeringspladser foran bygningen mod Lyngby Hovedgade.

Retten i Lyngby med facade mod Lyngby Hovedgade.

På Parallelvej 2-16, ud til jernbanen og Lyngby Omfartsvej, ligger en 200 meter lang kamformet kontorbygning i 3 etager. Kontorbebyggelsen har gårdrum der vender væk fra jernbanen. Bygningen er opført i 2001 og rummer i dag kontorer. Den østlige ende af bygningen er bygget sammen med højhuset på Parallelvej 15 via to gangbroer på tværs af Parallelvej.

Fra nord ses kontorbyggeriet Parallelvej 2-16 forrest og bagved ses de to højhuse, Parallelvej 15 (tv.) og 19 (th.).

På den sydlige side af Parallelvej på hhv. Parallelvej 15 og Parallelvej 17, ligger to aflange højhuse i 9 etager. Bygningerne rummer kontorer og på bagsiden af Parallelvej 15 ligger en større terrænparkeringsplads som er etableret ovenpå en parkeringskælder. Højhuset på Parallelvej 15 er opført i 1989.

Højhuset på Parallelvej 19 er bygget sammen med 3 lave stang-bebyggelser på Parallelvej 17, som er opført i 2-3 etager, med indeliggende gårdrum. Bygningerne på Parallelvej 17-19 er opført i 1971 og ombygget og udvidet i 1995.

Fra syd ses Parallelvej 17 forrest og højhuset, Parallelvej 19, bagerst.

I det sydligste hjørne af lokalplanområdet, Hollandsvej 12, ligger en aflang bebyggelse i 3-4 etager, som i dag rummer et kontorfællesskab. Bygningen er opført i 1961.

Fra nord ses Hollandsvej 12.

Lokalplanområdet grænser mod sydvest op til Wilmanns Park, samt et større boligområde, som hovedsageligt består af etageboliger og af villaer, samt dobbelthuse i 2 etager. Der er stiforbindelse fra boligområdet gennem lokalplanområdet til Lyngby Station.

EKSISTERENDE VEJE

Den primære adgang til og fra området sker via Parallelvej og Hollandsvej, som forbinder til Lyngby Hovedgade og videre ud på vejnettet. Fra Hollandsvej er der adgang til parkeringsarealer på terræn og parkeringskældre. Fra Hollandsvej er der ligeledes

adgang til Parallelvej, og videre hen til nordsiden af de to højhuse. I den nordvestlige ende af Parallelvej, er der adgang til Lyngby Station og Ulrikkenborg Plads. Fra Ulrikkenborg Plads og Lyngby Station er der adgang for fodgængere og cykler til Parallelvej, samt cykelstien langs jernbanen, som har forbindelse til det overordnede cykelstinetværk.

Lokalplanens indhold

FORMÅL

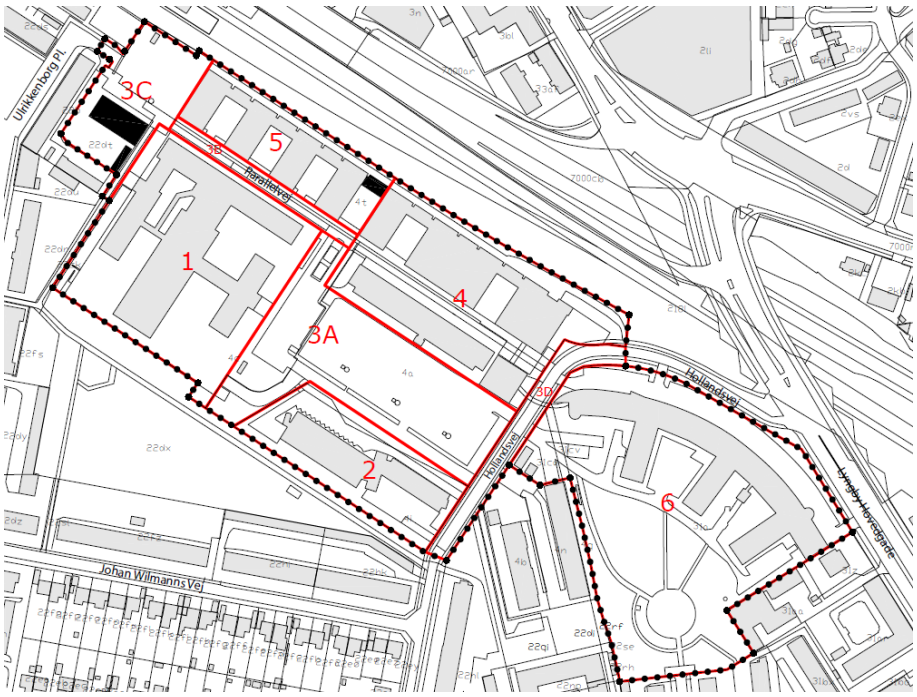
Lokalplanen har til formål at fastlægge områdets anvendelse til erhvervsformål og offentlig service i form af daginstitution og skole, samt i nogle delområder at give mulighed for en fortætning af den eksisterende bebyggelse.

Lokalplan har desuden til formål at sikre, at der etableres en bypark, hvilket medfører en større omlægning af trafik og parkering i området.

Endelig skal lokalplanen sikre en høj arkitektonisk kvalitet af både ny bebyggelse og de ubebyggede arealer.

ANVENDELSE

Lokalplanen fastlægger de fremtidige anvendelser for området med forskellige anvendelser fordelt på de ni delområder.



Lokalplanområdet inddelt i 9 delområder (WERK).

I delområde 1 gives der mulighed for at udvide den eksisterende bebyggelse, med henblik på at skabe en moderne erhvervsejendom, bebyggelsen i delområde 1 må kun anvendes til erhverv.

I delområde 2 gives der mulighed for at den eksisterende bygning udover erhverv, også kan anvendes til offentlige service med f.eks. skole og daginstitution, samt fitness.

Delområde 3A, må anvendes til bypark, og et p-hus. I p-husets stueetage kan op til 50% af arealet anvendes til anden publikumsorienteret service med udadvendte funktioner, som f.eks. café, vaskeri, fitness, cykelværksted eller lignende. Området etableres med offentligt tilgængelige funktioner og aktiviteter i byparken og på p-husets tag, herunder indretning til ophold, træning og leg. Der er udstedt byggetilladelse til at opføre et p-hus i delområde 3A. Byggeriet er således påbegyndt og forventes færdigetableret ultimo 2025.

I delområde 3B og 3C må anvendes til rekreative formål i form af en bypark og grønne byrum. Det mindre grønne område ved Lyngby Station kaldet "Ankomsten", samt et "stræde" i Parallelvej til at forbinde den nye bypark og ”Ankomsten”.

I delområde 4 fastholdes eksisterende anvendelse til kontorerhverv. Velliv ønsker at der senere kan udarbejdes en ny lokalplan for både kontorerhverv, og boliger. Områdets nuværende forhold fastholdes således foreløbigt, idet der endnu ikke foreligger et projektforslag for en eventuel til- og ombygning.

I delområde 5 og 6 fastholdes eksisterende anvendelse til kontorerhverv.

UDSTYKNING

Lokalplanen giver mulighed for at der inden for lokalplanområdet kan ske udstykning, sammenlægning og foretages arealoverførsler mellem matriklerne som vist på bilag 2. Dermed kan ejendomsgrænserne tilpasses på en måde, der sikrer en hensigtsmæssig opdeling af området ift. drift og vedligehold af veje, stier og udendørs opholdsarealer i fremtiden.

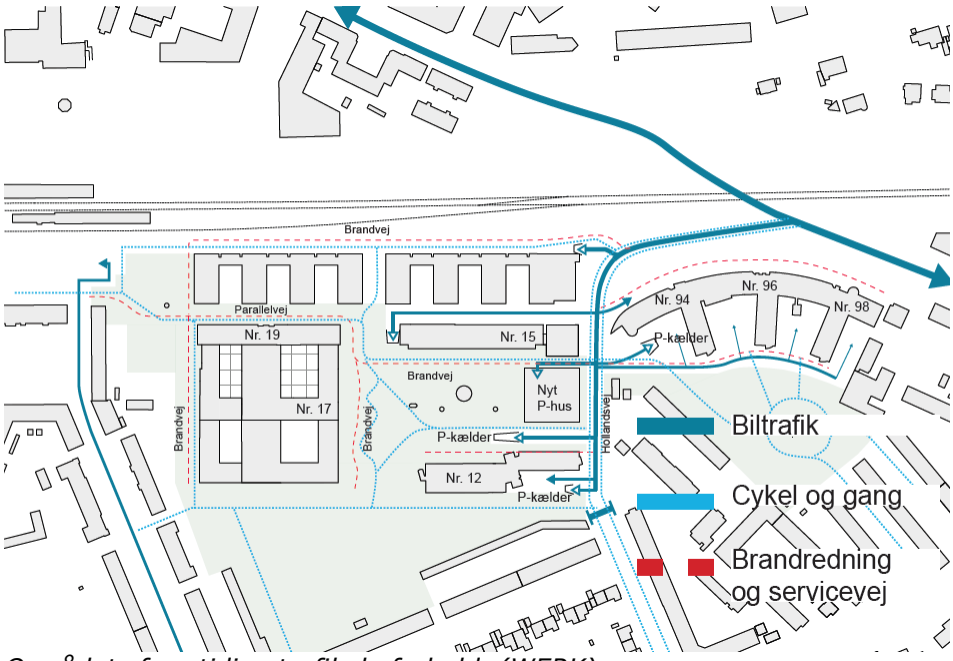
VEJE, STIER OG PARKERING

Området er i dag karakteriseret ved at store dele af arealerne mellem bygningerne er udlagt til interne veje og terrænparkering. Adgang til området skal, som i dag, ske fra Parallelvej og Hollandsvej.

Der etableres et p-hus ved Hollandsvej iht. Byggetilladelse af 3-7-2024, med begrønning af facaderne, samt mulighed for offentlig adgang til en tagterrasse.

Langs lokalplanområdets nordlige grænse, mod jernbanen, fastholdes den nuværende supercykelsti, ligesom der etableres nye stier på tværs af lokalplanområdet. Der etableres stiforbindelser fra Lyngby Station via byparken til områdets kontorer, samt via byparken og Wilmanns Park til de bagvedliggende boligområder.

Området vil således i fremtiden i højere grad være indrettet på de bløde trafikanters præmisser, frem for biltrafik som i dag.



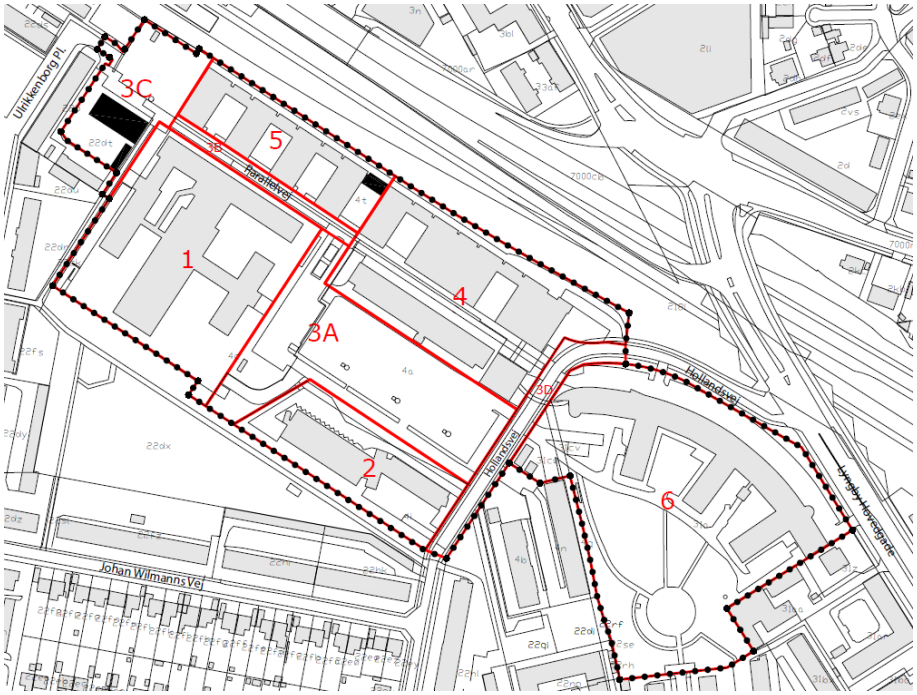
Områdets fremtidige trafikale forhold. (WERK)

Området har i dag ca. 1.300 parkeringspladser, hvoraf de ca. 900 pladser er fordelt i 4 store og én lille parkeringskælder, og de resterende 400 pladser er etableret på terræn. Lokalplanen giver mulighed for at udvide og sammenbygge de eksisterende p-kældre under Parallelvej 15 og 17-19, som er beliggende i delområde 1 og 3A. Dermed kan trafik til og fra områdets bygninger og parkeringsarealer omlægges til underjordiske veje og p-kældre, og dermed skabes der mulighed for at Parallelvej kan lukkes ifm. den videre udvikling i delområde 4. Hollandsvej vil således fortsat fungere som adgangsvej til og fra området og dets underjordiske parkering, via adgangs-/fordelingsveje i p-kældrene. Varelevering til Parallelvej 17-19 vil som i dag ske fra nord, via Ulrikkenborg plads. De nuværende terrænparkeringspladser, ved Lyngby Station omdannes til et mindre grønt område "Ankomsten", hvor der etableres mulighed for ophold.

Området vil i fremtiden kunne kobles op på det overordnede p-henvisningssystem i Kongens Lyngby, såfremt det nye p-hus åbnes op til offentlig brug.

BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING

Lokalplanen giver mulighed for, at der kan udbygges med ca. 16.400 etagemeter ny bebyggelse i delområde 1.

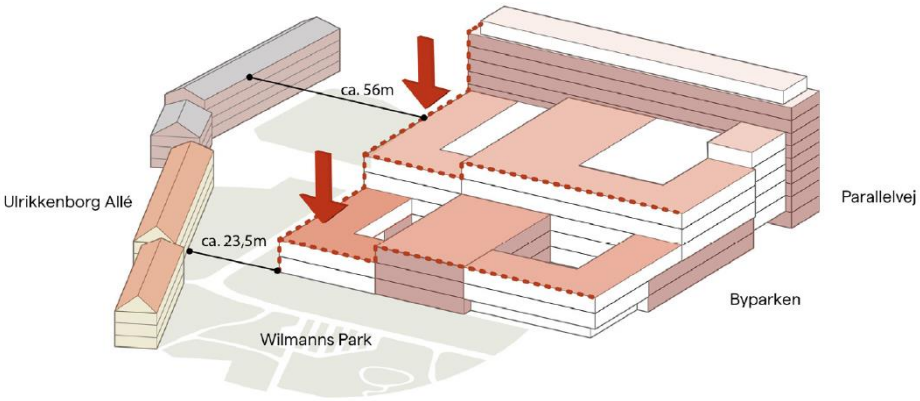


Lokalplanområdet inddelt i 9 delområder. (WERK)

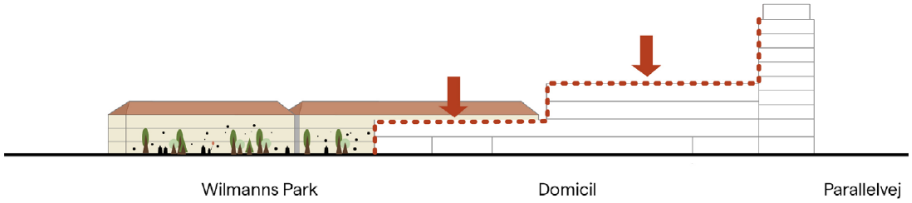
I delområde 1 giver lokalplanen mulighed for at den eksisterende bebyggelse kan ombygges til et moderne kontordomicil, hvor de lave bygninger kan bygges sammen på tværs og udvides i højden. Lokalplanen muliggør desuden at den eksisterende lave bebyggelse kan bygges yderligere sammen med højhuset, således der skabes et sammenhængende hus. Bygningens areal kan øges med 16.400 m², fra ca. 17.600 m² til maksimalt 34.000 m². Udvidelsen sker således primært internt mellem de eksisterende bygninger og i højden. På toppen af højhuset giver lokalplanen mulighed for at etablere en ny etage som integrerer den store lukkede tekniketage der eksisterer i dag, således bygningen består af 10 etager.

De eksisterende gårdrum i bebyggelsen ved Parallelvej 17-19 bevares i den lave del af bygningen, mens de to gårdrum nærmest højhuset overdækkes og inddrages til indvendige atrier. Dermed undgås dybe og kompakte bygningsvolumener, hvor man må gå på kompromis med rumlige kvaliteter og dagslys.

Det nye bygningsvolumen i delområde 1 bliver opdelt med varierende taghøjder, således bygningen gradvist trappes ned mod de nærmeste naboer ved Ulrikkenborg Allé og Ulrikkenborg Plads. Fra nordøst mod sydvest nedtrappes bygningen til 2 etager, med mulighed for ophold på tag. Bygningen vil derfor blive højest, hvor afstanden til boligbebyggelsen er størst og lavest hvor afstanden er mindst, hvilket mindsker evt. skyggegener og indbliksgener.



Bebyggelsens nedtrapning fra nordøst (Parallelvej) og ned mod sydvest (Ulrikkenborg Allé), hvor afstanden til naboer er mindst. (Arkitema)



Principsnit af delområde 1, set mod nordvest, gennem Parallelvej 17-19 hvor bygningen er lavest, nærmest naboerne. (Arkitema)

Lokalplanen giver mulighed for at etablere taghaver på forskellige niveauer, med udendørs opholdsarealer til brug for bygningens brugere. Lokalplanen opdeler tagfladerne i zoner som vist på bilag 7, med mulighed for at etablere funktioner af forskellig karakter. Størstedelen af tagarealet udlægges til etablering af grønne tage beklædt med sedum. På en del af sedumarealet, gives der mulighed for at etablere solcellepaneler ovenpå sedumtagene. Derudover skal der etableres opholdsarealer på en del af det samlede tagareal. Opholdsarealerne skal etableres med beplantning i krukker og bede, ligesom der gives mulighed for at etablere op til 4 orangerier, som delvist er i glas. Orangerierne giver mulighed for indendørs ophold i tilknytning til de udendørs opholdsarealerne.

Lokalplanen sikrer at der tages særligt hensyn til naboer ved Ulrikkenborg Alle og Ulrikkenborg Plads, ved at opholdsarealerne på de to nærmeste tagflader skal trækkes minimum 3 meter tilbage fra facaden som vist på bilag 7, ligesom der kun tillades et mindre opholdsareal, som kan etableres med afskærmning mod naboerne, f.eks. ved brug af skærme, afskærmende beplantning og en strategisk placering af taghuse uden ophold i. Der står desuden en række store træer mellem nabobebyggelsen og den nye bebyggelse i delområde 1, som tilsammen med de nævnte tiltag ovenfor, samt den forholdsvis store afstand, medvirker til at sikre naboerne mod indbliksgener.

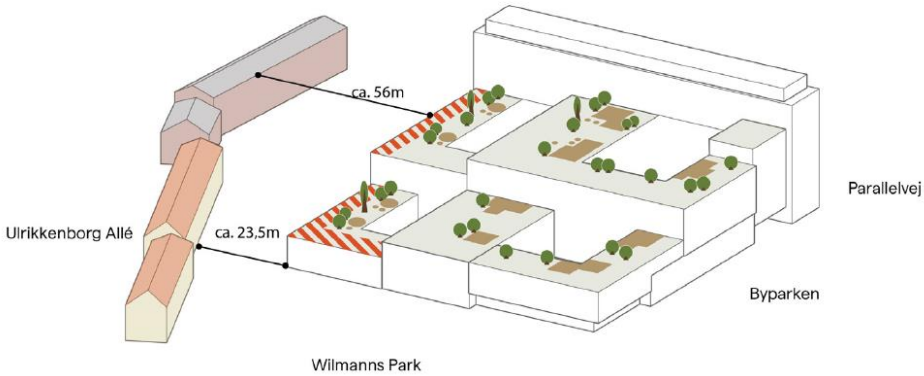


Illustration viser princip for placering og indretning af de udendørs opholdsarealer på taget og afstanden til naboerne. (Arkitema)

I delområde 2 fastholdes omfanget af den eksisterende bebyggelse. Lokalplanen giver mulighed for at der kan etableres den nødvendige sekundære bebyggelse i området.

I delområde 3A fastlægger lokalplanen at såfremt der fortættes i delområde 1, skal der etableres en bypark centralt i lokalplanområdet, som kobles sammen med den eksisterende Wilmanns Park. Der skabes dermed forbindelse fra lokalplanområdet til Wilmanns Parken og gives mulighed for at lette trafikanter kan færdes af nye stier på tværs af området og ned til Lyngby Station.

I delområde 3A, ved Hollandsvej, er et P-hus under opførsel, med færdiggørelse ultimo 2025. P-huset opføres i 6 etager med forskudte etager (10 split levels) og vil indgå som en del af byparken, med en omfattende begrønning af facader. Lokalplanen giver mulighed for, at der etableres aktiviteter på taget, herunder indretning til f.eks. ophold, træning og leg, som vil være offentligt tilgængelige. Lokalplanen giver desuden mulighed for, at der i halvdelen af stueetagen kan etableres udadvendte funktioner, såsom café, vaskeri, fitness, cykelværksted eller lignende.

Parkeringshuset, der er under opførelse i delområde 3A, set fra alle fire facader. (Holscher Nordberg)

I delområde 3C gives der mulighed for at Parallelvej 31, den nuværende daginstitution kan nedrives og der kan etableres en grøn bypark "Ankomsten".

I delområde 4 giver lokalplanen mulighed for at den eksisterende tekniketage på højhuset på Parallelvej 15 udnyttes til erhvervsformål, således at bygningen består af 10 etager og at de to højhuse fortsat kan fremstå ensartede. På sigt ønskes den eksisterende bebyggelse omdannet til blandet bolig og erhverv, ligesom der ønskes fortættet imellem de to eksisterende bygninger, med et atrium der bygges på tværs af den nuværende Parallelvej. Dette kræver dog ny planlægning.

I delområde 5 og 6 fastholdes eksisterende forhold, men der gives mulighed for at etablere sekundær bebyggelse. Derudover gives der mulighed for at nedrive en mindre del af bebyggelsen i delområde 5, som dog vil skulle erstattes med en støjskærm.

BEBYGGGELSENS UDSEENDE

Lokalplanen giver mulighed for at opføre ny bebyggelse indenfor delområde 1. Ny bebyggelse sker som fortætning mellem de eksisterende bygninger samt på taget af de eksisterende bygninger. Den fremtidige bebyggelse i delområde 1 skal fremstå som en samlet bebyggelse.

Lokalplanen fastslår at den nye bebyggelse i delområde 1 skal opføres i lette facadematerialer som f.eks. aluminium, og helt eller delvist transparente glasfacader, med elementer af mere lukket karakter herunder f.eks. den nordvendte facade på penthouse-etagen, idet de eksisterende teknikinstallationer primært vil blive integreret i penthouse-etagens nordvendte facade.

Facaderne og facadematerialerne skal stå i kontrast til de eksisterende tunge tegl-facader, og skal primært udføres i lyse naturfarver og/eller delvist i grålige eller mørke nuancer. De lette og enkle facadeløsninger skal være en kontrast til det eksisterende, for at den nye del af bygningen ikke dominerer den eksisterende arkitektur. Valget af materialer tager også afsæt i, at byggematerialerne der anvendes, skal kunne opfylde de gældende krav til bæredygtige byggematerialer. Lokalplanen giver derfor mulighed for at opføre facader med en større variation i materialerne end den eksisterende bebyggelse.

Udsnit af facaden Parallelvej 19 set fra gadeniveau på Parallelvej. Billedet viser de karakteristiske vertikale murbånd som kendetegner bygningens arkitektur. (Foto COWI)

Lokalplanen sikrer, at de vertikale facadebånd i højhusene gentages visuelt i den nye bebyggelse. Derfor stilles der krav om at facadeelementer på de nye facader skal etableres med ensartede bredder og mellemrum. De eksisterende bygninger vil således stadig stå fremtrædende og karakteristiske.

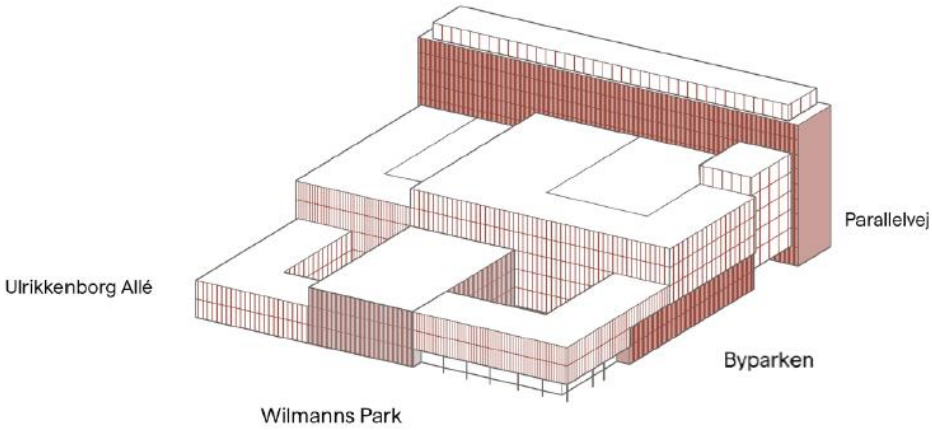
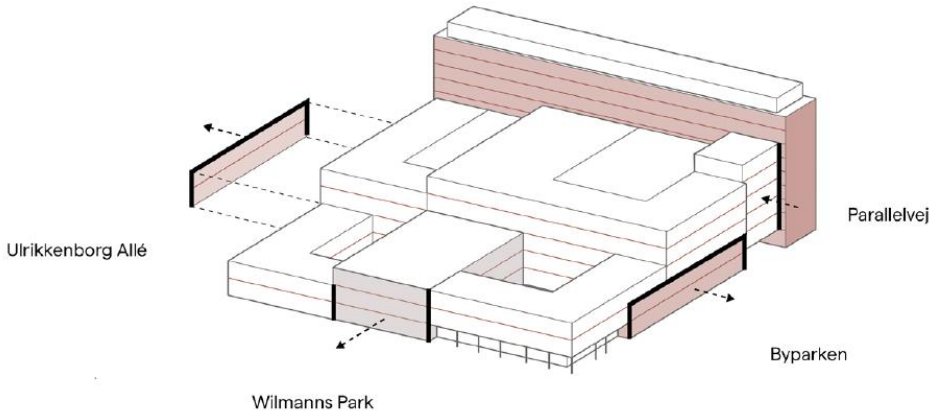


Illustration visende nye facader (lyserøde) og eksisterende facader (mørkerøde). (Arkitema)

Lokalplanen sikrer dermed at facadetakten i de nye facader holder samme taktfaste rytme som i den eksisterende teglfacade. Facadeelementernes bredder og mellemrum er enten ens med, fordoblet eller halveret i forhold til rytmen i den eksisterende bygnings facadelinjer, for at skabe variation og karakter i det nye bygningsvolumen.

Lokalplanen tillader kun tilbygninger, der er lavere end det solitære højhus, så de to højhuse bevarer deres udtryk mod bymidten, banelandskabet og motorvejen.

Lokalplan sikrer endvidere at adskillelsen mellem nyt og gammelt tydeliggøres ved brug af 'noter', som er tilbagetrækninger og mellemrum i facadeovergangene, hvilket skaber en tydelig adskillelse mellem nyt og gammelt.



De sorte markeringer på illustrationen viser eksempler på noter eller forskydninger i facaden (bygningen er set fra syd). (Arkitema)

Skiltning på bebyggelsen
Lokalplanen giver mulighed for at opsætte skilte på bygningerne i lokalplanområdet, med et omfang og placering som vist på bilag 9A, 9B og 9C. Der gives mulighed for at opsætte op til 2 hovedskilte på

højhusenes facader, samt 1 hovedskilt på hver af højhusenes to gavle. Derudover kan der opsættes op til 3 mindre skilte på gavlene. Lokalplanen fastlægger at der kun må skiltes for virksomheder og lignende, som er beliggende på ejendommen. Skiltning med firmanavn og logo skal fremstå som enkelte bogstaver og logoer opsat på en baggrundsplade eller direkte på facaderne. Skilte må indeholde belysning.

UBEBYGGEDE AREALER

I lokalplanens delområde 3A skal byparken etableres, og fungere som bebyggelsens primære uderum. Det skal være et parkrum med en grøn karakter, der giver mulighed for ophold, aktivitet og adgang for cykler og fodgængere på tværs af området. Byparken skal forbinde området til omgivelserne, og sikre niveaufri adgang til de omkringliggende bygninger og områder.

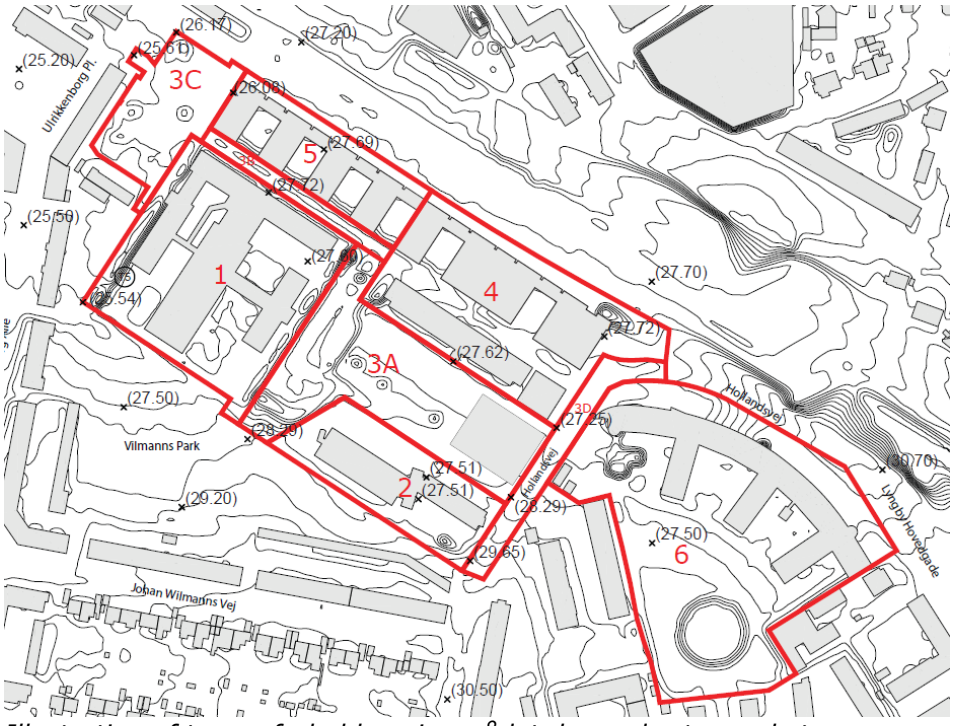
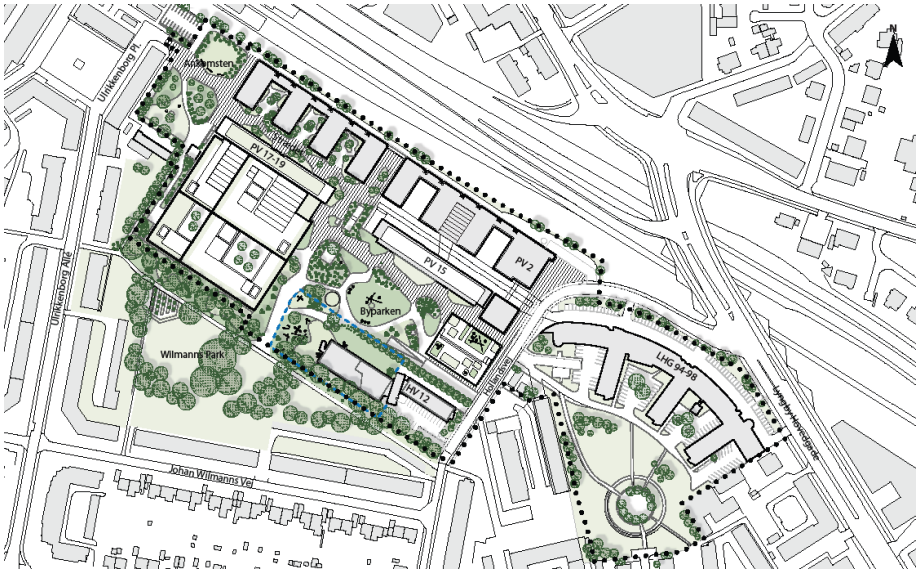


Illustration af terrænforholdene i området, herunder terrænkoter ved indgange til bygninger og ved overgange til omgivelserne. (WERK)

Hovedindgangene til de større bygninger placeres mod parken, hvilket skaber et naturligt flow og strøm af mennesker i byparken.



Illustrationsplan der viser den forventede fremtidige indretning af bypark og ny bebyggelse. (WERK) Ny illustrationsplan

Lokalplanen giver mulighed for at den eksisterende terrænparkering midt i området omdannes til en attraktivt grøn bypark, med nye stier på tværs af området, som kan kobles op på områdets øvrige forbindelser. Fra byparken skal der således etableres en stiforbindelse til Wilmanns Parken, ved at åbne op i beplantningen mellem de to områder. Forbindelsen skal give mulighed for at bevæge sig mellem den nye bypark og den eksisterende Wilmanns Park, så områderne i fremtiden fremstår som naturlige forlængelser af hinanden.

Lokalplanen sikrer en placering og indretning af stier og opholdsarealer, der muliggør de nødvendige forhold og adgangsveje til brug for brand og redning til områdets bebyggelse.

Lokalplanen sikrer, at der i lokalplanens delområde 3C skabes et grønt område kaldet "Ankomsten", ved pladsen tæt på Lyngby Station. Pladsen skal fungere som en velkomst til området og skabe bedre sammenhæng mellem Lyngby Station og lokalplanområdet.

På Parallelvej gives der i lokalplanens delområde 3B mulighed for at "Strædet" kan etableres, som en mere grøn forbindelse fra "Ankomsten" til byparken.

I forbindelse med etablering af byparken, skal der etableres en adgangsforbindelse fra byparken til Parallelvej / "Strædet". Adgangsforbindelsen skal tilpasses niveauforskellene og etableres med niveaufri adgang for gangbesværede, cykler og barnevogne.

Adgangsforbindelsen fra Parallelvej / "Strædet" og op til byparken skal udformes som vist på enten bilag 10B eller 10C. Figuren nedenfor (bilag 10B) viser en situation, hvor der fortsat er biltrafik på Parallelvej. Figuren på næste side (bilag 10C) viser "Strædet" -

en mulighed hvor Parallelvej er lukket for biltrafik på strækningen mellem Parallelvej 17-19 og Lyngby Station.

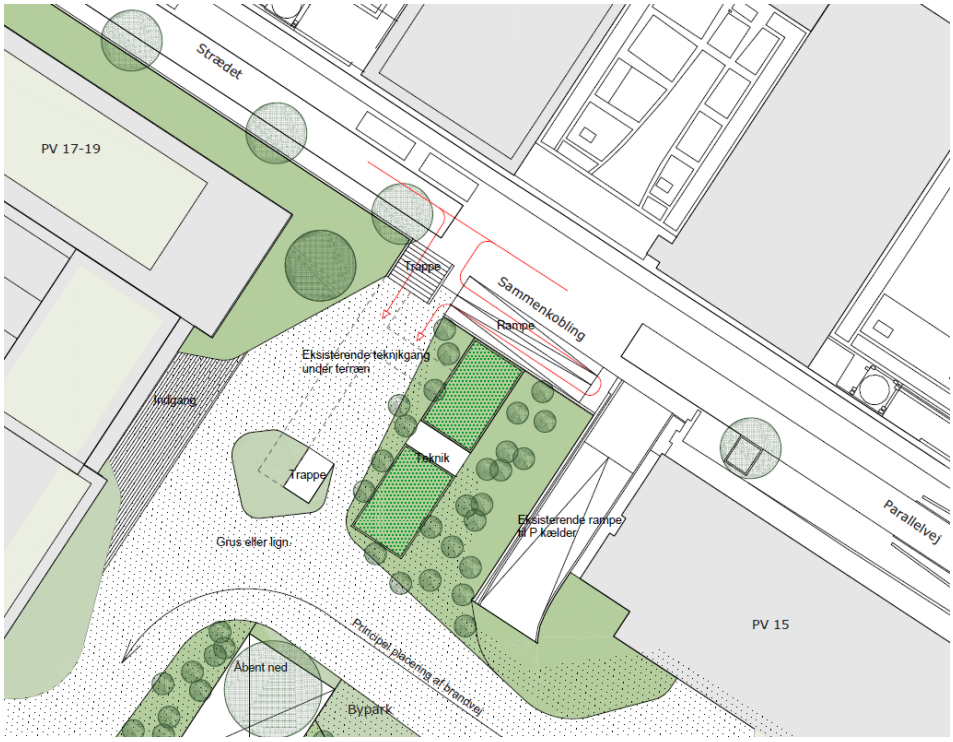
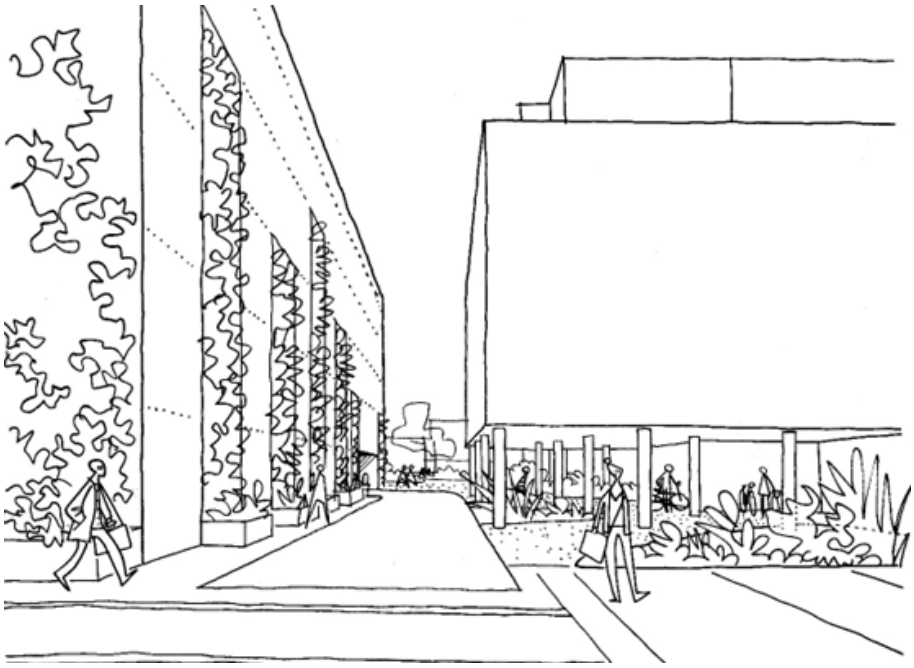


Illustration af midlertidige adgangsforbindelse mellem Parallelvej og byparken, indtil Parallelvej kan omdannes til "Strædet". (WERK)

Illustration af adgangsforbindelse mellem Parallelvej og byparken, når Parallelvej er omdannet til "Strædet". (WERK)

På tværs af lokalplanområdet skal der etableres et sammenhængende byrumsgulv, der niveaufrit bevæger sig gennem området og skaber en forbindelse mellem bygningerne og sikrer gode forbindelser til de omkringliggende områder.

Byrumsgulvet fortsætter gennem byparken og trækkes ind under den eksisterende hævede bygning ved siden af P-husets indkørsel fra Hollandsvej. Her bliver der mulighed for ophold og gennemgang under bygningen, ligesom den eksisterende overdækkede cykelparkering bibeholdes. Dette område skal også fungere som indgang til byparken, hvis man kommer fra Lyngby Hovedgade eller det grønne område bag Retten i Lyngby. Indgangen begrønnes med lavere beplantning og buske, som vist på figuren nedenfor.



Fra Hollandsvej ses indkørslen til P-hus i midten, med p-huset til venstre, det overdækkede byrum til højre, og byparken i baggrunden. (WERK)

På de dele af området der i dag ligger lavt, giver lokalplanen mulighed for at terrænet kan hæves, så der skabes bedre sammenhæng mellem niveauerne i byrummene og gulvniveau i områdets bebyggelse, f.eks. ved Parallelvej 17, som vil få hovedindgang mod den nye bypark, med niveaufri adgang.

Byparken vil fremstå med en varieret beplantning, fra lavere græsser og planter langs bygningerne, til mere frodigt ved kobling til Wilmanns Park med dens store, eksisterende træer. Derved sikres en differentiering i beplantningen.

I byparken vil der være mulighed for ophold, ligesom forskellige tekniske elementer vil blive integreret i det grønne. For eksempel vil rampens kanter og omgivelser til P-kælderen i den sydlige del af

byparken blive begrønnet og bearbejdet, så den fremstår som en naturlig del af parken og ikke som et trafikanlæg.

Byparken vil have lokale terrænopbygninger, som sikrer vækstlag for planterne og dermed grobund for en varieret beplantning, som skal medvirke til at skabe interessante landskabelige rum.

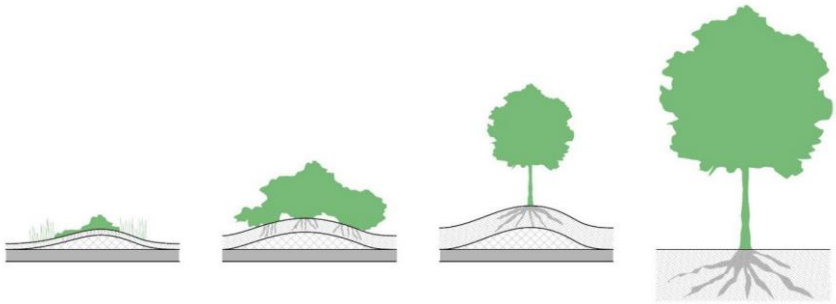
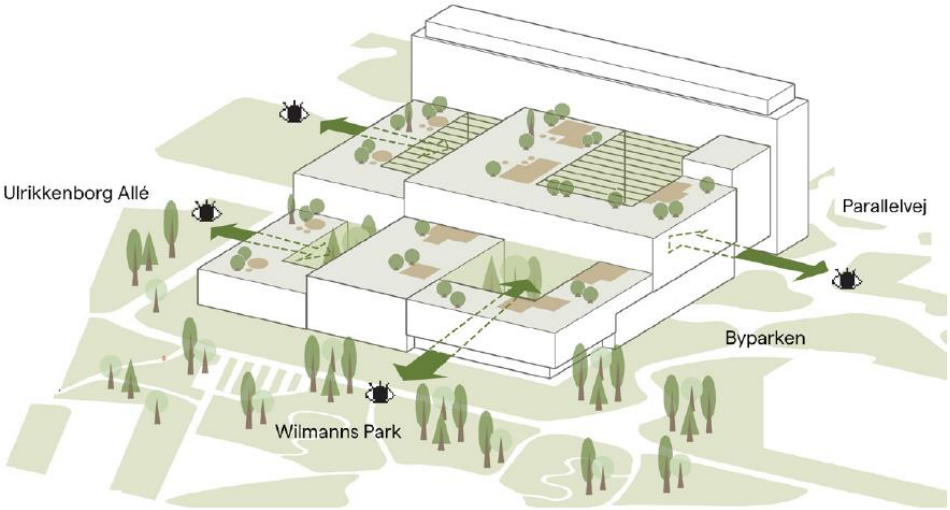


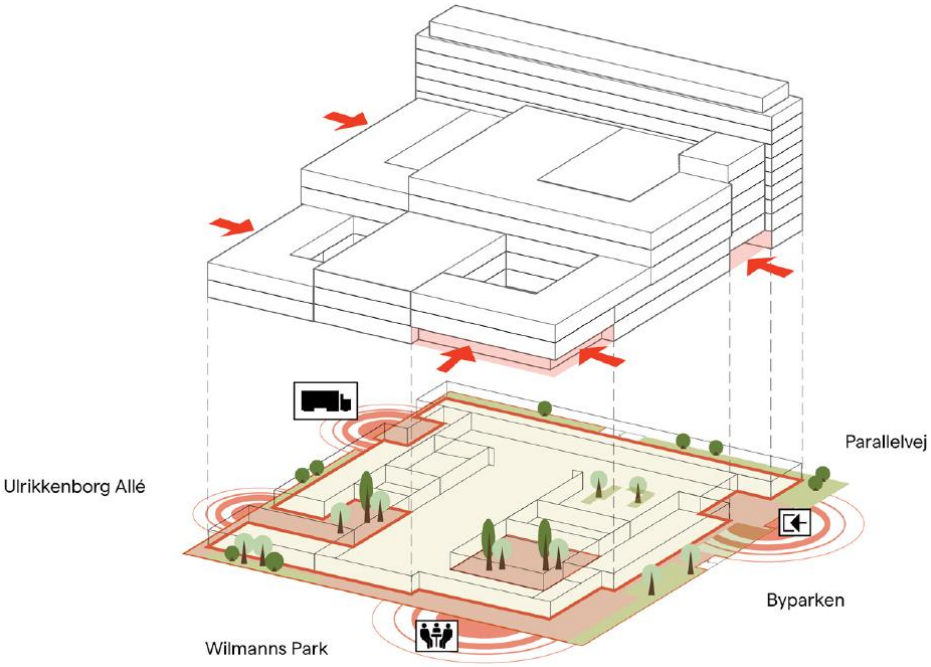
Illustration af terrænopbygning i byparken. (WERK)

Ved byggeriet i delområde 1 er det intentionen at lade det nye parkrum fortsætte visuelt ind i de atrier, der opstår inde imellem de eksisterende og nye bygningsvolumener. I dag fungerer disse gårdrum som 'private haver' for den eksisterende bebyggelse, men skal fremover blive til to indvendige og to udvendige atrier.



De grønne uderum inviteres med en visuel forbindelse indenfor i bygningen med de fire atrier (bygningen ses her fra syd). (Arkitema)

Kantzonerne omkring bygningen og overgangene mellem bygning og park skal bestå af en kombination af grønne arealer med let beplantning og flisebelagte zoner, der giver mulighed for ophold. For eksempel i det sydøstlige hjørne af bebyggelsen i delområde 1, hvor facaden er trukket tilbage, så man kan sidde ude under overdækning.



Kantzonerne fungerer som overgangsområder fra bygningerne og til byparken. (Arkitema)

I byparken vil der også være mulighed for at bevæge sig nede fra parkeringskælderen og op i byparken, til forpladsen foran kontorejendommen i delområde 1. Ved Parallelvej 17 kan der etableres en eller flere lysskakte i terrændækket, der lader naturligt lys nå kælderniveau, samtidig med at der kan plantes træer i kælderniveau, som bryder op gennem dækket og op i byparken.

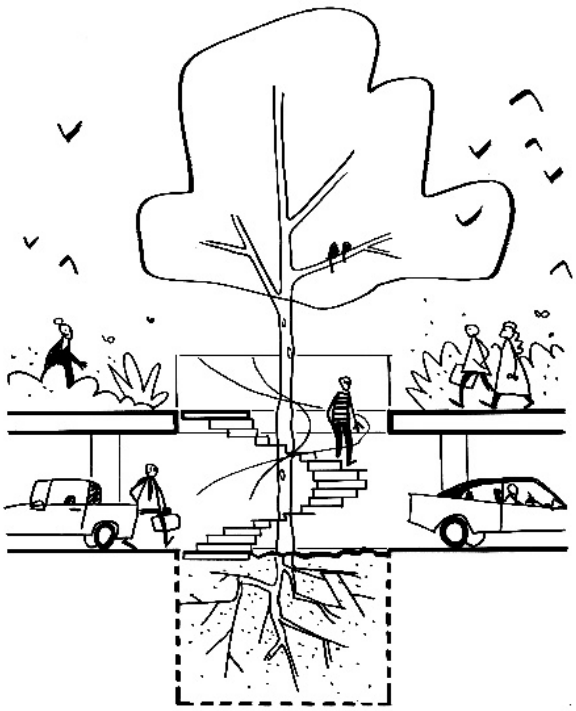


Illustration af princip for opgang fra kælder til bypark (WERK)

Ved indkørsel til lokalplanområdet og internt i delområde 3A kan der opsættes mindre ensartede henvisningsskilte, som målt fra terræn har en maksimal højde på overkanten af skiltet på 1,35 m og en maksimal længde på 1,5 m. Derudover kan der placeres en 14 meter høj skiltesøjle ved Lyngby Hovedgade og en 4 meter høj skiltesøjle ved Parallelvej, som vist på bilag 6.

I gårdrummene på den sydlige side af den eksisterende bebyggelse i delområde 6, gives der mulighed for at udvide de eksisterende parkeringsarealer. De eksisterende gårdrum er i dag anlagt med græsarmering til parkering, ligesom de er omkranset af lav beplantning og enkelte steder med træer. Lokalplanen sikrer at gårdrummene fortsat vil fremstå grønne, med beplantning og belægninger der fortsat tillader et grønt udtryk.

STØJ

Der er i forbindelse med miljørapporten foretaget en kortlægning af støjbelastningen fra Lyngby Omfartsvej og jernbanen i forhold til etableringen af støjfølsom anvendelse i området, herunder daginstitution, skole og kontor, samt udendørs opholdsarealer.

Støjkortlægningen viser, at lokalplanområdet ikke er påvirket af jernbanestøj der overskrider de vejledende grænseværdier for miljøfølsom anvendelse.

Støjkortlægningen viser desuden, at vejstøjen på facader mod nord / Lyngby Omfartsvej vil overstige de vejledende grænseværdier for miljøfølsom anvendelse, samt at den eksisterende bebyggelse i delområde 5 og 6 fungerer som støjafskærmning for opholdsarealer i delområde 3A i forhold til vejstøj.

Den kortlagte støjbelastning på facaderne mod Lyngby Omfartsvej betyder, at der vil ske udbredelse af vejstøj mellem bygningerne og ind i delområde 3A og 3B, hvis der nedrives bebyggelse i delområde 5. Ved nedrivning skal der derfor etableres en støjskærm i det område hvor bygningen nedrives.

Der skal inden ibrugtagning af ny bebyggelse foreligge dokumentation for, at støj fra motorvejen og jernbanen kan overholde de vejledende grænseværdier for udendørs opholdsarealer.

FORUDSÆTNING FOR IBRUGTAGEN

Før ny bebyggelse tages i brug skal det dokumenteres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for trafikstøj og jernbanestøj for udendørs eller indendørs støjniveau kan overholdes, samt at Miljøstyrelsens grænseværdier for vibrationer fra jernbane også kan overholdes.

Inden der kan udstedes endelig ibrugtagningstilladelse til kontorbebyggelsen i delområde 1, skal byparken i delområde 3A og en del af "Ankomsten" i delområde 3C være færdigetableret, som vist på bilag 14.

SERVITUTTER OG LOKALPLANER

Servitutter

Følgende servitutter aflyses ved den endelig lokalplans vedtagelse:

- Servitut nr. 12.09.1917-5134-04 "Dok om hegn, hegnsmur mv", lyst på matr.nr. 4t og 4c, Kongens Lyngby By, Christians, aflyses. Servitutten pålægger ejeren af en solgt parcel at opføre hegn mod sælgers restejendom.
- Servitut nr. 26.12.1921-6063-04 "Dok om benyttelse, Vedr 31 CÆ", lyst på matr.nr. 31a m.fl., Kongens Lyngby By, Christians, aflyses. Servitutten indeholder bebyggelsesregulerende bestemmelser, herunder en række forhold om anlæg og drift af veje.

Private byggeservitutter og tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen.

Lokalplaner

Lokalplanområdet er omfattet af følgende lokalplaner:

- Lokalplan 7 – "Lokalplan for trafiksanering i Ulrikkenborgkvarteret i Ulrikkenborg bydel" vedtaget 11.02.1980
- Lokalplan 109 – "Lokalplan for et område mellem Lyngby Hovedgade og Hollandsvej i Ulrikkenborg bydel" vedtaget 16.11.1992
- Lokalplan 151 – "Lokalplan for et kontorbyggeri ved Lyngby Station" vedtaget d. 25.01.1999
- Lokalplan 255 – "Lokalplan for parkeringshus på Hollandsvej" vedtaget d. 15.06.2015

Lokalplan 7 og 109 aflyses inden for det i § 2.1 nævnte område, og lokalplan 151 og 255 aflyses i deres helhed, når nærværende lokalplan er endeligt vedtaget og offentligt bekendtgjort.

Midlertidige retsvirkninger

Indtil offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsens endeligt vedtagne lokalplan gælder nedenstående retsvirkninger, dog i højst 1 år efter lokalplansforslagets offentliggørelse.

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.

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 overens-

stemmelse med planen. Der er fastsat nærmere regler for, hvornår en sådan tilladelse kan gives.

Ovennævnte retsvirkninger er fastsat i Lov om Planlægning, § 17.

Generelt om ekspropriation til virkeliggørelse af en lokalplan

Kommunalbestyrelsen kan inden 5 år efter, at lokalplanen er endeligt vedtaget og offentliggjort ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriation vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af lokalplanen og for varetagelsen af almene samfundsinteresser.

Ekspropriation kan kun ske inden for det område, som er omfattet af lokalplanen.

Det er kommunalbestyrelsen, der kan beslutte at ekspropriere i medfør af en lokalplan. Ved ekspropriationssagens gennemførelse skal kommunalbestyrelsen følge de processuelle regler for ekspropriation i vejlovens §§ 99-102.

Ejere m.fl. kan klage til Planklagenævnet over lovligheden af en beslutning om ekspropriation.

En mere detaljeret gennemgang af betingelserne for ekspropriation og processen herfor kan bl.a. findes i Erhvervsstyrelsens vejledning om ekspropriation efter planloven og Vejdirektoratets vejledning om ekspropriation efter vejloven, 2015.

LOKALPLANENS FORHOLD TIL OVERORDNET PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

Statslig planlægning

FINGERPLAN 2019

Fingerplan 2019 er en statslig plan, der regulerer hovedstadsområdets planlægning. Fingerplanens grundlæggende idé er på den ene side at koncentrere boliger, handel, industri, offentlige institutioner mv. omkring en veludbygget infrastruktur i hovedstadsområdet. Det betyder, at disse byfunktioner bør ligge "stationsnært", dvs. i nærheden af en station inden for stationsnære områder og fortrinsvis inden for de stationsnære kerneområder.

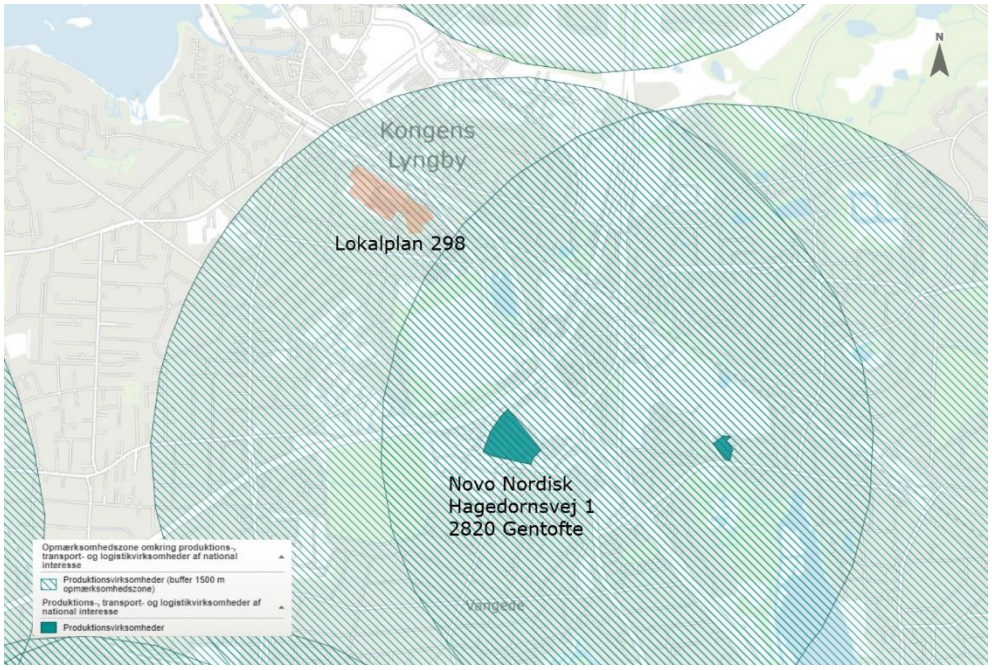
Lokalplanområdet er i sin helhed beliggende i det stationsnære kerneområde omkring Lyngby Station.

Lokalplan 298 er i overensstemmelse med Fingerplan 2019.

NATIONALE INTERESSER

Kommuneplan og lokalplaner skal varetage de nationale interesser og må ikke være i strid hermed. To nationale interesser berører planområdet. Den ene er en 1500 meter bred opmærksomhedszone omkring produktionsvirksomheder og den anden er 500 meter bred bufferzonen omkring Banedanmarks interesseområde, bygge- og omlæsseplads.

Produktionsvirksomheder
Produktionsvirksomheder er afgørende for vækst, udvikling og beskæftigelse i Danmark. Derfor skal kommunerne i deres planlægning tage hensyn til produktionsvirksomhederne herunder deres drifts- og miljøvilkår samt deres udviklingsbehov. Lokalplanområdet er omfattet af 1500 meter opmærksomhedszonen fra Novo Nordisk, Hagedornsvej 1 i Gentofte, som vist herunder.



Oversigt opmærksomhedszonen omkring produktions- og transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Tegningen er ikke målfast.

Det fremgår af de nationale interesser, at Kommuneplaner skal indeholde retningslinjer for sikring af, at arealer belastet af støj, lugt, støv eller anden luftforurening ikke udlægges til miljøfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod gener.

Det fremgår af Kommuneplan 2021 at ”Kommunen planlægger ikke for boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål m.v. i områder der er belastet af lugt, støv og anden luftforurening, uden relevante afværgeforanstaltninger, jf. Planlovens § 15b.

Novo Nordisks aktiviteter på Hagedornsvej 1 i Gentofte, er omfattet af miljøgodkendelser, som fastsætter vilkår for virksomhedens udledning af støj, lugt, støv eller anden luftforurening.

Det drejer sig om følgende gældende miljøgodkendelser:
- Revurdering af tidligere gældende miljøgodkendelser "CWW BAT C" (06-03-2020)
- "Miljøgodkendelse til etablering af ny fyldlinje FL6 i HACC, samt ny inspektionslinje" (12-11-2021)
- "Miljøgodkendelse til at fyre med olie fra mobile kedelanlæg" (19-12-2022)
- "Miljøgodkendelse til brownout anlæg" (08-12-2023)

I miljøgodkendelserne, er der fastsat grænseværdier for virksomhedens immissioner til dens omgivelser, såkaldte B-værdier. En B-værdi (bidragsværdien) er den enkelte virksomheds samlede maksimalt tilladelige bidrag til tilstedeværelsen af et forurenende stof i luften i omgivelserne uden for virksomheden, dvs.

immissionen. B-værdier har til formål at beskytte befolkningen mod skadelige effekter og gener fra luftforureningen, og fastsættes ud fra et generelt ønske om at begrænse luftforurening fra virksomheder og at opnå et højt beskyttelsesniveau for følsomme grupper og anvendelser. B-værdier skal derfor betragtes som en sikkerhedsgrænse, som anvendes af myndighederne i forbindelse med regulering af virksomheders udslip af kemiske stoffer til udeluften. Produktionsanlæg mv., herunder skorstene og afkast, skal således indrettes, dimensioneres og filtreres så der sikres en tilstrækkelig fortynding af udledningen til atmosfæren, således B-værdierne kan overholdes hos omkringliggende følsom anvendelse.

Novo Nordisks produktion på Hagedornsvej 1 er beliggende ca. 1.000 meter fra lokalplanområdet. Der ligger desuden boliger og anden følsom anvendelse i umiddelbar nærhed til virksomheden, og i stort set alle vindretninger. De nærmeste boliger ligger ca. 100 meter fra virksomheden, ligesom der i samme vindretning som lokalplanområdet ligger etageboliger og udendørs opholdsarealer ca. 700 meter fra virksomheden.

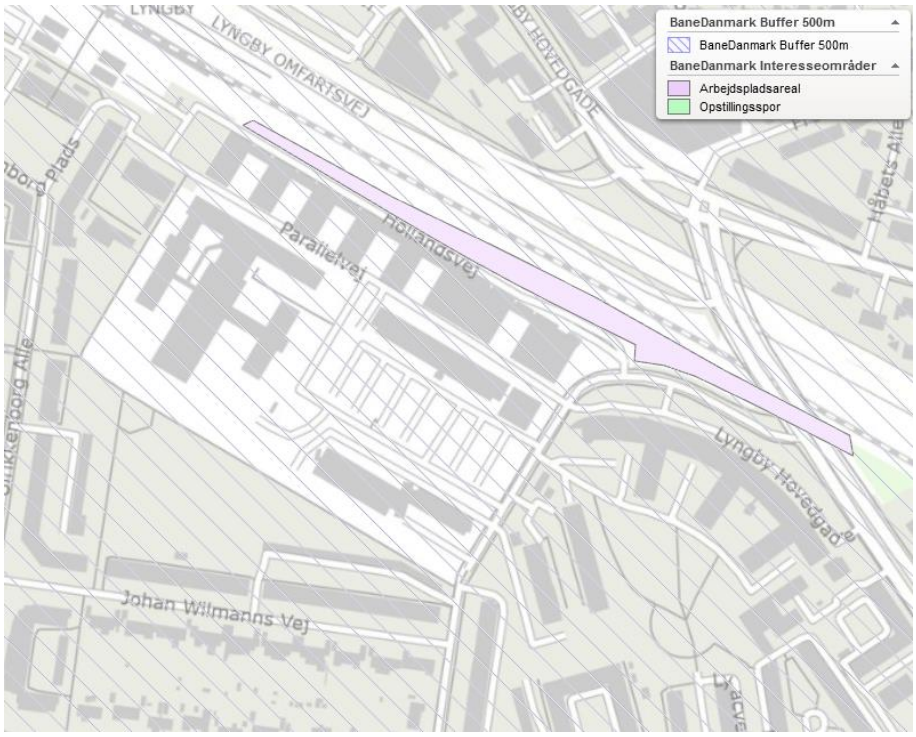
Der må ikke planlægges for aktiviteter der kan medføre skærpede miljøkrav ift. de vilkår der er fastsat i virksomhedens miljøgodkendelse, herunder ift. immissioner. B-værdierne i Novo Nordisks miljøgodkendelser er fastsat for bl.a. NO_X, CO, Hg og SO_2, på baggrund af OML-beregninger af virksomhedens luftudledninger, og en vurdering af deres påvirkning af følsom anvendelse i nærheden. Disse B-værdier har således ligget til grund for de afværgeforanstaltninger der i miljøgodkendelserne stilles krav om at implementere, og som skal sikre at B-værdier kan overholdes.

Afstanden fra Novo Nordisks produktion på Hagedornsvej 1 er mere end 1.000 meter og derfor vurderes det på det foreliggende grundlag, uden nye OML-beregninger, at det er overvejende sandsynligt, at B-værdierne overholdes ved lokalplanområdet. Tilsvarende er der ikke indikationer på at Novo Nordisks aktiviteter vil medføre støv eller støjgener ved lokalplanområdet.

Eftersom der ligger følsom anvendelse nærmere virksomheden end lokalplanområdet, som har været dimensionsgivende ift. de vilkår der er fastsat i miljøgodkendelsen, vurderes det at etablering af følsom anvendelse i lokalplanområdet, herunder daginstitution og udendørs opholdsarealer, bør derfor ikke medføre skærpede miljøkrav ift. de allerede fastsatte vilkår i miljøgodkendelsen.

Lokalplanens indhold vurderes således ikke at medføre skærpede miljøkrav for Novo Nordisks produktionsaktiviteter på Hagedornsvej 1.

Banedanmarks interesseområde
Herunder vises Banedanmarks interesseområde, som er beliggende umiddelbart nord for lokalplanområdet. Her fremgår også Banedanmarks buffer på 500 meter omkring arealet.



Nationale interesser i planlægningen: Banedanmarks bygge- og omlæsseplads er vist med lys rød farve. Tegningen er ikke målfast.

Det fremgår af de nationale interesser, at hvis kommuner planlægger for ny eller intensiveret miljøfølsom arealanvendelse i en opmærksomhedszone på 500 meter omkring Banedanmarks anlæg og arbejdsarealer, skal kommuner redegøre for, at planlægningen ikke vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmark.

Lokalplanen optager bestemmelser om, at miljøfølsom anvendelse først kan ske, efter en ibrugtagningstilladelse. Det er en forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse, at det skal dokumenteres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for jernbanestøj for udendørs eller indendørs støjniveau, samt vibrationer kan overholdes.

Støjberegninger viser, at Miljøstyrelsens grænseværdier for jernbanestøj kan overholdes på de udendørs opholdsarealer i delområde 1, 2, 3 og 6, idet bebyggelsen i delområde 4, 5 og 6 fungerer som støjbarrierer for de bagvedliggende opholdsarealer. Dette gælder såvel erhvervsbebyggelsens primære udendørs opholdsarealer i byparken, samt de primære udendørs opholdsarealer der er tilknyttet de mulige anvendelser i delområde 2, herunder daginstitution.

Nærværende lokalplan vurderes således ikke at give mulighed for aktiviteter der vil medføre skærpede miljøkrav for Banedanmark i opmærksomhedszonen eller på arbejdsarealerne.

KOMMUNEPLAN

Kommuneplan 2021 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. Området er omfattet af følgende kommuneplanrammer: 2.1.94 "Parallelvej", 2.1.90 "Lyngby Port" og en del af Rammeområde 2.1.01 "Ulrikkenborg Plads".

Rammeområde 2.1.90 er udlagt til erhvervsområde, og rammeområdets afgrænsning ønskes fastholdt uændret. Bebyggelsesprocenten ønskes øget fra 95% til 100% for at muliggøre opførelse af sekundær bebyggelse til brug for overdækket cykelparkering.

Rammeområde 2.1.94 er udlagt til erhvervsområde, og ønskes udvidet til også at omfatte matr.nr. 22dt, hvor der i dag ligger en daginstitution. Det udvidede rammeområde vil således blive 45.174 m² i alt, og den samlede eksisterende bebyggelse i det udvidede rammeområde udgør 69.812 m². Rammeområdets anvendelse ønskes udvidet til at omfatte erhverv, offentlig service; Kommunal service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre.

Bebyggelsesprocenten ønskes øget fra 140% til ca. 210%. For at kunne udnytte den eksisterende tekniketage til erhverv, ønskes etageantallet udvidet fra 9 til 10 etager.

Parkeringsnormen for biler ønskes desuden fast sat til 1 parkeringsplads pr. 80 m² kontorerhverv.

Rammerne kan ses i deres helhed på
https://kommuneplan2021.ltk.dk/

Ramme 2.1.94 "Parallelvej", 2.1.90 "Lyngby Port" og 2.1.01 "Ulrikkenborg Plads".

Tillæg til kommuneplanen
Lokalplanens gennemførelse kræver, at der vedtages et tillæg til kommuneplanen, idet rammeområde 2.1.94 ønskes udvidet til at omfatte matr.nr. 22dt, ligesom bebyggelsesprocenten hæves og den tilladte anvendelse udvides til også at omfatte offentlige service. Desuden ændres parkeringsnormen for både rammeområdet 2.1.94 og 2.1.90.

Rammebestemmelser

Ramme 2.1.94 – "Parallelvej"	**Eksisterende bestemmelser**	**Nye bestemmelser**
Generel anvendelse	Erhvervsområde	Erhvervsområde
Specifik anvendelse	Kontor- og serviceerhverv	Kontor- og serviceerhverv, Nærrekreativt område, offentlig service; Kommunal service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre.
Zonestatus	Byzone	Byzone
Max. bebyggelsesprocent for området	140% beregnet ud fra området som helhed	210% beregnet ud fra området som helhed
Max. antal etager	9	10

Anvendelse	Kontor. Stationsnært kerneområde.	Kontor- og serviceerhverv, Nærrekreativt område, offentlig service; Kommunal service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre. Særligt stationsnært kerneområde 300 m.
Ophold	N/A	En del af området skal henligge som offentlig tilgængelig park.
Trafik	N/A	Parkeringsnorm 1 bilparkeringsplads pr. 80 m^2 kontorerhverv. For øvrige anvendelser samt parkering til cykler gælder kommuneplanens generelle rammer for parkering.

Ramme 2.1.90 – "Lyngby Port"	**Eksisterende bestemmelser**	**Nye bestemmelser**
Generel anvendelse	Erhvervsområde	Erhvervsområde
Specifik anvendelse	Nærrekreativt område, Let industri og håndværk, Kontor- og serviceerhverv, Er-hvervsområde.	Nærrekreativt område, Let industri og håndværk, Kontor- og serviceerhverv, Er-hvervsområde.
Zonestatus	Byzone	Byzone
Max. bebyggelsesprocent for området	95% beregnet ud fra den enkelte ejendom	100% beregnet ud fra den enkelte ejendom
Max. antal etager	6	6
Anvendelse	Let industri og håndværk samt kontor Stationsnært kerneområde.	Let industri og håndværk samt kontor Stationsnært kerneområde.
Ophold	Den sydlige del af området skal henligge som offentlig tilgængel park.	Den sydlige del af området skal henligge som offentlig tilgængelig park.
Trafik	N/A	Parkeringsnorm 1 bilparkeringsplads pr. 80 m^2 kontorerhverv. For øvrige anvendelser samt parkering til

		cykler gælder kommuneplanens generelle rammer for parkering.

Forslaget til tillæg nr. 8 til Kommuneplan 2021 kan ses på kommunens hjemmeside www.ltk.dk .

Retningslinjer i kommuneplanen

NATURA 2000

Lyngby-Taarbæk Kommune vurderer, at afstanden fra lokalplanområdet til nærmeste Natura 2000-område N139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov er så stor (1,6 km), samt påvirkningen så lokal, at det ikke vil påvirke Natura 2000-området, herunder de beskyttede arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget.

BILAG IV-ARTER

Der er gennemført en undersøgelse af bilag IV-arter indenfor planområdet. Området vurderes potentielt at kunne være fødesøgningsområde for flagermus, og der er registreret skimmelflagermus i Wilmanns Park i 2011. Skimmelflagermus er en bilag IV-art og er omfattet af beskyttelsen i habitatbekendtgørelsens § 10, samt artsfredningsbekendtgørelsens regler.

På den baggrund er der foretaget yderligere flagermusundersøgelser i 2024 i planområdet. I juli/august er der gennemført flagermusundersøgelser, hvor der blev fundet enkelte fouragerende dværgflagermus der passerede gennem området. I oktober er der foretaget sidste lytning, hvor der er registreret revirsyngende skimmelflagermus. Området bruges således af flagermusene, til hhv. fouragering og vinterkvarter. Dette er nærmere beskrevet i miljørapporten og bilagene hertil.

Lovgivningen beskytter alle bilag IV-arter, herunder skimmelflagermusene mod forsætligt drab eller forstyrrelser samt stiller krav om at yngle- eller rasteområder ikke må beskadiges eller ødelægges således, at den økologiske funktionalitet for arten påvirkes. Hvis realisering af planen medfører at yngle- og rasteområder for flagermusene ødelægges, skal der derfor tilvejebringes de nødvendige afværgeforanstaltninger for at den økologiske funktionalitet opretholdes.

Lokalplanen har derfor indskrevet bestemmelser som sikrer at der opsættes 4 flagermuskasser, som f.eks. Schwegler, model 2WI. Kasserne skal opsættes på den sydvendte gavl eller facade på Parallelvej 15, på en af de 4 øverste etager, eller den øverste etage på Lyngby Hovedgade 94-98 og skal være opsat inden anlægsarbejderne i delområde 1 påbegyndes. For at undgå individdrab på overvintrende skimmelflagermus, må anlægsarbejdet i delområde 1 ved Parallelvej 19 udelukkende opstartes i perioden primo april – medio september, således anlægsarbejdet ikke udgør risiko for forsætligt individdrab.

For at afdække hvorvidt området indeholder andre egnede yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter, er der ligeledes foretaget en besigtigelse af lokalplanområdet af en biolog. Denne besigtigelse har fastslået at der ikke er andre bilag IV arter som kan blive påvirket af lokalplanen.

På den baggrund vurderer Lyngby-Taarbæk Kommune, at lokalplanen ikke vil påvirke bilag IV-arter, samt at en realisering af lokalplanen ikke vil medføre individdrab eller forsætlig forstyrrelse.

LOKALPLAN

Lokalplanområdet er omfattet af følgende lokalplaner:

- Lokalplan 7 – "Lokalplan for trafiksanering i Ulrikkenborgkvarteret i Ulrikkenborg bydel" vedtaget 11.02.1980
- Lokalplan 109 – "Lokalplan for et område mellem Lyngby Hovedgade og Hollandsvej i Ulrikkenborg bydel" vedtaget 16.11.1992
- Lokalplan 151 – "Lokalplan for et kontorbyggeri ved Lyngby Station" vedtaget d. 25.01.1999
- Lokalplan 255 – "Lokalplan for parkeringshus på Hollandsvej" vedtaget d. 15.06.2015

Lokalplan 7 og 109 aflyses delvist inden for det i § 2.1 nævnte område, og lokalplan 151 og 255 aflyses i deres helhed, når nærværende lokalplan er endeligt vedtaget og offentligt bekendtgjort.

ZONESTATUS

Lokalplanens område er beliggende i byzone, og fastholdes som dette.

VARMEPLAN

Lokalplanområdet er i kommunens varmeplan udlagt til forsyning med fjernvarme. Varmeanlæg over 250 kW skal godkendes efter reglerne i projektbekendtgørelsen.

SPILDEVANDSPLAN

Lokalplanen skal overholde den til enhver tid gældende spildevandsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Afvandingen skal indrettes med separatsystem og med afledning af tag- og overfladevand så ejendommens afvandingsret, bestemt ved afløbskoefficienter, ikke overskrides. Såfremt afvandingsretten overskrides, skal vand fra overskydende arealer afledes via privat forsinkelsesbassin.

Jævnfør spildevandsplanen er ejendommenes afvandingsret bestemt ved afløbskoefficienterne $\varphi = 0,1$ nord for Parallelvej, og 0,8 syd for Parallelvej og øst for Hollandsvej. Afløbskoefficienten må ikke overskrides.

I forbindelse med etablering af åbne bassiner skal det ved terrænmodellering eller lignende sikres, at bygninger og naboarealer ikke oversvømmes i forbindelse med skybrudsregn.

Da området er klassificeret som forurenet på vidensniveau 2, må tag og overfladevand ikke nedsives i disse områder.

Ved etablering af byparken med nye stier, opholdsarealer, grønne områder og beplantninger, skal regnvand således opsamles og bortledes i de områder der er forurenet. Eftersom området hvor byparken etableres i stort omfang allerede er befæstet, kan eksisterende afvandingsystemer sandsynligvis genanvendes ifm. håndtering af regnvand i området efter en tilpasning til nye forhold. Derudover kan der i relevant omfang etableres forsinkelse af regnvand i byparken, som evt. kan anvendes til vanding af beplantning og grønne områder, ligesom en del vil fordampe. Forsinkelse af regnvand skal således håndteres i tekniske anlæg, som indarbejdes eller integreres i bebyggelsen og byparkens konstruktioner.

GRUNDVAND

Lokalplanområdet er beliggende indenfor et "område med særlige drikkevandsinteresser" (OSD) og i indvindingsopland til Ermelunden kildeplads. Der forventes ingen påvirkning af grundvandet, dog kan en oprensning af jordforureningen i området have en positiv effekt på risikoen for forurening af grundvandet. Hvis befæstningsgraden ændres eller placeringen af befæstede område ændres i et omfang, så nedsivningen påvirkes, kan dette medføre at risikovurderingen ændres eller skal revurderes for området.

Sekundært grundvandsspejl forventes at ligge få meter under terræn. Der kan ikke forventes tilladelse til permanent grundvandssænkning.

Arkæologiske og kulturhistoriske interesser

MUSEUMSLOVEN

Kroppedal museum har i forbindelse med lokalplanforslaget udført en arkivalsk kontrol af området og der er ikke formodning om, at der kan være fortidsminder indenfor lokalplanafgrænsningen.

Skulle der mod forventning dukke jordfaste fortidsminder op i forbindelse med anlægsarbejder vil de være omfattet af Museumslovens §27 og Kroppedal Museum skal adviseres jf. Museumsloven (Lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, § 27).

Tilladelser fra andre myndigheder

JORDFORURENING

På kortlagte arealer (V1 og V2) skal der søges om tilladelse efter §8 i jordforureningsloven hvis der foretages grave/ bygge- og anlægsarbejde eller ændret arealanvendelse. Ansøgning sendes til kommunen og regionen er høringspart på §8 tilladelsen.

Miljø- og trafikforhold

MILJØVURDERING

Der er foretaget en screening af lokalplanforslaget, og på den baggrund er det kommunalbestyrelsens vurdering, at der skal foretages en miljøvurdering af lokalplanen på følgende områder:

- Flagermus og øvrige Bilag IV arter
- Støj
- Lys- og skyggeforhold
- Trafik
- Jordforurening
- Vand
- Luft
- Klimatiske faktorer
- By og landskab
- Arkitektur og indblik

Ifølge miljøvurderingsloven (Bekendtgørelse nr. 4 af 03.01.2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)) skal der foretages en miljøvurdering af planer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

På baggrund af Miljøvurderingslovens § 8, stk. 2, nr. 1, og "Planklagenævnet orienterer nr. 26" (PKNO nr. 26), vurderes det at planen har et omfang og indhold der kan få en væsentlig indvirkning på miljøet, hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport.

Miljørapporten er offentliggjort sammen med lokalplanforslaget og vedlagt som bilag til dette forslag.

Udbygningsaftale

UDBYGNINGSAFTALE

Der er udformet et udkast til en udbygningsaftale i forbindelse med lokalplanen.

Planlovens § 21b giver mulighed for, at en grundejer kan tage initiativ til en frivillig aftale med kommunen om at bidrage økonomisk til udbygningen af infrastruktur i de tilfælde, hvor grundejeren finder det hensigtsmæssigt i forhold til udnyttelse af sin ejendom.

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget en opfordring fra ejeren om at indgå i en frivillig udbygningsaftale. Det har udmøntet sig i et udkast til aftale vedr. infrastrukturanlæg.

Ved aftalen forpligter grundejeren sig til at etablere og finansiere følgende:

- Når ny Bypark etableres, sikres niveaufri adgang fra nyt stisystem i Byparken til eksisterende stianlæg i Wilmanns Park. Ny sti fra Byparken vil af ejeren blive ført helt frem og tilsluttet til eksisterende asfaltsti i Wilmanns Park.
- Ny brandvej bag Parallelvej 17-19 etableres af ejer på en del af den eksisterende sti fra Wilmanns Park. Ved anlæggelse af brandvej sikres at eksisterende sti erstattes af ny brandvej og nyt grønt bælte mod matr. 22dr og matr. 22du. Hvor brandvej ender sikres niveaufri tilslutning til eksisterende asfaltsti.

- Ejer etablerer trafiksikkerhedstiltag, eventuelt med hævet flade, for krydsende cyklister på Hollandsvej, hvor cykelsti langs Parallelvej 2-16 og banen krydser Hollandsvej.
- Ejer udfører forlængelse af venstresvingsbane og fjernelse af det eksisterende helleanlæg på Jægersborgvej. Venstresvingsbanen fører trafikken til Lyngby Hovedgade og over broen mod lokalplanområdet.

LOKALPLAN 298

For et område syd for Lyngby Station

I henhold til Lov om Planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 572 af 29/05/2024 med efterfølgende lovændringer, fastsættes herved følgende bestemmelser for det i pkt. 2.1 nævnte område.:

§ 1. Lokalplanens formål

1.1. At fastlægge områdets anvendelse til erhvervsformål og offentlig service.

1.2. At give mulighed for at der kan gennemføres fortætning af den eksisterende bebyggelsesstruktur.

1.3. At sikre at der kan etableres en bypark i området og skabe nye adgangsforbindelser på tværs af lokalplanområdet.

1.4. At sikre høj arkitektonisk kvalitet i ny bebyggelse og på ubebyggede arealer, samt sikre en variation i bygningsvolumener og udformning, der forholder sig til de øvrige bygninger i lokalplanområdet.

§ 2. Område og zonestatus

2.1. Lokalplanen afgrænses og inddeles i 9 overordnede delområder, som vist på bilag 1.

2.2. Lokalplanen omfatter følgende matrikler samt alle nye matrikler, der udstykkes fra disse:

Matr.nre. 4t, 4a, 4c, 4i, 22dt, 31a, 31cæ og 31cv

alle af Kongens Lyngby By, Christians.

2.3. Lokalplanens område ligger i byzone.

§ 3. Anvendelse

3.1. Delområde 1 må kun anvendes til kontorerhverv.

3.2. Delområde 2 må kun anvendes til kontorerhverv, samt offentlig service i form af skole og/eller daginstitutioner, samt anden publikumsorientret service som f.eks. fitnesscenter.

3.3. Delområde 3A må anvendes til bypark, og et p-hus. I p-husets stueetage kan op til 50% af arealet anvendes til anden publikumsorienteret service med udadvendte funktioner, som f.eks. café, vaskeri, fitness, cykelværksted eller lignende. På p-husets tag kan der etableres et aktivitetstag.

3.4. Delområde 3B og 3C må anvendes til rekreative formål i form af bypark og grønne byrum, samt stier til cykler og gående.

3.5. Delområde 3D må anvendes til adgangsvej til lokalplanområdet.

3.6. Delområde 4 må kun anvendes til kontorerhverv.

3.7. Delområde 5 må kun anvendes til kontorerhverv.

3.8. Delområde 6 må kun anvendes til kontorerhverv og park.

3.9. Der kan inden for lokalplanområdet etableres underjordisk parkering samt de nødvendige tekniske anlæg til områdets forsyning som f.eks. regnvandsbede til fordampning, forsinkelsesbassiner og lignende underjordiske eller bygningsintegrerede anlæg til håndtering af regn– og overfladevand.

§ 4. Udstykning

4.1. Der må indenfor lokalplanområdet foretages udstykning og matrikulære ændringer i princippet som vist på bilag 2.

§ 5. Veje, stier - og parkering

5.1. De primære stier og cykelstier skal anlægges med en minimumsbredde på 2 meter og en principiel placering som vist på bilag 3.

5.2. Sekundære stier skal anlægges med en principiel placering som vist på bilag 3.

5.3. I delområde 3C, 3D, 4 og 5, langs lokalplanområdets nordlige afgrænsning mod jernbanen, skal der fortsat sikres cykelstiadgang, samt sikres cykelstiadgang gennem/forbi byrummet ”Ankomsten” som sikrer at cykelstien kobles op på det øvrige cykelstinet, som vist på bilag 3.

5.4. Der kan etableres en ekstra perrontunnel med principiel placering som vist på bilag 3.

5.5. Der kan udlægges kørearealer og kørearealer med begrænset adgang i princippet som vist på bilag 4.

5.6. Den primære vejadgang skal ske fra Hollandsvej via Lyngby Hovedgade, og en sekundær vejadgang fra Ulrikkenborg Plads, med en principiel placering som vist på bilag 4.

5.7. I delområde 3D skal der sikres fortsat vejadgang fra Hollandsvej til lokalplanområdet.

Bilparkering

5.8. Der skal etableres følgende antal parkeringspladser:

- For kontorerhverv skal der anlægges 1 parkeringsplads pr. 80 m² etageareal.

- Der skal etableres 30 parkeringspladser indenfor delområde 2 til brug for daginstitution.

- Der skal etableres 1 parkeringsplads pr. 300 m² etageareal til brug for skole.

5.9. Bilparkeringspladser skal etableres med en principiel placering som vist på bilag 5A og 5B.

5.10. Der skal anlægges 8 handicapparkeringspladser til almindelige biler (3,5 x 5,0 m) og 3 handicapparkeringspladser til kassebiler (4,5 x 8,0 m) i lokalplanområdet. Handicap-parkeringspladser til kassebiler kan etableres uden for de zoner, der er angivet på bilag 5A og 5B.

Cykelparkering

5.11. Følgende parkeringsnormer gælder for området:

- For kontorerhverv, skal der anlægges 1 cykel-parkeringsplads pr. 40 m² etageareal.

- Der skal etableres 28 cykelparkeringspladser indenfor delområde 2 til brug for daginstitution.

- Der skal etableres 1 cykelparkeringsplads pr. 25 m² etageareal, til brug for skole.

- Der skal etableres 10 m² cykelparkering til ladcykler i delområde 2, til brug for offentlig service.

5.12. Cykelparkering skal primært placeres ved indgange til bygninger, hvoraf 50% skal være overdækket. Cykelparkering kan etableres i konstruktion eller under terræn. Der skal sikres let og synlige adgangsforhold, f.eks. via skiltning og cykelramper.

§ 6. Bebyggelsens omfang og placering

For delområde 1 gælder:

6.1. Det samlede etageareal over terræn må ikke overstige 34.000 m².

6.2. Ny bebyggelse i byggefelt B1 må opføres i højst 2 etager, dog med mulighed for ophold på tagetage. Ny bebyggelse må opføres i op til 9,5 meters højde, som vist på bilag 6, målt fra terrænkote 27,60.

6.3. Ny bebyggelse i byggefelt B2 og B3 må opføres i højst 3 etager, dog med mulighed for ophold på tagetage. Ny bebyggelse må opføres i op til 13,5 meters højde, som vist på bilag 6, målt fra terrænkote 27,60.

6.4. Ny bebyggelse i byggefelt B4 må opføres i højst 4 etager, dog med mulighed for ophold på tagetage. Ny bebyggelse må opføres i op til 17,5 meters højde, som vist på bilag 6, målt fra terrænkote 27,60.

6.5. Ny bebyggelse i byggefelt B5 må opføres i højst 5 etager, dog med mulighed for ophold på tagetage. Ny bebyggelse må opføres i op til 21,5 meters højde, som vist på bilag 6, målt fra terrænkote 27,60.

6.6. Ny bebyggelse i byggefelt B6 må opføres i højst 6 etager, dog med mulighed for ophold på tagetage. Ny bebyggelse må opføres i op til 25,5 meters højde, som vist på bilag 6, målt fra terrænkote 27,60.

6.7. Bebyggelse i byggefelt B7 må opføres i højst 10 etager. Bebyggelse må opføres i op til 36 meters højde, som vist på bilag 6, målt fra terrænkote 27,60.

6.8. Udendørs opholdsarealer på tag og øvrige bygningsdele som f.eks. tekniske installationer, teknikbygninger, orangerier, værn, solceller, elevator- og trappetårne mm. kan etableres i tillæg til de tilladte højder iht. § 6.2 - 6.7, dog ikke mere end 3,5 meter over den tilladte max højde. De øvrige bygningsdele skal placeres indenfor zonerne angivet på bilag 7.

6.9. Udendørs opholdsarealer på tag skal udgøre minimum 10%, og op til 30% (ca. 1.700 m²) af det samlede tagareal (ekskl. ovenlys). Der skal etableres beplantning såsom mindre træer og buske på og langs opholdszonerne.

6.10. Udendørs opholdsarealer på tag skal placeres og indrettes på en måde, så de anlægges længst væk fra omgivelserne mod nordvest, og trukket minimum 3 meter tilbage fra facader vendt mod boliger mod nordvest. Udendørs opholdsarealer på tag kan desuden etableres med afskærmning mod boliger mod nordvest, for at reducere potentielle indbliksgener for naboerne, som vist på bilag 7. Afskærmning kan f.eks. ske ved hjælp af placering af taghuse, som vist på bilag 7.

6.11. Tekniske installationer må maksimalt udgøre op til 5% (ca. 280 m²) af det samlede tagareal (ekskl. ovenlys), med en mulig placering som vist på bilag 7.

6.12. Trappetårne/trappeskakte må maksimalt udgøre op til 4% (ca. 230 m²) af det samlede tagareal (ekskl. ovenlys), med en mulig placering som vist på bilag 7.

6.13. Orangerier må maksimalt udgøre op til 3% (ca. 170 m²) af det samlede tagareal (ekskl. ovenlys), med en mulig placering som vist på bilag 7.

6.14. Sedumtag og beplantning skal minimum udgøre 55% (ca. 3.100 m²) af det samlede tagareal (ekskl. Ovenlys), med en mulig placering som vist på bilag 7.

6.15. Solenergianlæg kan etableres ovenpå sedumtaget, men må maksimalt dække 70% (ca. 2.200 m²) af arealet med sedumtag.

6.16. Solenergianlæg, som placeres på tagflader, skal indeholdes indenfor bygningernes ydre geometri således at de ikke fremstår synlige fra terræn indenfor 100 meter.

6.17. Teknikbygninger og orangerier på tag, skal være trukket minimum 3 meter tilbage fra udvendige facader mod boliger mod nordvest og 2 meter tilbage fra de øvrige facader, som vist på bilag 7.

For delområde 2 gælder:

6.18. Inden for delområde 2 må det samlede etageareal over terræn for den enkelte ejendom ikke overstige 5.500 m².

6.19. Inden for delområde 2 må bebyggelse opføres i højst 5 etager, dog med mulighed for ophold på tagetage. Ny bebyggelse må opføres i op til 16 meters højde, som vist i byggefelt C på bilag 6, målt fra terrænkote 27,50.

6.20. Udendørs opholdsarealer på tag og øvrige bygningsdele som f.eks. tekniske installationer, teknikbygninger, orangerier, værn, solceller, elevator- og trappetårne mm. kan etableres i tillæg til den tilladte højde iht. § 6.19, dog ikke mere end 3,5 meter over den tilladte max højde.

For delområde 3 gælder:

6.21. I delområde 3A må det samlede etageareal til p-hus over terræn ikke overstige 7.200 m².

6.22. Der kan etableres 3.100 m² ny parkeringskælder under byparken/terræn i delområde 3A, som vist på bilag 5B.

6.23. I byggefelt D kan der opføres et parkeringshus i højst 6 etager (10 split levels), med mulighed for ophold på tag og med en maksimalt tilladt højde på 19,5 meter, som vist på bilag 6, målt fra terrænkote (27,40).

6.24. Parkeringshusets facadehøjde mod Hollandsvej må ikke overstige 15,5 m over eksisterende terræn (kote 27,40). Mod den bagvedliggende bypark må facadehøjden ikke overstige 17 m over eksisterende terræn (kote 27,40). Elevator- og trappetårne må ikke overstige 17,5 meter over eksisterende terræn (kote 27,40).

For lokalplanområdet generelt og de øvrige delområder gælder:

6.25. Ny bebyggelse må kun opføres inden for de viste byggefelter, som fremgår af bilag 6, dog jf. § 6.27 i forhold til sekundære bygninger.

6.26. Bebyggelse i byggefelt A må opføres i højst 10 etager. Bebyggelse må opføres i op til 36 meters højde, som vist på bilag 6, målt fra terrænkote 27,60.

6.27. Sekundære bygninger såsom skure mv. under 50 m² må dog placeres udenfor byggefelter. Der kan etableres op til 1.000 m² sekundære bygninger indenfor lokalplanområdet.

6.28. Bebyggelse i delområde 3C og 5 markeret som "eksisterende bebyggelse som kan nedrives" på bilag 6 kan nedrives.

6.29. Hvis bebyggelse i delområde 5 jf. § 6.32 nedrives skal der etableres en støjskærm, med placering som vist på bilag 6. Støjskærmen skal være transparant eller begrønnet, og i samme højde som den tilstødende eksisterende og blivende bebyggelse. Der kan etableres mulighed for gennemgang for fodgængere og cyklister via en lydsluse eller anden form for åbning i støjskærmen, som fortsat sikrer tilstrækkelig lyddæmpning på udearealerne.

§ 7. Bebyggelsens udseende

For delområde 1 gælder:

7.1. Facader på eksisterende bygninger (Parallelvej 15 og 19) bevares for så vidt angår de lodrette facadebånd og bagvedliggende vandrette facadebånd. De lodrette murbånd og de vandrette bagvedliggende brystnings- og vinduesbånd, må således ikke ændres eller ombygges, så det arkitektoniske udtryk ændres.

7.2. Facaderne på ny bebyggelse skal tilpasses facaderne på de eksisterende bygninger, så de fremstår som en kontrast til de mørke eksisterende teglfacader i delområde 1, efter principperne vist på bilag 8A-8D.

7.3. Nye facader og facadeelementer skal udformes, så de fremstår med vertikale bånd fra sokkel til tag. Facaderne og facadeelementerne skal fremstå med ensartede bredder og mellemrum, så de visuelt spejler facadetakten i de vertikale bånd på de eksisterende facader i delområde 1, efter principperne vist på bilag 8D.

7.4. Nye facader der opføres ovenpå eksisterende bygninger i delområde 1, skal udformes så de vertikale bånd følger den eksisterende rytme i facadetakten på facaden på den eksisterende bebyggelse de opføres ovenpå, efter principperne vist på bilag 8D.

7.5. Nye facader der grænser op til eksisterende bygninger, skal i overgangen mellem ny og eksisterende bebyggelse, integreres ved hjælp af smalle vertikale og horisontale tilbagetrækninger/mellemrum ('noter') i facaden, der markerer overgangen fra eksisterende til ny bebyggelse. 'Noterne' skal have en bredde/højde på 15-60 cm mellem eksisterende og ny facade.

7.6. Facader på ny bebyggelse skal primært (mere end 50%) udformes som helt eller delvist transparente glasfacader, med elementer af mere lukket karakter. De dele af facaderne med mere lukket karakter, skal være udført i lette facadematerialer som aluminium og andre typer metalplader, som står i kontrast til de eksisterende tunge tegl- facader, efter principperne vist på bilag 8A-8D.

7.7. Facader på ny bebyggelse skal primært udføres i lyse naturfarver som vist på bilag 8C, og/eller delvist i grålige eller mørke nuancer som komplimenterer de eksisterende facader i delområde 1, i princippet som vist på bilag 8C. Mindre dele af facaderne kan dog fremstå med andre materialer og farver, f.eks. ved indgangspartier og lignende.

7.8. Facader på 10. etage i delområde 1 og 4, skal primært (mere end 50%) udformes som helt eller delvist transparente glasfacader, med elementer af mere lukket karakter. De nordvendte facader på penthouse-etagerne kan dog være udført med mere lukket karakter end de øvrige facader, i lette facadematerialer som aluminium og andre typer metalplader, i princippet som vist på bilag 8A-8D.

7.9. De endelige facadematerialer, der besluttes anvendt på bygning i delområde 1, jf. pkt. 7.6-7.8 skal godkendes af kommunalbestyrelsen. Facademateriale godkendes via mockups.

7.10. Tekniske installationer på penthouse-etage, herunder ventilationsanlæg, elevator- og trappetårne mv. skal udføres på en måde så de integreres i penthouse-etagen og/eller dens tagopbygning, og ikke fremstår som selvstændige tekniske installationer, men som integrerede dele af penthouse-etagen.

7.11. Penthouse-etagernes bygninger inklusiv eventuelle tagudhæng i byggefelt A og B7 skal være trukket min 5 meter tilbage fra bygningernes gavle samt min 0.3 meter tilbage fra bygningernes langfacade, som vist på bilag 7.

7.12. Tagudhæng på penthouse-etagernes bygninger må være minimum 1 meter og max 2,5 meter mod gavl samt minimum 0,3 meter og max 2 meter mod langfacaden, som vist på bilag 7.

7.13. Endelig udformning af penthouse-etagerne, eventuelt værn samt facadematerialer på penthouse-etagerne i byggefelt A og B7, jf. pkt. 7.8, 7.10-7.12 skal godkendes af kommunalbestyrelsen.

7.14. Tagflader på ny bebyggelse i byggefelt B1 – B6 skal etableres med en kombination af "grønne tage", med sedum eller lignende, eller som mørke tagpapflader, kombineret med opholdsarealer på tag og orangerier, jf. bilag 7.

For delområde 2 gælder:

7.15. I delområde 2 skal facader fremstå i et let facadematerialе i grålige mørke nuancer. Mindre dele af facaderne kan fremstå med andre materialer og farver, f.eks. ved indgangspartier og lignende.

For delområde 3 gælder:

7.16. I delområde 3A skal facader på parkeringshus fremstå i ikke reflekterende metal i rødbrune nuancer, der fremstår som perforerede metalplader, og facaderne skal begrønnes med klatre- eller hængeplanter.

For lokalplanområdet generelt og de øvrige delområder gælder:

7.17. I delområde 5 og 6 skal facader fremstå i facadematerialer og farver svarende til den eksisterende bebyggelse. Mindre dele af facaderne kan dog fremstå med andre materialer og farver f.eks. ved indgangspartier og lignende.

7.18. Støjende tekniske installationer på tage og øvrige bygningsdele, såsom ventilationsanlæg mv. skal kunne inddækkes med henblik på at dæmpe eventuelle støjgener. Inddækningen skal udføres i materialer og farver, der harmonerer med bygningens arkitektur.

7.19. Tekniske installationer på tage samt installationer såsom ventilationsanlæg, elevator- og trappetårne mv. skal udføres eller inddækkes i materialer og farver, der harmonerer med bygningens arkitektur.

7.20. Der kan opsættes solenergianlæg og lignende energiproducerende elementer på tage, såfremt de visuelt er integreret i bygningernes arkitektur eller ikke fremstår synlige fra terræn indenfor 100 meter.

7.21. Der kan opsættes 4 flagermuskasser i delområde 4 og/eller 6. Kasserne skal opsættes på en sydvendt gavl eller facade på en af de 4 øverste etager på Parallelvej 15 i delområde 4 eller den øverste etage af Lyngby Hovedgade 94-98 i delområde 6.

Skilte på bygninger:

7.22. Omfang og placering af skilte på bygninger skal være i overensstemmelse med principperne vist på bilag 9A-9C.

7.23. På højhusene i delområde 1 og 4 (Parallelvej 15 og 19) må der opsættes op til 2 forskellige hovedskilte på facaderne mod nord, som vist på bilag 9A. Skiltene skal opsættes i facadebåndet mellem 8. og 9. etage. Hovedskilte må være mellem 3 og 8 meter i længden og 1,8 meter i højden. Skilte på facaden skal placeres med 6 meter fra bygningens hjørne mod gavlen.

7.24. På højhusene i delområde 1 og 4 (Parallelvej 15 og 19) må der opsættes 1 hovedskilt og op til 3 mindre skilte på gavlene, som vist på bilag 9A. Skiltene må kun indeholde firmanavne eller logo og skal fremstå som enkelte bokstaver eller logoer direkte på bygningsfacader.

7.25. Overkanten af hovedskiltet skal opsættes i flugt med overkant af facadebåndet mellem 8. og 9. etage. Hovedskiltet må være mellem 3-6 meter bred og maksimalt 1,8 meter højt. Hovedskiltet skal placeres på det brede murstykke i gavlen og have en afstand på 1 meter fra bygnings hjørne, som vist på bilag 9A. Såfremt der alene placeres ét hovedskilt, kan skiltet placeres centreret ift. det brede murstykke i gavlen. Skiltet på gavlen må ikke placeres hen over flugtvejstrappen som udgør åbningen i murværket, som vist på bilag 9A.

7.26. Mindre skilte på gavlen skal opsættes, så de flugter med hovedskiltets afstand til bygningens hjørne jf. § 7.255, som vist på bilag 9A. De mindre skilte må være mellem 1-3 meter bred og maksimalt 1 meter høj. De mindre skilte skal placeres med ensartet indbyrdes afstand, på maksimalt 50 cm, og det samlede felt til mindre skilte må være maksimalt være 5 meter fra underkanten af hovedskiltet. De mindre skilte skal underordne sig hovedskiltet ift. højde og brede.

7.27. Ved hver hovedindgang eller indgangsparti må der opsættes enten et skilt centreret over hovedindgangen eller indgangspartiet, samt et skiltefelt ved siden af indgangen, efter principperne vist på bilag 9B. Skiltefeltet må kun indeholde firmanavne og/eller logo og skal fremstå som enkelte bogstaver og/eller logoer opsat på baggrundsplade eller direkte på bygningsfacader. Skiltefeltet skal flugte med enten indgangspartiet eller nærmeste bygningshjørne, som vist på bilag 9B. Der må kun skiltes for virksomheder og lignende, som er beliggende på ejendommen.

7.28. På bebyggelsen i delområde 4 og 5 (Parallelvej 2-16) må der opsættes et skilt, som vist på bilag 9C. Skiltet skal opsættes med ens afstand på mellem 0,5-1,5 meter fra tagkrone og bygningshjørne mod jernbanen.

7.29. Skiltning jf. § 7.2222 - 7.288 må belyses. En sådan belysning må ikke blænde omgivelserne og skal være belyst fra bagsiden af skiltet, som corona belysning.

§ 8. Ubebyggede arealer

For delområde 2 gælder:

8.1. Ved etablering af daginstitution eller skole i delområde 2, skal der etableres legeplads og de fornødne udearealer til brug for en daginstitution eller skole, med en principiel placering som vist på bilag 10A.

For delområde 3 gælder:

8.2. I delområde 3A skal der etableres en bypark med beplantning, stier og opholdsarealer, med en principiel indretning som vist på bilag 10A.

8.3. Der kan etableres et ”stræde” for fodgængere og cyklister, med beplantning og stier, med en principiel indretning som vist på bilag 10A, 10B og 10C.

8.4. Der skal etableres et byrum – ”Ankomsten” – med beplantning, stier og opholdsarealer, med en principiel indretning som vist på bilag 10A.

8.5. I delområde 3A, 3B og 3C skal beplantning etableres med en principiel placering som vist på bilag 10A, 10B og 10C.

8.6. Der kan etableres en eller flere lysskakte i terrændækket, med mulighed for at plante træer i kælderniveau, som bryder op gennem dækket og op i byparken, med en principiel placering som vist på bilag 6.

8.7. Rampen til P-kælderen, i den sydlige del af byparken i delområde 3A, skal begrønnes på kanter og omgivelser, samt bearbejdes på en måde så den fremstår som en naturlig del af parken.

8.8. I delområde 3A, 3B og 3C skal de primære stier og byrumsgulvet anlægges med fast belægning som fliser, sten, grus eller lignende, som vist på hhv. bilag 3 (primære stier) og bilag 10A (byrumsgulv).

8.9. Den nye bypark i delområde 3A skal kobles sammen med den eksisterende Wilmanns Park, med anlæggelse af stiforbindelser med niveaufri adgang, i en bredde af minimum 3 meter, og med en principiel placering som vist på bilag 3 og 10A.

8.10. I forbindelse med etablering af byparken, skal der etableres en adgangsforbindelse fra byparken i delområde 3A til Parallelvej / "Strædet" i delområde 3B. Adgangsforbindelsen skal udformes til såvel gående og cyklende med niveaufri adgang, i en bredde af minimum 3 meter, og med en principiel placering og udformning som vist på enten bilag 10B eller bilag 10C.

8.11. På parkeringshuset kan der etableres udendørs opholdsarealer med aktiviteter, med en principiel indretning som vist på bilag 10A.

For terrænregulering gælder:

8.12. I lokalplanområdet kan der udføres terrænreguleringer iht. bilag 12.

8.13. I terrænområde T1 kan der udføres terrænregulering som muliggør en endelig terrænhøjde mellem kote 27.50 og 29.50, i princippet som vist på bilag 12, 13A og 13B.

8.14. I terrænområde T2 kan der udføres terrænregulering som muliggør en endelig terrænhøjde mellem kote 26.00 og 28.00, i princippet som vist på bilag 12, 13A og 13B.

8.15. I terrænområde T3 kan der udføres terrænregulering som muliggør en endelig terrænhøjde mellem kote 25.50 og 27.50, i princippet som vist på bilag 12.

8.16. I terrænområde T4 kan der udføres terrænregulering som muliggør en endelig terrænhøjde mellem kote 25.00 og 27.00, i princippet som vist på bilag 12.

8.17. I terrænområde T5 kan der udføres terrænregulering som muliggør en endelig terrænhøjde mellem kote 24.00 og 26.00, i princippet som vist på bilag 12.

8.18. I de områder der ikke er markeret på bilag 12, må der udføres terrænregulering på op til +/- 0,5 m.

For skiltning på ubebyggede arealer gælder:

8.19. Ved indkørsel til lokalplanområdet fra Lyngby Hovedgade, Hollandsvej og Ulrikkenborg Plads, kan der opsættes mindre ensartede henvisningsskilte i diskret udformning, dvs. de skal underordne sig bygningen og beplantningen. Skiltene skal være ensartede ift. størrelse og farve. Skiltene må have en maksimal højde på overkanten af skiltet på 1,35 m målt fra terræn, og en maksimal længde på 1,5 m.

8.20. Internt i delområde 3 må der opsættes mindre ensartede henvisningsskilte i diskret udformning, dvs. de skal underordne sig bygningen og beplantningen. Skiltene skal være ensartede ift. størrelse og farve. Skiltene må have en maksimal højde på overkanten af skiltet på 1,35 m målt fra terræn, og en maksimal længde på 1,5 m.

8.21. Der må i delområde 6 opsættes en skiltesøjle placeret som vist på bilag 6. Højden må ikke overstige 14 meter over terræn.

8.22. Der må ved overkørsel til Parallelvej i delområde 4 opsættes en skiltesøjle placeret som vist på bilag 6. Højden må ikke overstige 4 meter over terræn.

8.23. Skiltning jf. § 8.19 må belyses. En sådan belysning må ikke blænde omgivelserne og skal være nedrettet.

For lokalplanområdet generelt og de øvrige delområder gælder:

8.24. Udformning af de ubebyggede arealer, herunder beplantning og belægninger udføres efter principperne og de principielle placeringer vist på bilag 10A, 11A og 11B.

8.25. Endelig landskabsplan for byparken jf. pkt. 3.3, 8.2 og 8.24 skal godkendes af kommunalbestyrelsen.

8.26. De primære udendørs opholdsarealer til erhvervsformål skal udgøre mindst 5.000 m² og kan etableres som en del af byparken i delområde 3A og i de bygningsnære udearealer.

8.27. I delområde 6 syd for den eksisterende bebyggelse på Lyngby Hovedgade 94-98, kan der, i tilknytning til eksisterende terrænparkering, etableres parkeringsarealer som vist på bilag 5A. Parkeringsarealerne skal fremstå grønne, ligesom der skal etableres grønne arealer og beplantning på de dele af arealet som ikke anlægges som parkering i princippet som vist på bilag 5A og 10A.

8.28. Der kan i lokalplanområdet etableres forsinkelsesbassiner for afledning af tagvand fra bygninger og overfladevand fra befæstede overflader til kloak. Forsinkelsesbassiner kan etableres som åbne bassiner/kanaler med fast bund med mulighed for fordampning eller som underjordiske/indbyggede lukkede forsinkelsesbassiner. I forbindelse med etablering af åbne bassiner skal det ved terrænmodellering eller lignende sikres, at naboarealer ikke oversvømmes i forbindelse med skybrudsregn.

§ 9. Støj

9.1. Udendørs opholdsarealer i delområde 3A skal indrettes og disponeres således, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj overholdes. Før nye udendørs opholdsarealer kan tages i brug, skal der udarbejdes støjberegninger, som godtgør, at støjniveauet ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, jf. § 11.1, 11.2 og 11.3.

§ 10. Bilag IV arter

10.1. Der skal opsættes 4 flagermuskasser.

10.2. Flagermuskasserne skal opsættes på en af de 4 øverste etager på Parallelvej 15 eller den øverste etage af Lyngby Hovedgade 94-98, på en sydvendt gavl eller facade.

10.3. Flagermuskasserne skal være opsat inden anlægsarbejderne påbegyndes.

10.4. For at undgå individdrab på overvintrende skimmelflagermus, må anlægsarbejdet ved Parallelvej 19 udelukkende opstartes i perioden primo april – medio september.

§ 11. Forudsætning for ibrugtagen

11.1. Før ny bebyggelse eller ændret anvendelse tages i brug, skal det dokumenteres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for jernbanestøj for udendørs eller indendørs støjniveau, samt vibrationer kan overholdes.

11.2. Før ny bebyggelse eller ændret anvendelse tages i brug, skal det dokumenteres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for vejtrafikstøj for udendørs eller indendørs støjniveau, samt opholdsarealer kan overholdes.

11.3. Før ny bebyggelse tages i brug, skal det dokumenteres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for virksomhedsstøj på udendørs opholdsarealer kan overholdes.

11.4. Før der kan udstedes endelig ibrugtagningstilladelse til ny bebyggelse i delområde 1, skal byparken i delområde 3A og den nordlige del af "Ankomsten" i delområde 3C være færdigetableret, iht. § 3.3, 8.2 og 8.24, svarende til de parkarealer der på bilag 14 er markeret med grønt. Dog med undtagelse af sæsonbetinget beplantning, som kan afvente næstfølgende egnede plantesæson.

§ 12. Servitutter og lokalplaner

12.1. Følgende servitutter ophæves:

- Servitut nr. 12.09.1917-5134-04 "Dok om hegn, hegnsmur mv", lyst på matr.nr. 4t og 4c, Kongens Lyngby By, Christians.

- Servitut nr. 26.12.1921-6063-04 "Dok om benyttelse, Vedr 31 CÆ", lyst på matr.nr. 31a m.fl., Kongens Lyngby By, Christians.

12.2. Lokalplan 7 – ”Lokalplan for trafiksanering i Ulrikkenborgkvarteret i Ulrikkenborg bydel”, vedtaget af kommunalbestyrelsen den 11.02.1980 ophæves inden for det i § 2.1 nævnte område.

Lokalplan 109 – ”Lokalplan for et område mellem Lyngby Hovedgade og Hollandsvej i Ulrikkenborg bydel”, vedtaget af kommunalbestyrelsen den 16.11.1992 ophæves inden for det i § 2.1 nævnte område.

Lokalplan 151 – ”Lokalplan for et kontorbyggeri ved Lyngby Station”, vedtaget af kommunalbestyrelsen den 25.01.1999 ophæves i sin helhed.

Lokalplan 255 – ”Lokalplan for parkeringshus på Hollandsvej”, vedtaget af kommunalbestyrelsen den 15.06.2015 ophæves i sin helhed.

§ 13. Retsvirkninger

13.1. Når lokalplanen er endeligt vedtaget og offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af planen, kun udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

13.2. 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.

13.3. Kommunalbestyrelsen kan dispensere fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved en ny lokalplan.

13.4. En lokalplan tilsidesætter ikke anden lovgivning, medmindre dette er særligt hjelmet i lovgivningen.

13.5. Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanens bestemmelser, fortrænges af planen.

13.6. Kommunalbestyrelsen kan inden 5 år efter, at planen er endeligt vedtaget og offentliggjort ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriation vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af lokalplanen og for varetagelsen af almene samfundsinteresser.

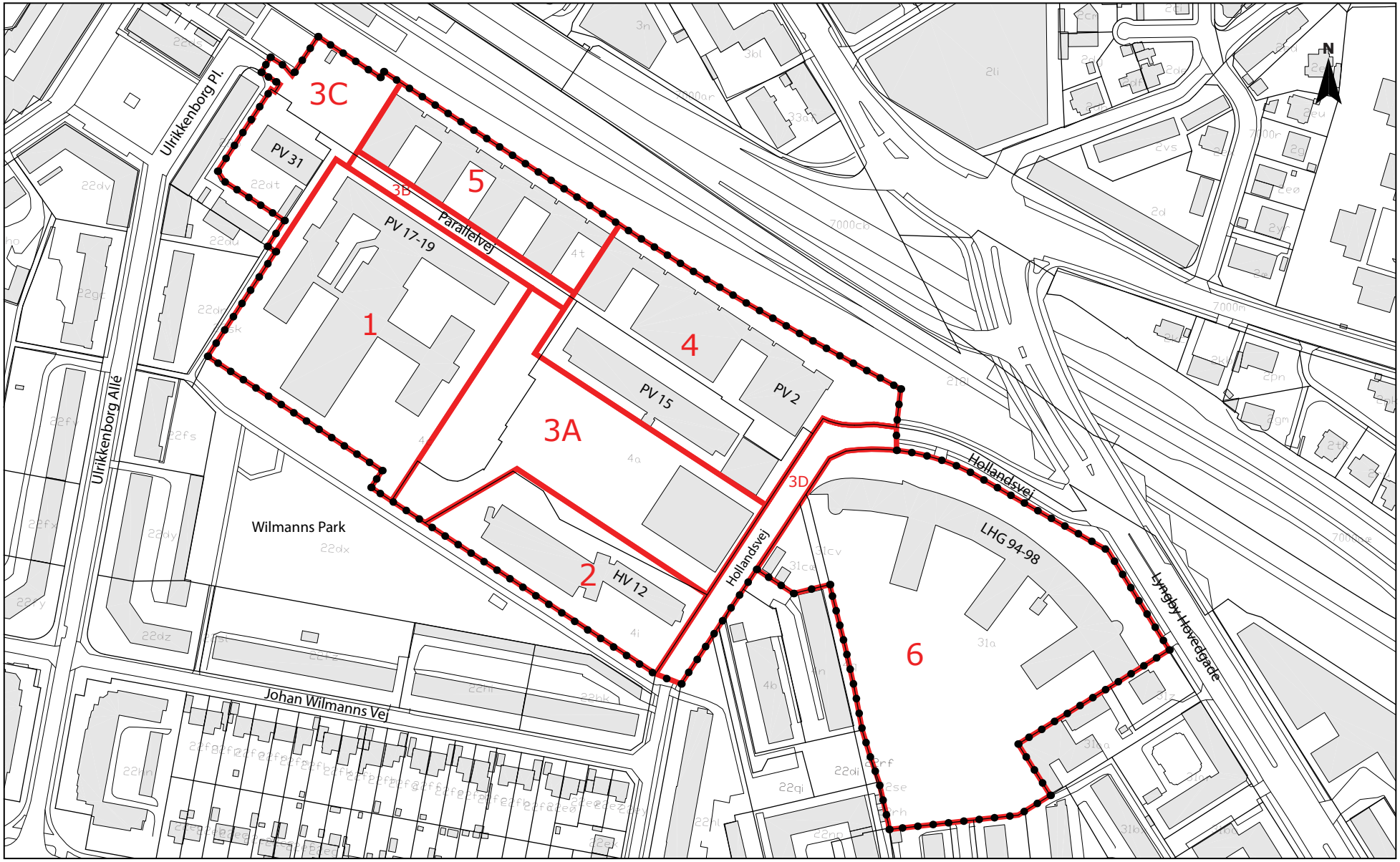
§ 14. Vedtagelsespåtegning

14.1. Lokalplanforslaget er vedtaget af kommunalbestyrelsen d. 6. marts 2025.

Sofia Osmani

/

Sidsel Poulsen



●●●● Lokalplanafgrænsning

Delområder

Eksisterende matrikler

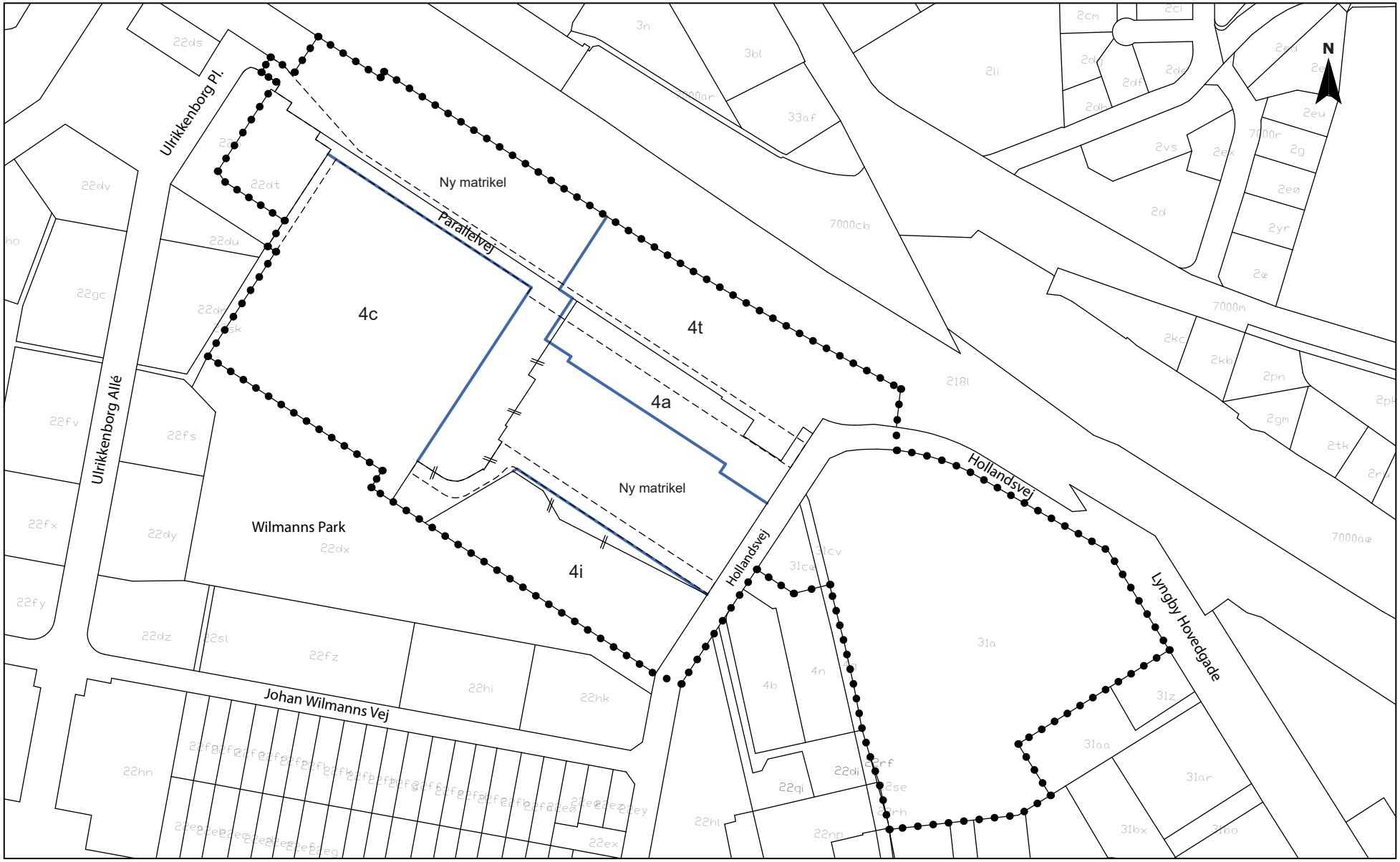
22dx Eksisterende matrikel nr.

Eksisterende bygninger

Bilag 1

Lokalplangrænse og delområder

0 25m 50m 100m



Lokalplanafgrænsning

Nye skel

Eksisterende matrikler

22dx Eksisterende matrikel nr.

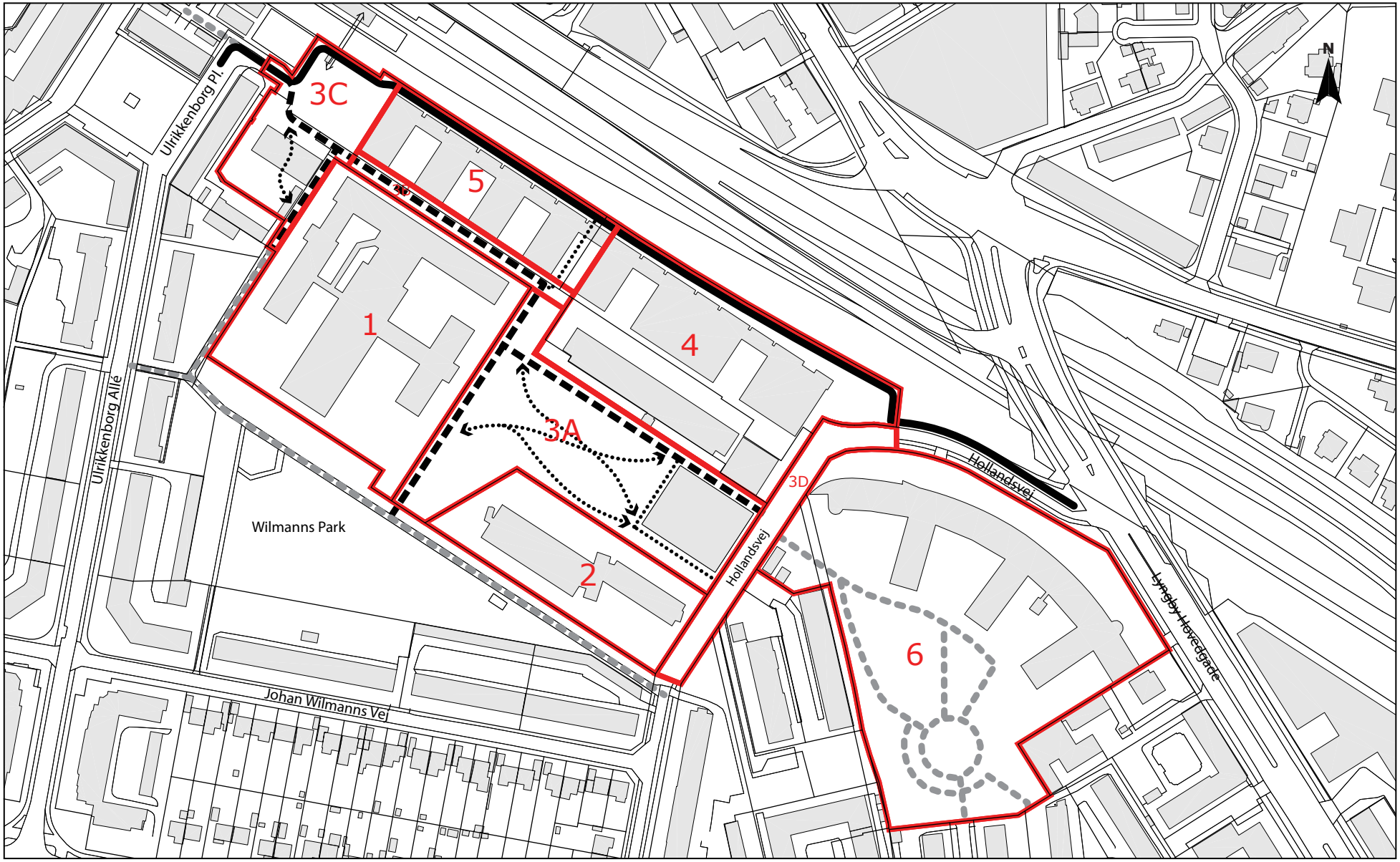
Skel der bortfalder

Optaget vej

Bilag 2

Udstykningskort

0 25m 50m 100m



Delområder

Eksisterende bygninger

Matrikler

Cykelsti, principiel placering

Eksisterende stier

Sti, primær, principiel placering

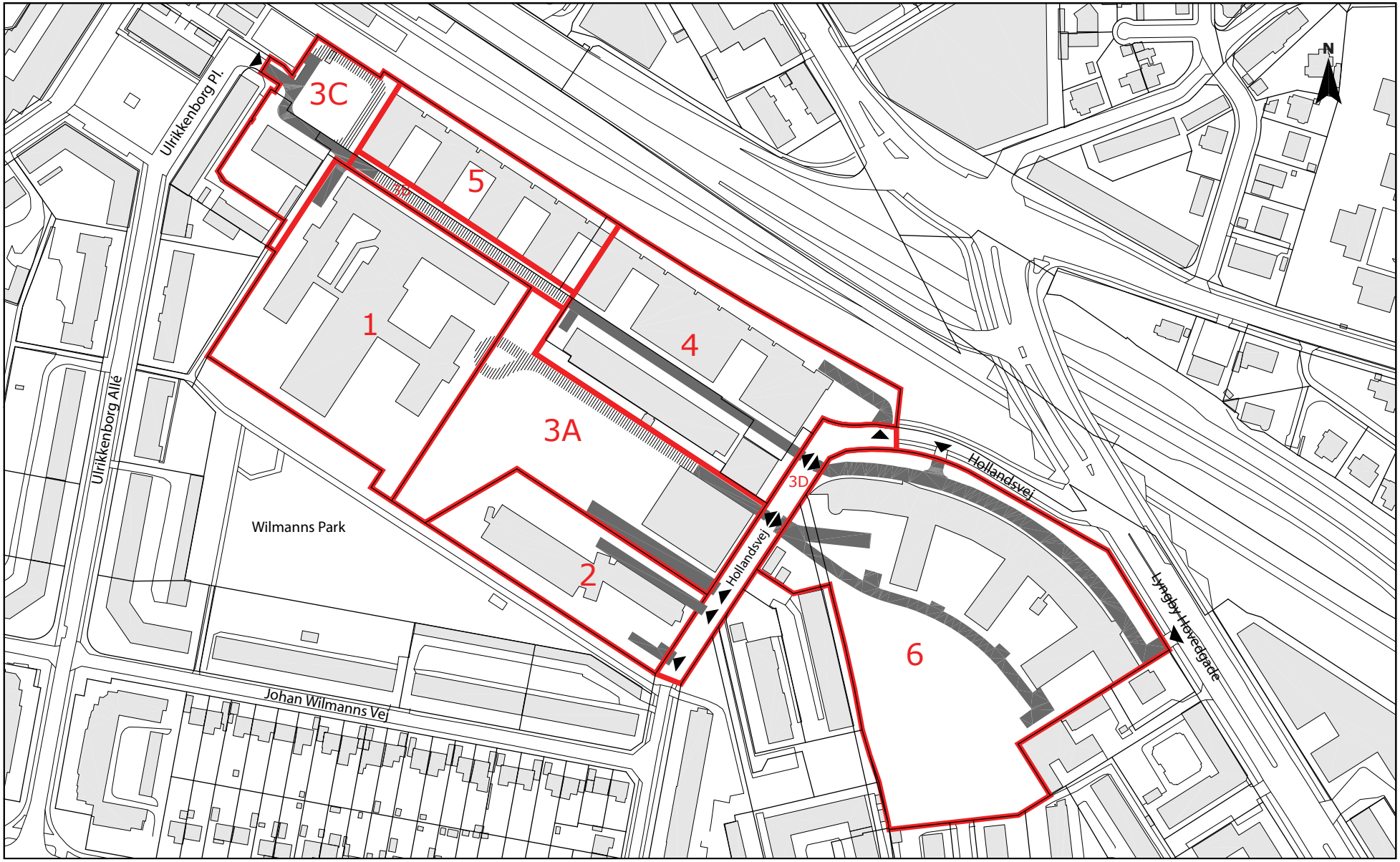
Sti, sekundær, principiel placering

Principiel placering af perrontunnel

Bilag 3

Stiforhold

0 25m 50m 100m



Delområder

Eksisterende bygninger

Matrikler

Overkørsel / Vejadgang

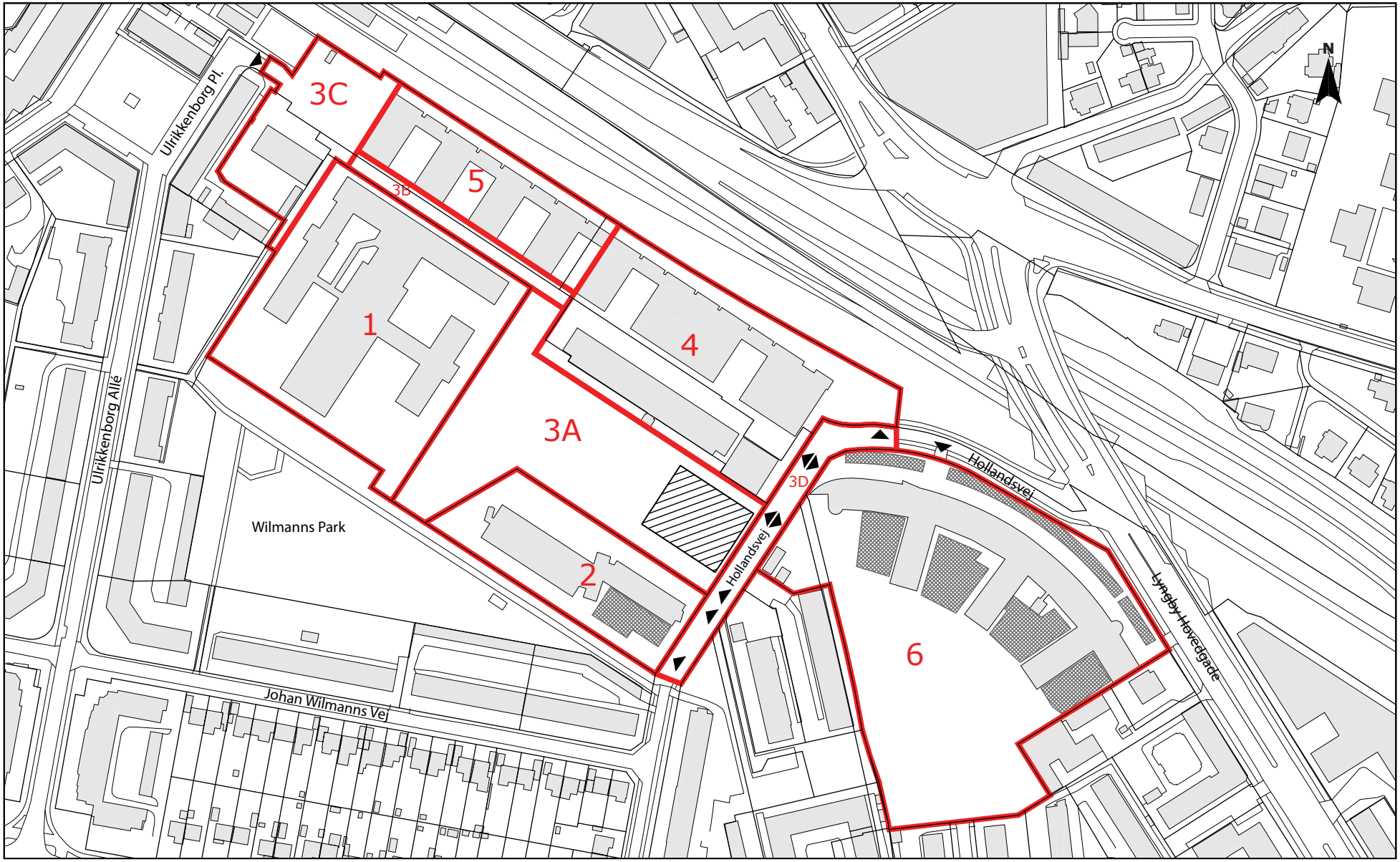
Kørearealer, principiel placering

Kørearealer, begrænset adgang, principiel placering

Bilag 4

Vejforhold

0 25m 50m 100m



Delområder

Eksisterende bygninger

Matrikler

Overkørsel / Vejadgang

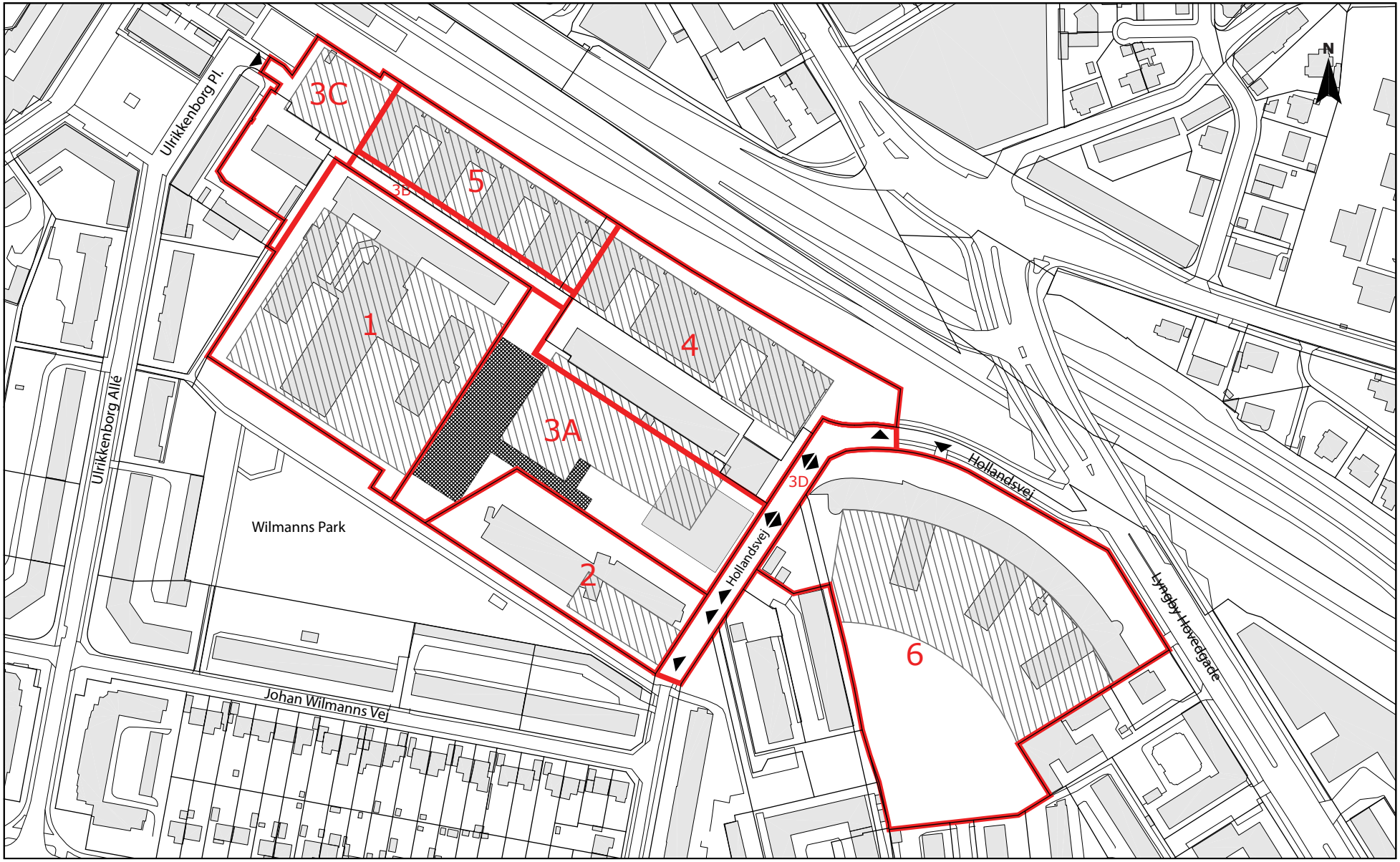
Parkering i parkeringshus

Parkering på terræn

Bilag 5A

Parkering over terræn

0 25m 50m 100m



Delområder

Eksisterende bygninger

Matrikler

Overkørsel / Vejadgang

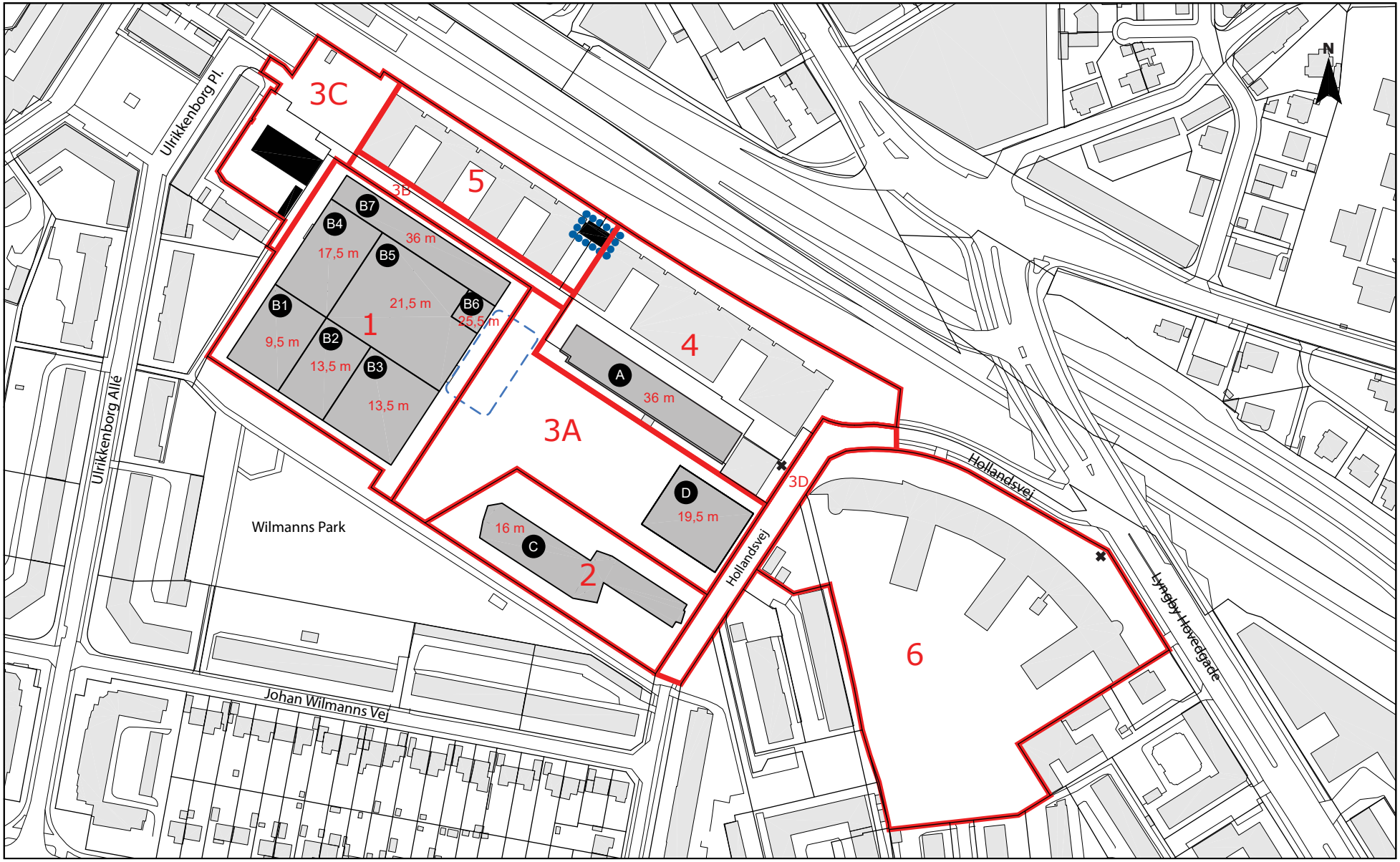
Eksisterende parkering i kælder

Ny parkering i kælder

Bilag 5B

Parkering under terræn

0 25m 50m 100m



Delområder

Eksisterende bygninger

Matrikler

Byggefelt, støjskærm / lydsluse

Byggefelt

B3 Byggefelt, nummer

Lysskakte (principiel placering)

16 m Maksimale bygningshøjder

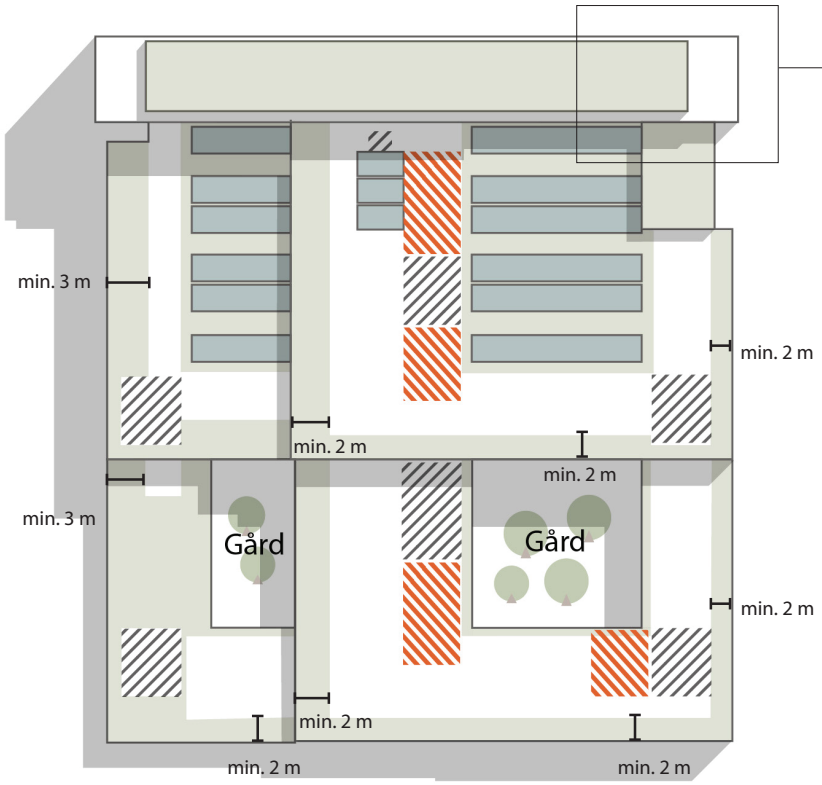
Bebyggelse der kan nedrives

Skiltesøjler

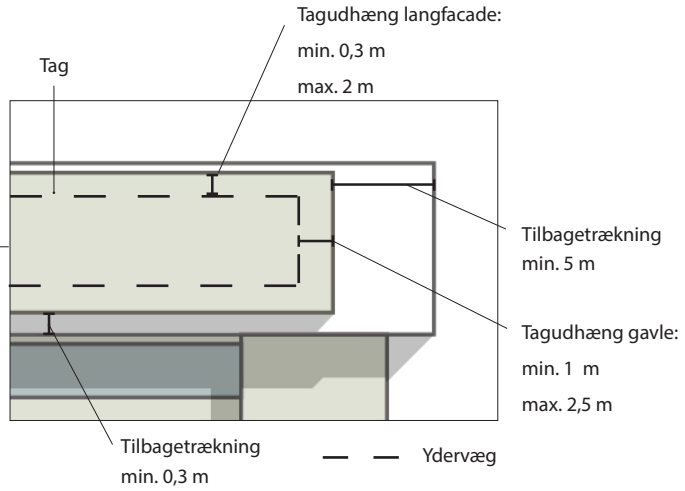
Bilag 6

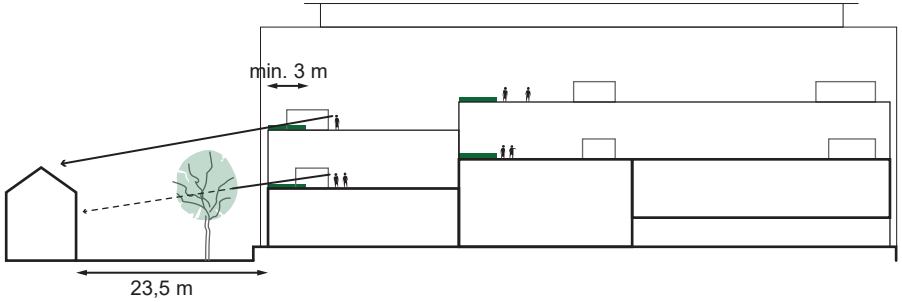
Byggefelter

0 25m 50m 100m

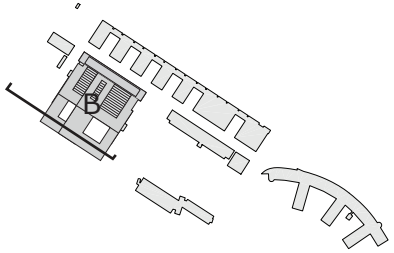


TAGZONER:
Principiel placering for ophold og taghus.





Principsnit - Indbliksforhold



Sedum / solceller

Ovenlys

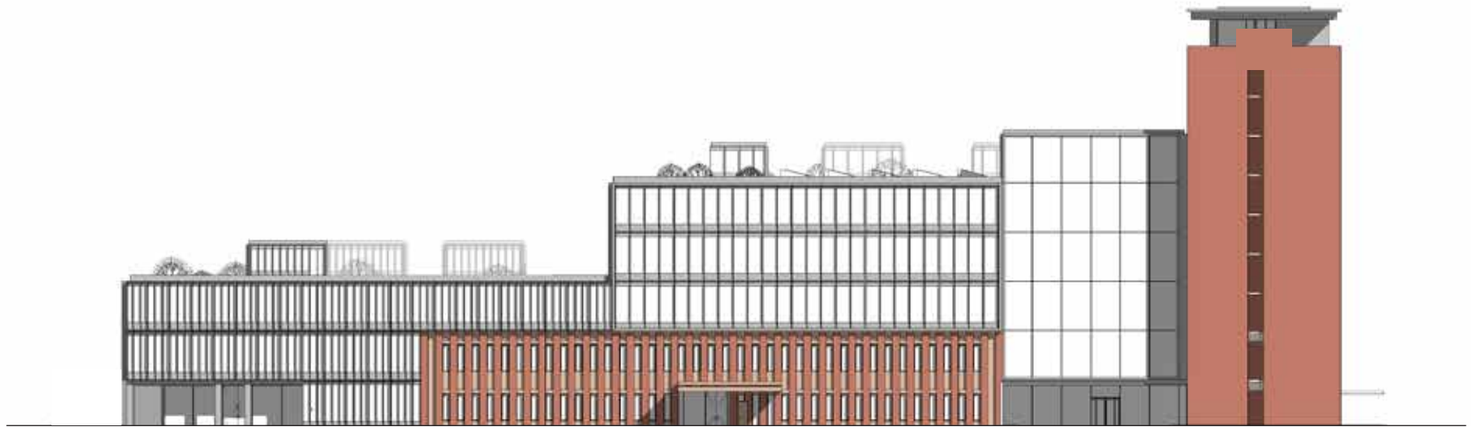
Ophold

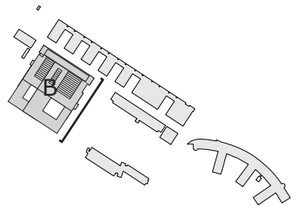
Teknikhus / trappeskakt

Orangeri

Bilag 7

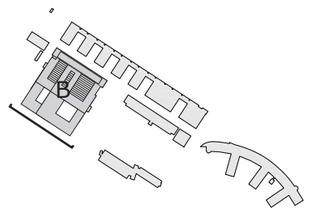
Tagplan og indbliksforhold





FACADE MOD ØST 1:500

Wilmanns park | Kantine | Sekundær indgang | Hovedindgang | Strædet



FACADE MOD SYD 1:500

Kantine | Byparken

Eksempel på placering og udformning af taghusene.

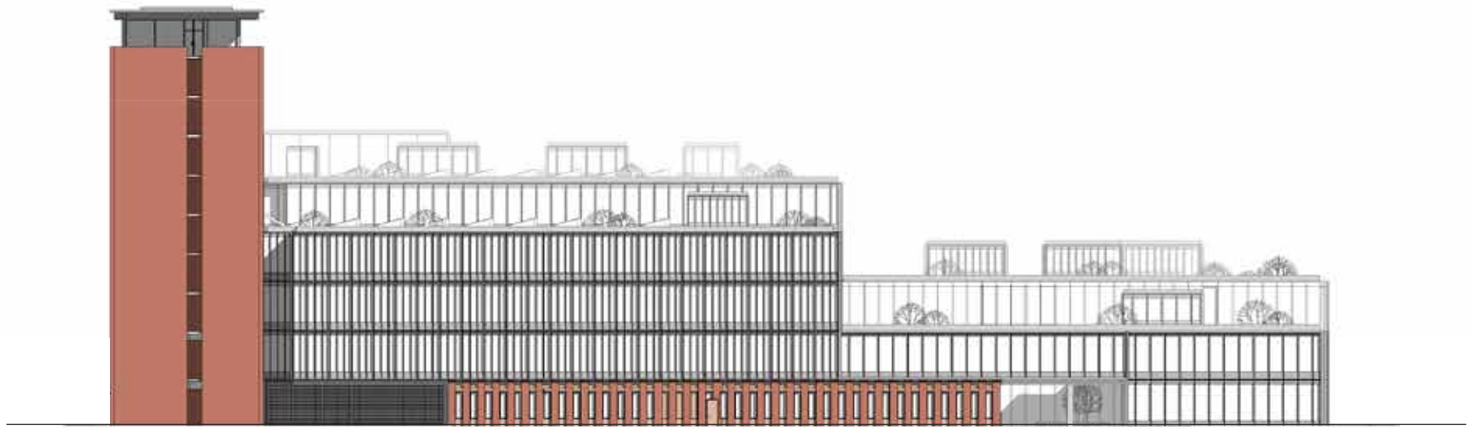
Eksisterende teglfacade

Eksisterende emalitfacade

Nybyggeri

Bilag 8A

Facader delområde 1 (mod syd og øst)

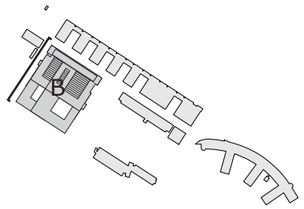


Strædet

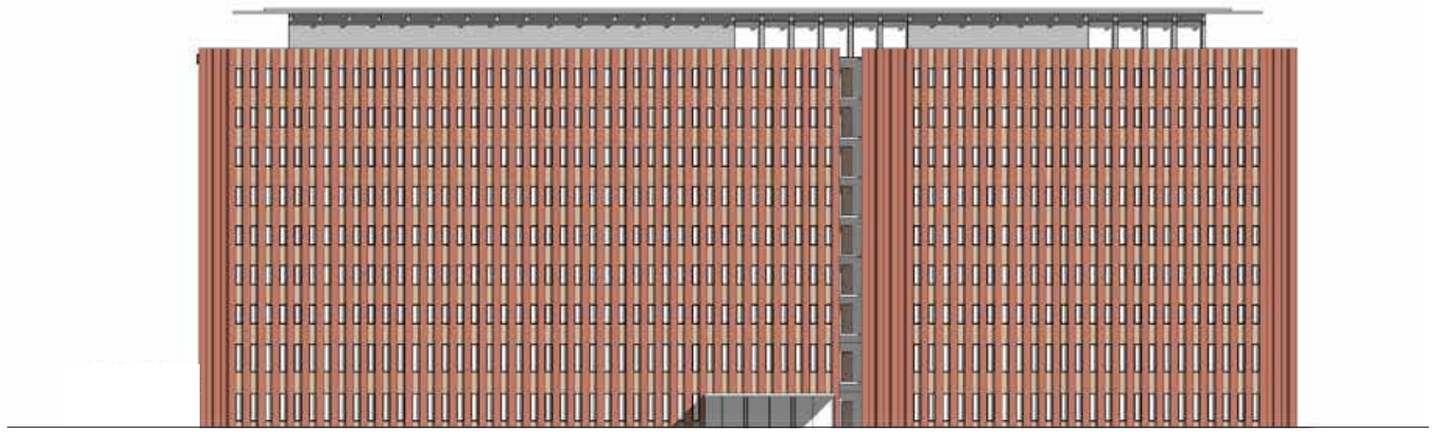
Varelevering

Åbning til gårdrum

Wilmanns park



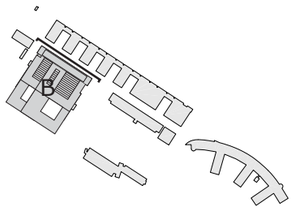
FACADE MOD VEST 1:500



Til byparken

Sekundær indgang

Til varelevering



FACADE MOD NORD 1:500

Eksisterende teglfacade

Nybyggeri

Bilag 8B

Facader delområde 1 (mod nord og vest)

FACADE mod øst

Eksisterende bygninger med facader kendetegnet ved rytme og tunge rødbrune teglpiller.

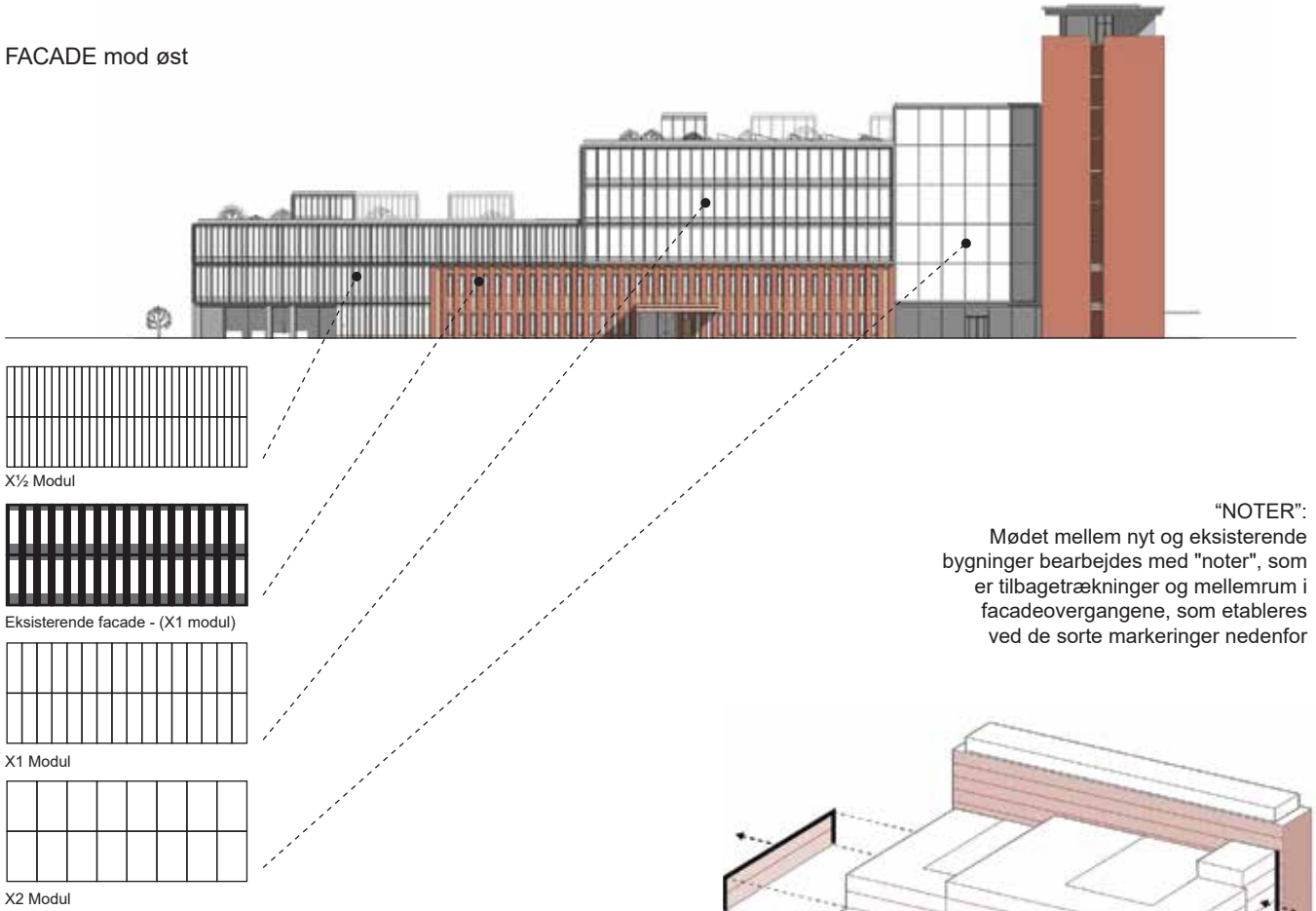
NY TILBYGNING: Lette facader af glas og lukkede partier i fx. aluminium.

Materialer og bygningsaptering i FARVESKALA af natur-nuancer der komplementerer de eks. bygningers farvetoner.

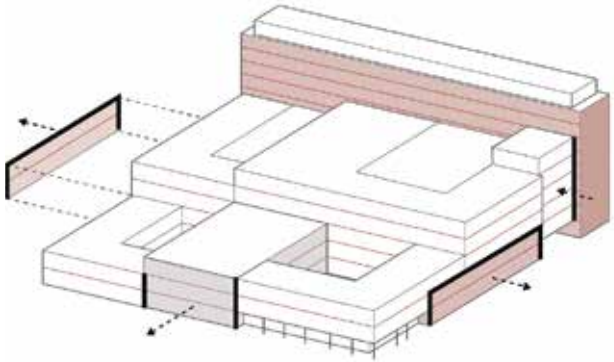
Bilag 8C

Facader: Materialer og farver

FACADE mod øst



"NOTER":
Mødet mellem nyt og eksisterende bygninger bearbejdes med "noter", som er tilbagetrækninger og mellemrum i facadeovergangene, som etableres ved de sorte markeringer nedenfor



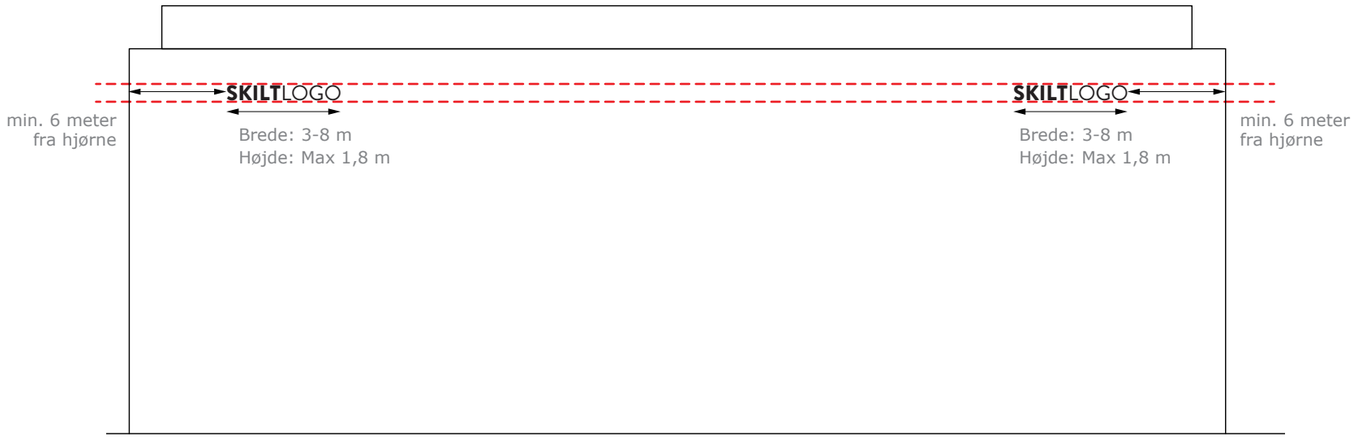
FACADETAKT:
Facadetakten på de eksisterende bygninger, spejles i de nye facader, ved at anvende ensartede bredder og mellerum i de nye facader.
Facadeelementernes bredder eller mellemrum er enten ens med, fordoblet eller halveret ift. den eksisterende bygnings facadetakt.

REFERENCER. Lette glas/alu facader med rytmisk takt.

Tagterrassemiljø.

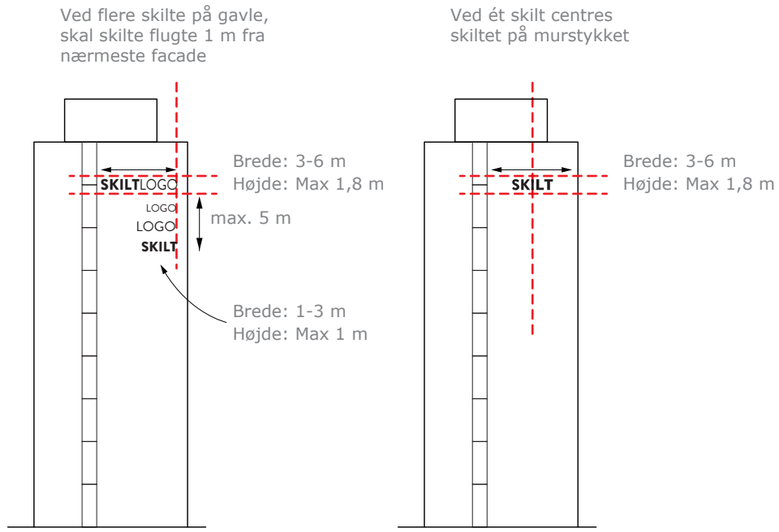
Bilag 8D

Facadeprincipper



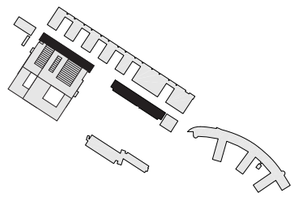
Højhuse - Facader mod nord

Hovedskilte opsættes i facadebånd centreret mellem 8. og 9. etage, der kan placeres op til 2 stk skilte.



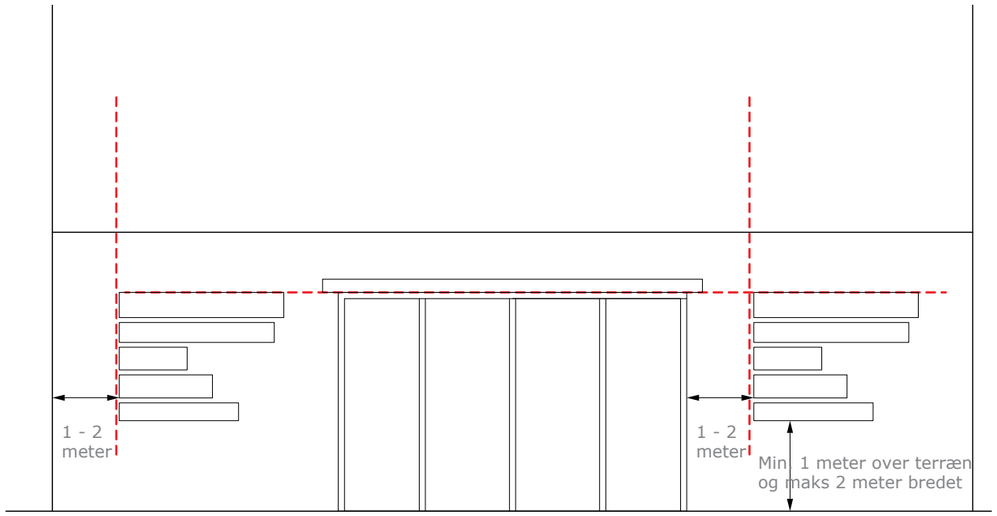
Højhuse - Gavle

Hovedskilte monteres i facadebånd mellem 8. og 9. etage
Op til 3 mindre skilte kan placeres under hovedskilt i områder uden åbninger.



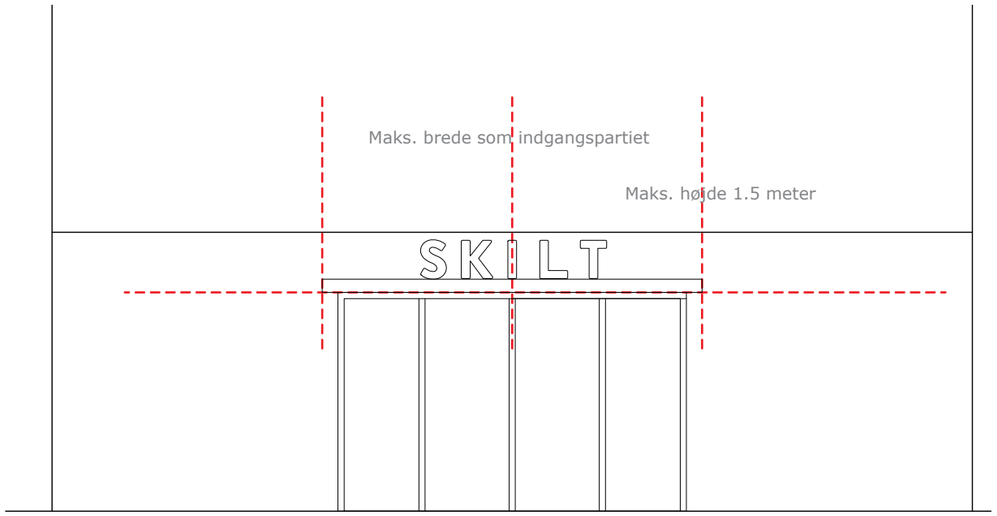
Bilag 9A

Skilteplan delområde 1 og 4



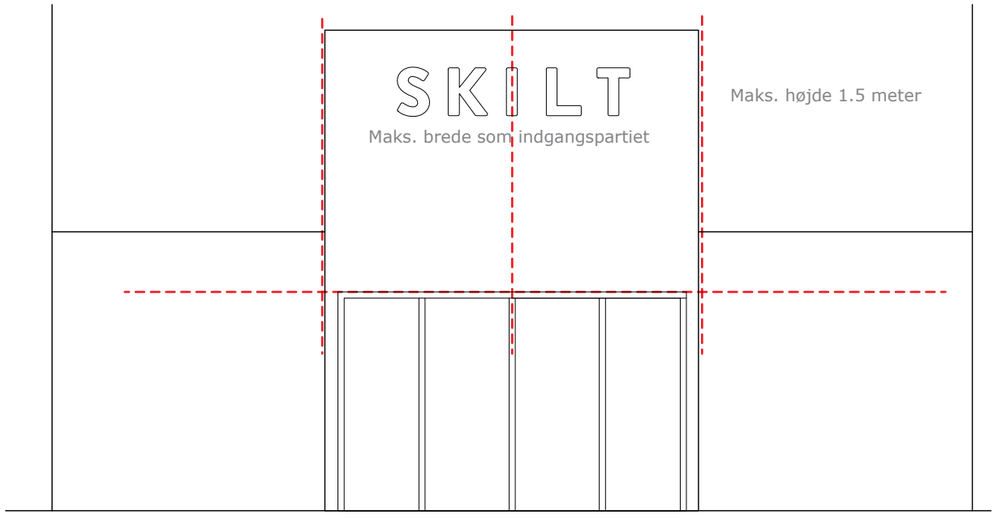
Hovedindgange eller indgangspartier:

Skilte placeres i flugt med indgangspartiets øverste del.
Skilte skal flugte med enten indgangsparteiet eller
nærmeste bygninghjørne.



Hovedindgange:

Skilte placeres centreret over hovedindgange



Indgangspartier:

Skilte placeres centreret over indgangsparti

Bilag 9B

Skilteplan indgange

Skiltetyper:

Enkelstående bogstaver monteret på facade eller glas.

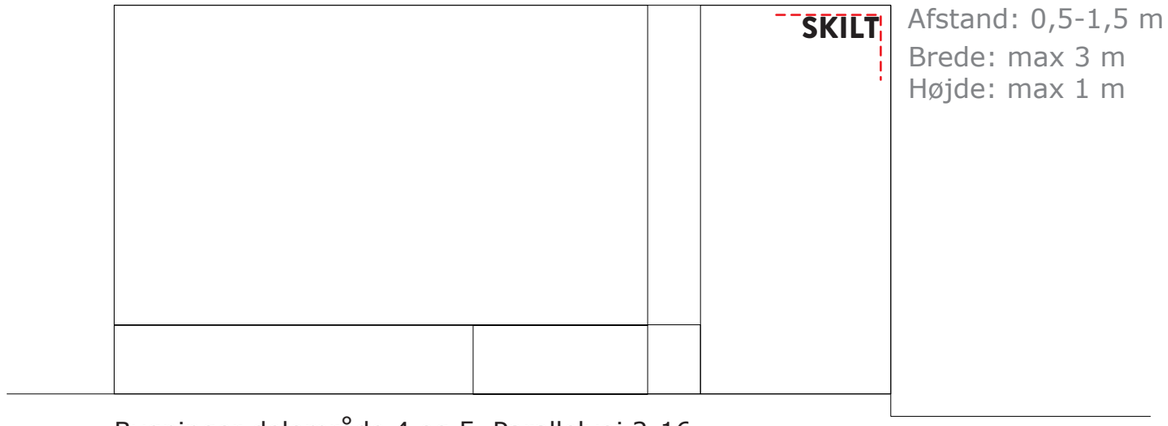
SKILTLoGo

Tekst monteret på plade.

SKILTLoGo

Enkelstående bogstaver med diskret baggrundsbelysning.

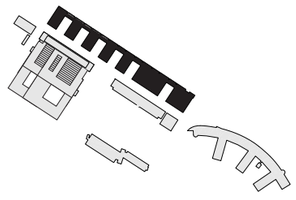
SKILTLoGo



Afstand: 0,5-1,5 m
Brede: max 3 m
Højde: max 1 m

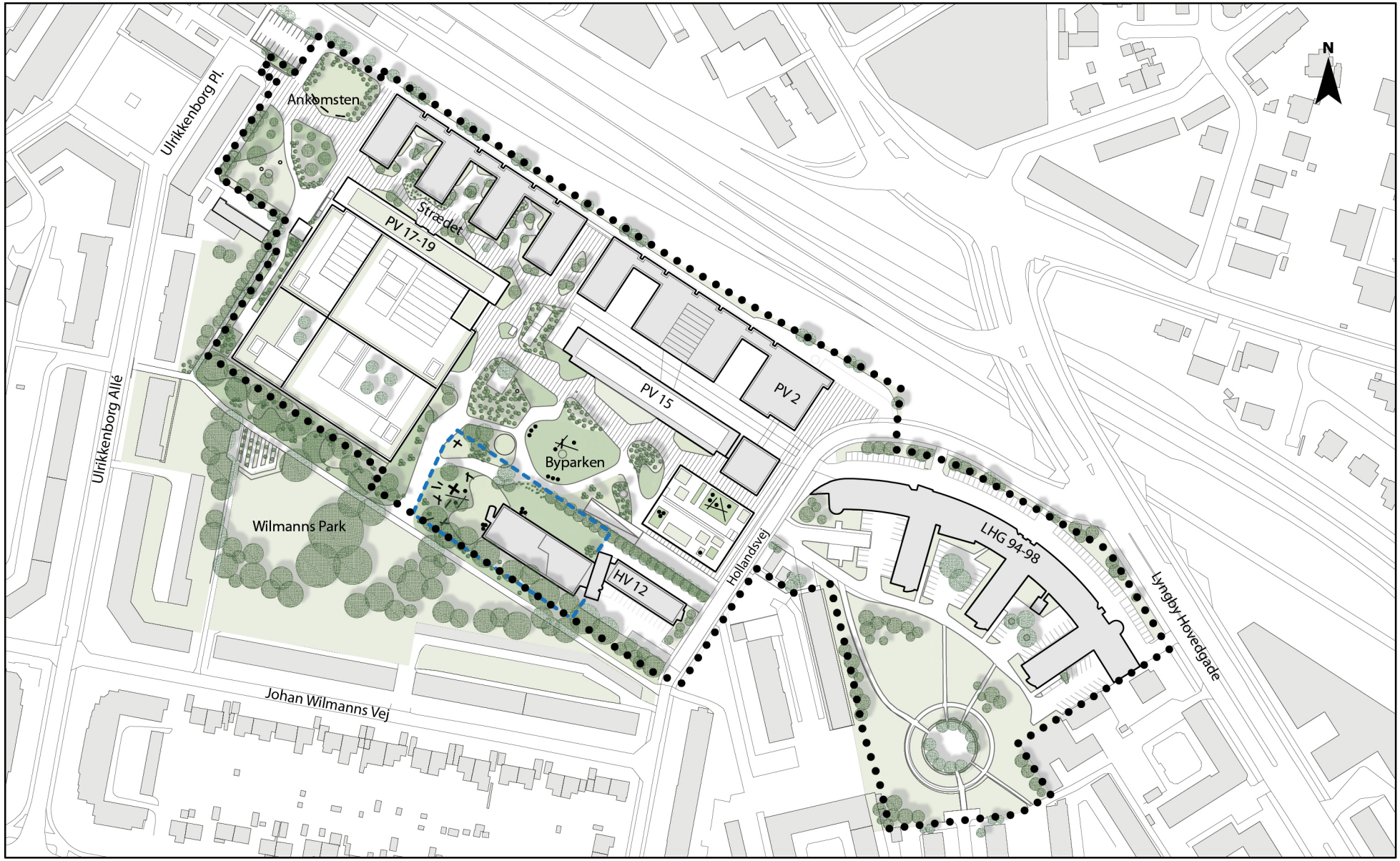
Bygninger delområde 4 og 5, Parallelvej 2-16

Skilte placeres med ens afstand fra fra tagkrone og bygningshjørne mod bane.



Bilag 9C

Skilteplan delområde 4 og 5



Lokalplanafgrænsning

Eksisterende bygninger

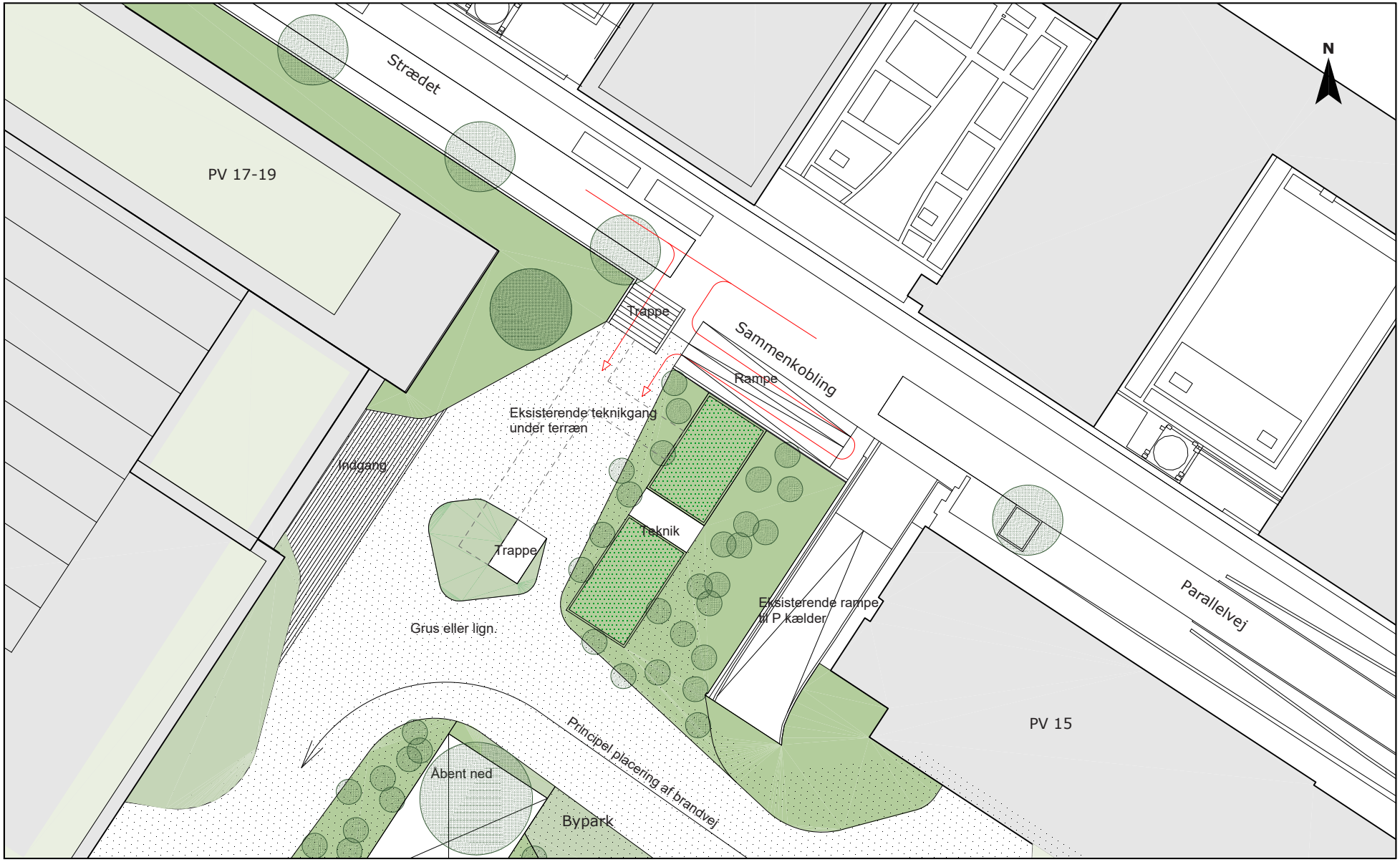
Afgrænsning legeplads

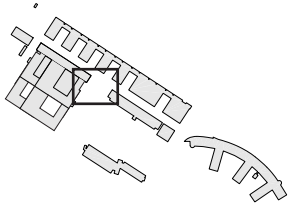
Byrumsgulv

Bilag 10A

Situation-/landskabsplan (Eksemplificering)

0 25m 50m 100m

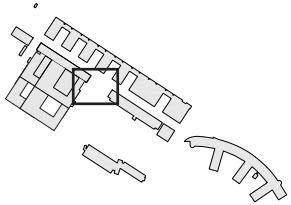




Bilag 10B

Sammenkobling mellem bypark og stræde
(Principskitse)

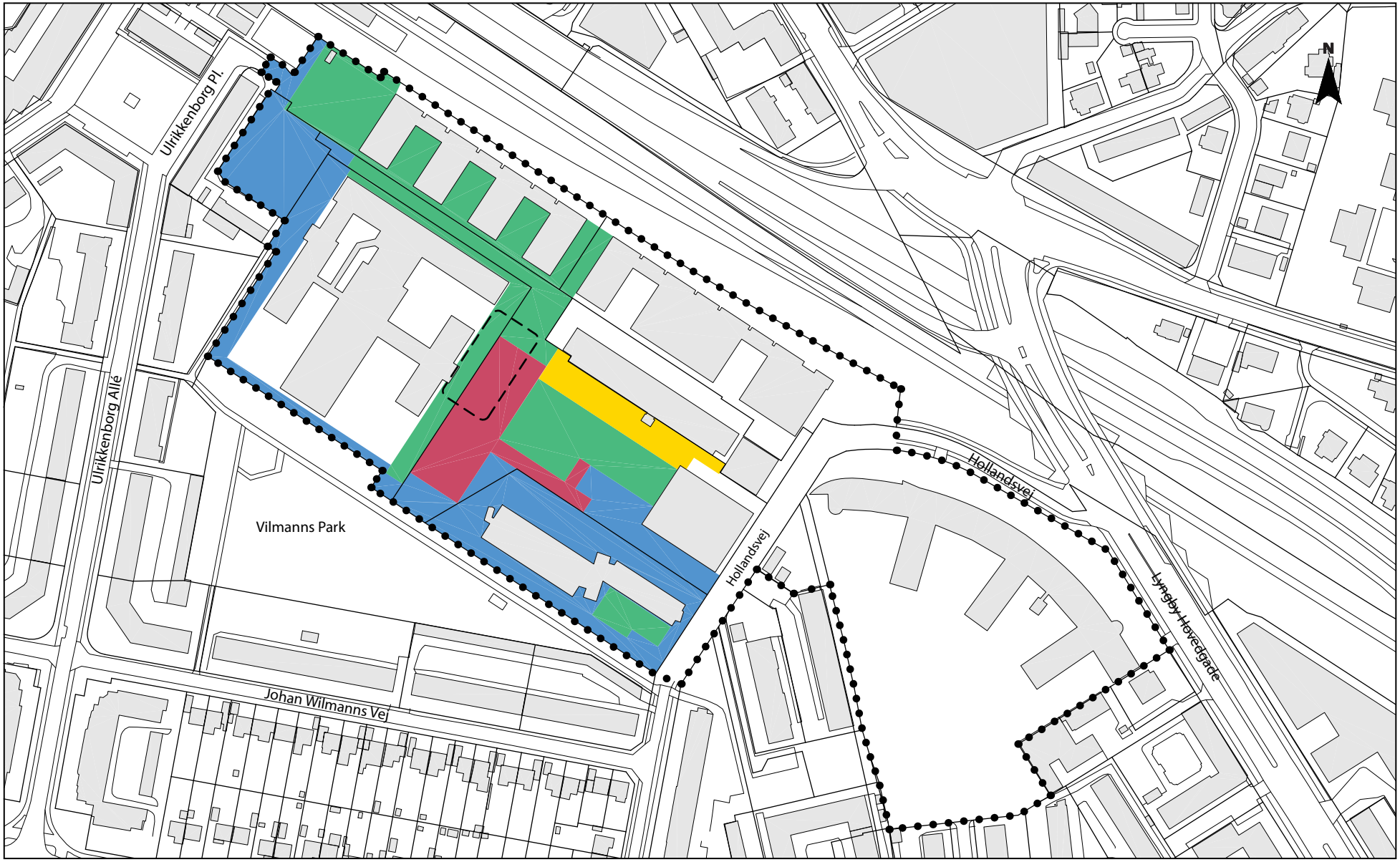
0 5m 10m 20m



Bilag 10C

Sammenkobling mellem bypark og stræde
(Principskitse)

0 5m 10m 20m



Lokalplanafgrænsning

Eksisterende bygninger

Matrikler

Beplantning på dæk - lav last

Beplantning på dæk - mellem last

Beplantning på dæk - høj last

Beplantning på terræn

Principiel placering af beplantning gennem dæk i kælder

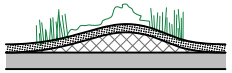
Bilag 11A

Vækstzoner

0 25m 50m 100m

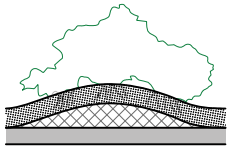
Eksempler på beplantning på dæk - lav last

Der etableres taghaveopbygning med lav opbygning og lav vægt.
Beplantning vil være ekstensiv og bestå af sedumarter og tørketålende urter.



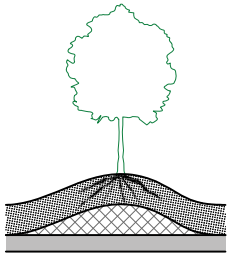
Eksempler på beplantning på dæk - mellem last

Der etableres taghaveopbygning med mellem opbygningshøjde og vægt.
Beplantning vil være intensiv og kan bestå af vilde urter, stauder og staudegræsser.
Der kan anvendes mindre buske, både som solitære planter eller i busketter.



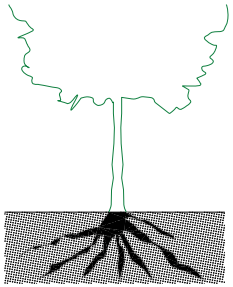
Eksempler på beplantning på dæk - Høj last

Der kan etableres taghaveopbygning med større opbygningshøjde tungere vægt.
Beplantning vil være intensiv og kan bestå af vilde urter, stauder og staudegræsser.
Der kan anvendes buske og mindre træer.



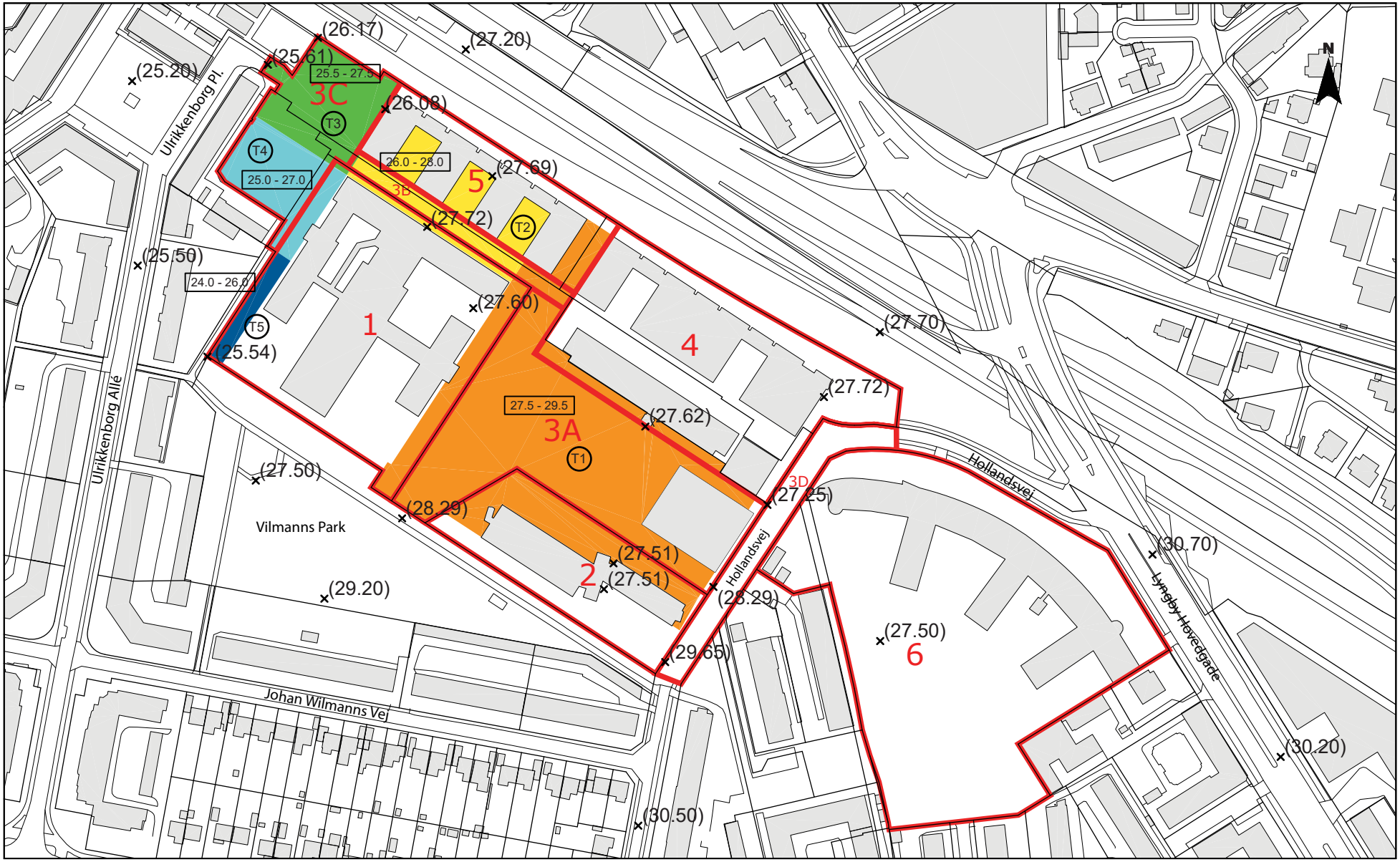
Eksempler på beplantning på terræn / gennem dæk

Der kan etableres både beplantninger med havepræg og naturpræg.
Der er mulighed for at etablere større træer.



Bilag 11B

Vækstzoner



Delområder

Eksisterende bygninger

Matrikler

(24.15) Eksisterende terrænkote

T5 Terræn kan reguleres mellem kote 24.0 - 26.0

T4 Terræn kan reguleres mellem kote 25.0 - 27.0

T3 Terræn kan reguleres mellem kote 25.5 - 27.5

T2 Terræn kan reguleres mellem kote 26.0 - 28.0

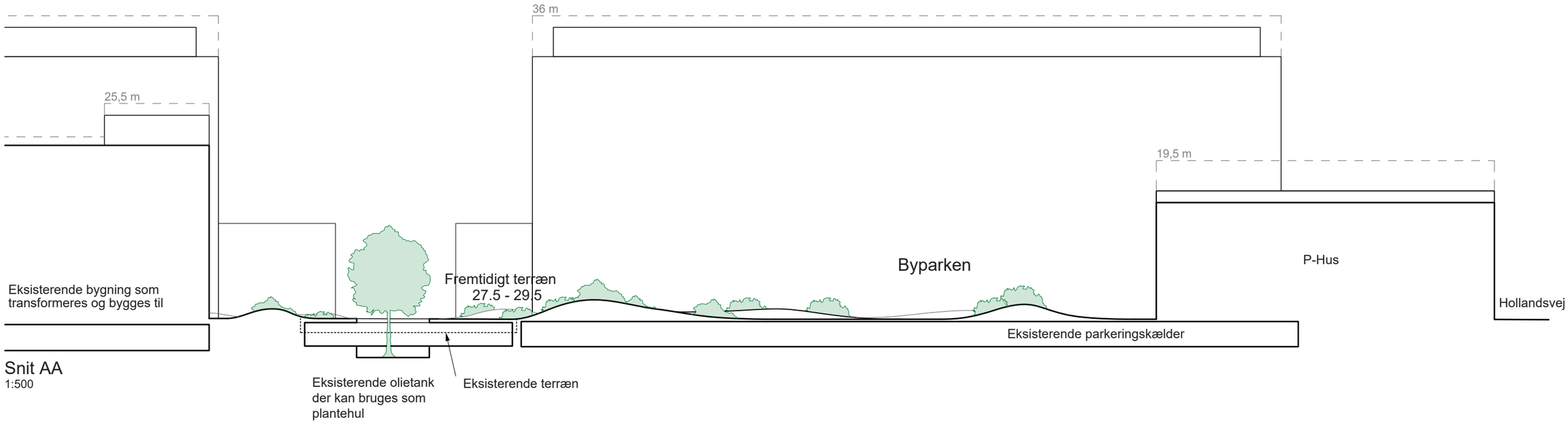
T1 Terræn kan reguleres mellem kote 27,5 - 29,5

T1 Terræntype nummer

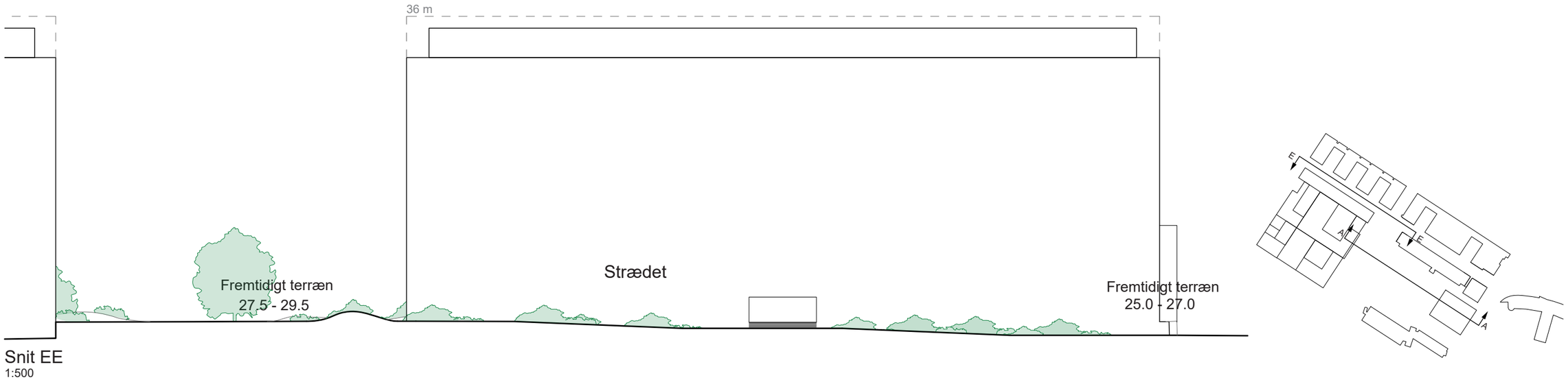
Bilag 12

Terrænplan

0 25m 50m 100m



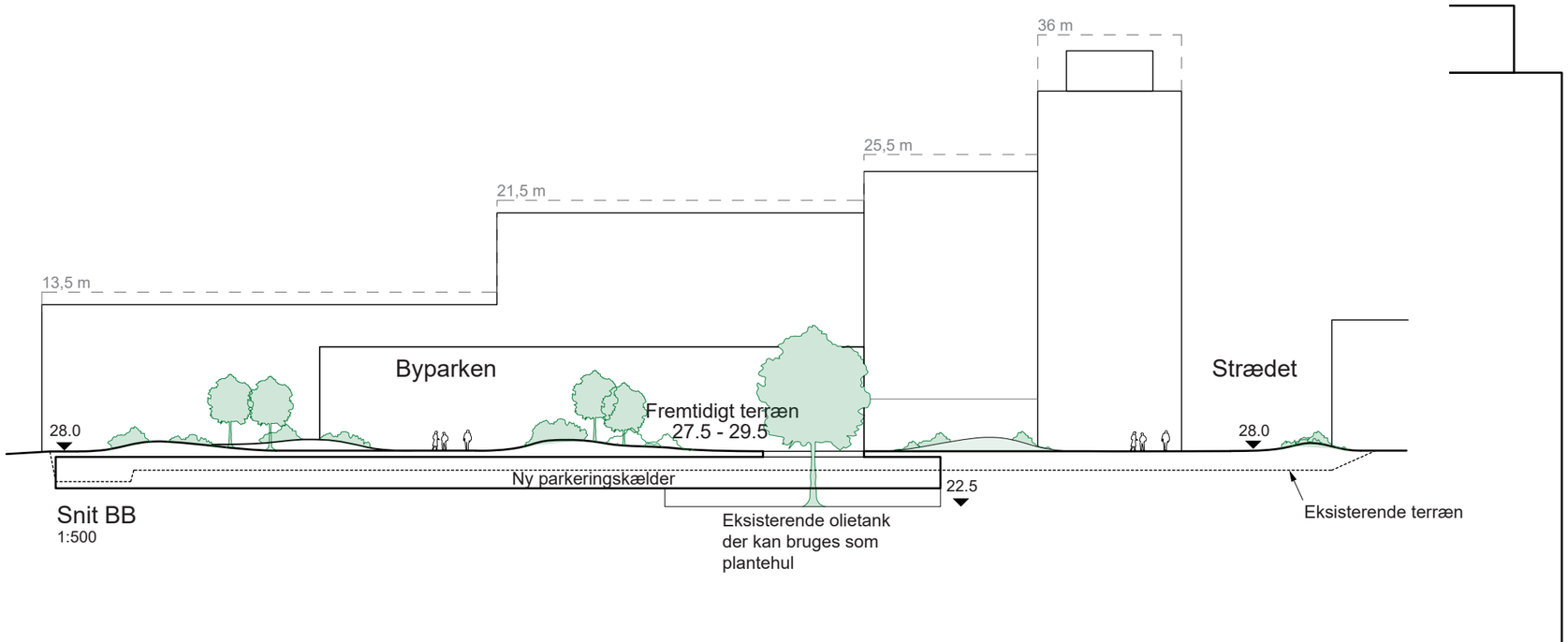
Snit AA
1:500



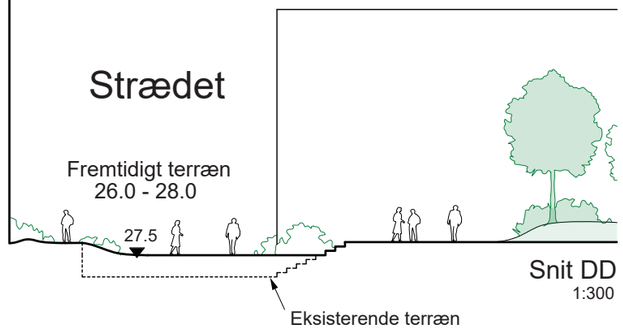
Snit EE
1:500

Bilag 13A

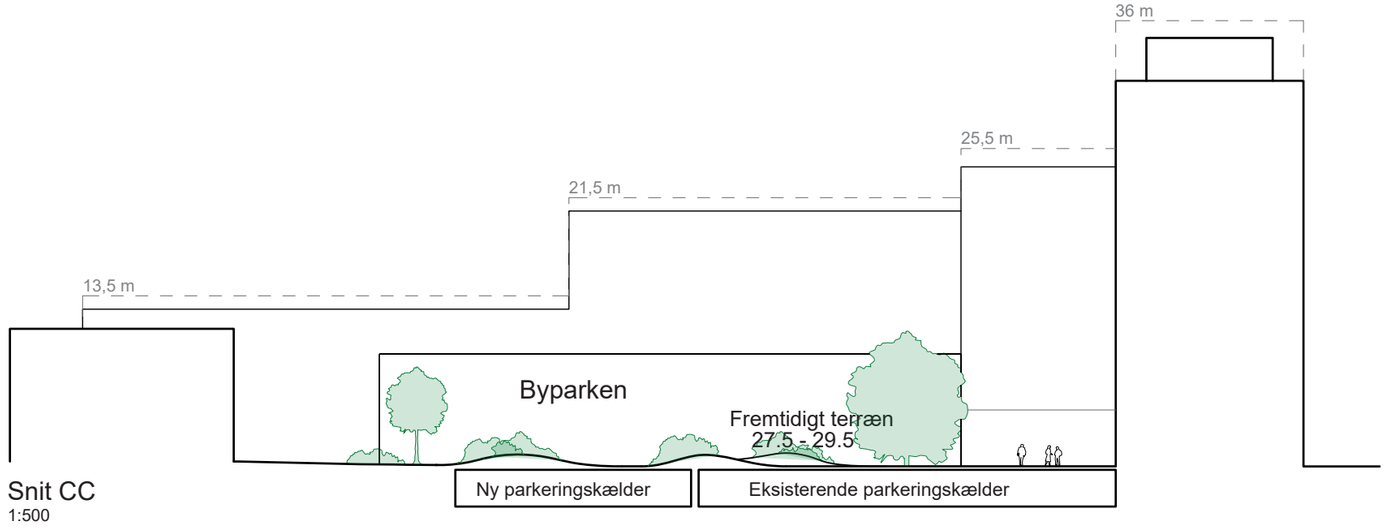
Længdesnit



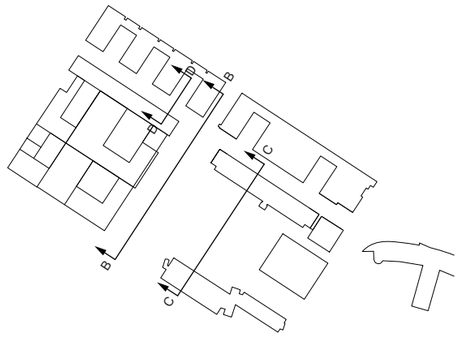
Snit BB
1:500



Snit DD
1:300

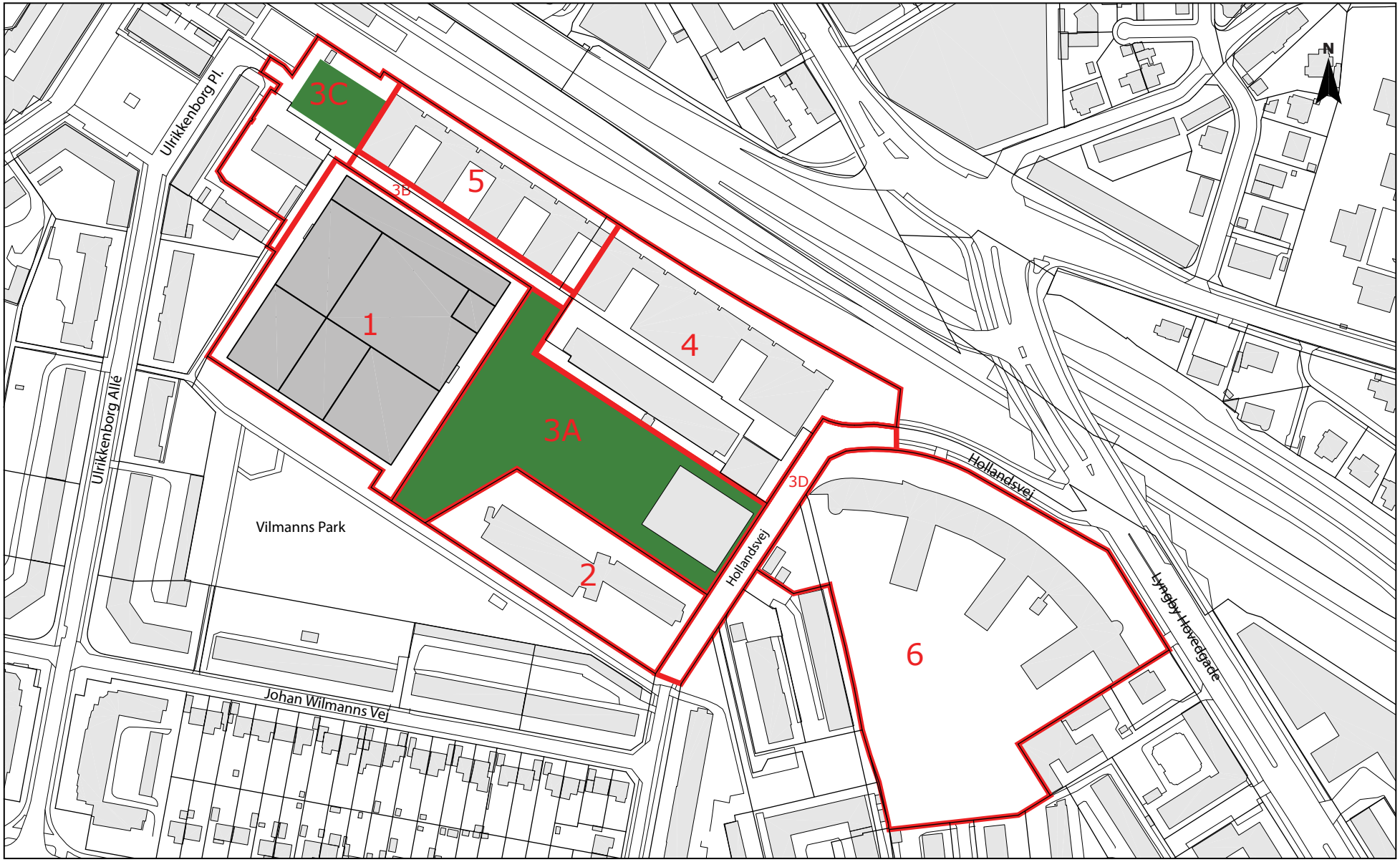


Snit CC
1:500



Bilag 13B

Tværsnit



Delområder

Eksisterende bygninger

Matrikler

Fremtidigt byggeri

Parkareal som etableres i forbindelse med byggeri i delområde 1

Bilag 14

Forudsætning for ibrugtagning af delområde 1

0 25m 50m 100m

LOKALPLAN

298

FORSLAG

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Lyngby Torv 17
2800 Kongens Lyngby
Tlf. 45 97 36 00

byplan@ltk.dk
www.ltk.dk

JANUAR 2025
VELLIV

MILJØRAPPORT

MILJØRAPPORT FOR FORSLAG TIL LOKALPLAN 298 OG KOMMUNEPLANTILLÆG 8/2021

BILAG

Bilag 1 Afgrænsningsnotat

Bilag 2 Trafikanalyse

Bilag 3 Sol-/skygge diagrammer

Bilag 4 Visualiseringer - Standpunkter

Bilag 5 Flagermusundersøgelse

Bilag 6 Støjnotat

COWI

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

JANUAR 2025
VELLIV

MILJØRAPPORT

MILJØRAPPORT FOR FORSLAG TIL LOKALPLAN 298 OG KOMMUNEPLANTILLÆG 8/2021

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A272567	Miljørapport

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
2.0	22-01-2025	Opretning af kommentarer	AGKI, HKJO	HKJO	MHJN

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Ikke-teknisk resumé	8
2.1	Biologisk mangfoldighed samt flora og fauna	8
2.2	Befolkning	9
2.3	Menneskers sundhed	9
2.4	Jordforurening	12
2.5	Vand	12
2.6	Luft	14
2.7	Mikroklimatiske faktorer	15
2.8	Materielle goder	15
2.9	Kulturarv og visuelle påvirkninger	16
2.10	Ressourceeffektivitet	16
2.11	kumulative effekter	17
3	Forslag til lokalplan og/eller kommuneplantillæg	18
3.1	Forslag til kommuneplantillæg 8/2021	18
3.2	Forslag til lokalplan 298	20
3.3	Referencescenarie	22
3.4	Alternativer	23
3.5	Andre planer og programmer	23
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	26
4.2	Afgrænsning, vurdering og metode	28
5	Tilgang og metode i miljøvurderingen	31
5.1	Vurderingstilgang	31
6	Miljøvurdering	33
6.1	Biologisk mangfoldighed samt flora og fauna	33
6.2	Befolkningen	40

6.3 Menneskers sundhed 41
6.4 Jordforurening 53
6.5 Vand 59
6.6 Luft 65
6.7 Mikroklimatiske faktorer 67
6.8 Materielle goder 68
6.9 Kulturarv og visuelle påvirkninger 70
6.10 Ressourceeffektivitet 78
6.11 Kumulative effekter 80

7 Vurdering af miljømålsætninger 81

8 Muligheder for at imødegå, formindske eller afværge væsentlige påvirkninger 84

9 Overvågning 85

10 Referencer 86

1 Indledning

Velliv ønsker over de kommende år at udvikle ejendommene omkring Lyngby port med erhverv, bypark og daginstitution. Derfor skal det gældende plangrundlag revideres, og der er udarbejdet et forslag til lokalplan og kommuneplantillæg.

Forslag til lokalplan 298 og kommuneplantillæg 8/2021, herefter kaldet planerne, er omfattet af krav om miljøvurdering efter § 8, stk. 1, nr. 1 i efter miljøvurderingsloven (Miljøstyrelsen, 2023), da planerne udarbejdes inden for fysisk planlægning og arealanvendelse, og omfatter bygge- og anlægsarbejder i byzone. Der skal derfor udarbejdes en miljørapport.

2 Ikke-teknisk resumé

Der er kun fundet en væsentlig påvirkning i miljørapporten. Det er vurderet at Materielle goder vil blive væsentligt positivt påvirket.

Følgende miljøemner er vurderet at være moderat påvirket: Befolkning, Trafikmønstre og trafiksikkerhed, Skyggepåvirkninger, Overfladevand og spildevand, Mikroklimatiske faktorer, Kulturhistorisk værdi, Arkitektonisk arv, Visuelle påvirkninger og Ressourceeffektivitet.

Det er vurderet at der vil være ingen eller en ubetydelig påvirkning af følgende miljøemner: Flagermus, Øvrige bilag IV-arter samt rødlistede og fredede arter, Trafikstøj, Øvrige støjpåvirkninger, Jordforurening, Grundvand, Luft og kumulative effekter.

I de følgende afsnit er der en gennemgang af vurderingen af de enkelte miljøfaktorer uddybet. I afsnit 6 Miljøvurdering, side 33, er miljøstatus, planens påvirkning og vurderingen beskrevet.

2.1 Biologisk mangfoldighed samt flora og fauna

Flagermus

Der er på baggrund af tidligere fund af flagermus i Wilmanns Park udført en flagermusundersøgelse i 2024. Undersøgelserne er lavet i yngleperioden (forår), sensommeren og i efteråret. COWI har vurderet træerne i parken og anser enkelte for egnede til rastende flagermus. Bygningerne på Parallelvej 17-19 er også undersøgt, da det vurderes at bygningerne kan være potentielle overvintringssteder for skimmelflagermus. Der er ved undersøgelserne i efteråret registreret skimmelflagermus i området, som er en beskyttet art under habitatbekendtgørelsen. Det vurderes derfor at skimmelflagermus har overvintringskvarter i de øverste etager af Parallelvej 19. Der er ikke observeret flagermus ved Parallelvej 15.

Realiseres lokalplanen, vil den medføre om- og tilbygninger, hvilket kan påvirke flagermusaktiviteten. Dog vil flere tiltag, såsom opsætning af flagermuskasser og anlægsarbejder uden for overvintringsperioden, mindske påvirkningen på de beskyttede arter.

For at sikre den økologiske funktionalitet stiller lokalplanen derfor krav om, at der opsættes flagermuskasser, så flagermusene kan søge derhen, når der anlægges nyt byggeri på Parallelvej 17-19.

Konklusion

Det konkluderes, at realiseringen af planforslagene vil have **ingen eller kun en ubetydelig** påvirkning på flagermusene.

Øvrige bilag IV-arter samt rødlistede og fredede arter

For at afklare om der er andre bilag IV-arter samt rødlistede eller fredede arter er området besigtiget af en biolog.

Der er fundet Skov-hullæbe i lokalplanområdet nord for eksisterende bebyggelse – i kanten af den bøgepur, som vokser langs Banedanmarks arealer. Skov-hullæbens voksested, indenfor projektområdet, vurderes ikke at blive påvirket af projektet, da der ikke sker ændringer der, hvor den vokser nord for eksisterende bebyggelse, og en væsentlig påvirkning af denne kan derfor udelukkes.

Der er fundet snog i det sydlige hjørne af delområde 2, indenfor lokalplanens område. Det vurderes dog at snogen primært vil holde sig inden for Willmanns Park, men det kan ikke udelukkes, at den også vil bevæge sig ind på projektområdet. Det vurderes, at der ikke er en stor sandsynlighed for at snogen bevæger sig ind i projektområdet under anlægsfasen grundet anlægsaktiviteter. Når byparken er etableret, kan det ikke udelukkes at snogen vil indfinde sig i parken, hvis parken er egnet til det.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning** af bilag IV-arter.

2.2 Befolkning

Det vurderes at en forøgelse af areal til offentligt formål og dermed udbuddet af velfærd er en positiv påvirkning af beboere i og omkring lokalplanområdet.

Der er dog et mindre udendørs opholdsareal pr. m² bebygget areal, som kan bruges som legeplads/udeareal til nye daginstitutioner på Hollandsvej 12. Der skal derfor være en særlig opmærksomhed på disponering og udformning af udendørs opholdsarealer i det konkrete projekt for en ny daginstitution/skole på Hollandsvej 12.

Den del af de ubebyggede arealer, der er støjpåvirket fra Hollandsvej, anvendes til parkering og rampe til P-kælder. Hvorfor dette ikke vurderes nærmere. Se afsnit 6.3 om menneskers sundhed, side 41.

Konklusion

Påvirkningen vurderes derfor at være **moderat positiv** påvirkning.

2.3 Menneskers sundhed

2.3.1 Trafikstøj

I delområde 1 er de vejledende støjgrænser på 63 dB for kontorerhverv ikke overholdt på de øverste etager på højhusets facade, der vender ud mod Lyngby Omfartsvej. I den øvrige del af delområdet er de vejledende støjgrænser overholdt.

I delområde 2 kan der, uden at etablere støjdæmpende foranstaltninger, indrettes daginstitution og skole i den halvdel af bygningen, der ligger længst væk fra Hollandsvej, hvor støjbelastningen på facaden er under 58 dB, Figur 6-8, side 44.

Konklusion

Det vurderes at lokalplanens bestemmelser i tilstrækkelig grad sikre, at de vejledende støjgrænser er overholdt ved realisering af lokalplanen.

Ved en realisering af planforslagenes indhold vurderes trafikstøj derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning** af menneskers sundhed.

2.3.2 Øvrige støjpåvirkninger

Lokalplanen giver mulighed for at omdanne og genanvende den eksisterende bebyggelse. Dermed kan lokalplanen realiseres uden, at der skal nedrives store bygningsmasser og efterfølgende opføres nyt byggeri. Det vurderes derfor at den anlægsstøj, der vil komme ved en realisering af lokalplanen, er begrænset til de nye byggemuligheder lokalplanen giver.

Lyngby-Taarbæk Kommune har vedtaget en forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder m.m., som har til formål at begrænse gener i form af støv, støj og vibrationer i forbindelse med blandt andet nedrivning, bygge- og anlægsarbejde i Lyngby-Taarbæk Kommune, og som fastsætter i hvilket tidsrum der må støjes.

Det vurderes på den baggrund at Lyngby-Taarbæk Kommune som myndighed har mulighed for at begrænse gener for de eksisterende boliger og andre støjfølsomme arealanvendelser i lokalplanområdes nabobebyggelser.

Påvirkningen fra anlægsstøj vurderes derfor at have en tidsbegrænset moderat påvirkning.

En anvendelse af eksisterende parkeringsplads som bypark betyder, at ventilatorerne vil være omfattet af støjgrænserne for virksomhedsstøj for et offentligt tilgængeligt rekreativt område.

Det kan ikke udelukkes, at de eksisterende ventilatorer, afgiver støj som er uforeneligt med offentligt tilgængelige rekreative områder. Lokalplanen optager derfor bestemmelser, som stiller krav om, at gældende støjgrænser for rekreative arealer overholdes. Lokalplanen stiller også krav om at byparken skal etableres, som en forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse i delområde 1. En realisering af lokalplanen betyder, at ventilatorerne kan afskærmes eller udskiftes, så de ikke afgiver støj, der overskrider de vejledende grænseværdier for offentligt tilgængelige rekreative områder. Derfor skal der i forbindelse med det konkrete anlægsprojekt i Byparken, tages stilling til hvordan støj fra ventilatorerne håndteres, da det er en forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse, at det kan dokumenteres, at støjgrænserne kan overholdes. Hvis ventilatorerne ikke udskiftes, kan det kun gøres ved en støjmåling. Hvis ventilatorerne skiftes, så vil der foreligge oplysninger fra producenten om hvilken mængde støj de afgiver. Lokalplanen er baseret på, at byparken integrerer ventilatorerne i designet, så parken for et samlet grønt udtryk, som vist på bilag 11.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have en **ubetydelig påvirkning** af øvrige støjpåvirkninger.

2.3.3 Trafikmønstre og trafiksikkerhed

Den gennemførte analyse viser, at udbygningen af Ulrikkenborg medfører en trafikstigning på Hollandsvej på 38 % i forhold til i dag, hvor Hollandsvej i forvejen er adgangsvej til nogle store kontorvirksomheder med mange arbejdspladser.

I 2040 viser simuleringen en tilfredsstillende trafikafvikling i krydsene ved Hollandsvej og Christian X' Alle, mens der vil være forsinkelser og kødannelser i krydset ved Jægersborgvej og ved frakørslen fra motorvejen. Kapacitetsproblemerne opstår både i basisscenariet (uden udvikling af lokalplanområdet) og i scenariet *med* udbygning, og de kan derfor ikke direkte henføres til lokalplan 298.

De trafikale forhold for bløde trafikanter vurderes at blive forbedret i lokalplanområdet, da området indrettes uden gennemkørende veje for biler i den centrale del af området, ligesom cykel- og gangstierne i lokalplanområdet udbygges. De trafikale forhold for bløde trafikanter i delområde 6 vurderes at være uændret.

Konklusion

Påvirkningen af trafiksikkerheden vurderes derfor at være **moderat positiv** for blødetrafikanter og ubetydelige for bilister ved en realisering af planforslagene.

2.3.4 Skyggepåvirkninger

Ved jævndøgn (21. marts og 21. september) vil der være en øget skyggepåvirkning morgen og formiddag af udearealerne ejendommene vest for lokalplanområdet. Eftermiddag og aften vil den øgede skyggepåvirkning primært være internt i planområdet og på jernbane- og vejarealer, se Figur 6-12, side 51.

Ved sommersolhverv (21. juni) vil der være en øget skyggepåvirkning om morgen på stien mellem lokalplanområdet og ejendommene vest for lokalplanområdet. Den øvrige del af døgnet vil den øgede skyggepåvirkning kun påvirke arealerne inden for lokalplanområdet i begrænset omfang, se Figur 6-13, side 52.

Ved vintersolhverv (21. december) vil der fra morgentimerne til over middag være en øget skyggepåvirkning af udendørsarealerne på ejendommene vest for lokalplanområdet. Sidst på efter middagen vil der i mindre grad øget være skyggepåvirkninger nord for lokalplanområdet, se Figur 6-14, side 52.

Samlet vil boligbebyggelserne vest for lokalplanområdet få en øget skyggepåvirkning på deres østvendte udearealer om foråret og efteråret omkring jævndøgn. Påvirkningen vil være størst først på dagen. Eftermiddag og aftensol vil ikke blive påvirket af en realisering af lokalplanen. Det bemærkes dog, at den eksisterende træbeplantning på de kommunalt ejede arealer mellem lokalplanområdet og boligbebyggelsen skyggepåvirker boligernes udearealer. Såfremt denne beplantning ikke fjernes, vurderes beboerne ikke at mærke nogen væsentlig forskel i antallet af soltimer på de berørte udearealer ved en realisering af lokalplanen.

Øvrige naboarealer der bliver skyggepåvirket af en realisering af lokalplanen, vil først og fremmest være bane- og vejarealer.

Påvirkning af naboarealer vurderes derfor at være moderat/ubetydelige.

Bypark arealet i delområde 3A har gode solforhold fra forår til efterår og vil i vinterhalvåret generelt være skyggefuldt.

Med en relativ tæt bebyggelse kan interne skyggepåvirkninger ikke undgås. Særligt Parallelvej og gårdrummene i delområde 5 ligger i skygge det meste af året.

Samlet vurderes sol- og skyggeforhold inden for lokalplanområdet at være acceptable, da der er gode solforhold på de primære udendørsopholdsarealer i delområde 3A.

Konklusion

Påvirkningen vurderes derfor at være **moderat negativ** påvirkning.

2.4 Jordforurening

På det foreliggende vidensgrundlag vurderes det, at de kendte jord- og grundvandsforureninger i området er på et niveau, hvor almindelige afværgeforanstaltninger, som afgravning, afskærmning og ventilering kan afbøde og i mindre grad forbedre forholdene for menneskers sundhed i projektområdet.

Konklusion

På det nuværende vidensgrundlag, vurderes det dermed, at projektet kan afstedkomme **ingen eller en ubetydelig positiv påvirkning** af menneskers sundhed i området, som følge af bortskaffelse af eksisterende jordforurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

2.5 Vand

2.5.1 Grundvand

En realisering af lokalplanen, vurderes ikke at påvirke grundvandsdannelsen, da området allerede er fuldt befæstet.

En realisering af lokalplanen vurderes ikke at udgøre en risiko for drikkevandskvaliteten, da lokalplanen ikke giver mulighed for virksomhedstyper, der med udledninger eller andre dele af deres drift, vurderes at udgøre en risiko for drikkevandsinteresserne.

Realisering af lokalplanen vil betyde anlægsarbejder på arealer, der er jordforurenet, se vurderingen kapitel 6.4 om jordforurening, side 53. Her fremgår det, at området vil kunne anvendes til særlig følsom arealanvendelse, såfremt forureninger afgrænses, der træffes korrekte afværgetiltag overfor

grundvandsressourcen i området, indeklimaet i nye bygninger samt overfor jordkontakt med forurenet overjord (0-0,5 m u.t.).

Det sekundære grundvandsspejl forventes at ligge få meter under terræn. Der kan ikke forventes tilladelse til permanent grundvandssænkning.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning**.

2.5.2 Overfladevand og spildevand

Da der ikke sker ændringer i lokalplanområdets befæstelsesgrad, vil der som udgangspunkt ikke ske store ændringer i mængden af overfladevand fra planområdet til kloaksystemet.

Da området indeholder betydelige jordforureninger, er nedsivning af regnvand kun muligt i begrænset omfang, af hensyn til at varetage beskyttelsen af grundvandet.

Vegetation på tage (grønne tage) vil kunne absorbere og forsinke udledning af regnvand. Når det regner, absorberer planterne på tagene en lille del af vandet. Dette kan bidrage til at reducere belastningen på kloaksystemet. Desuden øger grønne tage fordampningen af vandet, hvilket også hjælper med at reducere mængden af vand, som ledes til afløb.

Den nye beplantning i byparken vil vokse i jord, som indgår i parkeringskælderens tagkonstruktion. Ny beplantning på konstruktionen vil i et begrænset omfang kunne optage og fordampe noget af det regnvand, der falder inden for lokalplanområdet. Beplantningen vokser i jord, som potentielt set kan bidrage til forsinkelse inden afløb til kloak. Forsinkelsen vil afhænge af den konkrete udformning af projektet, som også skal tage højde for jordforureningen i området.

Det kan dog ikke udelukkes, at der kan opstå behov for yderligere klimatilpasning i lokalplanområdet til håndtering af ekstremregn. Umiddelbart er der ikke mulighed for nedsivning af regnvand i lokalplanområdet, dels på grund af jordforureningen, og dels fordi der under store dele af de ubebyggede arealer er parkeringskælder.

Den samlede mængde af spildevand fra den nye bebyggelse i delområde 1, vil medføre en forøgelse på ca. 50 % og en tilføjelse af 192 PB baseret på antal ansatte.

En forøgelse på ca. 50 % stemmer fint overens med den forøgelse af antal ansatte der sker som følge af bygningens udvidelse. De 192 PB svarer til maksimalt ca. 106 PE. Spildevandet vil blive ledt til Mølleåværket er dimensioneret til 150.000 PE. Mølleåværket har oplyst, at merbelastning med 106 PE primært fra kontorarbejdspladser og køkkener kan håndteres på Mølleåværket uden mærkbar påvirkning af renseanlægget. Behandlingen vil således kunne foregå inden

for de krav, der er fastsat i den gældende udledningstilladelse for renseanlægget.

I forbindelse med realisering skal der tages stilling til hvorvidt de øgede spildevandsmængder medfører at der skal udstedes en ny tilslutningstilladelse.

Konklusion

Påvirkningen vurderes derfor samlet set at være en **moderat påvirkning** af mængden af overfladevand og spildevand.

2.5.3 Vandrammedirektivet

Da området i forvejen er næsten fuldt befæstet og fælleskloakeret, ledes der ikke overfladevand direkte til recipienter. Det er rensningsanlægget Mølleåværket, der er ansvarlig for vandkvaliteten af det vand, der ledes til Øresund.

Konklusion

Mølleåværket har vurderet at den tilførte spildevandsmængde godt kan håndteres på Mølleåværket uden mærkbar påvirkning af renseanlægget. Behandlingen vil således kunne foregå inden for de krav, der er fastsat i den gældende udledningstilladelse for renseanlægget. Planens påvirkning af Øresund som målsat kystvand, samt en realisering af planerne, vurderes således ikke at forringe tilstanden i vandområderne eller forhindre opfyldelsen af miljømål. En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning**.

2.6 Luft

Kvaliteten af luften i området overskrider ikke EU's grænseværdier[1] for kvælstofdioxid, NO_2, som trådte i kraft i 2010. Grænseværdien for NO_2 er på 40 µg/m³. NO_2 virker irriterende på luftvejene, men der ses ikke betydelige helbredseffekter ved de koncentrationer, vi har i Danmark.

Som det oversigteligt fremgår af Figur 6-18, side 66, er der er mellem 13-20 NO_2 (kvælstofdioxid) i µg/m³ i området.

En realisering af planernes indhold vil medføre, at en større del af terrænparkeringspladserne flyttes i konstruktion, samtidigt med at mængden af trafik øges, se afsnit 6.3.3, side 47. I sig selv forventes det ikke at vil kunne påvirke luftforureningen i området væsentligt.

Der er dog samtidigt en lang række faktorer, som vil spille en rolle i forhold til den fremtidige på luftkvalitet i området. Området er stationsnært og letbanen forventes at køre sin første tur i 2025[2]. Det forventes derfor at brugere, som benytter sig af den kollektive trafik, vil øges. I 2023 udgjort elbiler 36 % af de ny biler[3], og den udvikling forventes også at fortsætte, biler der drives af fossile

[1] Kilde: Miljøstyrelsens Luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid (NO2) i København, revideret version, Miljøprojekt nr. 1660, 2015.
[2] Jf. Tidsplan for Hovedstadens Letbane - (dinletbane.dk)
[3] Jf. Danmarks Statistik (dst.dk)

brændstoffer udfases helt. Det vil også spille en væsentlig rolle for luftkvaliteten i området, om end trafikken øges lokalt.

I afsnittet om de nationale interesser er der gjort rede for forholdet til opmærksomhedszonen omkring produktionsvirksomheder og luftkvalitet. Se afsnit 3.5.3, side 24.

Det forventes derfor, at en realisering af planerne, ikke vil medføre en væsentlig negativ påvirkning af luftkvaliteten i området.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning**.

2.7 Mikroklimatiske faktorer

En realisering af planen vil erstatte den eksisterende parkeringsplads, syd for Parallelvej 15, med en bypark. Det åbner op for, at byparken kan anlægges med en øget opholdskomfort for øje. Selve indretningen kan tage højde for både sol/skygge i løbet af dagen, men også de konkrete vindforhold på arealet. Læskabende elementer, i form af en landskabelig bearbejdning og tæt beplantning, kan skabe gode lokale udendørs opholdsarealer.

Når områdets overflade ændres fra parkering/asfalt til grønnere flader med græs og beplantning, kan det mindske sandsynligheden for, at varmeøeffekten vil optræde i området.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have en **moderat positiv påvirkning** af de mikroklimatiske faktorer.

2.8 Materielle goder

Det tilføres væsentlige materielle goder ved øget erhvervsbyggeri og dermed flere arbejdspladser i lokalplanområdet.

Generelt vurderes det at være sandsynligt, at lokalplanområdets kommende ansatte kan understøtte den kollektive trafik, særligt S-toget og i mindre grad detailhandel og de kundeorienteret serviceerhverv omkring nærmest Lyngby Station.

En realisering af en bypark i lokalplanområdet vurderes at udgøre et materielt gode, både for lokalplanområdet og i kraft af en forbedret forbindelse til Wilmanns Park syd for lokalplanområdet.

Trafikale ændringer fratager ikke materielle goder fra området, og med realisering af parkeringshuset forventes der at være et tilstrækkelig antal parkeringspladser.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **væsentlig positiv påvirkning** af de materielle goder.

2.9 Kulturarv og visuelle påvirkninger

2.9.1 Kulturhistorisk værdi

Bevaringsværdien for Parallelvej 19 vil blive påvirket af mulighederne for ny bebyggelse syd for Parallelvej 19. Den nye bebyggelse vil have vertikale linjer i facaderne, i tråd med de eksisterende vertikale murbånd. Realiseres lokalplanen for Parallelvej 19, vil de vertikale murbånd, og de vandrette brystnings- og vinduesbånd, ikke længere være synlige der, hvor der tilføjes nye bygninger.

Det vurderes at de bærende arkitektoniske kendetegn sikres med bevaringsbestemmelser, herunder at de to højhuse bevarer deres udtryk som solitære bygninger. Eksisterende facader bevares, mens der tilføjes ny bebyggelse mod syd ved Parallelvej 19, hvorfor der vil være en moderat påvirkning af bevaringsværdierne.

En realisering af lokalplanen vil betyde at børnehaven, som har en middel bevaringsværdi, på Parallelvej 31 nedrives. Det er dog en irreversibel ændring, og det vurderes derfor, at påvirkningen af bevaringsværdien er væsentlig.

Konklusion

Da der ikke er bygninger med høj bevaringsværdi i lokalplanområdet, vurderes påvirkningen derfor samlet set at være **moderat**.

2.9.2 Arkitektonisk arv

Konklusion

Da der gives mulighed for cirka 25.000 m² ny bebyggelse i området, og de bebyggelsesregulerende bestemmelser sikrer at facaderne fortsat skal etableres i den samme nordvest/sydøst-retning, vurderes påvirkningen af den arkitektoniske arv at være en **moderat påvirkning**.

2.9.3 Visuelle påvirkninger

Samlet vurderes lokalplanens byggemuligheder at kunne indpasse i området uden at virke dominerende eller have negativ påvirkning på de visuelle forhold i Willmanns Park eller omkringliggende gade- og byrum.

Konklusion

Den nye bebyggelse vurderes at have en ubetydelig påvirkning af omgivelserne. En realisering af planforslagene vil betyde en fortætning og tilføjelse af ny bebyggelse til den eksisterende bygningsmasse på Parallelvej 17 og 19 i delområde 1. Det vurderes derfor samlet set, at en realisering af planen vil have en **moderat påvirkning** af de visuelle forhold.

2.10 Ressourceeffektivitet

En realisering af lokalplanen vil have en relativ lav udledningen af drivhusgasser pr. m² for den samlede bebyggelse, da det er lokalplanens formål at genanvende de eksisterende erhvervsbygninger ved at ombygge, modernisere samt at lave en større tilbygning i delområde 1. Dertil kommer de skærpede krav i

bygningsreglementet, og områdets placering i forhold til eksisterende infrastruktur. Især adgangen til den gode kollektive trafikforsyning til området vurderes positivt.

Tilsammen betyder det, at der er gode muligheder for en mindre udledningen af drivhusgasser pr. m² sammenlignet med en nyopført bebyggelse uden for eksisterende bymæssig bebyggelse. Men planerne giver mulighed for at opføre cirka 25.000 m² ny bebyggelse. Vurderingen forholder sig til de muligheder, der er for CO_2 udledning indenfor lokalplanens ramme. Da indholdet af CO_2 i atmosfæren er stigende, vurderes det, at udledningerne som følge af byggeprocessen sker i et sårbart miljø.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **moderat påvirkning**.

2.11 kumulative effekter

I afsnittet vurderes det om der er en kumulativ effekt, som kan opstå som konsekvens af andre planer udenfor planområdet. Udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum er identificeret som relevant. Trafikanalysen har vist at der ikke er en væsentlig påvirkning som følge af planen. De forventede spildevandsmængder som følge af planen vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning** af de kumulative effekter.

3 Forslag til lokalplan og/eller kommuneplantillæg

I dette afsnit gennemgås indholdet af planforslagene, og de væsentligste ændringer i forhold til eksisterende plangrundlag.

Planforslagene fastlægger rammerne for udviklingen af området omkring Parallelvej i Lyngby. Lokalplanområdet omfatter kontorbygninger langs Parallelvej og Retten i Lyngby.

Forslag til kommuneplantillæg 8/2021 sætter den overordnede ramme for udviklingen af området, mens forslag til lokalplan 298 fastlægger de konkrete rammer for ny bebyggelse og anvendelse i området.

Planforslagene er udarbejdet på baggrund af grundejers ønske om mulighed for at bygge og omdanne erhvervsejendommene, samt mulighed for ændret anvendelse i delområde 2 til offentlig service (eksempelvis institutioner for børn). I Delområde 3A ønskes der at kunne etableres en bypark.

3.1 Forslag til kommuneplantillæg 8/2021

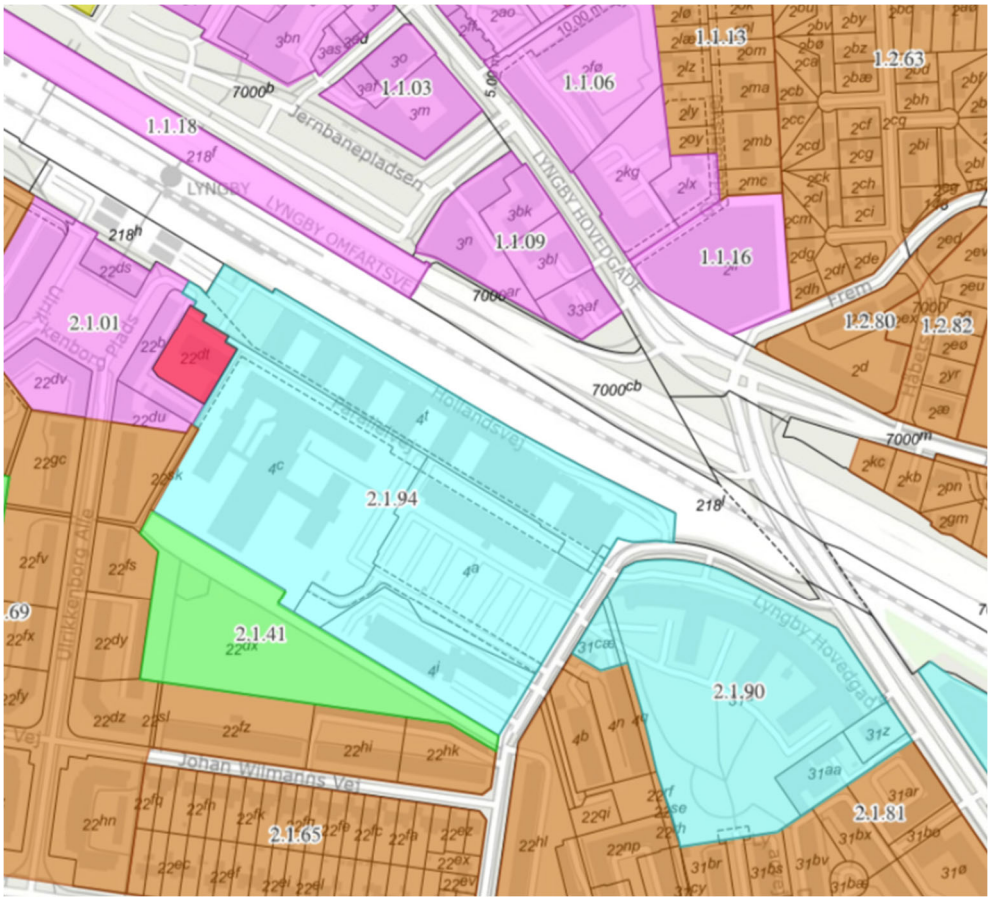
Kommuneplantillægget ændrer både bestemmelser og geografien for rammeområde 2.1.94 Parallelvej og 2.1.90 Lyngby Port.

Tabel 3-1 Kommuneplan 2021 sammenholdt med Kommuneplantillæg 8/2021 for rammeområde 2.1.94 og 2.1.90.

Ramme nr. 2.1.94 Parallelvej	Kommuneplan 2021	Kommuneplantillæg 8/2021
Bebyggelsesprocent	140	210
Maks. antal etager	9	10
Generel anvendelse	Erhvervsområde	Erhvervsområde
Specifik anvendelse	Kontor- og serviceerhverv	Kontor- og serviceerhverv, Nærrekreativt område, offentlig service; Kommunal service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre.
Anvendelse	Kontor. Stationsnært kerneområde.	Kontor- og serviceerhverv, Nærrekreativt område, offentlig service; Kommunal service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og

		ældre. Stationsnært kerneområde.
Trafik		Parkeringsnorm 1 bilparkeringsplads pr. 80 m² kontorerhverv. For øvrige anvendelser samt parkering til cykler gælder kommuneplanens generelle rammer for parkering
Ramme nr. 2.1.90 Lyngby Port		
Bebyggelsesprocent	95	100
Maks. antal etager	6	6
Generel anvendelse	Erhvervsområde	Erhvervsområde
Specifik anvendelse	Nærrekreativt område, Let industri og håndværk, Kontor- og serviceerhverv, Erhvervsområde	Nærrekreativt område, Let industri og håndværk, Kontor- og serviceerhverv, Erhvervsområde
Anvendelse	Let industri og håndværk samt kontor. Stationsnært kerneområde	Let industri og håndværk samt kontor. Stationsnært kerneområde
Trafik		Parkeringsnorm 1 bilparkeringsplads pr. 80 m² kontorerhverv. For øvrige anvendelser samt parkering til cykler gælder kommuneplanens generelle rammer for parkering

Udstrækning af ramme 2.1.94 ændres, så den omfatter en mindre del af rammeområde 2.1.01 Ulrikkenborg Plads, hvor der i dag ligger en daginstitution. Rammeområde 2.1.94 Parallelvej vil således også omfatte matrikel nr. 22dt Kgs. Lyngby By, Christians. Matriklen er vist på nedenstående kort (rød).



Figur 3-1 *Rammeområderne fra gældende Kommuneplan 2021, Lyngby-Taarbæk Kommune. Plandata.dk. Det markerede område (rød) flyttes fra rammeområde 2.1.01 Ulrikkenborg Plads (centerområde) til rammeområde 2.1.94 Parallelvej (erhvervsområde)*

Eksisterende forhold fastholdes overordnet set for rammeområde 2.1.90 Lyngby port, da en realisering af lokalplan 298 er i overensstemmelse med hermed. Der gives dog mulighed for at hæve bebyggelsesprocenten fra 95 til 100 for at sikre plads til skure mv.

I rammeområde 2.1.94 ønskes den nuværende teknik etager udvidet med mødelokaler, hvorfor etageantallet ændres fra 9 til 10. Den specifikke anvendelse i rammeområde 2.1.94 udvides, så den også omfatter offentlig service, kommunal service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre samt miljøfølsom anvendelse (udendørs opholdsarealer).

For begge rammer fastlægges en ny parkeringsnorm.

3.2 Forslag til lokalplan 298

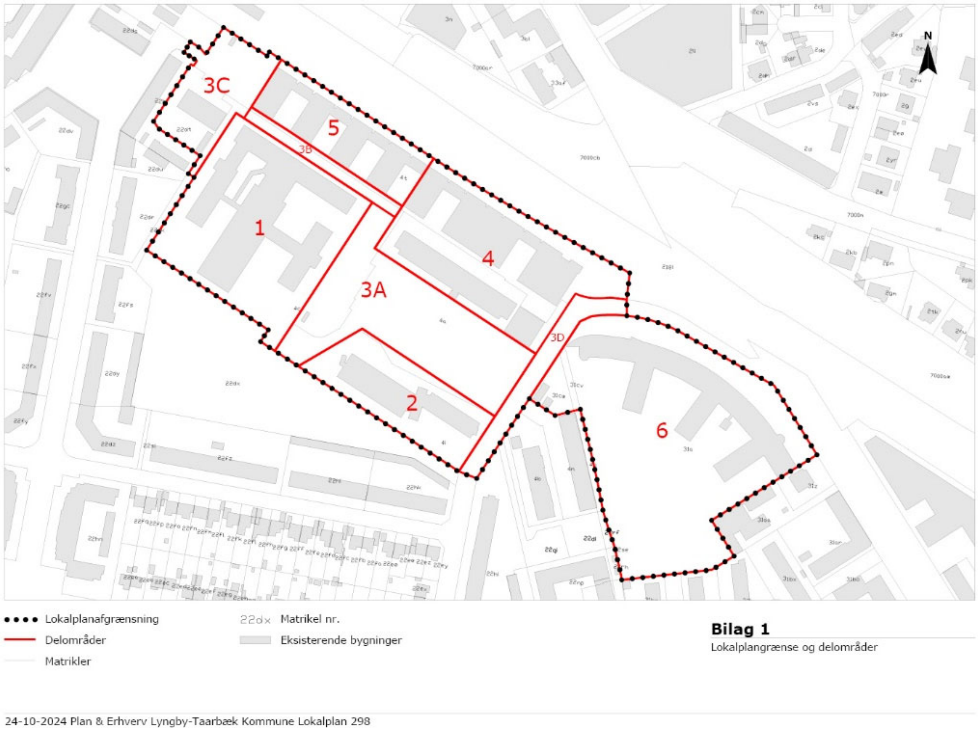
Forslag til lokalplan 298 giver mulighed for at genanvende og udvide eksisterende bygningsmasse. Der gives mulighed for at opføre ca. 25.000 m² ny bebyggelse. Lokalplanen giver samlet mulighed for ca. 95.000 m² bebyggelse i området, som vist i Tabel 3-2.

Lokalplanen fastholder anvendelse for delområde 1, 4, 5 og 6 således at der fremadrettet er kontorerhverv i dette delområde. I delområde 2 giver lokalplanen mulighed for at etablere offentlige service i form af skole og/eller daginstitution, samt fitnesscenter eller lignende. I delområde 1, 4, 5 og 6 fastholdes anvendelsen som kontorerhverv.

I gældende lokalplan på bebyggelsen opføres i op til 9 etager. Forslag til lokalplan 298 giver mulighed for bebyggelse i op til 10 etager i delområde 1 og 4, da tekniketagen udbygges med mødelokaler. Den nye bebyggelse bliver således ikke højere end bebyggelsen er i dag. Den nuværende bygningshøjde fastholdes også i de øvrige delområder indenfor lokalplanens afgrænsning.

En realisering af lokalplanen giver også mulighed for at etablere nye veje, parkering i konstruktion og en ny bypark i delområde 3A.

Der er givet byggetilladelse til at opføre et parkeringshus på ca. 7.200 m² i delområde 3A. Parkeringshuset forventes at være færdigetableret i 2025.



Figur 3-2 Afgrænsning af lokalplanområdet med 6 delområder. Der kan forekomme ændringer. (COWI maj 2024).

Nedenfor fremgår en liste over lokalplanen indhold fordelt på de delområderne som er vist på Figur 3-2 herover (side 21):

- Delområde 1: Eksisterende bebyggelse renoveres og udvides med 16.400 m². Anvendes til kontorerhverv.
- Delområde 2: Eksisterende erhvervsejendom kan omdannes til skole eller daginstitution.
- Delområde 3A: Parkeringshus er under opførelse. Der etableres en bypark på det nye terræn med forbindelse til Wilmanns Park. Derfor hæves en del

af terrænet foran Parallelvej 17, så den nye bypark får samme niveau som eksisterende parkeringspladser.
- Delområde 3B: Eksisterende vej omdannes og forbinder byparken på det nye terræn med stationen.
- Delområde 3C: Nuværende børnehave rives ned og der etableres en ny bypark/byrum med forbindelse til Lyngby station og Wilmanns Park.
- Delområde 4: Eksisterende forhold fastholdes udover mulighed for erhverv i stedet for eksisterende tekniketage.
- Delområde 5: Eksisterende forhold fastholdes men der gives mulighed for at opføre mindre skure mv.
- Delområde 6: Eksisterende forhold fastholdes, men der gives mulighed for at omdisponere af parkeringspladserne på terræn og mindre skure mv.

I Tabel 3-2 er der en oversigt over omfanget af lokalplanområdet eksisterende bebyggelse og hvilke byggemuligheder lokalplanen giver. Opgørelsen over fremtidig bebyggelse er eksklusive parkering i kælder og under hævet terræn, sekundære bygninger såsom overdækket cykelparkering, redskabsskure og bygninger til affaldscontainer mv.

Tabel 3-2 Opgørelse over omfang af eksisterende bebyggelse og lokalplanens muligheder fra lokalplanens bestemmelser og redegørelse.

Delområde	Eksisterende bygnings-areal	Nye bygge-muligheder	Samlet areal
1	17.600	16.400	34.000
2	5.126	374	5.500
3A		7.200	7.200
3B	0	0	0
3C	338	0	338
4	22.490	0	22.490
5	6.672	0	6.672
6	18.395	0	18.395
I alt	70.621	23.974	94.595

3.3 Referencescenarie

En miljøvurdering skal indeholde en vurdering af den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, hvis planens ikke gennemføres.

Hvis planforslagene ikke realiseres, vurderes det, at den sandsynlige udvikling vil være at eksisterende lokalplan eller kommuneplanramme beholdes i sin nuværende form. Der kan også laves en ny lokalplan for området i overensstemmelse med kommuneplanens ramme.

Såfremt forslag til lokalplan 298 og kommuneplantillæg 8/2021 ikke vedtages endeligt, vil de eksisterende planforhold og fysiske forhold i området udgøre 0-alternativet. Lejer Parallelvej 17-19 er fraflyttet lejemålet. At tiltrække en ny lejer forudsætter en revitalisering af udbuddet af kontorerhverv i området, så erhvervsbyggeriet ikke står tomt.

Tidshorisonten af den sandsynlige udvikling vurderes at være 12 år i overensstemmelse med kommuneplanens planperiode og rækkefølgebestemmelser.

3.4 Alternativer

Planforslagene er udformet med afsæt i en ændret efterspørgsel efter kontorerhverv ved Lyngby Port. Helt konkret er lejer fraflyttet lejemålet Parallelvej 17-19. Samtidigt er der et behov for at opdatere bebyggelsens udformning med afsæt i bygningernes alder. Den første kontorbebyggelse opført i 1971 og den seneste i 1992. Det er derfor udarbejdet et skitseprojekt, som ligger til grund for planforslagene, som tager afsæt i behovet for revitalisering af udbuddet af kontorerhverv i området.

Det har været afgørende for skitseprojektet, at det eksisterende byggeri i området genanvendes. Dels er det eksisterende byggeri af en høj kvalitet og dels vil det være forbundet med store omkostninger, både miljømæssigt og økonomisk, at rive byggeriet ned og bygge nyt. Det underbygger behovet for at transformere eksisterende bebyggelse, så både funktioner og bygninger kan revitaliseres og gøres tidssvarende.

Placering af boliger i delområde 4 har indgået i processen omkring udarbejdelsen af plangrundlaget. Det er vurderet, at placering af boliger i det område vil stille store tekniske, og dermed økonomiske, krav til projektudviklingen, hvorfor det er valgt fra, og derfor ikke indgår i lokalplanen.

Lokalplan 255 *For parkeringshus på Hollandsvej* giver mulighed for at opføre et parkeringshus på op til 7.200 m² i op til 6 etager med en maksimal bygningshøjde på 17 meter. Lokalplanområdet ligger mellem Parallelvej 15 og Hollandsvej 12, og med adgang fra Hollandsvej. På tidspunktet for udarbejdelsen af miljøvurderingen er denne lokalplan ikke realiseret. Der er dog udstedt byggetilladelse og parkeringshuset forventes at være opført og taget i brug i 2025.

Nugældende Lokalplan 109 *For et område mellem Lyngby Hovedgade og Hollandsvej i Ulrikkenborg bydel* er delvist sammenfaldende med lokalplanforslagets delområde 6. Lokalplan 109 vurderes at være fuldt realiseret.

Nugældende Lokalplan 151 *For et kontorbyggeri ved Lyngby Station* omfatter kontorbygningerne på Parallelvej og vurderes at være fuldt udnyttet.

Det er derfor ikke undersøgt yderligere alternativer til den foreslåede planlægning i området.

3.5 Andre planer og programmer

3.5.1 Byudvikling i balance 2023

Planstrategien *Byudvikling i balance 2023* indeholder overordnede visioner og mål for kommunens udvikling. Kommunalbestyrelsen arbejdet videre med den

forrige planstrategi, og zoomer derudover ind på fire overordnede emner: Grøn omstilling, Det grønne, arkitektur og kulturarv, Stærkt handelsliv og Større udviklings- og omdannelsesområder. Planstrategien beskriver, hvordan det fortsat skal afvejes, hvordan en fremtidig udvikling og omdannelse vil påvirke bevarelsen og brugen af områder, som understreger kommunens særkende. Vellivs planer for Parallelvej bevarer og bygger videre på eksisterende kvaliteter, således at de er i overensstemmelse med mål og intentioner i *Byudvikling i balance 2023*.

Planområdet indgår ikke som en del af et større udviklingsområde, men grænser op til udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum.

3.5.2 Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum

Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum blev godkendt af kommunalbestyrelsen i oktober 2023. Planen er ikke udarbejdet i henhold til planloven, da det er en strategisk plan, og er derfor ikke en plan i planhierarkiet.

Udviklingsplanen bygger på seks strategier, som skal imødekomme nuværende behov og skabe de bedste muligheder og robust grundlag for at fremtidssikre byen.

Visionen handler om at bringe byen på forkant med tidernes forandringer og fokuserer på seks områder:

- Stærkt handelsliv og liv efter lukketid
- Fremkommelighed og tryghed i trafikken
- En grøn og bæredygtig by med oplevelser, natur og vand
- Udvikling med respekt for historien og krav om kvalitet
- Attraktive boliger i centrum
- Rum til fremtidens viden og udvikling.

Ambitionerne i Vellivs planer for Parallelvej m.m. ligger på flere måder i tråd med visionen for Kongens Lyngby Centrum. Ønsket om at skabe en tydeligere og mere attraktiv forbindelse til Kongens Lyngby Centrum og stemmer godt overens med perspektivet i udviklingsplanen om at skabe bedre forbindelser mellem Lyngby Station og resten af centrum.

3.5.3 Nationale interesser i planlægningen

Planområdet er omfattet af to nationale interesser: Opmærksomhedszone for produktionsvirksomheder og Banedanmarks interesseområde. Af lokalplanens og kommuneplantillæggets redegørelse fremgår det hvordan planforslagene forholder sig til de nationale interesser.

Lokalplanen optager bestemmelser om, at det er en forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse, at det skal dokumenteres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for støjgrænser kan overholdes.

Det fremgår også af redegørelsen, at en intensivering af områdets anvendelse, i form af fortætning, ikke vil medføre skærpede miljøkrav i opmærksomhedszonen eller på Banedanmarks arbejdsarealerne.

Lokalplanen giver således ikke mulighed for at der placeres miljøfølsom anvendelse, som ikke er i overensstemmelse med varetagelsen af de planlægningsmæssige hensyn i de nationale interesser. Det betyder, at der ikke placeres miljøfølsom anvendelse, såsom institutioner eller opholdsarealer, som kan påvirke anvendelsen af Banedanmarks arealer eller 1500 meters opmærksomhedszonen for Novo Nordisk. Novo Nordisk er udpeget som en virksomhed med særlige beliggenhedskrav.

Da planernes indhold er i overensstemmelse med den nationale interesser, er dette ikke vurderet nærmere.

3.5.4 Landsplandirektiver

Planområdet er omfattet af landsplandirektivet for detailhandel i Hovedstadsområdet. Da en realisering af planen ikke medfører, at der kan etableres detailhandel i området, er dette ikke vurderet nærmere.

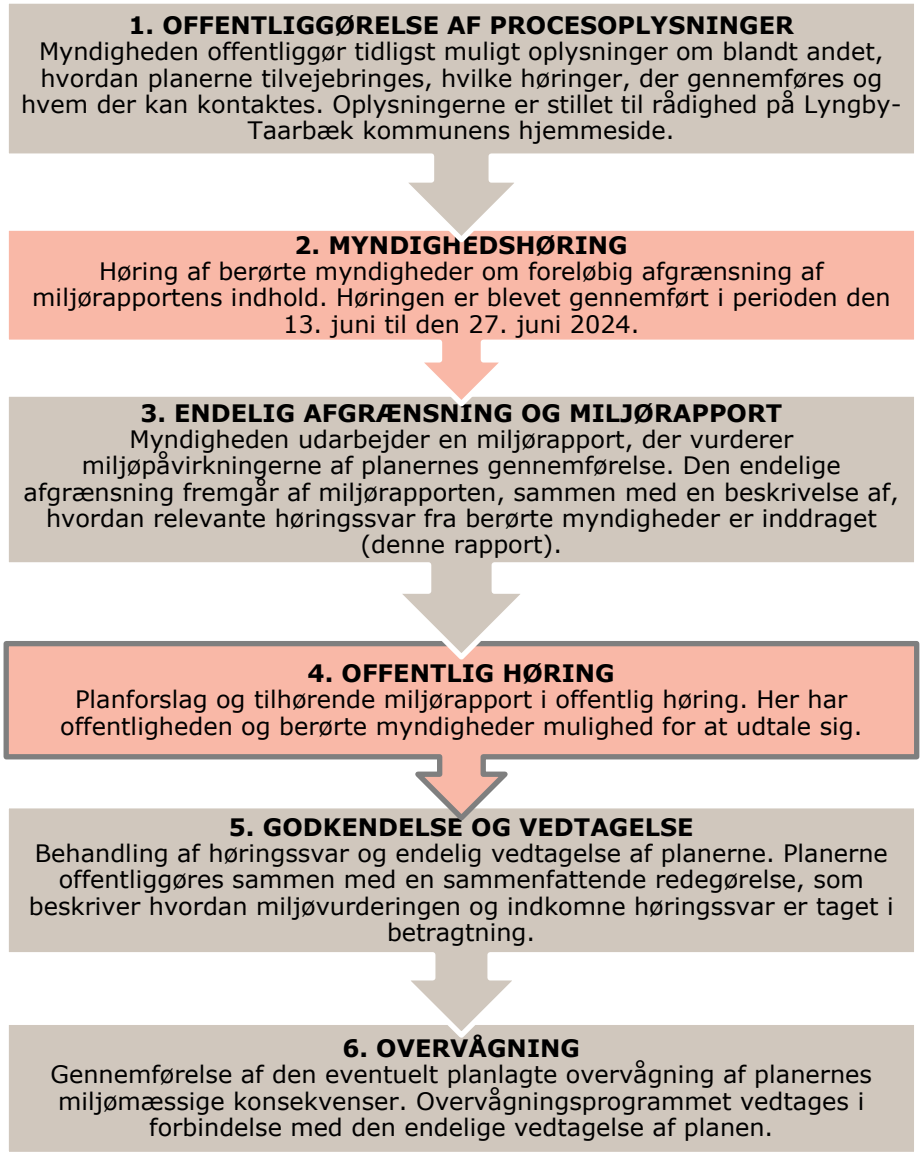
Arealet er omfattet af Tekniske anlæg – landsdækkende. Det er et arealudlæg til placering af specialdepoter for flyveaske. Da dette ikke er relevant i planområdet, er dette ikke vurderet nærmere.

3.5.5 Fingerplanen

Området er omfattet af fingerplanens ydre storbyområde (byområde) og stationer med stationsnære byggemuligheder. Planforslagene vurderes at være i overensstemmelse med fingerplanen.

4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

[Forslag til lokalplan 298 og kommuneplantillæg 8/2021] er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), jf. lovens § 8, stk. 1, nr. 1. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de seks trin som ses i Figur 4-1, side 26.



Figur 4-1 Grafisk oversigt over faserne i miljøvurderingsprocessen.

Myndighedsbehandling: [Lyngby-Taarbæk Kommune]
Høringsperiode
Aktuel fase i miljøvurderingsprocessen

4.1 Høring af berørte myndigheder

Afgrænsningsrapporten har været i høring hos berørte myndigheder i perioden fra 13. juni til den 27. juni 2024, om bemærkninger til omfanget og indholdet af miljørapporten. De hørte myndigheder var:

- Gentofte og Gladsaxe kommuner
- Vejdirektoratet
- Banedanmark
- Miljøstyrelsen
- Naturstyrelsen
- Region Hovedstaden
- Kroppedal Museum
- Hovedstadens Letbane

Samt

- Lyngby-Taarbæk Kommune
  - Trafikmyndighed
  - Byggesag
  - Klima og Forsyning
  - Naturmyndighed

Høringen gav også mulighed for at stille forslag om miljøforhold, der burde belyses og vurderes i miljøvurderingen, og forslag til målsætninger, der også burde inddrages i miljøvurderingen.

Der er indkommet i alt 7 høringssvar fra:
- Byggesag (Bygningsmyndigheden), Lyngby-Taarbæk Kommune
- Jord og Jordforurening, Lyngby-Taarbæk Kommune
- Natur og Miljø, Lyngby-Taarbæk Kommune
- Landskab og Skov Miljøstyrelsen, Miljø- og Fødevareministeriet
- Virksomhedsteamet, Lyngby-Taarbæk Kommune
- Klima og Forsyning, Vandteamet, Lyngby-Taarbæk Kommune
- Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed, Lyngby-Taarbæk Kommune

Heraf var 5 høringssvar kvitteringer samt udtalelse om at der ikke var nogen bemærkninger.

Høringssvaret fra Jord og Jordforurening i Lyngby-Taarbæk Kommune oplyser, at uanset indholdet af miljørapporten, så kræves det, når der findes arealer, som er kortlagt som forurenet, at der søges om tilladelse efter § 8 i jordforureningsloven – og gravearbejder på ikke kortlagte arealer kræver en jordhåndteringsplan, hvis der skal håndteres større mængder jord.

Høringssvaret fra Klima og Forsyning i Lyngby-Taarbæk Kommune oplyser, at Lyngby-Taarbæk Forsyning har kloak-, regnvand- og spildevandledninger inden for lokalplanområdet, samt at der er terrænnært grundvand. Det oplyses i øvrigt, at der kommer ny kortlægning med nye oplande og indsatsområder mv. fra Miljøstyrelsen.

På baggrund af høringen er der ikke sket ændringer i den foreløbige afgrænsning for de relevante miljøfaktorer.

4.2 Afgrænsning, vurdering og metode

I afgrænsningsrapporten er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planernes tiltag, identificeret og fastlagt.

Det er i afgrænsningsrapporten vurderet, at planerne ikke medfører væsentlige indvirkninger på følgende miljøfaktorer:

- Natura 2000 områder
- Naturbeskyttelse
- Landskabspåvirkninger
- Katastroferisici

I Tabel 4-1 ses de planelementer, mulige påvirkninger, samt relevante metoder og data, der anvendes ved vurderingen af de potentielt væsentlige miljøpåvirkninger, herunder de forhold, som er inkluderet på baggrund af den gennemførte høring af berørte myndigheder.

Tabel 4-1 Miljøfaktorer, planelement, mulige påvirkninger og metode for de forhold, som er inkluderet på baggrund afgrænsningen, samt den gennemførte høring af berørte myndigheder.

Miljøfaktor	Planelement	Mulig påvirkning	Metode
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	Udvidelsen af eksisterende byggeri og ny bebyggelse nær 2011 registrering af skimmelflagermus.	Det undersøges om der stadig er flagermus i området.	Flagermusundersøgelse / væsentlighedsvurdering.
		Der foretages en besigtigelse af en terrestrisk biolog med henblik på at kortlægge om der er andre dyrearter i området, herunder øvrige bilag IV-arter.	Besigtigelse.
Befolkning	Realiseringen af lokalplanen kan betyde at eksisterende børnehave kan nedrives og erstattes af en ny daginstitution – og/eller etablering af en skole et andet sted i området.	Øget tilbud om velfærd i form af nye institutioner i området.	Redegørelse i miljøvurdering.

Menneskers sundhed	Støj Placering af miljøfølsom anvendelse, institutioner og erhverv.	Støj fra ventilatorer, jernbanen og vejtrafik.	Støjnotat og redegørelse i miljøvurderingen.
	Lys/skygge Fortætning af eksisterende bebyggelse.	Lys og skygge fra ny og eksisterende bebyggelse.	Skyggediagrammer.
	Trafik Etablering af nye veje og vejadgange. Øget trafik på baggrund af ny bebyggelse.	Trafiksikkerhed, trafikmønstre, trafikmængder og deraf afledt trafikstøj.	Trafiktællinger og trafikberegninger danner grundlag for et trafiknotat.
	Jordforurening Placering af miljøfølsom anvendelse, institutioner og erhverv.	Der er konstateret jordforurening i området. Håndteres under jordforurening.	Redegørelse i miljøvurdering.
Jordbund (jordforurening)	Etablering af erhvervsbebyggelse og bypark.	Der er konstateret jordforurening på vidensniveau 2 (V2) på matrikel nr. 4a og 4c.	Redegørelse i miljøvurdering.
Vand	Etablering af ny bebyggelse og bypark.	Området ligger indenfor areal med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Der er konstateret jordforurening på arealet.	Redegørelse i miljøvurdering.
	Der er lavninger på arealet.	Klimasikring og jordforurening.	Redegørelse i miljøvurdering.
	Etablering af ny bebyggelse og bypark	Mængden af spildevand forøges.	Redegørelse i miljøvurdering.
Luft	Ændret anvendelse fra erhverv til miljøfølsom anvendelse og institution.	Etablering af nye miljøfølsom anvendelse og erhverv i et tæt trafikeret område.	Redegørelse i miljøvurdering.
Klimatiske faktorer (mikroklimatiske faktorer)	Ændret anvendelse af parkeringsplads til bypark. 9 etager bliver til 10 etagers bebyggelse.	Vindforhold kan påvirke opholdskvaliteten i byparken.	Redegørelse i miljøvurdering.

Materielle goder	Etablering af ny bebyggelse og bypark.	Nye muligheder for erhvervsudvikling, miljøfølsom anvendelse og et større rekreativt areal.	Redegørelse i miljøvurdering.
Kulturarv og visuelle påvirkninger	Til- og ombygning af eksisterende bevaringsværdig bebyggelse.	Kulturhistorisk værdi En række af bygningerne i området er bevaringsværdige og har en SAVE-værdi.	Kvalitativ beskrivelse og vurdering miljørapportens redegørelse.
	Til- og ombygning af eksisterende bebyggelse.	Arkitektonisk arv Oplevelsen af området ændres.	Der udarbejdes visualiseringer (fotomatch).
Ressourceeffektivitet	Etablering af ny bebyggelse og bypark.	Mulighed for at forbruge byggematerialer til anlæg og transport af materialer.	Kvantitativ opgørelse af mængder. Baseret på erfaringstal vurderes CO_2 udledning.
Kumulative effekter	Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.	Samspillet af planernes påvirkning af trafik.	Redegørelse i miljøvurdering.

Siden udarbejdelsen af afgrænsningsrapporten har grundejer besluttet, at placering af boliger i delområde 4, som en rammelokalplan og i kommuneplanramme, ikke skal indgå i planforslagene på nuværende tidspunkt.

5 Tilgang og metode i miljøvurderingen

Miljøvurderingen gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang planen forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsrapporten.

Ifølge miljøvurderingsloven skal en miljørapport indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan forlanges med gængse miljøvurderingsmetoder og under hensyntagen til den aktuelle viden samt planens detaljeringsgrad og placering i planhierarkiet. Som grundlag for miljøvurderingen er der som udgangspunkt anvendt aktuel viden på tidspunktet for udarbejdelse af planen, dvs. foreliggende planer og rapporter mv.

Miljøvurderingen gennemføres inden for planforslagets geografiske afgrænsning. Hvis der er miljøemner, hvor det forventes, at der vil ske en væsentlig naturlig udvikling af planens omgivelser, som har betydning for vurderingen af miljøpåvirkningerne, er denne udvikling beskrevet og vurderet under de enkelte miljøemner og/eller under 'kumulative effekter'.

Efterfølgende gennemføres en vurdering af, hvorvidt planforslagets indhold antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af de miljø- og naturmålsætninger, som er beskrevet i internationale, nationale og lokale strategier og handlingsplaner.

5.1 Vurderingstilgang

Påvirkningen af hvert enkelt miljøemne karakteriseres blandt andet i forhold til, om det er en positiv eller negativ påvirkning, om det er en langsigtet påvirkning, og om påvirkningen er væsentlig, herunder om påvirkning indtræffer i et område, som er sårbart.

I miljøvurderingen anvendes følgende terminologi i vurderingen af påvirkningens karakter:

Væsentlig påvirkning: Der forekommer mulige påvirkninger, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige. Muligheder for at imødegå, formindske eller afværge væsentlige påvirkninger beskrives.

Moderat påvirkning: Der vurderes en påvirkning af længere varighed med lokal, regional eller national udbredelse. Tilpasning af planen kan overvejes.

Ingen eller ubetydelig påvirkning: Der forekommer ingen indvirkning på miljøet eller der forekommer sandsynlige mindre påvirkninger, som er lokalt afgrænset, ikke-komplekse, kortvarige eller uden langtidseffekt og dermed ubetydelige.

Moderat og ingen eller ubetydelig påvirkning anses for begge at være ikke-væsentlige påvirkninger, jf. lov om miljøvurdering, men indgår i miljørapporten, da de nuancerer vurderingen.

Vurderingen af påvirkninger på Natura 2000-områder, bilag IV-arter og målsatte vandområder vurderes selvstændigt ud fra de vurderingsparametre, som følger af henholdsvis habitatdirektivet, vandrammedirektivet og havstrategidirektivet.

6 Miljøvurdering

I dette afsnit redegøres for den eksisterende miljøtilstand i og omkring planområdet. Den eksisterende miljøtilstand danner grundlag for miljøvurderingen. I afsnittet vurderes miljøemnerne, som er besluttet skal miljøvurderes, i afgrænsningen.

6.1 Biologisk mangfoldighed samt flora og fauna

I dette afsnit vurderes flagermus og øvrige bilag IV-arter, som er defineret som relevante emner i afgrænsningen af miljørapporten.

6.1.1 Flagermus

Som grundlag for afsnittet er der udarbejdet et notat om flagermus, som dokumenterer undersøgelserne og vurderer områdets økologiske funktionalitet. Se Bilag 5 Flagermusundersøgelse.

Eksisterende forhold

Der er registreret skimmelflagermus i Wilmanns Park i 2011. Skimmelflagermus er en bilag IV-art og er omfattet af beskyttelsen i habitatbekendtgørelsens § 10, samt artsfredningsbekendtgørelsens og jagtlovens regler. Disse regler regulerer flagermusenes beskyttelse, herunder at den økologiske funktionalitet skal opretholdes.

I forbindelse med udarbejdelsen af afgrænsningsnotatet har COWI den 22. april 2024 besigtiget træerne i Wilmanns Park, som støder op til lokalplanområdet. Det er COWIs vurdering, at enkelte af træerne i Wilmanns Park kan være egnet til rastende flagermus. Det er på samme besigtigelse konstateret, at det ikke kan udelukkes, at bygningerne Parallelvej 17-19 er egnede til overvintring, specielt for skimmelflagermus, hvorfor der efterfølgende er foretaget yderligere flagermuslytninger.

De efterfølgende flagermusundersøgelser er lavet i yngleperioden (somme), sensommeren og i efteråret.

Der er ikke observeret flagermus ved Parallelvej 15.

Planens påvirkning

En realisering af lokalplanen vil betyde om- og tilbygning af den eksisterende bygningsmasse.

Skimmelflagermus overvintrer gerne i byerne og oftest i høje bygninger. En realisering af lokalplanen vil betyde at Parallelvej 17-19 om- og tilbygges. Ved en fuld realisering af lokalplanen vil det betyde en øget aktivitet i området som følge af flere arbejdspladser, bypark og en større daginstitution.

Der er gennemført flagermusundersøgelser den 15. juli (yngleperiode) og 20. august 2024 indenfor lokalplanområdet. Der blev registreret enkelte

fouragerende dværgflagermus, der fløj lavt hen over parkeringspladserne og gårdrummene, samt en overflyvende brunflagermus. Der blev ikke registreret hverken ynglelokaliteter eller mellemkvarterer.

Den 24. oktober 2024 er der foretaget sidste lytning indenfor lokalplanområdet, hvor der er registreret revirsyngende skimmelflagermus. Området hvor de er fundet er markeret herunder i Figur 6-1, side 34:

Figur 6-1 Udpegning af registrering af revirsyngende flagermus. COWI oktober 2024.

Den præcise ind- og udflyvning kunne ikke identificeres, men der er registreret at to individer, havde en form for samspil/kommunikation med hinanden i området markeret nedenfor (Figur 6-2, side 35). Kort efter de interagerede forsvandt de, i nærheden af den sydvendte del af Parallelvej 19.

Figur 6-2 Registrering af samspil/kommunikation mellem to individer.

Det vides at skimmelflagermus, benytter store bygninger som vinterkvarterer, hvor de oftest findes rastende på 14.-16. etage. Det er ligeledes ved disse lokaliteter parringen foregår (Baagøe & Secher Jensen, 2007). Sammenholdt med ovenstående observation, vurderes det derfor, at skimmelflagermus har et vinterkvarter i Parallelvej 19 i de 5 øverste etager.

Vurdering

Det vurderes, at der er begrænset flagermusaktivitet inden for lokalplanområdet, da den høje grad af befæstelse betyder, der ikke er egnede levesteder, herunder yngle-eller rasteområder eller gode fourageringsmuligheder.

Det vurderes at flagermus, under realisering af lokalplanen, vil tage opholde i Wilmanns Park og andre tilstødende grønne områder i nærområdet. Efter realiseringen af lokalplanen, vil den øgede grad af beplantning kunne bevirke, at der vil være flere insekter i lokalplanområdet og dermed også en øget flagermus aktivitet.

Det vurderes, at ved opsætning af fire sydvendte flagermuskasser af mærket Schwegler (model: Bat Winter Roost 2WI), der specifikt er udviklet som overvintringkvarter for blandt andet skimmelflagermus, på Parallelvej 15 eller Hollandsvej 94-98, vil den økologiske funktionalitet bevares i anlægsfasen[4], da de erstatter overvintringslokaliteten på Parallelvej 19. Kasserne skal opsættes på sydvendte facader som ikke vil blive ombygget eller tilføjet ny bebyggelse når planen realiseres. Flagermuskasserne skal være opsat inden anlægsarbejderne påbegyndes. Anlægsarbejdet skal påbegyndes i perioden primo april til ultimo august, da det er ude for skimmelflagermusens overvintringsperiode, og derfor

[4] Anlægsfasen er den fase hvor byggeri og anlæg fysisk opføres. Anlægsfasen følger efter planlægnings- og designfasen og varer frem til projektet er færdigt og tages i drift.

ikke vil være til stede i bygningen. Det vurderes derfor at der ikke vil være forsætligt drab eller forstyrrelse af beskyttede dyrearter ved en realisering af planen. Planen er således i overensstemmelse med Planhabitatdirektivet.

Støj fra anlægsarbejdet, vurderes ikke at påvirke skimmelflagermusenes mulighed for at benytte flagermuskasserne til vinterrast, da arten, grundet sin tilknytning til større byer, vurderes at være tolerant overfor den type af støj, der måtte forekomme i anlægsperioden.

For at sikre muligheden for at opsætte 4 flagermuskasser, er der på den baggrund optaget bestemmelser i lokalplanen, som sikrer at der opsættes flagermuskasser. Kasserne skal være egnede til overvintring for de flagermus der er fundet i området. Bestemmelsen fremgår af § 7 ”Bebyggelsens udseende” og § 10 ”Bilag IV arter” i lokalplanforslaget, under de bestemmelser, der gælder for lokalplanområdet.

Med denne implementering i planen, i form af at sætte flagermuskasser op, vurderes områdets økologiske funktionalitet for flagermus, herunder skimmelflagermus, at kunne opretholdes, samt at anlægsarbejdet og de deraf følgende miljøpåvirkninger med støj ikke udgør risiko for forsætligt individdrab.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning** af flagermus.

6.1.2 Øvrige bilag IV-arter samt rødlistede og fredede arter

Eksisterende forhold

Som grundlag for screening af bilag IV-arter er anvendt relevant videnskabelig litteratur samt data fra diverse databaser. Litteratur og databaser er citeret i teksten. Kilderne omfatter, men er ikke begrænset til:

- Arter.dk (Arter.dk, 2024)
- Naturdata (Danmarks Miljøportal, 2024)
- Naturbasen (Naturbasen.dk, 2024)

Eftersøgning af data er foretaget i en afstand op til 3 km fra projektområdet og er begrænset til registreringer, der er foretaget indenfor de seneste 10 år.

Resultater fra skrivebordskortlægningen viser, at der ikke tidligere er registreret bilag IV-arter i det gældende område. Der er til gengæld registreret fredede arter, heriblandt skov-hullæbe bag lokalplanens delområde 4 og 5 (langs baneterrænet) og snog i den sydlige del af lokalplanens delområde 2 (mod Wilmanns Park).

Bassinerne i lokalplanens delområde 1 vurderes ikke at være egnede for relevante bilag IV-arter som stor vandsalamander og spidssnudet frø, da brinkerne er for stejle og ikke rummer vandplanter eller skjulesteder, se Figur 6-3, side

37. Der er i forbindelse med projektet ikke udført deciderede paddeundersøgelser, eftersom bassinerne ikke blev vurderet egnet som ynglested for padder.

Figur 6-3 Lavvandet bassin af beton med stejle brinker.

Kvashegnene i delområde 2 består af grene og kviste og ligger op til Willmanns Park, se Figur 6-4, side 38. Hegnet kan potentielt benyttes som raste- og overvintringssted for relevante bilag IV-arter som stor vandsalamander og spidssnudet frø. På trods af dette vurderes det, at kvashegnet ikke benyttes af stor vandsalamander eller spidssnudet frø, da de ikke før er fundet i området. De er ikke fundet før, da der ligger væsentlige barrierer mellem projektområdet og deres nærmeste fundsted (Lyngby Sø). Disse barrierer omfatter både større veje (Buddingevej), cykelstier, boligbebyggelse (Vinkelvej og Rønne Allé) og letbanens tracé.

Figur 6-4 Kvashegn med grene og kviste. Foto COWI.

Alle arter i natlysfamilien (Oenotheraceae), som natlyssværmer kan benytte som værtsplanter (arter af natlys, dueurt og gederams), blev undersøgt for tilstedeværelsen af larver. Der blev ikke fundet larver fra natlyssværmer i forbindelse med feltundersøgelserne.

På besigtigelsen blev der fundet skov-hullæbe nord for delområde 4 og 5, se Figur 6-5, side 39. Planterne voksede spredt under bøgepuren bag kontorbygninger, som ligger nord for Parallelvej. Skov-hullæbe er ligesom landets øvrige orkidearter omfattet af artsfredningsbekendtgørelsen og må derfor ikke plukkes, opgraves eller beskadiges.

Figur 6-5 Skov-hullæbe fundet indenfor projektområdet. Foto COWI 2024.

Snog blev ikke genfundet på besigtigelsen, men er tidligere registreret i den sydlige del af delområde 2, som grænser op til Wilmanns Park. Den kan derfor antages, at arten benytter parken som levested.

Planens påvirkning

En realisering af lokalplanen vil medføre om- og tilbygning af den eksisterende bygningsmasse. Ved en fuld realisering af lokalplanen vil betyde en øget aktivitet i området som følge af flere arbejdspladser, bypark og en større daginstitution.

Vurdering

Det vurderes samlet, at planområdet ikke rummer eller vil blive benyttet af stor vandsalamander og spidssnudet frø. En væsentlig påvirkning af stor vandsalamander og spidssnudet frø kan derfor udelukkes.

Det vurderes, at natlyssværmer ikke findes inden for projektområdet. En væsentlig påvirkning af natlyssværmer kan derfor udelukkes.

Skov-hullæbe voksested inden for planområdet, vurderes ikke at blive påvirket af projektet, da der ikke sker ændringer der, hvor den vokser nord for eksisterende bebyggelse. En væsentlig påvirkning af denne kan derfor udelukkes.

Det vurderes, at snogen primært vil holde sig inden for parken, men det kan ikke udelukkes, at den også vil bevæge sig ind på projektområdet. Det vurderes dog, at der ikke er en stor sandsynlighed for, at snogen bevæger sig ind i projektområdet under anlægsfasen grundet anlægsaktiviteter. Når byparken er

etableret, kan det ikke udelukkes, at snogen vil indfinde sig i parken, hvis parken er egnet til det.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning** af bilag IV-arter samt rødlistede og fredede arter.

6.2 Befolkningen

En realisering af planforslagene vil give mulighed for at omdanne bebyggelsen på Hollandsvej 12 til offentlige formål, eksempelvis en daginstitution. Samtidigt kan børnehaven, som er beliggende på Parallelvej 31, enten lukke eller fortsætte som børnehave. Dermed vil sundhed og velfærd for befolkningen i området blive påvirket.

6.2.1 Sundhed og Velfærd

En realisering af lokalplanens indhold vil betyde, at der kan etableres en ny daginstitution eller skole i delområde 2. Der er derfor alene det øgede udbud af velfærd som er vurderet. Det er alene kvantiteten, altså at planforslagene giver mulighed for flere kvadratmeter institution, som er vurderet. Kvaliteten, som eksempelvis andelen af uddannet personale eller typen af institution, reguleres ikke af planforslagene, og vurderes derfor ikke.

Eksisterende forhold

I dag anvendes planområdet til en børnehave på Parallelvej 31 og kontorvirksomhed på Hollandsvej 12.

Børnehaven omfatter et bebygget areal på 338 m² og et ubebygget areal på cirka 1.300 m². Bygningen er i 1 etage, og de ubebyggede udearealer er indrettet som legeplads og forplads til børnehavens indgang.

Kontorvirksomhederne på Hollandsvej 12, omfatter et bebygget areal på cirka 5.100 m². Der er et ubebygget areal på ca. 3.150 m². Bygningen er i 4 etager, og de ubebyggede arealer bliver primært anvendt til parkering og adgangsrampe til parkeringskælder.

Planens påvirkning

Ved en realisering af planforslagene vil daginstitutionen på Parallelvej 31 blive erstattet af en ny daginstitution på Hollandsvej 12.

Det betyder, at bygningen på Parallelvej 31, som i dag anvendes til daginstitution, kan ophøre som institutionsbygning. Daginstitutionen er omfattet af delområde 3C, som ved en realisering af lokalplanen kan anvendes til rekreative formål.

Lokalplanen giver således mulighed for at anvende Hollandsvej 12 til kontorerhverv, offentlige formål i form af skole og/eller daginstitutioner.

En realisering af planforslagene vil således betyde, at det bebyggede areal til offentligt formål vil blive markant forøget fra cirka 338 m² til ca. 1.600–2.000 m². Udendørs opholdsarealer forøges fra 1.300 m² til 3.250 m².

Da arealet til offentlig sundhed og velfærd i denne del af kommunen øges væsentligt, vil udbuddet dermed blive styrket.

Vurdering

Det vurderes at en forøgelse af areal til offentligt formål og dermed udbuddet af velfærd er en positiv påvirkning af beboere i og omkring lokalplanområdet.

Der er dog et mindre udendørs opholdsareal pr. m² bebygget areal, som kan bruges som legeplads/udeareal til nye daginstitutioner på Hollandsvej 12. Der skal derfor være en særlig opmærksomhed på disponering og udformning af udendørs opholdsarealer i det konkrete projekt for en ny daginstitution/skole på Hollandsvej 12.

Den del af de ubebyggede arealer, der er støjpåvirket fra Hollandsvej, anvendes til parkering og rampe til P-kælder. Hvorfor dette ikke vurderes nærmere. Se afsnit 6.3 om menneskers sundhed, side 41.

Konklusion

Påvirkningen vurderes derfor at være **moderat positiv** påvirkning.

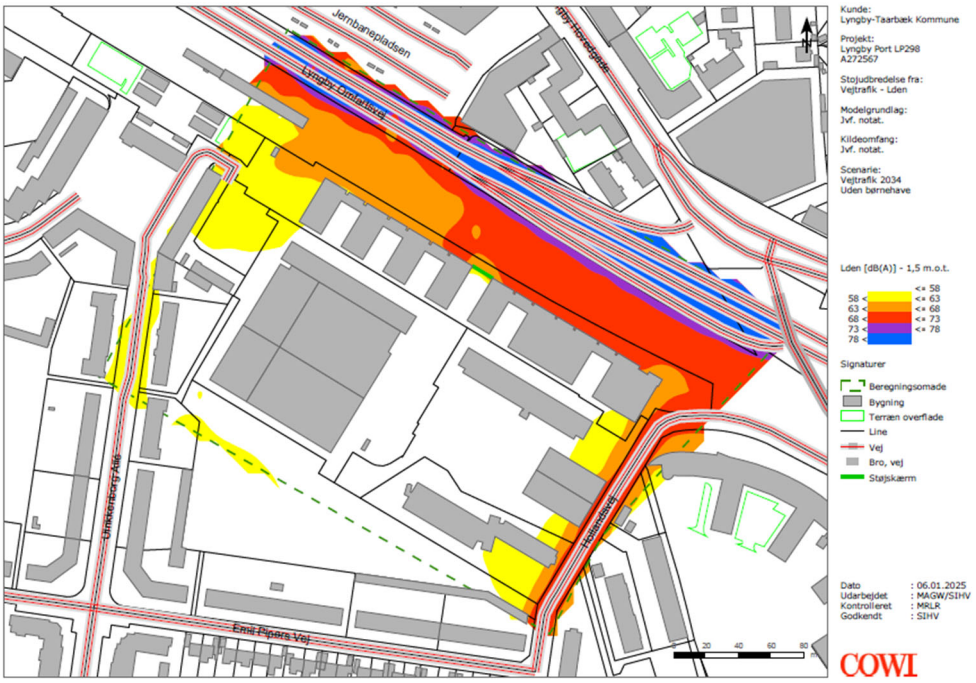
6.3 Menneskers sundhed

6.3.1 Trafikstøj

Eksisterende forhold

Trafikstøj i lokalplanområdet

Planområdet er præget af vejstøj primært fra Lyngby Omfartsvej, som vist i Figur 6-6, side 42.



Figur 6-6 Beregnet vejtrafikstøj på støjkonturkort, 1,5 meterover terræn. Kortet viser området uden eksisterende børnehave og med støjskærm. COWI 2024.

Planområdet ligger ud til S-togs banen mellem Hillerød og København H. Planområdet er ikke støjbelastet over de vejledende grænseværdier for støj fra jerbanetrafik.

Grænseværdier for trafikstøj

Grænseværdierne (Miljøstyrelsen, 2024) for støj fra veje og jernbaner benyttes i kommune- og lokalplanlægningen, når der skal udlægges områder til ny støjfølsom bebyggelse/anvendelse langs eksisterende veje og jernbaner, eller eksisterende boligområder skal revitaliseres. Dette er med henblik på at forebygge at fremtidige miljøfølsom anvendelse (daginstitution) m.m. vil blive udsat for støjgener. En støjfølsom anvendelse eller bebyggelse anses for at være støjbelastet, hvis den udsættes for støj, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejstøj er angivet i vejledningen om "støj fra veje" (Miljøstyrelsen, 2007). Grænseværdierne gælder for planlægning af nye støjfølsomme områder eller bebyggelser. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, angivet som en årsmiddelværdi[5] med støjindikatoren L_{den}, fremgår af Tabel 6-1:

[5] Støj fra vejtrafik beskrives med støjindikatoren L_{den}, som er årsmiddelværdien som er et vægtet gennemsnit over et døgn beregnet for et helt år.

Tabel 6-1 Miljøstyrelses vejledende grænseværdier for vejstøj (Miljøstyrelsen, 2007).

Områdetype	Grænseværdi for vej-støj -Støjniveau udendørs, L_{den}
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler ol. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker. (støjfølsom anvendelse dækker over disse typer af anvendelser)	58 dB
Liberale erhverv m.v. (Hoteller, kontorer mv.)	63 dB

Planens påvirkning

Lokalplanen giver mulighed for at bygge ca. 16.400 m² kontorerhverv yderligere i delområde 1, hvilket vil øge den interne trafik i lokalplanområdet. Øget trafik i området vil medføre forøget støjpåvirkning af eksisterende boliger og erhverv udenfor lokalplanområdet.

Lokalplanen giver mulighed for at etablere en daginstitution og skole samt nærrekreative arealer i delområde 2 og 3. Disse anvendelser er mere støjfølsomme end de eksisterende arealanvendelser og COWI har derfor gennemført en støjanalyse for lokalplanområdet.

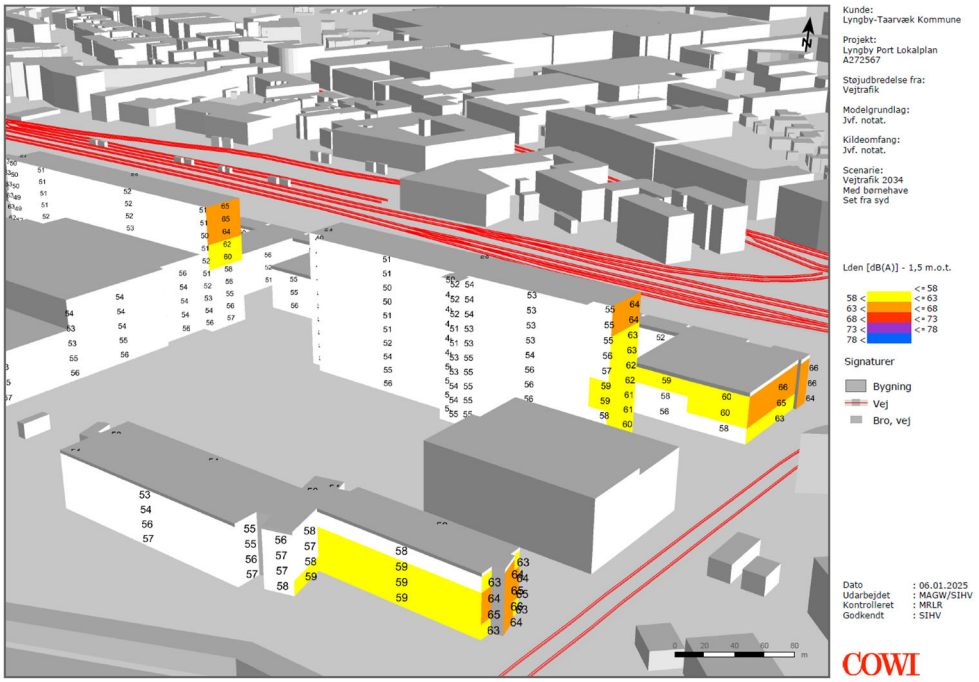
Støjberegningen viste, at lokalplanområdet ikke er påvirket af jernbanestøj over de vejledende grænseværdier for miljøfølsom anvendelse. Se Bilag 6 Støjnotat.

Lokalplanområdet er primært påvirket at støj fra Lyngby Omfartsvej. Nedrives børnehaven, Parallelvej 31, vil der være en støjbelastning fra Lyngby Omfartsvej, på arealet hvor bygningen har stået. Det vurderes at der er ingen eller en ubetydelig forøgelse af støjpåvirkning på facaden af de bagvedliggende boliger, beliggende Ulrikkenborg Plads 3-7, hvis børnehaven rives ned.

På de facader i delområde 4 og 5 der vender over mod Lyngby Omfartsvej, er støjbelastningen mellem 65 – 70 dB og på højhusene i delområde 4 og 5 og er støjbelastningen mellem 59-68 dB på de øverste 7 etager, Figur 6-7, side 44.

Figur 6-7 Støjbelastning på de nordvendte facader. De dele af facaderne der er hvide er ikke støjbelastet.

På facaderne ud mod Hollandsvej er støjbelastningen på facaderne mellem 63-66 dB, se Figur 6-8, side 44.



Figur 6-8 Støjbelastning på de facader der vender ud mod Hollandsvej. Lokalplanen giver mulighed for at etablere offentligt formål i delområde 2 og offentligt tilgængelige opholdsarealer i delområde 3A. De dele af facaderne der er hvide, er ikke støjbelastet.

De vejledende støjgrænser for børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisnings-bygninger er således ikke overholdt på de facaderne, der vender ud mod Lyngby Omfartsvej og Hollandsvej.

Samlet viser støjberegningerne at ved Parallelvej 2-16 og 15 at grænseværdien på 63 dB overskrides med op til 7 dB for erhverv. På nuværende tidspunkt er facaderne designet med dobbelt glasfacader, for at sikre et lavt støjniveau ved kontorerne.

Ved Hollandsvej 12, ses op til 7 dB overskridelse af grænseværdien på 58 dB på en del bygningen ved den sydlige gavl, såfremt bygningerne omdannes til skole eller institution. Hvis bygningen anvendes til erhverv, ses en overskridelse af grænseværdien op til 2 dB.

Ved Parallelvej 17 og 19 er funktionen fortsat erhverv. Støjniveauet på den eksisterende bygnings facader er beregnet op til 68 dB, mens der ikke er nogen overskridelse på de nye dele af bebyggelsen i delområde 1.

Ved byparken giver støj fra vejtrafik ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænseværdier, idet bebyggelsen på Parallelvej 2-16 afskærmer byparken ift. Støj.

Lokalplanen fastsætter som forudsætning for ibrugtagning, at de vejledende støjgrænser for vejtrafik er overhold. Eksisterende lovlig arealanvendelse kan forsætte som hidtil.

Vurdering

I delområde 1 er de vejledende støjgrænser på 63 dB for kontorerhverv ikke overholdt på de øverste etager på det eksisterende højhus' facade, der vender ud mod Lyngby Omfartsvej. I den øvrige del af delområdet er de vejledende støjgrænser overholdt.

I delområde 2 kan der, uden at etablere støjdæmpende foranstaltninger, indrettes daginstitution og skole i den halvdel af bygningen, der ligger længst væk fra Hollandsvej, hvor støjbelastningen på facaden er under 58 dB, Figur 6-8, side 44.

Konklusion

Det vurderes at lokalplanens bestemmelser for forudsætning for ibrugtagning i tilstrækkelig grad sikre, at de vejledende støjgrænser er overholdt ved realisering af lokalplanen.

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning** af trafikstøj.

6.3.2 Øvrige støjpåvirkninger

Øvrige støjpåvirkninger omfatter støj fra nedrivning og byggearbejder i anlægsperioden samt ventilationsanlæg på erhvervsejendomme.

Eksisterende forhold

Byggeriet anvendes i dag til kontorerhverv. Der er derfor en række tekniske installationer, som håndterer udluftningen i bygningerne. Der er både tekniske

installationer på tage men også ventilationsanlæg på terræn i det vestlige hjørne af parkeringspladsen til Parallelvej 15.

Planens påvirkning

En fuld realisering af lokalplanen vil ikke kræve, at den eksisterende bebyggelse nedrives. Men dele af bebyggelsen vil kunne omdannes til andre anvendelser, og der er mulighed for ca. 16.400 m² nyt byggeri. Det kan ikke udelukkes, at der skal nedrives facader, på erhvervsbebyggelsen Parallelvej 2, i nærheden af eksisterende boliger for at realisere lokalplanens indhold. Byggearbejder og eventuel nedrivning i anlægsperioden vil betyde en øget påvirkning af støj og eventuelt vibrationer i og omkring lokalplanområdet.

Lokalplanen giver mulighed for nyt erhvervsbyggeri, og dette kan medføre en øget mængde støj fra tekniske installationer. Lokalplanen giver mulighed for at etablere en daginstitution og/eller skole i lokalplanområdet, der er en miljøfølsom anvendelse. Lokalplanen giver også mulighed for, at der etableres en bypark, der hvor der findes ventilationsanlæg på terræn. Ventilationsanlæg indgår i den samlede bearbejdning af byparken, som vist på bilag 11 situationsplan.

Vurdering

Lokalplanen giver mulighed for at omdanne og genanvende den eksisterende bebyggelse. Dermed kan lokalplanen realiseres uden, at der skal nedrives store bygningsmasser og efterfølgende opføres nyt byggeri. Det vurderes derfor at den anlægsstøj, der vil komme ved en realisering af lokalplanen, er begrænset til de nye byggemuligheder lokalplanen giver.

Lyngby-Taarbæk Kommune har vedtaget en forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder m.m., som har til formål at begrænse gener i form af støv, støj og vibrationer i forbindelse med blandt andet nedrivning, bygge- og anlægsarbejde i Lyngby-Taarbæk Kommune, og som fastsætter i hvilket tidsrum der må støjes.

Det vurderes på den baggrund at Lyngby-Taarbæk Kommune som myndighed har mulighed for at begrænse gener for de eksisterende boliger og andre støjfølsomme arealanvendelser i lokalplanområdes nabobebyggelser.

Påvirkningen fra anlægsstøj vurderes derfor at have en tidsbegrænset moderat påvirkning.

En anvendelse af eksisterende parkeringsplads som bypark betyder, at ventilatorerne vil være omfattet af støjgrænserne for virksomhedsstøj for et offentligt tilgængeligt rekreativt område. Grænseværdierne fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 6-2 Grænseværdier for virksomhedsstøj for Sommerhusområder og offentligt tilgængelige rekreative områder (Miljøstyrelsen, 2024).

	Mandag - fredag kl. 07-18, lørdag kl. 07-14	Mandag - fredag kl. 07-18, lørdag kl. 07-14	Mandag - fredag kl. 07-18, lørdag kl. 07-14
Sommerhusområder og offentligt tilgængelige rekreative områder	40 dB	35 dB	35 dB

Det kan ikke udelukkes, at de eksisterende ventilatorer, afgiver støj som er uforeneligt med offentligt tilgængelige rekreative områder. Lokalplanen optager derfor bestemmelser, som stiller krav om, at gældende støjgrænser for rekreative arealer overholdes. Lokalplanen stiller også krav om at byparken skal etableres, som en forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse i delområde 1. En realisering af lokalplanen betyder, at ventilatorerne kan afskærmes eller udskiftes, så de ikke afgiver støj, der overskrider de vejledende grænseværdier for offentligt tilgængelige rekreative områder. Derfor skal der i forbindelse med det konkrete anlægsprojekt i Byparken, tages stilling til hvordan støj fra ventilatorerne håndteres, da det er en forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse, at det kan dokumenteres, at støjgrænserne kan overholdes. Hvis ventilatorerne ikke udskiftes, kan det kun gøres ved en støjmåling. Hvis ventilatorerne skiftes, så vil der foreligge oplysninger fra producenten om hvilken mængde støj de afgiver. Lokalplanen er baseret på, at byparken integrerer ventilatorerne i designet, så parken for et samlet grønt udtryk, som vist på bilag 11.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have en **ubetydelig påvirkning** af øvrige støjpåvirkninger.

6.3.3 Trafikmønstre og trafiksikkerhed

Eksisterende forhold

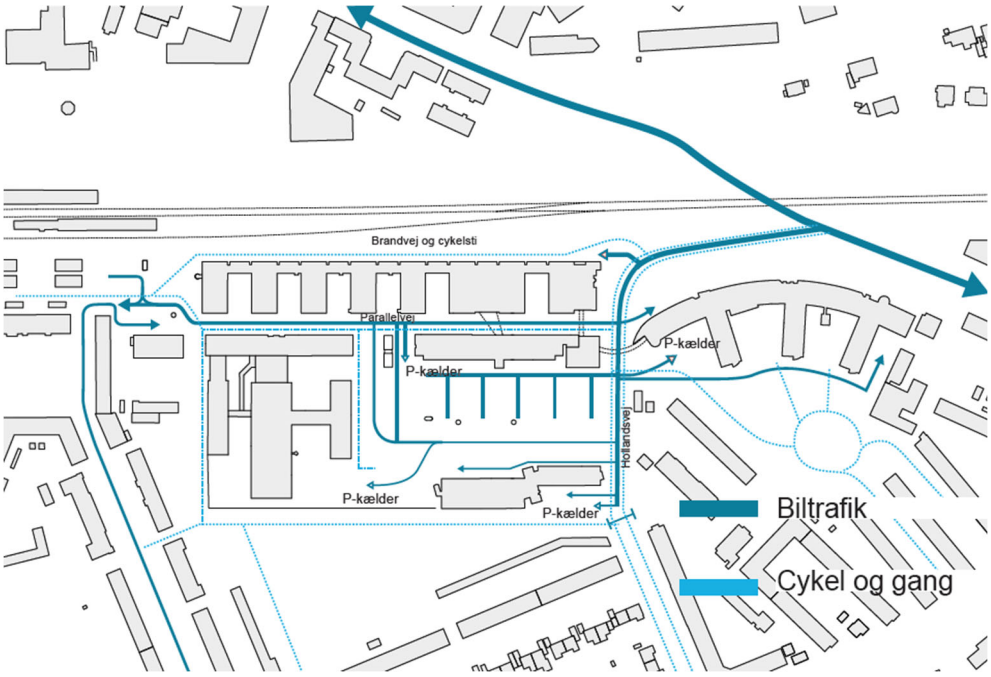
Der er gennemført en trafiktælling i maj 2024 og efterfølgende beregninger af de trafikale konsekvenser, se Bilag 2 Trafikanalyse.

Området indeholder i dag næsten udelukkende kontorbyggerier på Parallelvej, men der er også ca. 50 boliger i form af lejligheder på østsiden af Hollandsvej (delområde 6).

Den eneste adgang for biltrafik til området er via det signalregulerede kryds Hollandsvej / Lyngby Hovedgade. Krydset ligger tæt på to andre signalregulerede kryds, nemlig ved frakørselsrampen fra motorvejen samt ved krydset Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej.

Biltrafik, der skal ud af området, kan også benytte den nordvestlige ende af Parallelvej, hvor der er forbindelse til Ulrikkenborg Plads. Forbindelsen er ensrettet for motortrafik (men ikke for cyklister) og kan derfor ikke bruges af biltrafik til området.

Cyklister og gående har adgang til lokalplanområdet fra Ulrikkenborg Plads og Hollandsvej. I den sydlige ende af Hollandsvej kan biler ikke passere, men cyklister har adgang videre ad Hollandsvej til Christian X's Alle.



Figur 6-9 Nuværende flow for biltrafik (Kilde: Visionstillæg til helhedsplan, s. 6)

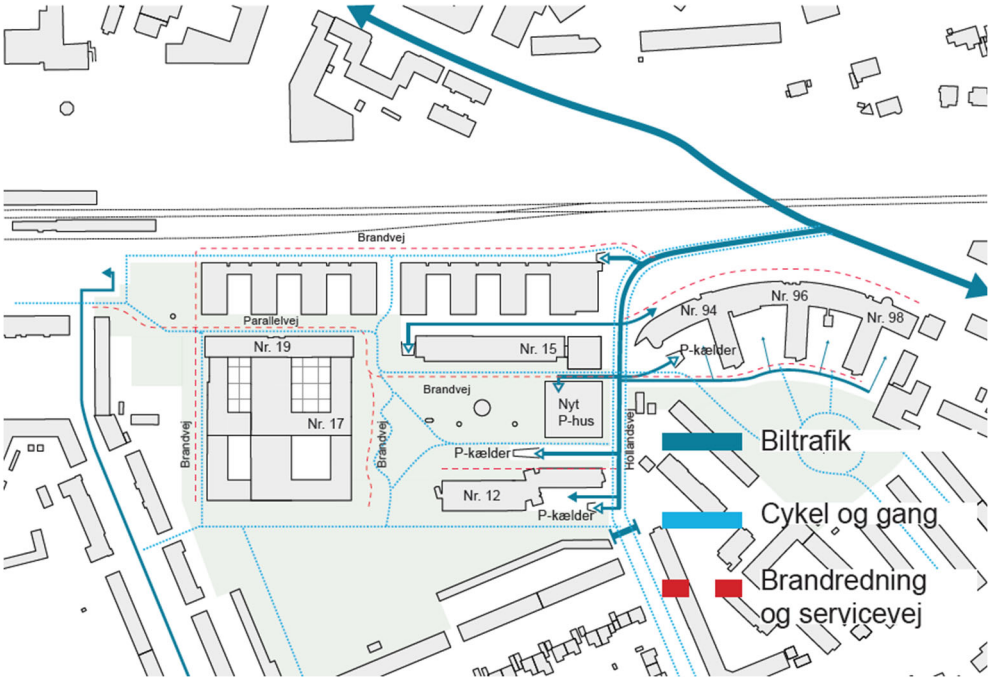
Der er i alt ca. 1.300 parkeringspladser i lokalplanområdet i tilknytning til kontorbygningerne. Heraf er 117 korttidsparkeringspladser, hvilket vil sige, at der i praksis er ca. 1.180 parkeringspladser, som kan benyttes af de ansatte i kontorerne. Det svarer til en parkeringsdækning på 1 plads pr. 54 m². De fleste parkeringspladser ligger i parkeringskældrene under kontorbygningerne, og midt i området er der en stor parkeringsplads i terræn.

Morgentrafikken kører primært ind i området, og om eftermiddagen kører trafik ud af området. Trafiktallene har en størrelsesorden, der ikke indikerer problemer med kapacitet og trafikafviklingen i krydset mellem Hollandsvej og Lyngby Hovedgade, se Bilag 2 Trafikanalyse.

Om eftermiddagen kører over 50 % af bilerne fra Hollandsvej mod syd ad Lyngby Hovedgade. Dette skal ses i lyset af, at Lyngby Hovedgade er adgangsvej til Motorring 3 mod syd.

Planens påvirkning

I lokalplanen udlægges størstedelen af området som bilfrit område, hvor al parkering samles i p-hus og p-kældre med adgang fra Hollandsvej. Den nuværende terrænparkering nedlægges i delområde 3A og erstattes af et centralt grønt område, der fungerer som en lokal bypark.



Figur 6-10 Fremtidig Trafikale forhold. Bilag 2 Trafikanalyse.

En realisering af lokalplanen vil betyde en lukning for biltrafik til den centrale del af området, hvor der skal etableres bypark. Trafik fra Hollandsvej kan dermed ikke længere køre på terræn til den nuværende nedkørsel til parkeringskælderen under Parallelvej 17, men vil fremadrettet skulle køre via underjordiske adgangsveje.

Der vil fortsat være adgang for gående og cyklister til hele området, og der bliver etableret flere nye cykel- og gangstier i lokalplanområdet.

I lokalplanen opereres der med forholdsvis lave parkeringsnormer med henvisning til, at kontoransattes arbejdsmønstre har ændret sig over de seneste år, med mere brug af hjemmearbejde og digitale møder. Desuden ligger området meget tæt på Lyngby Station med højfrekvente S-tog, en stor busterminal og fra 2025 også letbanestation. Der er derfor meget høj grad af kollektiv trafikbetjening.

Vurdering

Den gennemførte analyse viser, at udbygningen af Ulrikkenborg medfører en trafikstigning på Hollandsvej på 38 % i forhold til i dag, hvor Hollandsvej i forvejen er adgangsvej til nogle store kontorvirksomheder med mange arbejdspladser.

I 2040 viser simuleringen en tilfredsstillende trafikafvikling i krydsene ved Hollandsvej og Christian X' Alle, mens der vil være forsinkelser og kødannelser i krydset ved Jægersborgvej og ved frakørslen fra motorvejen. Kapacitetsproblemerne opstår både i basisscenariet (uden udvikling af lokalplanområdet) og i scenariet *med* udbygning, og de kan derfor ikke direkte henføres til lokalplan 298.

De trafikale forhold for bløde trafikanter vurderes at blive forbedret i lokalplanområdet, da området indrettes uden gennemkørende veje for biler i den centrale del af området, ligesom cykel- og gangstierne i lokalplanområdet udbygges. De trafikale forhold for bløde trafikanter i delområde 6 vurderes at være uændret.

Konklusion

Påvirkningen af trafiksikkerheden vurderes derfor at være **moderat positiv** for blødetrafikanter og ubetydelige for bilister ved en realisering af planforslagene.

6.3.4 Skyggepåvirkninger

Eksisterende forhold

Skygger fra den eksisterende bebyggelse i området fremgår af Figur 6-12, side 51, Figur 6-13, side 52, og Figur 6-14, side 52. Figurerne viser både eksisterende skygger og nye skygger.

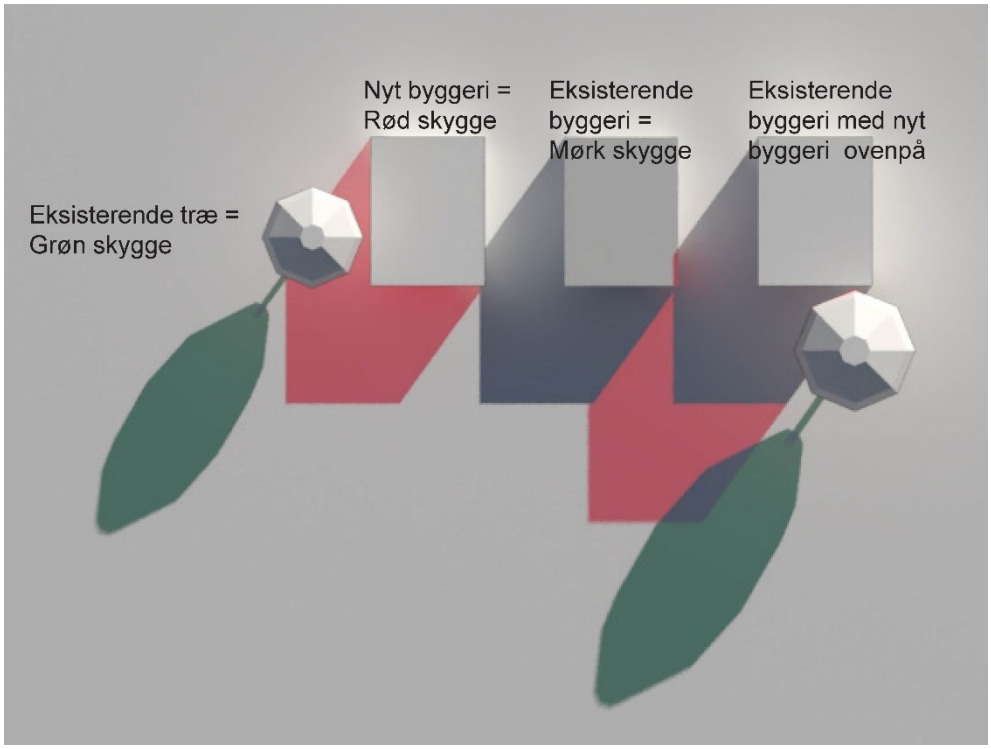
Planens påvirkning

Lokalplanen giver mulighed for at tilføje en etage til de to 9 etagers bygninger på Parallelvej og giver samlet mulighed for ca. 16.400 m² ny bebyggelse i delområderne 1 og 4. Det betyder at lokalplanområdets skyggepåvirkning af naboarealerne ændres.

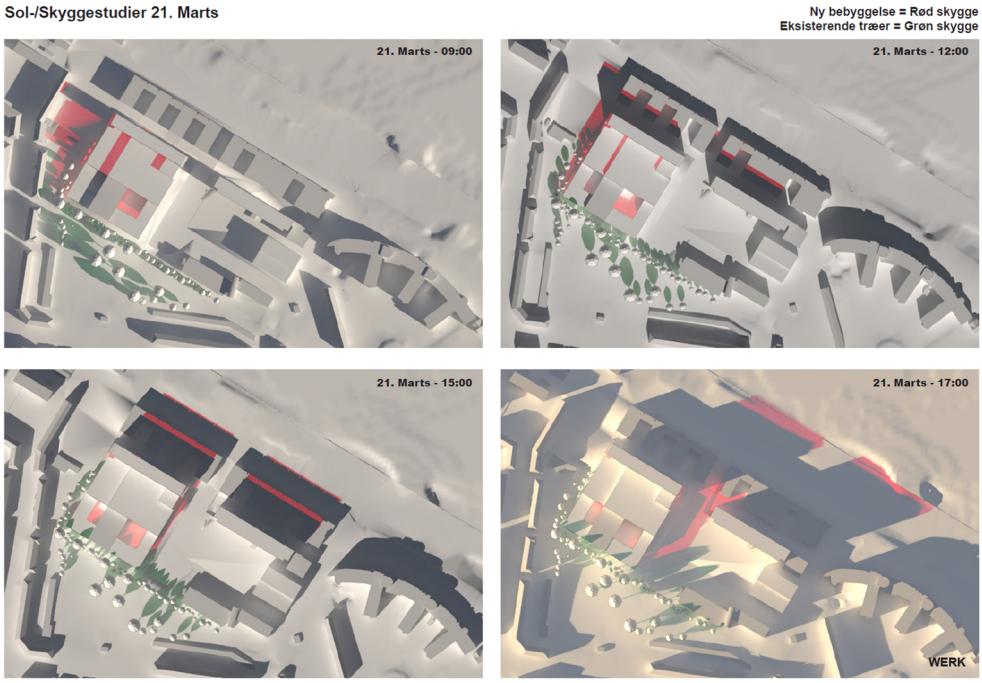
Tegnestuen WERK har udarbejdet Sol- og skyggediagrammer på baggrund af en 3D volumenmodel, inden for lokalplanafgrænsningen. Eksisterende terræn og bygninger er genereret ud fra Danmarks Højdemodel – Dataforsyningen. Sol- og skyggediagrammer viser ikke alt vegetation, men kun de træer der skygger ind i lokalplanområdet.

På Figur 6-11, side 51, Figur 6-12, side 51, Figur 6-13, side 52, og Figur 6-14, side 52, er eksisterende bygningers skygge vist som en mørk slagskygge og det nye byggeris skygge er vist med en rød slagskygge.

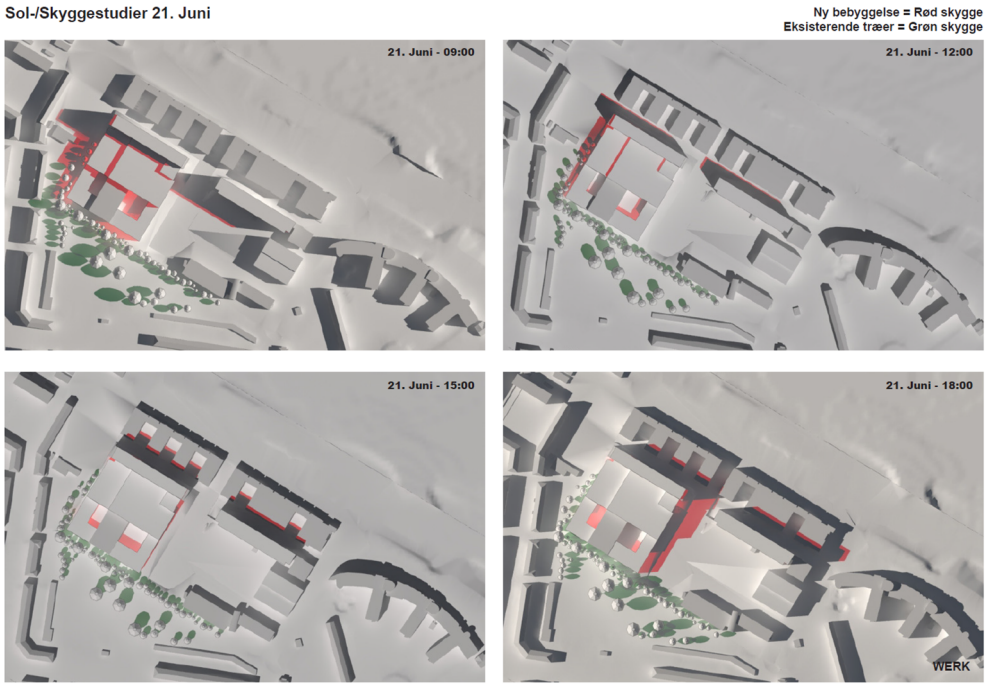
I Bilag 3 Sol-/skygge diagrammer kan billederne ses i fuld størrelse.



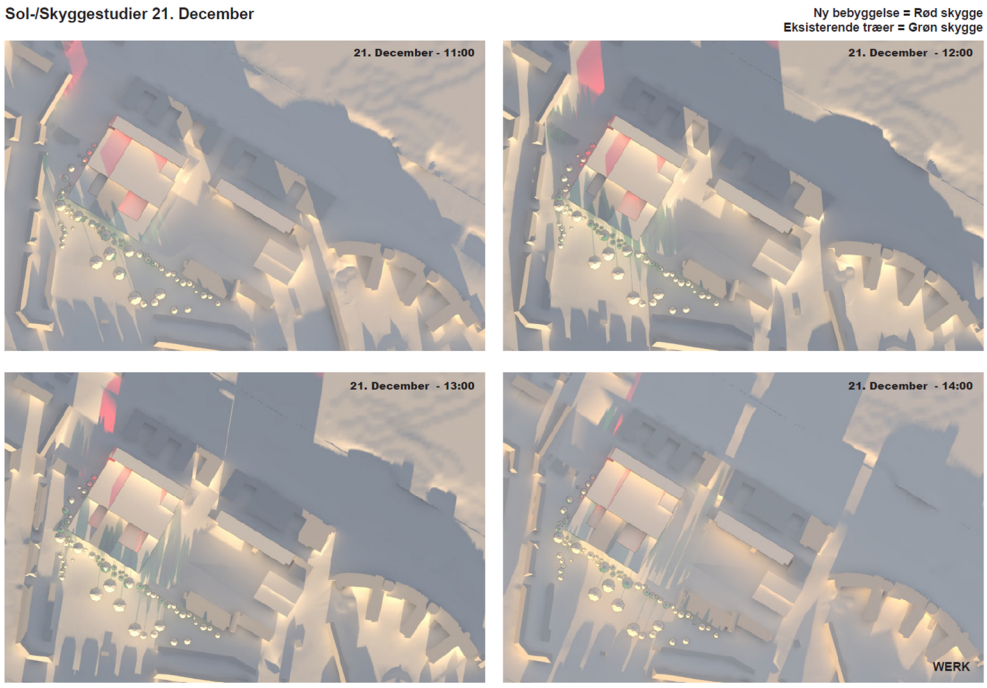
Figur 6-11 Princip for skyggediagrammer. WERK 2024.



Figur 6-12 Sol- og skyggepåvirkning ved jævndøgn 21. marts og 21 september. Udarbejdet af WERK 2024.



Figur 6-13 Sol- og skyggepåvirkning ved sommersolhverv 21. juni. Udarbejdet af WERK 2024.



Figur 6-14 Sol- og skyggepåvirkning ved vintersolhverv 21. december. Udarbejdet af WERK 2024.

Vurdering

Ved jævndøgn (21. marts og 21. september) vil der være en øget skyggepåvirkning morgen og formiddag af udearealerne ejendommene vest for lokalplanområdet. Eftermiddag og aften vil den øgede skyggepåvirkning primært være internt i planområdet og på jernbane- og vejarealer, se Figur 6-12, side 51.

Ved sommersolhverv (21. juni) vil der være en øget skyggepåvirkning om morgen på stien mellem lokalplanområdet og ejendommene vest for lokalplanområdet. Den øvrige del af døgnet vil den øgede skyggepåvirkning kun påvirke arealerne inden for lokalplanområdet i begrænset omfang, se Figur 6-13, side 52.

Ved vintersolhverv (21. december) vil der fra morgentimerne til over middag være en øget skyggepåvirkning af udendørsarealerne på ejendommene vest for lokalplanområdet. Sidst på efter middagen vil der i mindre grad øget være skyggepåvirkninger nord for lokalplanområdet, se Figur 6-14, side 52.

Samlet vil boligbebyggelserne vest for lokalplanområdet få en øget skyggepåvirkning på deres østvendte udearealer om foråret og efteråret omkring jævndøgn. Påvirkningen vil være størst først på dagen. Eftermiddag og aftensol vil ikke blive påvirket af en realisering af lokalplanen. Det bemærkes dog, at den eksisterende træbeplantning på de kommunalt ejede arealer mellem lokalplanområdet og boligbebyggelsen skyggepåvirker boligernes udearealer. Såfremt denne beplantning ikke fjernes, vurderes beboerne ikke at mærke nogen væsentlig forskel i antallet af soltimer på de berørte udearealer ved en realisering af lokalplanen.

Øvrige naboarealer der bliver skyggepåvirket af en realisering af lokalplanen, vil først og fremmest være bane- og vejarealer.

Påvirkning af naboarealer vurderes derfor at være moderat/ubetydelige.

Bypark arealet i delområde 3A har gode solforhold fra forår til efterår og vil i vinterhalvåret generelt være skyggefuldt.

Med en relativ tæt bebyggelse kan interne skyggepåvirkninger ikke undgås. Særligt Parallelvej og gårdrummene i delområde 5 ligger i skygge det meste af året.

Samlet vurderes sol- og skyggeforhold inden for lokalplanområdet at være acceptable, da der er gode solforhold på de primære udendørsopholdsarealer i delområde 3A.

Konklusion

Påvirkningen vurderes derfor at være **moderat negativ** påvirkning.

6.4 Jordforurening

Afsnittet om jordforurening er udarbejdet på baggrund af anmodning om aktindsigt af den 5. juli 2024 i oplysninger om jordforurening hos Region Hovedstaden. COWI har ønsket at aktindsigten skulle indeholde historikker, undersøgelsesrapporter og eventuelle udførte afværgetiltag i området.

Region Hovedstaden har på den baggrund oplyst følgende:

- Matrikel nr. 4t Kongens Lyngby By, Christians: Dele af matriklen er kortlagt på vidensniveau 2 (V2) i henhold til Lov om forurenet jord.

- Matrikel 4a og 4c Kongens Lyngby By, Christians: Matriklen er kortlagt på vidensniveau 2 (V2) i henhold til Lov om forurenet jord.
- Matrikel 4i Kongens Lyngby By, Christians: Matriklen er udgået før kortlægning i henhold til Lov om forurenet jord.
- Matrikel 22dt Kongens Lyngby By, Christians: Matriklen er udgået før kortlægning i henhold til Lov om forurenet jord.
- Matrikel 31a og 31cv Kongens Lyngby By, Christians; Matrikel 31a Kgs. Lyngby, Christians er kortlagt på vidensniveau 2 (V2) I henhold til lov om forurenet jord. Matrikel 31cv Kgs. Lyngby, Christians er udgået efter kortlægning i henhold til lov om forurenet jord.
- Matrikel 31cæ Kgs. Lyngby, Christians er kortlagt på vidensniveau 2 (V2) i henhold til Lov om forurenet jord.

Region Hovedstaden har samtidigt fremsendt alle relevante aktstykker.

6.4.1 Eksisterende forhold

Indhold og historik i de fremsendte akter er opsummeret i dette afsnit. I afsnittet redegøres der således for eksisterende relevante forhold vedrørende jordforurening i området, som er omfattet af lokalplanforslaget. Der er både redegjort for delområder, som indeholder byggeret, og delområder, hvor eksisterende forhold fastholdes. Der kan kun ændres i sidstnævnte områder, hvis der udarbejdes en supplerende lokalplan. Området omkring Lyngby Station inklusive dele af lokalplanområdet har været anvendt til jernbane og erhvervsformål helt tilbage fra 1864 og frem til slutningen af 1980'erne. Området har huset en række forskelligartede produktionsvirksomheder herunder smede- og maskinværksteder, motorfabrik, stålindustri, kjolefabrik, trykkerier, akkumulatorfabrik samt autoværksteder og autolakerer. Historisk set, har denne type af virksomheder oftest forårsaget forurening. Derudover foreligger der oplysninger om andre mindre produktionsvirksomheder, hvor der er en mindre risiko for betydelig forurening af jord og grundvand i området.

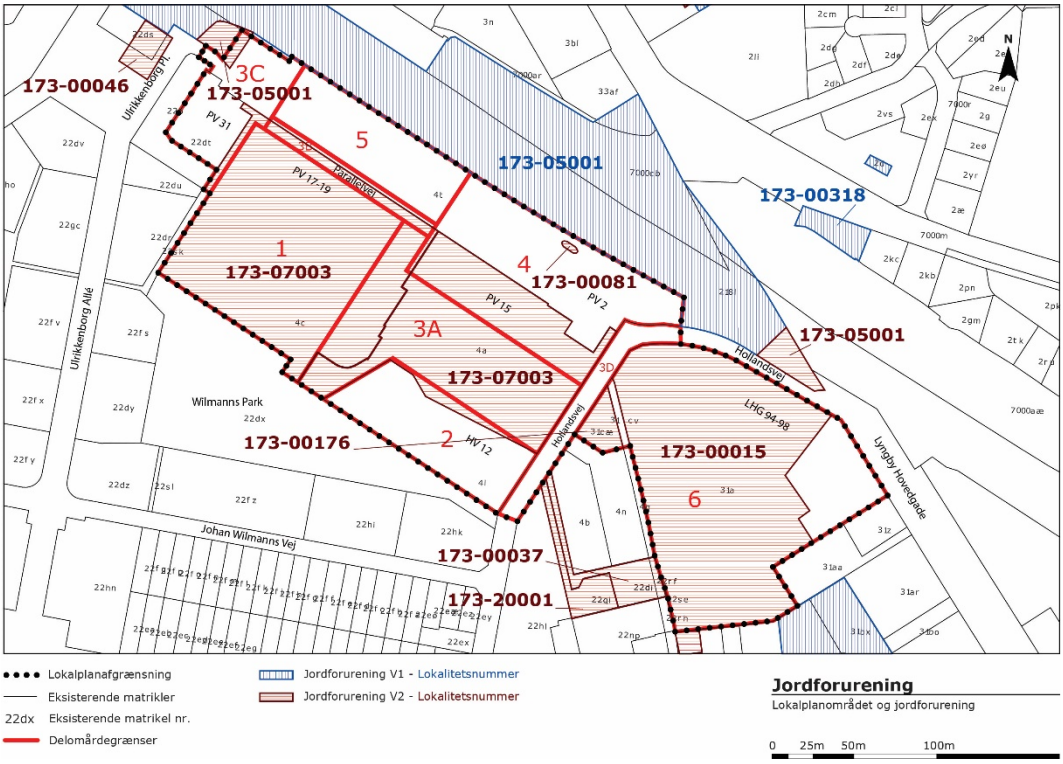
Endelig foreligger der historiske oplysninger om betydelige oplag af olie og terpentin ifm. virksomhederne, samt tilhørende udskillere. Oplag og anvendelse af terpentin har medført afværgetiltag for at beskytte grundvandsressourcen i området.

I forbindelse med anlægsaktiviteter i området i perioden 1988-1993 er der observeret lossepladslignende opfyld under dele af den eksisterende bygningsmasse i området. På nogle arealer er opfyldet præget af jernskrot, med eller uden olie. Ved tidligere anlægsarbejde er der ligeledes påvist enkelte lokale jordforureninger med olieprodukter. Baggrundsmaterialet antyder, at disse ikke blev horisontalt eller vertikalt afgrænset, og at der er efterladt olieforureninger i området.

I forbindelse med flere miljøundersøgelser i området er der påvist lettere til kraftig forurening med bly knyttet til overfladenære forekomster af fyldjord på arealerne. Udførte miljøtekniske boringer indikerer, at blyforureningen ikke

påvises i intakte jordlag og vurderes dermed at stamme fra diffuse kilder fra de tidligere produktionsvirksomheder.

På det nuværende vidensniveau kan det derfor ikke afvises, at omkringliggende virksomheder og baneaktiviteter har givet anledning til skeloverskridende forurening af jord og grundvand, herunder med chlorerede opløsningsmidler og nedbrydningsprodukter af disse.



Figur 6-15 Oversigt over matrikler og registreret forurening i området, som gennemgås i de efterfølgende afsnit. Illustration COWI A/S.

Matr. nr. 31a og 31cv (delområde 6, 173-00015)

Matriklen er kortlagt på vidensniveau 2 (V2), da der er påvist jord og grundvandsforurening med oliekomponenter, herunder terpentin.

Der har tidligere været installeret en terpentintank på 4.000 L med tilhørende udskillere på området. I 1991 er tanken tømt, og der installeres et afværgeanlæg med tilhørende moniteringsboringer. Det vurderes, at terpentinforureningen har stået ca. 2,5-10,0 meter under terræn i tilknytning til sekundært grundvand i et sandlag. Fra 10,0 meter under terræn er der observeret moræneler, som blev vurderet som passende beskyttelse imod nedsivning til det primære grundvandsmagasin i området. I 1999 blev afværgeanlægget stoppet, dels pga. at de målte koncentrationer nærmede sig myndighedernes acceptkriterium, samt at anlægget var slidt ned. I 2005 ophørte den faste monitering af terpentinforureningen i området. Det fremgår af sagsmaterialet, at der er efterladt en betydelig restforurening med terpentin i grundvandet på op til 12.000 µg/L. En forklassificering af jorden omkring den eksisterende høj og jorden ned til 4,0 m u.t. fra 2018 har påvist kraftig forurening med bly (op til 63.000 mg/kg TS), terpentin (op til 3.300 mg/kg TS) og andre kulbrinter på området (op til 2.500 mg/kg TS).

I 2021 blev moniteringsboringerne omkring det gamle afværgeanlæg prøvetaget (P1-P7) og der blev etableret to nye moniteringsboringer (P8-P9). Ved analyse af vandprøver blev der konstateret kraftig forurening med totalkulbrinter (op til 170.000 µg/l, ethylbenzen og xylener (op til 630 µg/l), bly (op til 1,3 µg/l), samt spor af de chlorerede opløsningsmidler TCE og Cis-DCE under Miljøstyrelsens grundvandskvalitetskriterier.

Området vil kunne anvendes til særlig følsom arealanvendelse, såfremt forureninger afgrænses, og der træffes korrekte afværgetiltag overfor grundvandsressourcen i området, indeklimaet i nye bygninger, samt overfor jordkontakt med forurenet overjord (0-0,5 meter under terræn). En realisering af lokalplanen indeholder ikke nævneværdige ændringer i delområde 6, hvorfor eksisterende forhold fastholdes.

Matr. nr. 31cæ (delområde 6, 173-00176)

Matriklen er kortlagt på vidensniveau 2 (V2), da der er påvist jord og grundvandsforurening med oliekomponenter, herunder petroleum.

I baggrundsmaterialet fremgår det, at der tidligere har været bl.a. sæbefabrik og autoværksted/autolakker på området. I 1995 opgraves en olietank, og der bortkøres 5 læs olieforurenet jord fra området.

I 1990'erne blev der opført boliger i området. I forbindelse med anlægsarbejde påtræffes en 4x2x2 meter efterladt jordforurening med op til 4.500 mg/kg TS petroleum. Forureningen efterlades da den er påtruffet tæt på en af bygningens gavle. Derfor var det ikke var geoteknisk ansvarligt at grave al forurenet jord væk.

I 2010 gennemføres en indledende forureningsundersøgelse på området. I den forbindelse påvises der lettere forurening med oliekomponenter og bly i jorden, samt moderat forurening med oliekomponenter i sekundært grundvand. Forureningen i det sekundære grundvand er ikke horisontalt afgrænset i forbindelse med undersøgelsen.

Området vil kunne anvendes til særlig følsom arealanvendelse, herunder bolig eller børneinstitution, såfremt forureninger afgrænses og der træffes korrekte afværgetiltag overfor grundvandsressourcen i området, indeklimaet i nye bygninger, samt overfor jordkontakt med forurenet overjord (0-0,5 meter under terræn).

Matr. nr. 4a (delområde 3A, 173-07003) og 4c (delområde 1, 3B og 3C, 173-07003)

Matriklerne er kortlagt på vidensniveau 2 (V2), da der er påvist jord og grundvandsforurening med oliekomponenter, tjæreforbindelser, tungmetaller og chlorerede opløsningsmidler.

I baggrundsmaterialet fremgår det, at området har været anvendt som smede- og maskinværksted, motorfabrik, stålindustri, kjolefabrik, trykkeri mv. i perioden 1906 til omkring 1996. Området har ligeledes haft et betydeligt historisk

olieoplag. Baggrundsmaterialet indikerer, at der tidligere har været tilladelse til udledning af skyllevand til spildevandskloak fra trykkerivirksomheder på området.

I 1986 bemærkes det, at der på dele af byggefeltet er lossepladslignende tilstande med indslag af jern og olieaffald. Det nævnes ikke, om lossepladsfyldet kan karakteriseres som dagrenovation med risiko for udvikling af lossepladsgas.

I 2011 udføres der en indledende forureningsundersøgelse på området. Her observeres udbredt olieforurening i poreluften på hele området, samt en mindre forurening med det chlorerede opløsningsmiddel PCE i en vandprøve udtaget på den østlige del af matr.nr. 4c. Det rådgivende firma Grontmiij, vurderer på undersøgelsestidspunktet, at den påviste poreluftforurening med oliekomponenter ikke kan henføres til specifikke kendte kilder på området, men må tilskrives den generelle arealanvendelse til produktionsvirksomheder.

Området vil kunne anvendes til særlig følsom arealanvendelse, herunder bolig eller børneinstitution, såfremt forureninger afgrænses, og der træffes korrekte afværgetiltag overfor grundvandsressourcen i området, indeklimaet i nye bygninger, samt overfor jordkontakt med forurenet overjord (0-0,5 meter under terræn).

Matr. nr. 4t (delområde 4 og 5, 173-00081)

Området er delvist kortlagt som forurenet på vidensniveau 2, på baggrund af efterladt restforurening med oliekomponenter.

Området grænser op til Lyngby Station med bane og butiksaktiviteter (herunder tidligere renseri). På det foreliggende vidensgrundlag kan det dermed ikke afvises, at der kan forekomme skeloverskridende jord og grundvandsforureninger fra nabogrunde.

Ved anlægsarbejde i 1999 blev der påvist enkelte lokale jordforureninger med olieprodukter. Baggrundsmaterialet antyder, at disse ikke blev horisontalt eller vertikalt afgrænset, og at der er efterladt olieforureninger i området. Der er dog bortkørt i alt 24.247 tons lettere og kraftigt forurenet jord til godkendt jordmodtager ifm. anlægsarbejdet.

Der er observeret udbredt overfladenær jordforurening med bly på området.

Området vil kunne anvendes til særlig følsom arealanvendelse, herunder børneinstitution, såfremt forureninger afgrænses og der træffes korrekte afværgetiltag overfor grundvandsressourcen i området, indeklimaet i nye bygninger, samt overfor jordkontakt med forurenet overjord (0-0,5 m u.t.).

Matr. nr. 22dt (delområde 3C)

Området er udgået af Region Hovedstadens forureningskortlægning på baggrund af en udført historisk redegørelse for matriklen.

Det kan dog ikke afvises, at der kan påtræffes ukendte jord og grundvandsforureninger på området, når den bredere historik for området omkring Lyngby Port tages i betragtning.

Matr. nr. 4i (delområde 2)

Området kortlægges ikke af Region Hovedstaden på baggrund af en udført historisk redegørelse for matriklen.

Baggrundsmaterialet indikerer dog, at der tidligere har været gartneri og elektronikproduktion på området. Det kan dermed ikke afvises, at der forefindes ukendte jord og grundvandsforureninger på området.

6.4.2 Planens påvirkning

En realisering af planens indhold vil betyde projekter i delområde 1, 2, 3A (bypark) og den sydlige del af delområde 4 på Parallelvej 15.

En realisering af planen i et konkret projekt vil medføre myndighedsmæssige krav til yderligere undersøgelser og afgrænsninger af jord og grundvandsforureninger på områderne.

Kravene vil primært blive stillet som vilkår i en eller flere tilladelser under § 8 i Jordforureningsloven. Her kan der forventes konkrete krav til afgravning og bortkørsel af forurenet jord samt evt. afværgetiltag overfor fremkomne beregningsmæssige risici for inddampning af forurenet poreluft i bygninger. Derudover vil vilkår i § 8 tilladelsen forventeligt stille krav om afskærmning imod forurenet overjord jf. krav i Jordforureningslovens § 72b.

Da der er konkret viden om lossepladslignende forhold på området, kan det ikke afvises, at der vil blive stillet krav om in-situ målinger for produktion af lossepladsgas fra myndighedernes side.

Såfremt projektet ønsker at nyttiggøre lettere forurenet jord svarende til klasse 2-3 jord, skal der søges tilladelse til dette jf. krav i Miljøbeskyttelseslovens § 19. Kraftigt forurenet jord, svarende til klasse 4 jord, kan ikke nyttiggøres ved genindbygning i det konkrete projekt.

Ved anlægsarbejder på områdeklassificerede arealer, som ikke er en del af Region Hovedstadens forureningskortlægning, vil der fortsat være krav om prøvetagning og anmeldelse af jordpartier til kommunen, såfremt der skal foretages jordhåndtering på arealerne.

6.4.3 Vurdering

På det foreliggende vidensgrundlag vurderes det, at de kendte jord- og grundvandsforureninger i området er på et niveau, hvor almindelige afværgeforanstaltninger, som afgravning, afskærmning og ventilering kan afbøde og i mindre grad forbedre forholdene for menneskers sundhed i projektområdet.

Konklusion

På det nuværende vidensgrundlag, vurderes det dermed, at projektet kan afstedkomme **ingen eller en ubetydelig positiv påvirkning** af menneskers sundhed i området, som følge af bortskaffelse af eksisterende jordforurening i forbindelse med anlægsarbejdet.

6.5 Vand

6.5.1 Grundvand

Eksisterende forhold

Planområdet er beliggende inden for et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indenfor Ermelunden kildeplads. Med den nuværende udpegning er området ikke et nitratfølsomt indvindingsområde (NFI). Det oplyses dog af Lyngby-Taarbæk Kommune, at med den kommende revision af udpegningerne vil store dele af området ligge i NFI. Området bliver dermed udpeget som en del af de sårbare grundvandsdannende områder.

Områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) er områder udpeget med et ønske om at reservere en grundvandsressource af god kvalitet og i tilstrækkelig mængde til at sikre den fremtidige drikkevandsforsyning i forhold til befolkningens og erhvervets forventede udvikling.

Nitratfølsomt indvindingsområde (NFI) afgrænses hvor der er risiko for udvaskning af nitrat til grundvandet og dermed til drikkevandet. NFI udgør dermed en indikation af, at der er øget risiko for forurening af grundvandet med nitrat, men medfører ikke egentlige beskyttelsesforanstaltninger.

Af Klimatilpasningsplan 2014 fremgår det, at den eksisterende indvinding af drikkevand sænker grundvandet, og indvindingen har en langt større effekt på grundvandsstanden end klimaforandringerne, der alene vil få grundvandsstanden til at stige. Lyngby-Taarbæk Kommune vil fastholde muligheden for, at der kan indvindes drikkevand i kommunen.

Planens påvirkning

Lokalplanen ændrer områdets anvendelse og fastsætter at udover kontorerhverv, må lokalplanområdet også anvendes til offentlige formål som skole og daginstitution. Der er således ikke mulighed for anvendelser der kan give anledning til grundvandsforurening.

Vurdering

En realisering af lokalplanen, vurderes ikke at påvirke grundvandsdannelsen, da området allerede er fuldt befæstet.

En realisering af lokalplanen vurderes ikke at udgøre en risiko for drikkevandskvaliteten, da lokalplanen ikke giver mulighed for virksomhedstyper, der med udledninger eller andre dele af deres drift, vurderes at udgøre en risiko for drikkevandsinteresserne.

Realisering af lokalplanen vil betyde anlægsarbejder på arealer, der er jordforurenet, se vurderingen kapitel 6.4 om jordforurening, side 53. Her fremgår det, at området vil kunne anvendes til særlig følsom arealanvendelse, såfremt forureninger afgrænses, der træffes korrekte afværgetiltag overfor grundvandsressourcen i området, indeklimaet i nye bygninger samt overfor jordkontakt med forurenet overjord (0-0,5 m u.t.).

Det sekundære grundvandsspejl forventes at ligge få meter under terræn. Der kan ikke forventes tilladelse til permanent grundvandssænkning.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning**.

6.5.2 Overfladevand og spildevand

Eksisterende forhold

Området er omfattet af Lyngby-Taarbæk Kommunes Klimatilpasningsplan[6], hvor området er en del af "Det centrale Lyngby". Området er udsat ift. oversvømmelser jf. risikokort og forsikringskort og indeholder herudover tæt population og mange værdier. Der er derfor et særligt behov for klimatilpasning.

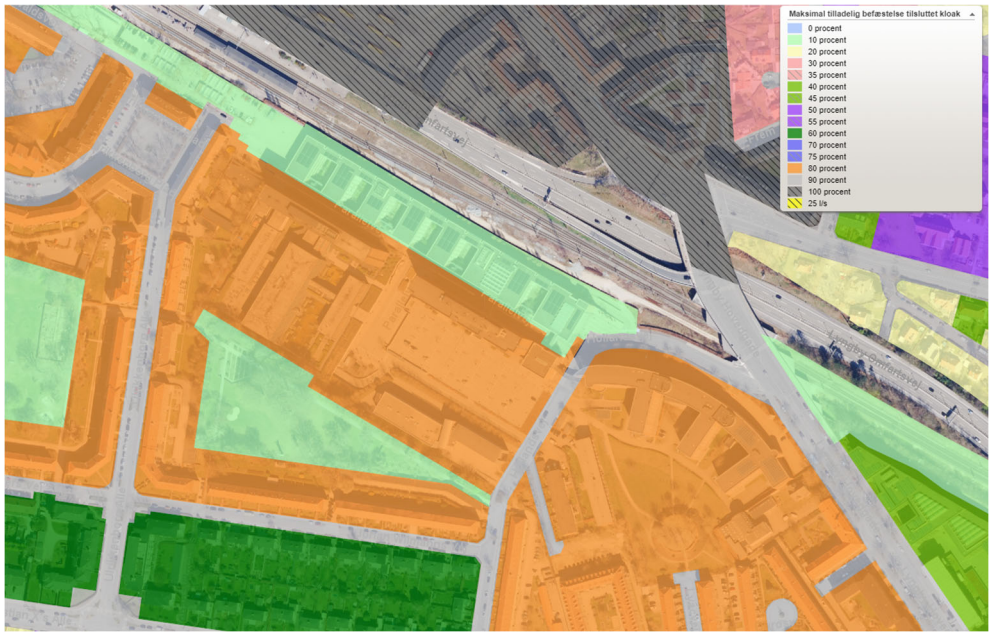
Planområdet er i henhold til Lyngby-Taarbæk Kommunes Spildevandsplan 2014-2018 udlagt som fælleskloakeret, så både spildevand og tag- og overfladevand kan føres til kloak, dog må ejendommens afvandingsret, bestemt ved afløbskoefficienter, ikke overskrides. På vejstrækningen fra Hollandsvej til Parallelvej 31, har Lyngby-Taarbæk Forsyning vandforsynings-, regnvands- og spildevandsledninger liggende, og vejarealet afvander til regnvandsledningen. Forsyningens spildevand- og regnvandsledningerne er forbundet med det fælleskloakeret system, og vandet ledes til rensning på renseanlæg Mølleåværket.
Planområdet er næsten fuld befæstet og overfladevand løber derfor som udgangspunkt til kloak med forsinkelse af areal svarende til afvandingsret jf. gældende spildevandsplan.

Af Spildevandsplan 2014-2018 fremgår det, at der inden for planområdet umiddelbart ikke er noget nedsivningspotentiale for de ubebyggede dele ejendommene på grund af jordforurening, se Figur 6-16, side 61.

[6] Klimatilpasningsplanen findes her LINK

Figur 6-16 Udsnit af det digitale kort til Spildevandsplan 2014 – 2018, Lyngby Taarbæk Kommune - Nedsivningsmuligheder.

Spildevandsplanen fastsætter, at den maksimal tilladelig befæstelse tilsluttet kloak er 80%, dog maks. 10 % på matrikel nr. 4t. Det er generelt gældende på matrikelniveau. Se Figur 6-17, side 61.



Figur 6-17 Udsnit af det digitale kort til Spildevandsplan 2014 – 2018, Lyngby Taarbæk Kommune – Maksimale tilladelig befæstelse.

Planens påvirkning

Lokalplanen giver mulighed for terrænændringer internt i området, hvor terrænet på Parallelvej og det nye bypark område hæves. De lavest liggende områder er arealerne tættest på Ulrikkenborg Plads og stien mellem Parallelvej og Wilmanns Park.

Lokalplanen giver mulighed for, at det nuværende parkeringsareal i delområde 3A kan overdækkes, og der etableres en ny bypark med beplantning. Byparken bliver således hævet over eksisterende terræn foran hovedindgangen til Parallelvej 17 (tidligere Danske Bank). Derudover giver lokalplanen generelt mulighed for at etablere mere beplantning på terræn i lokalplanområdet. Når det konkrete landskabsprojekt udarbejdes, skal det sikres, at der ikke ledes vand til naboer over skel, der kan forårsage gener til naboer. Et konkret landskabsprojekt skal derfor afklare de forventede mængder af regnvand, samt hvordan det skal håndteres, f.eks. ved brug af forsinkelse.

Lokalplanen fastsætter, at tagflader på ny bebyggelse skal etableres med en kombination af "grønne tage", med sedum eller lignende, eller som mørke tagpapflader, kombineret med opholdsarealer/tagterrasser og orangerier. Grønne tage kan bidrage til at optage og fordampe regnvand.

Lokalplanområdets befæstelsesgrad ændres ikke væsentligt. De eksisterende beplantede områder ligger på hævede gårdarealer, hvor der er parkeringskældre nedenunder. De områder hvor lokalplanen giver mulighed for ny beplantning, er alle hævede gårdarealer ovenpå parkeringskældre. Overfladevand fra disse arealer nedsives dermed ikke, men ledes til kloak, på samme måde som tagvand og vand fra veje. Ved en fuld realisering af lokalplanen vil der dermed ikke være mærkbare ændringer i udledning af tag- og overfladevand til kloak. Udledningen bliver dog beregnet inden en sagsbehandling af en tilslutningstilladelse, så afvandingsretten overholdes.

Etablering af strædet på en del af Parallelvej kan kræve omlægning af flere vand- og spildevandsledninger, som ejes af Lyngby-Taarbæk Forsyning. Det skal derfor afklares ifm. den konkrete projektering af strædet, i hvilket omfang det er nødvendigt og muligt at omlægge sådanne ledninger. Lokalplanen giver dog ikke mulighed for byggeri i dette område. Det betyder, at hvis der skal planlægges for ny bebyggelse i delområde 4, skal der laves en ny lokalplan. I forlængelse af en sådan lokalplan skal det vurderes, hvordan mængden af spildevand påvirkes, og hvordan en sådan ændring kan håndteres.

En fuld realisering af lokalplanen forventes at betyde en øget mængde spildevand fra lokalplanområdet, som følge af flere kontorarbejdspladser, en større daginstitution og eventuelt ny skole.

Den dimensionsgivende spildevandsstrøm er beregnet på baggrund af HOFOR's kravsspecifikation SPV 210 rev. 1.

Beregningen er baseret på erfaringer fra Aalborg Kommune. Den oprindelige beregningsformel indeholder ”PE” som svarer til 200 l/døgn. Personbelastning (PB) benyttes i stedet for PE, denne er forudsat til 110 l/døgn.

For "kontor" er der angivet to mulige PB-værdier, en baseret på antal ansatte og en baseret på areal.

For kontor gælder: 1 PB pr. 4 ansatte eller 1 PB pr. 100 m².

For det konkrete fremtidige scenarie er det estimeret at en personbelastning svarer til 1 person pr. 20,83 m² svarende til.

Tabel 3 – Forudsætninger for beregninger.

	Nuværende forhold	Fremtidige forhold
Antal ansatte	847 personer	1.612 personer
Samlet areal	17.641 m²	34.000 m²
PB ved ansatte	212	403
PB ved areal	176	340

Tabel 4 - Faktisk udregning af spildevandsmængder.

Forhold	Nuværende PB	Fremtidige PB	Liter/sekund
Ansatte	212	-	2,72 l/s
Areal	176	-	2,47 l/s
Ansatte	-	403	3,99 l/s
Areal	-	340	3,59 l/s

Tabel 5 - Tilførte spildevandsmængder

	Tilført spildevandsmængde
Ansatte	1,27 l/s
Areal	1,12 l/s

Den tilførte spildevandsmængde ved den nye tilbygning er 1,12 l/s når der tages udgangspunkt i bygningsarealet, og 1,27 l/s når der tages udgangspunkt i antal ansatte, i det fremtidige scenarie.

Det anbefales derfor at der tages udgangspunkt I antal ansatte da det er det mest konservative bud af de 2 forslag.

Vurdering

Da der ikke sker ændringer i lokalplanområdets befæstelsesgrad, vil der som udgangspunkt ikke ske store ændringer i mængden af overfladevand fra planområdet til kloaksystemet.

Da området indeholder betydelige jordforureninger, er nedsivning af regnvand kun muligt i begrænset omfang, af hensyn til at varetage beskyttelsen af grundvandet.

Vegetation på tage (grønne tage) vil kunne absorbere og forsinke udledning af regnvand. Når det regner, absorberer planterne på tagene en lille del af vandet. Dette kan bidrage til at reducere belastningen på kloaksystemet. Desuden øger grønne tage fordampningen af vandet, hvilket også hjælper med at reducere mængden af vand, som ledes til afløb.

Den nye beplantning i byparken vil vokse i jord, som indgår i parkeringskælderens tagkonstruktion. Ny beplantning på konstruktionen vil i et begrænset omfang kunne optage og fordampe noget af det regnvand, der falder inden for lokalplanområdet. Beplantningen vokser i jord, som potentielt set kan bidrage til forsinkelse inden afløb til kloak. Forsinkelsen vil afhænge af den konkrete udformning af projektet, som også skal tage højde for jordforureningen i området.

Det kan dog ikke udelukkes, at der kan opstå behov for yderligere klimatilpasning i lokalplanområdet til håndtering af ekstremregn. Umiddelbart er der ikke mulighed for nedsivning af regnvand i lokalplanområdet, dels på grund af jordforureningen, og dels fordi der under store dele af de ubebyggede arealer er parkeringskælder.

Den samlede mængde af spildevand fra den nye bebyggelse i delområde 1, vil medføre en forøgelse på ca. 50 % og en tilføjelse af 192 PB baseret på antal ansatte.

En forøgelse på ca. 50 % stemmer fint overens med den forøgelse af antal ansatte der sker som følge af bygningens udvidelse. De 192 PB svarer til maksimalt ca. 106 PE. Spildevandet vil blive ledt til Mølleåværket er dimensioneret til 150.000 PE. Mølleåværket har oplyst, at merbelastning med 106 PE primært fra kontorarbejdspladser og køkkener kan håndteres på Mølleåværket uden mærkbar påvirkning af renseanlægget. Behandlingen vil således kunne foregå inden for de krav, der er fastsat i den gældende udledningstilladelse for renseanlægget.

I forbindelse med realisering skal der tages stilling til hvorvidt de øgede spildevandsmængder medfører at der skal udstedes en ny tilslutningstilladelse.

Konklusion

Påvirkningen vurderes derfor samlet set at være en **moderat påvirkning** af mængden af overfladevand og spildevand.

6.5.3 Vandrammedirektivet

Eksisterende forhold

Overfladevand og spildevand fra planområdet ledes via fælleskloak til Mølleåværket, hvor vandet renses og ledes ud i Øresund. Mølleåværket renser spildevand fra Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Rudersdal og Gentofte Kommuner.

Den samlede økologiske tilstand for Øresund er moderat og den kemiske tilstand er ikke god.

Planens påvirkning

Ved en ændring af eksisterende bebyggelse, ny bebyggelse og etablering af en bypark kan det ikke udelukkes, at der sker ændringer i kvaliteten af overfladevand og mængden af spildevand.

Vurdering

Da området i forvejen er næsten fuldt befæstet og fælleskloakeret, ledes der ikke overfladevand direkte til recipienter. Det er rensningsanlægget Mølleåværket, der er ansvarlig for vandkvaliteten af det vand, der ledes til Øresund.

Konklusion

Mølleåværket har vurderet at den tilførte spildevandsmængde godt kan håndteres på Mølleåværket uden mærkbar påvirkning af renseanlægget. Behandlingen vil således kunne foregå inden for de krav, der er fastsat i den gældende udledningstilladelse for renseanlægget. Planens påvirkning af Øresund som målsat kystvand, samt en realisering af planerne, vurderes således ikke at forringe tilstanden i vandområderne eller forhindre opfyldelsen af miljømål. En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning**.

6.6 Luft

6.6.1 Eksisterende forhold

Planområdet er beliggende i tæt afstand til Lyngby Omfartsvej. Af afgrænsningen fremgår det, at det ikke udelukkes, at luftkvaliteten er påvirket af trafikken i området.

Figur 6-18 Oversigt over NO_2 (kvælstofdioxid) i µg/m³ målt i 2019. Kilde: luften-paadinvej.au.dk fra DCE, Nationalt Center for Miljø og Energi ved Århus Universitet. Data er udelukkende af vejledende karakter.

Af oversigt over kvælstofdioxid fra 2019, se Figur 6-18, side 66, fremgår det at der er mellem 13-20 NO_2 (kvælstofdioxid) i µg/m³.

6.6.2 Planens påvirkning

En realisering af planforslagene giver mulighed for at øge antallet af kontorarbejdspladser og give mulighed for at etablere skole og et rekreativt areal i et område, som er tæt trafikeret, hvor trafikken påvirker luftkvaliteten.

En realisering af lokalplanen vil samlet betyde en øget biltrafik til og fra lokalplanområdet og dermed en øget udledning af emissioner.

6.6.3 Vurdering

Kvaliteten af luften overskrider ikke EU's grænseværdier[7] for kvælstofdioxid, NO_2, som trådte i kraft i 2010. Grænseværdien for NO_2 er på 40 µg/m³. NO_2 virker irriterende på luftvejene, men der ses ikke betydelige helbredseffekter ved de koncentrationer, vi har i Danmark.

Som det oversigteligt fremgår af Figur 6-18, side 66, er der er mellem 13-20 NO_2 (kvælstofdioxid) i µg/m³ i området.

En realisering af planernes indhold vil medføre, at en del af terrænparkeringspladserne flyttes til konstruktion samtidigt med, at mængden af trafik øges, se afsnit 6.3.3, side 47. I sig selv forventes det ikke at vil kunne påvirke luftforureningen i området væsentligt.

Der er dog samtidigt en lang række faktorer, som vil spille en rolle i forhold til den fremtidige på luftkvalitet i området. Området er stationsnært, og letbanen forventes at køre sin første tur i 2025[8]. Det forventes derfor at brugere, som benytter sig af den kollektive trafik, vil øges. I 2023 udgjorde elbiler 36 % af de ny biler[9]. Den udvikling forventes også at fortsætte, så biler, der drives af fossile brændstoffer, udfases helt. Det vil også spille en væsentlig rolle for luftkvaliteten i området, om end trafikken øges lokalt.

I afsnittet om de nationale interesser er der gjort rede for forholdet til opmærksomhedszonen omkring produktionsvirksomheder og luftkvalitet. Se afsnit 3.5.3, side 24.

---

[7] Kilde: Miljøstyrelsens Luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid (NO2) i København, revideret version, Miljøprojekt nr. 1660, 2015.
[8] Jf. Tidsplan for Hovedstadens Letbane - (dinletbane.dk)
[9] Jf. Danmarks Statistik (dst.dk)

Det forventes derfor, at en realisering af planerne ikke vil medføre en væsentlig negativ påvirkning af luftkvaliteten i området.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning**.

6.7 Mikroklimatiske faktorer

Mikroklimatiske faktorer bestemmer, hvor gode udendørs opholdsarealer er. Disse faktorer dækker blandt andet vind, her forstået som vindnedfald fra høje bygninger. De dækker også sollys, forstået som skygge på udendørs opholdsarealer.

6.7.1 Eksisterende forhold

Arealet syd for Parallelvej 15 anvendes i dag som parkeringsplads og er et asfalteret adkomstareal til Parallelvej 17. Arealet er uden opholdsarealer.

I bygningen Parallelvej 2-16 er der i dag gårdrum med gode opholdskvaliteter. Der er vindstille, og rummene er afskærmet mod støj fra jernbanen.

Parallelvej har i dag begrænset sollys og er præget af vindnedfald fra de omkringliggende høje bygninger. Når vinden vender rigtigt, er Parallelvej præget af vind og har karakter af en vindtunnel.

Erfaringen siger, at høje bygninger, som Parallelvej 19 og 15, vil forårsage vindnedfald i form af "downwash". Store bygningsvoluminer, som dem der findes indenfor planområdet, vil typisk også have en øget vind ved de ydre hjørner. Samtidigt er Parallelvej i dag præget af meget vind, da den ligger dybt mellem eksisterende bygninger og former en tragt for vinden, som forstærker "downwash"-effekten og blæsten, når den har retning fra øst og vest.

Vindkomforten på parkeringspladsen syd for Parallelvej 15 vil erfaringsmæssigt være påvirket af vindnedfald ved facaden, og der vil være øget vind ved de ydre hjørner af de store bygninger.

I større sammenhængende byområder kan der opstå varmeøeffekter, når solens stråler og energi lagres i betonflader og asfalt. Den kan modvirkes ved at kombinere variation i bebyggelsen, beplantning og vandflader, så solens varme ikke optages så nemt og kan afgives igen. Metoden til at modvirke stigende temperaturer i tætte byområder rummer flere elementer. Der kan plantes træer, som danner skyggefulde områder og øger fordampningen. Kombineres dette med vandflader, eksempelvis mindre søer eller spejlbassiner, øges fordampningen og dermed luftcirkulationen.

6.7.2 Planens påvirkning

En realisering af planen vil betyde, at der etableres en bypark syd for Parallelvej 15 og øst for Parallelvej 17. Byparken vil få beplantning og mulighed for ophold,

herunder formentlig siddepladser. En bypark er følsom overfor mikroklimatiske faktorer så som vind og skygge.

Ved en senere byggeretsgivende lokalplan kan Parallelvej 15 og Parallelvej 2-8 muligvis bygges sammen. Det er dog ikke vurderet nærmere, da det ikke indgår i dette forslag til plangrundlaget for området.

En realisering af planerne vil ikke ændre gårdrum ved Parallelvej 2-16 eller Parallelvejs forløb.

6.7.3 Vurdering

En realisering af planen vil erstatte den eksisterende parkeringsplads, syd for Parallelvej 15, med en bypark. Det åbner op for, at byparken kan anlægges med en øget opholdskomfort for øje. Selve indretningen kan tage højde for både sol/skygge i løbet af dagen, men også de konkrete vindforhold på arealet. Læskabende elementer, i form af en landskabelig bearbejdning og tæt beplantning, kan skabe gode lokale udendørs opholdsarealer.

Når områdets overflade ændres fra parkering/asfalt til grønnere flader med græs og beplantning, kan det mindske sandsynligheden for, at varmeøeffekten vil optræde i området.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have en **moderat positiv påvirkning** af de mikroklimatiske faktorer.

6.8 Materielle goder

Materielle goder kan inddeles i naturskabte og menneskeskabte goder. De naturskabte goder kan eksempelvis være adgangen til naturområder, parker samt fri- og opholdsarealer, mens de menneskeskabte goder kan være adgangen til offentlig service f.eks. daginstitutioner, skoler, biblioteker, kulturinstitutioner, adgang til kollektiv transport, veje, cykel- og gangstier, indkøbsmuligheder samt arbejdspladser etc.

6.8.1 Eksisterende forhold

Lokalplanområdet er et erhvervsområde præget af store bebyggelser med følgende anvendelser:

- Bygningerne i delområderne 1, 2, 4, 5 og 6 rummer udelukkende kontorerhverv.
- Bygningen i delområde 3C er der en børnehave.

I tilknytning til virksomhederne er der parkeringsarealer, både i kælder og på terræn. Parkeringshuset i delområde 3A er under opførelse.

Der er flere mindre nærrekreative grønne arealer i tilknytning til virksomhederne, men generelt fremstår området befæstet med asfalt eller betonfliser.

Lokalplanområdet ligger i direkte forbindelse med Lyngby Station, hvor der både er S-tog og busser, og i kort afstand til Lyngby Hovedgade med detailhandel og øvrige bymidtefunktioner.

6.8.2 Planens påvirkning

Lokalplanen har til formål at give mulighed for et kvalitetsmæssigt løft af det samlede område. Det sker gennem en omfattende begrønning af området med etablering af en bypark samt en omlægning af trafik og parkering i området. Derudover skal lokalplanen give mulighed for at gennemføre en modernisering og transformation af store dele af bebyggelsen med mulighed for fortætning af bebyggelsen i enkelte delområder.

Lokalplanen giver mulighed for, at der kan tilføres ca. 16.400 m² ny bebyggelse i delområde 1.

I delområde 2 gives der mulighed for at omdanne eksisterende bebyggelse til offentlige formål med skole og daginstitution, med en aktiv og levende stueetage. Både skole og daginstitution skal have mulighed for at gøre brug af dele af byparkens arealer. Desuden ønskes der etableret aktive udearealer på taget.

I delområde 3A etableres der en bypark som foreslås koblet sammen med den eksisterende Wilmanns Park, således der skabes nye grønne åndehuller og nye muligheder for, at lette trafikanter kan færdes på tværs af området og ned til stationen.

Ved Hollandsvej er der givet byggetilladelse til et P-hus i 6 etager, som skal indgå som en del af byparken. P-huset er under opførelse.

I delområde 4, 5 og 6 gives der mulighed for sekundær bebyggelse for op til 1.000 m² til cykelskure mv.

6.8.3 Vurdering

Det tilføres væsentlige materielle goder ved øget erhvervsbyggeri og dermed flere arbejdspladser i lokalplanområdet.

Generelt vurderes det at være sandsynligt, at lokalplanområdets kommende ansatte kan understøtte den kollektive trafik, særligt S-toget og i mindre grad detailhandel og de kundeorienteret serviceerhverv omkring nærmest Lyngby Station.

En realisering af en bypark i lokalplanområdet vurderes at udgøre et materielt gode, både for lokalplanområdet og i kraft af en forbedret forbindelse til Wilmanns Park syd for lokalplanområdet.

Trafikale ændringer fratager ikke materielle goder fra området, og med realisering af parkeringshuset forventes der at være et tilstrækkelig antal parkeringspladser.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **væsentlig positiv påvirkning** af de materielle goder.

6.9 Kulturarv og visuelle påvirkninger

6.9.1 Kulturhistorisk værdi

Eksisterende forhold

Siden Parallelvej 19 blev opført som stationsnært kontorbyggeri i 1971, har området været anvendt til kontorerhverv, og i flere omgange er der tilføjet nye kontorbyggerier i området. Det har sikret, at områdets bebyggelse løbende er blevet tilpasset tidens behov og krav til kontorbyggeri.

En række af bygningerne i området er bevaringsværdige. Disse bygninger har en registreret SAVE-værdi. Følgende bygninger er registreret:

- Parallelvej 19 (Danica), opført 1971, har en bevaringsværdi på 4 (middel).
- Parallelvej 31 (Børnehave), opført 1974, har en bevaringsværdi på 4 (middel).
- Hollandsvej 12 (Danske Bank og Minuba), opført 1961, ombygget 1992, er SAVE-vurderet men er uden bevaringsværdi.

De øvrige bygninger i lokalplanområdet er ikke vurderet at være bevaringsværdige.

De to høje kontorhuse langs Parallelvej er tegnet af arkitekt Ole Hagens.

Parallelvej 19 og 15 har en næsten ens facade og er begge karakteriseret af vertikale murbånd, samt bagvedliggende vandrette brystnings- og vinduesbånd. Facaderne er velproportionerede og har lodrette markeringer af indgange og trapper. Proportionering, bygningsdele og materialevalg giver de to bygninger en tydelig sammenhæng.

Planens påvirkning

For Parallelvej 15 i delområde 4 er der ikke givet en SAVE-bevaringsværdi. Lokalplanforslaget giver mulighed for at etablere en erhvervsetage på højhuset i delområde 4, frem for den nuværende tekniketage. Yderligere ny bebyggelse og ændringer af eksisterende bebyggelse vil kræve, der vedtages en ny lokalplan med byggeretsgivende bestemmelser. En sådan lokalplan vil optage bestemmelser, som regulerer anvendelsen og mulighederne for øvrig udvidelse af Parallelvej 15.

På Parallelvej 17-19 giver lokalplanen mulighed for, at opføres der ny bebyggelse i form er en ekstra etage på den bevaringsværdige bygning og udvide den eksisterende bebyggelse bag højhuset mod syd. Den nye bebyggelse placeres indenfor byggefelter, som har samme facaderetninger som den eksisterende

bebyggelse. Ved en realisering af lokalplanens indhold sikrer bevaringsbestemmelserne i lokalplanen, at de eksisterende vertikale murbånd og de vandrette brystnings- og vinduesbånd bevares.

Lokalplanforslaget udpeger ikke børnehaven på Parallelvej 31 som bevaringsværdi og giver ikke mulighed for at byggeri på matriklen. En realisering af lokalplanen betyder, at bygningerne på Parallelvej 31 nedrives, og området etableres som rekreativt areal. Børnehaven på Parallelvej 31 kan dog fortsætte som eksisterende lovlig anvendelse.

Hollandsvej 12 (kontorfællesskab) er uden bevaringsværdi, hvorfor den ikke vurderes nærmere; det samme gælder for bebyggelsen i lokalplanforslagets delområde 6, som blandt andet omfatter Lyngby Ret.

Vurdering

Bevaringsværdien for Parallelvej 19 vil blive påvirket af mulighederne for ny bebyggelse syd for Parallelvej 19. Den nye bebyggelse vil have vertikale linjer i facaderne, i tråd med de eksisterende vertikale murbånd. Realiseres lokalplanen for Parallelvej 19, vil de vertikale murbånd, og de vandrette brystnings- og vinduesbånd, ikke længere være synlige der, hvor der tilføjes nye bygninger.

Det vurderes at de bærende arkitektoniske kendetegn sikres med bevaringsbestemmelser, herunder at de to højhuse bevarer deres udtryk som solitære bygninger. Eksisterende facader bevares, mens der tilføjes ny bebyggelse mod syd ved Parallelvej 19, hvorfor der vil være en moderat påvirkning af bevaringsværdierne.

En realisering af lokalplanen vil betyde at børnehaven, som har en middel bevaringsværdi, på Parallelvej 31 nedrives. Det er dog en irreversibel ændring, og det vurderes derfor, at påvirkningen af bevaringsværdien er væsentlig.

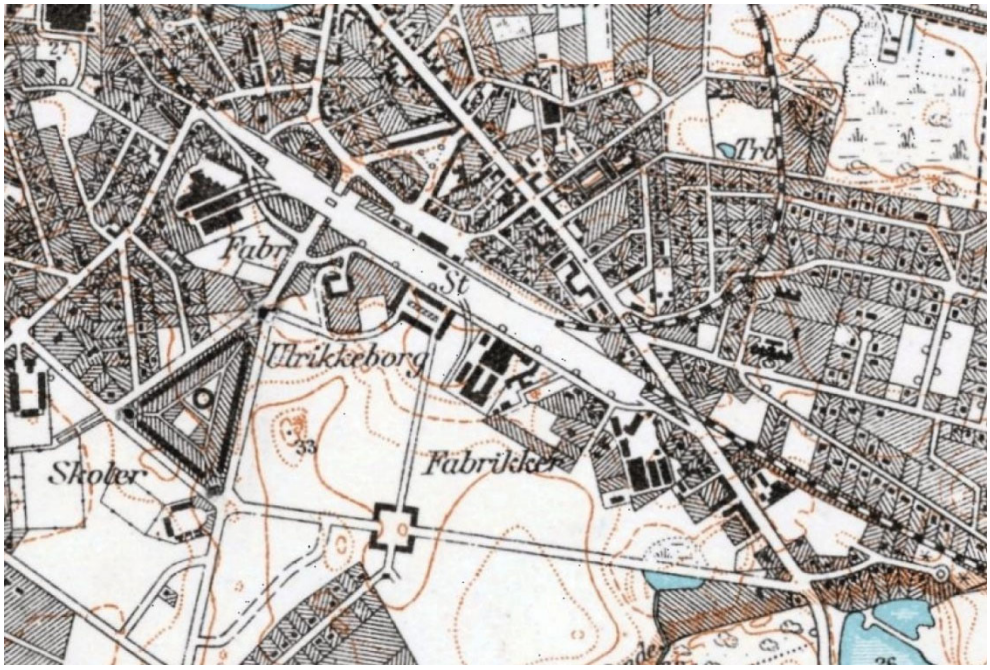
Konklusion

Da der ikke er bygninger med høj bevaringsværdi i lokalplanområdet, vurderes påvirkningen derfor samlet set at være **moderat**.

6.9.2 Arkitektonisk arv

Eksisterende forhold

Den bevaringsværdige bebyggelse, og den øvrige bebyggelse i området, er placeret i samme nordvest/sydøstlige retning, parallelt med jernbanen. Se Figur 6-19, side 72.



Figur 6-19 Udsnit af lave målebordsblade 1901 – 1971. På kortet kan jernbanen mellem København og Hillerød ses sammen med de tidlige fabrikker, som lå i området før det blev anvendt til kontorerhverv. Ulrikkenborg Plads for enden af Ulrikkenborg Allé findes på dette tidspunkt.

Planens påvirkning

En realisering af planen vil betyde, at en del af den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse på Parallelvej 17-19 tilføjes ny bebyggelse. Etagehøjden på den eksisterende bebyggelse på 1-9 etager fastholdes. Eksisterende tekniketage udbygges med mødelokaler. Der skitseres cirka 25.000 m² ny bebyggelse i området i alt.

Lokalplanen har bestemmelser, der sikrer at facaderne fortsat skal etableres parallelt eller vinkelret med eksisterende facader på bebyggelse Parallelvej 15 og 19 - indenfor byggefelterne.

En realisering af lokalplanen vil også betyde, at den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse på Parallelvej 31 nedrives, og der etableres en bypark med forbindelse til pladsen nord herfor. Lokalplanforslaget indeholder derfor ikke bevaringsbestemmelser for Parallelvej 31.

Vurdering

Konklusion

Da der gives mulighed for cirka 25.000 m² ny bebyggelse i området, og de bebyggelsesregulerende bestemmelser sikrer at facaderne fortsat skal etableres i den samme nordvest/sydøst-retning, vurderes påvirkningen af den arkitektoniske arv at være en **moderat påvirkning**.

6.9.3 Visuelle påvirkninger

Eksisterende forhold

De eksisterende forhold fremgår sammen med de udvalgte visualiseringer i dette afsnit.

Påvirkningen af de visuelle forhold tager udgangspunkt i en række visualiseringer, som viser rammen for ny bebyggelse indenfor lokalplanområdet. Visualiseringerne viser både de eksisterende forhold, og angiver med 'røde kasser' den mulige nye bygningsvolumen. De viser således hvordan området ser ud i dag, og hvilke muligheder for ny bebyggelse, som en realisering af lokalplanen vil tilføje til den eksisterende bebyggelse. Det skal understreges, at visualiseringerne viser bebyggelsens mulige udstrækning. De er ikke et udtryk for hvordan de færdige facader i bebyggelsen vil se ud.

Herunder fremgår de valgte standpunkter for udarbejdelsen af visualiseringerne:

Figur 6-20 Oversigt over fotostrandpunkter. Punktet er markeret med en prik og et nummer. 'Næbbet' peger i den retning, som visualiseringen viser.

Planens påvirkning

Der er udarbejdet visualiseringer af hvordan byggemuligheder ser ud i lokalplanområdet hvis planen vedtages af Byrådet.

Mulighed for ny bebyggelse i forhold til den eksisterende bebyggelse er vist med rødt på visualiseringerne.

Figur 6-21 Fotostandpunkt nr. 1 Parallelvej tættest på Lyngby Station. Illustration WERK 2024.

Fra lokalplanens delområde 3C ved parkeringspladsen i tilknytning til Lyngby Station er den ekstra tagetage på Parallelvej 19 synlig. De nye kontorbygninger bag højhuset er ligeledes synlige fra pladsen. Det vurderes, at den nye bebyggelse ikke virker dominerende. Det betyder, at det arkitektoniske hierarki mellem bygninger forsat er tydelig. Parallelvej 19 er stadig den mest markante bygning. Den visuelle påvirkning vurderes derfor at være ubetydelig set fra fotostandpunkt 1.

Figur 6-22 Fotostandpunkt nr. 2 set fra Ulrikkenborg Allé ind mod den nye bebyggelse til venstre – og Wilmanns Park ligger til højre for den nye bebyggelse. Illustration WERK 2024.

Set fra stien mellem Ulrikkenborg Allé og Wilmanns Park er en nye bebyggelse i delområde 1 delvist skjult bag den eksisterende beplantning. Den visuelle påvirkning vurderes derfor at være ubetydelig.

Figur 6-23 Fotostandpunkt nr. 3 planområdet set fra Wilmanns Park. Illustration WERK 2024.

Fra Wilmanns Park vil den nye bebyggelse delvis være skjult bag eksisterende beplantning. En realisering af planen vil dog betyde, at der åbnes op mellem Wilmanns Park og den kommende bypark. I åbningen vil den nye bebyggelse være synlig, som det er indikeret med rødt. Den visuelle påvirkning vurderes at være ubetydelig, da eksisterende beplantning fortsat vil have en visuel afskærmende effekt og definere Willmans Park og parken som to forskellige byrum.

Figur 6-24 Fotostandpunkt nr. 4 fra Hollandsvej. Illustration WERK 2024.

Det nye parkeringshus i delområde 3A ses bag den grå bygning på Hollandsvej 12. Det nye parkeringshus ligger ud til Hollandsvej. Det vil betyde, at gaderummet bliver bedre definere og vejen opleves mere urban. Den visuelle påvirkning vurderes at være moderat positiv. Realiseringen af parkeringshuset sker indenfor den nuværende lokalplanramme.

I baggrunden er vist en eventuel fremtidig ny byggemulighed i delområde 4, med en ekstra etage på Parallelvej nr. 15.

Figur 6-25 Fotostandpunkt 5 parkeringspladsen syd for Parallelvej 15. Illustration WERK 2024.

Ved en realisering af lokalplanen vil der være etableret en bypark som erstatning for den nuværende parkering på terrænet. Det forventes, at der vil blive plantet både træer og buske som en del af den samlede bypark. Det nye byggeri i delområde 1 vil derfor være mindre synlig fra Hollandsvej end det, der er vist på Figur 6-25, side 76, hvor byparken ikke er vist.

Det nye byggeri i delområde 1 vil bevirke, at den nye bypark omkranses af relativt højt byggeri, som vil definere byparken som et egentligt byrum. De nye kontorbygninger ligger i en afstand på ca. 160 meter fra fotostandpunktet og vil ikke virke dominerende fra Hollandsvej. Der tilføjes nye facader og bygningsvolumen til den eksisterende bebyggelse Parallelvej 17 og 19 i delområde 1. Det vurderes derfor, at en realisering af lokalplanens indhold, vil have en moderat påvirkning af den eksisterende bebyggelse.

Figur 6-26 Fotostandpunkt nr. 6 fra Hollandsvej foran Retten i Lyngby. Illustration WERK 2024.

Den forventede fremtidig byggemulighed i delområde 4 ses på den ekstra etage på Parallelvej nr. 15. Lokalplanen giver ikke mulighed for at ændre bebyggelsen på Parallelvej 2-8.

Figur 6-27 Fotostandpunkt nr. 7 Lyngby Hovedgade på nordsiden af jernbanen. Illustration WERK 2024.

Den forventede fremtidig byggemulighed i delområde 4 ses på den ekstra etage på Parallelvej nr. 15. Lokalplanen giver ikke mulighed for at ændre bebyggelsen på Parallelvej 2-16.

I baggrunden ses den ekstra tagetage på Parallelvej 19. Det kan ses hvordan de to ny tagetager, på Parallelvej 15 og 19, sikrer at bygningernes symmetriske udtryk bevares.

Vurdering

Samlet vurderes lokalplanens byggemuligheder at kunne indpasse i området uden at virke dominerende eller have negativ påvirkning på de visuelle forhold i Willmanns Park eller omkringliggende gade- og byrum.

Konklusion

Den nye bebyggelse vurderes at have en ubetydelig påvirkning af omgivelserne. En realisering af planforslagene vil betyde en fortætning og tilføjelse af ny bebyggelse til den eksisterende bygningsmasse på Parallelvej 17 og 19 i delområde 1. Det vurderes derfor samlet set, at en realisering af planen vil have en **moderat påvirkning** af de visuelle forhold.

6.10 Ressourceeffektivitet

Ressourceeffektivitet er afgrænset til at handle om CO_2-påvirkning fra transformation og forøgelsen af byggeri i området.

6.10.1 Eksisterende forhold

Planloven giver ikke mulighed for, at lokalplaner kan stille krav om udledning eller reducering af drivhusgasser. Vurderingen af dette emne vil derfor omhandle nuværende og kommende krav, bygherre skal opfylde i forbindelse med byggetilladelsen.

I bygningsreglementet[10] er der krav til et byggeris klimapåvirkning. Der foretages en beregning af bygningens klimapåvirkning over dens livscyklus. For bygninger på samme byggesag kan beregningen foretages samlet.

Klimapåvirkningen skal opgøres i kg CO_2-ækvivalenter pr. m² pr. år beregnet i henhold til DS/EN15978:2012 *Bæredygtighed inden for byggeri og anlæg - Vurdering af bygningers miljømæssige kvalitet - Beregningsmetode*. Klimapåvirkningen opgøres for en betragtningsperiode på 50 år fra byggeriets færdigmelding. I beregningen indgår modulerne:

1) A1: Råmaterialer.
2) A2: Transport.
3) A3: Fremstilling.
4) B4: Udskiftning (dog undtaget transport og udskiftningsproces).
5) B6: Energiforbrug til drift.
6) C3: Forbehandling af affald.
7) C4: Bortskaffelse.
8) D: Potentiale for genbrug, genanvendelse og anden nyttiggørelse.

[10] Bygningsreglement 2018 § 297-298

For bygninger, som er omfattet af disse regler, og som har et opvarmet etageareal på over 1.000 m², må klimapåvirkningen ikke overstige 12,0 kg CO_2-ækvivalenter pr. m² pr. år.

Den 30. maj 2024 blev der indført nye klimakrav til nybyggeri. De nye krav betyder blandt andet, at nybyggeri fra midten af 2025 i gennemsnit kun må udlede 7,1 kg CO_2/m² (over en 30 årig periode). Det forventes at derfor at det nye byggeri vil blive omfattet af disse krav.

Projektet planlægges således til at overholde de fornyede/fremtidige krav i bygningsreglementet, ligesom der også er et særligt fokus på bæredygtighed i byggeriet, hvor der er en ambition om at reducere CO_2 udledningen pr. m² mest muligt.

6.10.2 Planens påvirkning

En grundsten for arbejdet med projekt og grundlag for lokalplanen er, at eksisterende bebyggelse genanvendes. Byggeriet i området har både en karakteristisk arkitektur, og bygningerne er af en høj kvalitet, både i materialer og byggeteknik. Det giver grundlag for at kunne udvikle et samlet projekt i området, som er tidssvarende og samtidigt genbruger eksisterende bygningsmasse.

Området hører til de områder i Lyngby-Taarbæk Kommune, der er bedst forsynet med kollektiv transport, og dette har betydning for, i hvilket omfang ansatte og kommende beboere forventes at benytte personbiler til almindelige hverdagstransport.

Lokalplanområdet ligger i et eksisterende byområde, og det nye byggeri kan dermed koble sig på den eksisterende infrastruktur, både veje og forsyningsledninger. En realisering af lokalplanen vil ikke nødvendiggøre udbygning af nye veje uden for lokalplanområdet, og der vil ikke være behov for væsentlige udbygninger af ledningsanlæg. Det er alene realiseringen af byparken, og dertil hørende parkeringspladser under terræn, som har en betydning for den samlede CO_2 udledning.

Det nye byggeri i lokalplanområdet vil dog betyde en øget udledning af CO_2, sammenlignet med en situation, hvor der ikke bygges. En realisering af planens indhold vil derfor betyde en øget udledning af CO_2.

Bygherre oplyser, at en realisering af planen indledningsvist vurderes til at medføre at cirka 650 m² nedrives, næsten 70.000 m² renoveres og genanvendes, mens der bygges cirka 25.000 nye m².

6.10.3 Vurdering

En realisering af lokalplanen vil have en relativ lav udledningen af drivhusgasser pr. m² for den samlede bebyggelse, da det er lokalplanens formål at genanvende de eksisterende erhvervsbygninger ved at ombygge, modernisere samt at lave en større tilbygning i delområde 1. Dertil kommer de skærpede krav i bygningsreglementet, og områdets placering i forhold til eksisterende infrastruktur.

Især adgangen til den gode kollektive trafikforsyning til området vurderes positivt.

Tilsammen betyder det, at der er gode muligheder for en mindre udledningen af drivhusgasser pr. m² sammenlignet med en nyopført bebyggelse uden for eksisterende bymæssig bebyggelse. Men planerne giver mulighed for at opføre cirka 25.000 m² ny bebyggelse. Vurderingen forholder sig til de muligheder, der er for CO_2 udledning indenfor lokalplanens ramme. Da indholdet af CO_2 i atmosfæren er stigende, vurderes det, at udledningerne som følge af byggeprocessen sker i et sårbart miljø.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **moderat påvirkning**.

6.11 Kumulative effekter

I dette afsnit gennemgås de kumulative effekter, som kan opstå som konsekvens af andre planer udenfor området. Der er følgende planer som kan have indflydelse:

- Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.

Det kan ikke afvises, at der kan opstå en kumulativ effekt i samspillet mellem planerne, som påvirker trafikken på Lyngby Hovedgade og omliggende vejnet.

Som det fremgår af afsnit 6.3.1, side 41, har projektet en begrænset trafikal påvirkning af omgivelserne. Det forventes derfor, at en realisering af planforslagene ikke vil have en væsentlig påvirkning på den samlede trafik, eller vil påvirke den byudvikling, der sker i forlængelse af Udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum. Da området er stationsnært, vil en del ankomme og returnere med tog, og fra 2025 også med letbanen. Denne udvikling forventes at fortsætte. En udbygning af området vil sikre et kundegrundlag til den kollektive trafik.

Det vurderes, at en realisering af planforslagene vil ske før indholdet i Udviklingsplanen for Kongens Lyngby Centrum realiseres. For de projekter i udviklingsplanen, som er omfattet af enten lokalplanpligt og/eller pligt til miljøvurdering, vil de konkrete trafikale forhold og trafikmængder blive vurderet.

Samtidigt viser den gennemførte trafikanalyse, at der vil ske en mindre stigning i trafikken til og fra Hollandsvej, men at stigningen ikke er så stor, at det vil medføre kapacitetsproblemer i krydset Hollandsvej/Lyngby Hovedgade.

Konklusion

En realisering af planforslagene vurderes derfor at have **ingen eller en ubetydelig påvirkning** af de kumulative effekter.

7 Vurdering af miljømålsætninger

I dette kapitel gennemgås de miljømålsætninger, som ikke allerede er omfattet af den øvrige miljøvurdering og det vurderes, hvordan lokalplanforslaget tager hensyn til disse miljømål.

Figur 7-1 Målsætninger for miljøpåvirkninger, som vil indgå i miljøvurderingen.

Emne	Målsætning	Vurdering
FN's 17 verdensmål	Mål 11: Bæredygtige byer og lokalsamfund. Målet handler om at garantere adgang til sikre og billige boliger samt opgradere beboelse i slumkvarterer og om investeringer i offentlig transport, skabelsen af grønne offentlige rum og forbedring af byplanlægning og bystyring.	En realisering af planen betyder, at eksisterende bystruktur og bebyggelse genanvendes og fornyes. En realisering betyder også, at der etableres en bypark og mulighed for at forny eksisterende børnehave. Det vurderes derfor at en realisering af planen bidrager til at opfylde FN's verdensmål om bæredygtige byer og lokalsamfund.
Nationale interesser	Produktionsvirksomheder (buffer 1500 m opmærksomhedszone).	Målet opfyldes. Se afsnit 3.5.3, side 24.
	Banedanmark Buffer 500 m: Planområdet er omfattet af Banedanmarks bufferzone. Banedanmark interesseområde: Nord for ejendommen, beliggende mellem Parallelvej og Hollandsvej, er der udpeget bygge- og omlæsseplads.	Målet opfyldes. Se afsnit 3.5.3, side 24.
Planstrategi / kommuneplanstrategi	Planstrategi 2023 (Byudvikling i balance 2023).	En realisering af planerne vil være i overensstemmelse med planstrategiens mål. Særligt målet om, at erhvervsudvikling, uddannelsesmiljøer og Science City Lyngby støttes for at opnå et frugtbart klynge- og vidensmiljø - også til gavn for kommunens borgere - opfyldes med en styrkelse af rammerne for videnstunge arbejdspladser.
Kommuneplan	Lyngby-Taarbæk Kommuneplan 2021.	Der skal udarbejdes et kommuneplantillæg (se afsnit 3.1, side 18). En realisering af planerne vil således være

		overensstemmelse med kommuneplanen.
Byudvikling	Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.	En realisering af planerne vil understøtte den samlede udvikling af Kongens - Lyngby Centrum, da området er placeret stationsnært.
Erhverv	Erhvervsstrategi / vidensbystrategi. Visionen for Science City Lyngby 2020-2025 er bl.a. at være: et internationalt orienteret knudepunkt for arbejdskraft, kultur og handel og et område kendetegnet ved bæredygtig vækst, velfærd og byudvikling.	En realisering af planen vil styrke den lokale mulighed for videnstunge arbejdspladser. Det vurderes derfor, at en realisering af planerne vil bidrage til visionerne i erhvervsstrategien.
Klimaplan	DK2020 Klimaplan, som skal bidrage til at forebygge fremtidige klimahændelser og beskytte mod fremtidige klimahændelser.	En realisering af planerne betyder, at der ikke sker ændringer i lokalplanområdets befæstelsesgrad, og der vil som udgangspunkt ikke ske ændringer i mængden af overfladevand fra planområdet til kloaksystemet. Det kan dog ikke udelukkes, at der skal foretages yderligere klimatilpasninger. Det vil afhænge af den konkrete udformning af området.
	Klimatilpasningsplan, Det centrale Lyngby.	Se vurdering herover.
Forsyningsplaner	Varmeforsyning.	En realisering af planernes indhold er i overensstemmelse med varmeforsyningsplanen.
	Spildevandsplan, fællesklo-akeret.	En realisering af planerne er i overensstemmelse med spildevandsplanen.
Erhvervsudviklingsplan	Erhvervsstrategien skal sætte en tydelig kurs for kommunens erhvervsarbejde, så erhvervslivets muligheder sikres og udbygges.	En realisering af planerne vil betyde, at det eksisterende erhvervsområde kan fornyes og fortættes. Det vil give gode muligheder for arbejdspladser i området og vil derfor bidrage til at tiltrække og fastholde kvalificeret arbejdskraft, som er

		et fokuspunkt i erhvervs-strategien.

8 Muligheder for at imødegå, formindske eller afværge væsentlige påvirkninger

Det er kun i tilfælde, hvor der vurderes en væsentlig påvirkning, at det skal beskrives, hvordan disse påvirkninger er afværget gennem bestemmelser og krav i lokalplanen.

Det fremgår af Miljøvurderingslovens bilag 4, punkt g, at miljørapporten skal indeholde oplysninger om planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet ved planernes gennemførelse. Dette er beskrevet i vurderingen af de enkelte miljøemner i rapporten.

Da der i 2011 er registreret skimmelflagermus i Wilmanns Park, er flagermus vurderet som et særskilt miljøemne i miljørapporten. Det skyldes, at skimmelflagermus er en bilag IV-art som er omfattet af beskyttelsen i habitatbekendtgørelsens § 10 samt artsfredningsbekendtgørelsens og jagtlovens regler. Ifølge habitatbekendtgørelsen skal den økologiske funktionalitet sikres ved at beskytte og genoprette levesteder og biotoper, så de kan understøtte den biologiske mangfoldighed og sikre, at de naturlige processer fungerer effektivt. Flagermus er med andre ord, en beskyttet dyreart.

Som grundlag for miljøvurderingen og tilpasning af lokalplanens indhold er der derfor gennemført flagermusundersøgelser i forår, sensommer og efterår 2024 som beskrevet i afsnit 6.1.1 Flagermus, side 33. Der er fundet enkelte revirsyngende flagermus i området.

Flagermusundersøgelserne viser, at der skal opsættes flagermuskasser i lokalplanområdet, for at sikre at den økologiske funktion kan opretholdes. Undersøgelsen fastslår også, at flagermuskasserne skal opsættes på Parallelvej 15 eller den øverste etage af Lyngby Hovedgade 94-98. For at undgå individdrab på overvintrende skimmelflagermus, må anlægsarbejdet ved Parallelvej 19 udelukkende opstartes i perioden primo april – medio september. Flagermuskasserne skal være opsat, inden anlægsarbejderne påbegyndes. Disse tiltag vil betyde, at en realisering af planforslagene vurderes at have ingen eller en ubetydelig påvirkning af flagermus. Lokalplanen er derfor tilpasset, så det er sikret, at der kan opsættes flagermuskasser, så den økologiske funktionalitet opretholdes og projektet dermed kan leve op til kravene i habitatbekendtgørelsen, artsfredningsbekendtgørelsens og jagtloven.

9 Overvågning

I henhold til § 12, stk. 4, i miljøvurderingsloven skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Der er i miljøvurderingen af forslag til lokalplan 298 og kommuneplantillæg 8/2021 ikke identificeret væsentlige miljøpåvirkninger, der medfører behov for særskilt overvågning.

10 Referencer

Baagøe, H., & Secher Jensen, T. (2007). *Dansk pattedyratlas.* Gyldendal A/S.

Miljøstyrelsen. (2023). *Lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).* Miljø- og Ligestillingsministeriet. Hentet fra https://mst.dk/erhverv/rig-natur/miljoevurdering/miljoevurdering-af-planer-og-programmer

Miljøstyrelsen. (2007). *Støj fra veje.* Hentet fra https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2007/978-87-7052-542-8/pdf/978-87-7052-542-8.pdf

Miljøstyrelsen. (2024). *Støjgrænser.* Hentet fra https://mst.dk/erhverv/rent-miljoe-og-sikker-forsyning/stoej/stoejgraenser

MAJ 2024
LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

AFGRÆNSNINGSRAPPORT

AFGRÆNSNINGSRAPPORT FOR FORSLAG TIL LOKALPLAN 298 OG KOMMUNEPLANTILLÆG 8/2021

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	2
2	Planforslagene	2
2.1	Forslag til kommuneplantillæg 8/2021	2
2.2	Forslag til lokalplan 298	3
3	Proces for miljøvurdering af plangrundlag	4
3.1	Miljørapport	5
3.2	Afgrænsning	5
3.3	Metode	6
4	Sandsynlige væsentlige påvirkninger	6
4.2	Miljøfaktorer, mulig påvirkning og metode	13
4.3	Målsætninger	16
5	Påvirkninger og overvågning	17

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A272567	-

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
1.0	27. maj 2024	Notat	AGKI	STHZ/ULK	MHJN

https://cowi.sharepoint.com/sites/A272567-project/Shared Documents/60-WorkInProgress/10-Documents/01_Miljøvurdering/Afgrænsningsnotat/A272567_Afgrænsningsnotat_1.0.docx

1 Indledning

Velliv ønsker over de kommende år at udvikle ejendommene omkring Lyngby port til et blandet bolig- og erhvervsområde. Derfor skal det gældende plangrundlag revideres.

Forslag til lokalplan 298 og kommuneplantillæg 8/2021, herefter kaldet planerne[1], er omfattet af krav om miljøvurdering efter § 8, stk. 1, nr. 1 i miljøvurderingsloven[2], da planerne udarbejdes inden for fysisk planlægning og arealanvendelse. Der skal derfor udarbejdes en miljørapport.

Forud for udarbejdelse af miljørapporten, skal der gennemføres en afgrænsning af miljøvurderingens omfang med henblik på at fastlægge miljørapportens indhold og detaljeringsgrad. Dette notat omfatter forslag til afgrænsning af miljøemner. Berørte myndigheder høres om afgrænsningen.

2 Planforslagene

I dette afsnit gennemgås indholdet af planforslagene og de væsentligste ændringer i forhold til eksisterende plangrundlag.

Planforslagene fastlægger rammen for udviklingen af området omkring Parallelvej i Lyngby. Projektområdet omfatter COWI, Danica og Retten i Lyngby. Forslag til kommuneplantillæg 8/2021 sætter den overordnede ramme for udviklingen af området mens forslag til lokalplan 298 fastlægger de konkrete rammer for ny anvendelse og bebyggelse i området.

I første omgang ønskes der mulighed for at bygge og omdanne erhvervsejendommene. På sigt er der et ønske om at der kan udvikles boliger i området hvis der opstår et konkret behov.

2.1 Forslag til kommuneplantillæg 8/2021

Rammeområde 2.1.90 Lyngby port

Bestemmelser og omfang fastholdes.

Rammeområde 2.1.94 Parallelvej

Der lægges op til en bebyggelsesprocent for rammeområde 2.1.94 Parallelvej på 210 % mod nuværende 140 %.

Den generelle anvendelse ændres fra erhvervsområde til blandet bolig og erhvervsområde samt område til offentlige formål. Den foreslåede ramme giver mulighed for etageboligbebyggelse, kontor- og serviceerhverv, daginstitution og en uddannelsesinstitution (skole).

[1] eller lokalplanen eller kommuneplantillægget.
[2] Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03/01/2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Det mulige etageantal ændres fra 9 etager til 10 etager.

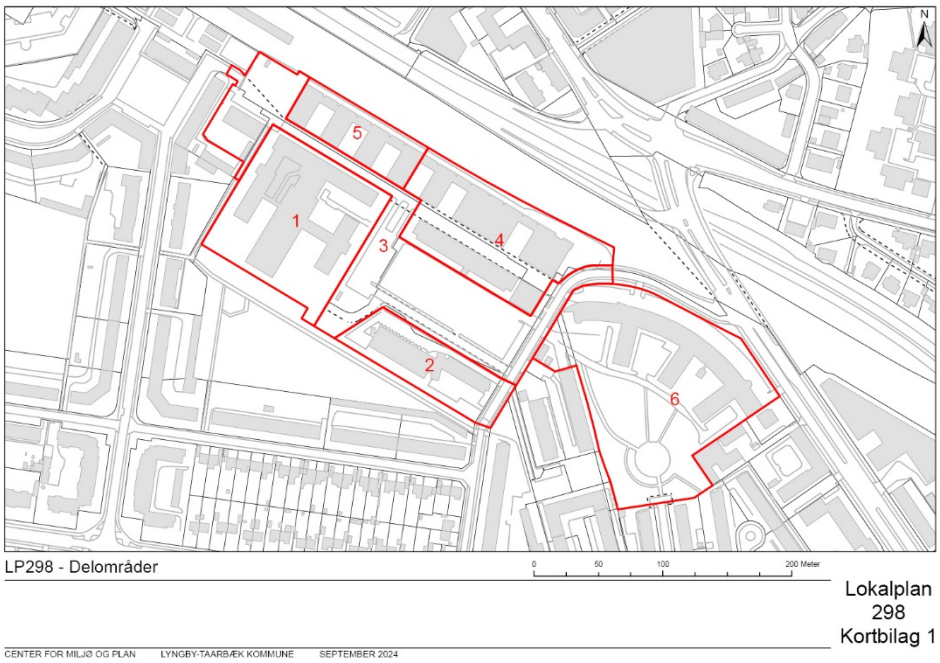
Rammens udstrækning ændres, så den omfatter en mindre del af rammeområde 2.1.01 Ulrikkenborg Plads. Rammeområde 2.1.94 Parallelvej vil således også omfatte matrikel nr. 22dt Kgs. Lyngby By, Christians.

2.2 Forslag til lokalplan 298

Forslag til lokalplan 298 giver mulighed for cirka 25.000 m² ny bebyggelse. Der vil blive mulighed for i alt cirka 95.000 m² bebyggelse i området.

Gældende lokalplan giver mulighed for en bebyggelse på 9 etager. Forslag til lokalplan 298 giver mulighed for 10 etager.

Lokalplanen giver mulighed for at etablere nye veje, parkering i konstruktion, en ny bypark, boliger, daginstitution og liberalt erhverv. Samtidigt gives der mulighed for at genanvende og udvide eksisterende bygningsmasse.



Figur 2-1 Foreløbig afgrænsning af delområder. Der kan forekomme ændringer. (COWI maj 2024).

Lokalplan fastlægger de fremtidige anvendelser fordelt på de seks delområder, som følger:

- Delområde 1: Eksisterende bebyggelse renoveres og udvides. Anvendes til erhverv.
- Delområde 2: Eksisterende erhvervsejendom omdannes til skole eller børnehave. Mulighed for at anvende ejendommen enten til erhverv eller offentlige formål.
- Delområde 3: Parkeringsplads omdannes til bypark. Eksisterende mulighed for parkeringshus fastholdes.
- Delområde 4: Eksisterende forhold fastholdes, men der gives mulighed for, at der senere kan udarbejdes en byggeretsgivende lokalplan for boliger.

- Delområde 5: Eksisterende forhold fastholdes.
- Delområde 6: Eksisterende forhold fastholdes, men der gives mulighed for at omdisponere af parkeringspladserne på terræn.

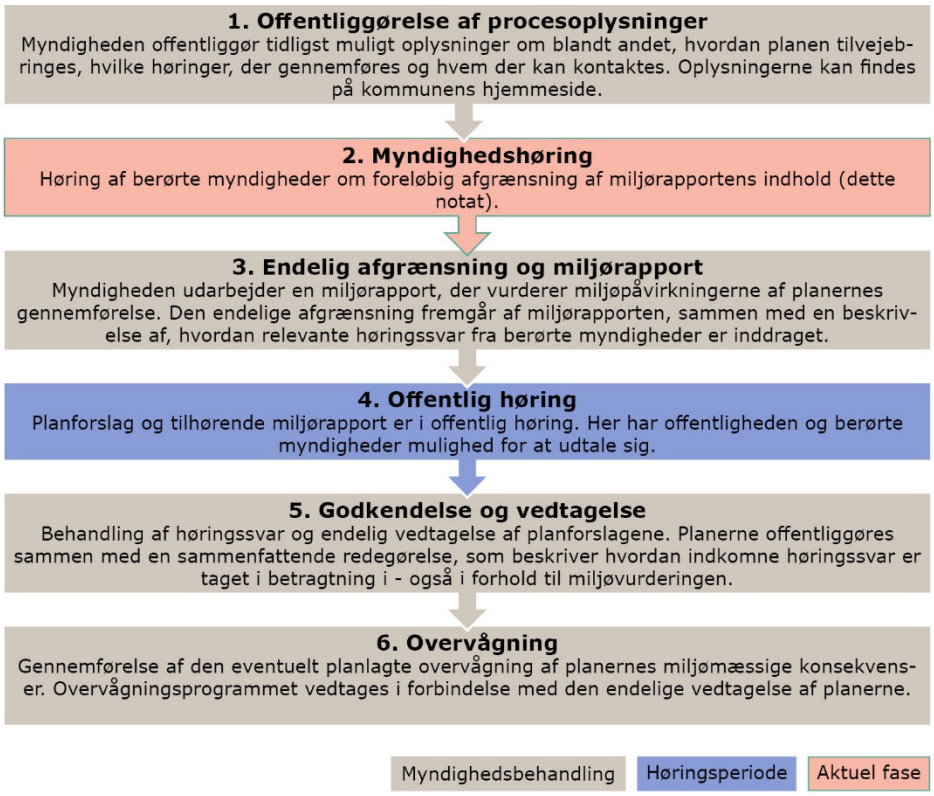
3 Proces for miljøvurdering af plangrundlag

Lyngby-Taarbæk Kommune har vurderet, at planforslagene er omfattet af krav om miljøvurdering jf. miljøvurderingsloven. Det betyder, at der skal gennemføres en miljøvurdering af planerne.

Forud for udarbejdelse af miljørapporten skal der gennemføres en afgrænsning af miljøvurderingens omfang, jf. miljøvurderingslovens § 11. Afgrænsningen har til formål at fastlægge miljørapportens indhold og vurderingernes detaljeringsgrad. Afgrænsningsrapporten indeholder forslag til afgrænsning af de relevante miljøemner, som skal behandles i miljøvurderingen.

Afgrænsningen er udarbejdet på baggrund af en vurdering af planforslagenes forventede miljøpåvirkninger. Inden miljøvurderingen udarbejdes skal berørte myndigheder høres om afgrænsningen.

Miljøvurderingsprocessen er illustreret i Figur 3-1.



Figur 3-1 Grafisk oversigt over faserne i miljøvurderingsprocessen.

3.1 Miljørapport

Miljørapporten skal som minimum indeholde:

- En overordnet beskrivelse af planerne og sammenhængen til øvrige planer og programmer
- En beskrivelse af de nuværende miljøforhold og en vurdering af udviklingen, hvis planerne ikke vedtages
- En beskrivelse af, hvordan der er taget hensyn til planernes mulige påvirkning af beskyttede områder og relevante nationale og internationale miljømålsætninger
- En beskrivelse af undersøgte alternativer og det valgte alternativ, planlagte afværgeforanstaltninger og manglende viden
- En beskrivelse af eventuel overvågning af planernes miljøpåvirkning.

Herudover skal miljørapporten indeholde en beskrivelse og vurdering af den sandsynlige væsentlige indvirkning på følgende miljøfaktorer:

- Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- Befolkningen
- Menneskers sundhed
- Jordbund
- Vand
- Luft
- Klimatiske faktorer
- Materielle goder
- Kulturarv, herunder bevaringsværdige bygninger og arkitektonisk arv (visuelle forhold)
- Ressourceeffektivitet
- Kumulative effekter

3.2 Afgrænsning

De miljøemner, hvor det på forhånd er vurderet, at der ikke vil være en påvirkning, eller en helt ubetydelig påvirkning, vil ikke blive vurderet nærmere i miljørapporten.

De miljøfaktorer, hvor det er vurderet, at der kan være en påvirkning og de miljøfaktorer, hvor det ikke på forhånd er muligt at vurdere, om der vil være en påvirkning, vil blive vurderet i miljørapporten.

Der er ikke fastlagt krav til indholdet eller metoden til afgrænsning af miljøvurderingsrapporten, og afgrænsningen er derfor udarbejdet ud fra kriterier, der erfaringsmæssigt vurderes at være relevante, herunder en identifikation af:

- De miljøpåvirkninger, som bliver en konsekvens - direkte eller indirekte – af planen.
- De miljøpåvirkninger, som forventes at blive håndteret senere i den samlede proces.
- De relevante miljømålsætninger (internationale/nationale/regionale), som skal inddrages i miljøvurderingen.

- Vurderingskriterier knyttet til de identificerede miljøpåvirkninger, herunder typen af databehov og datatilgængelighed.

3.3 Metode

Ifølge miljøvurderingsloven skal en miljørapport indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan forlanges med gængse miljøvurderingsmetoder og under hensyntagen til den aktuelle viden samt planens detaljeringsgrad og placering i planhierarkiet.

Miljøvurderingen udarbejdes på et detaljeringsniveau, der afspejler detaljeringsniveauet i planen.

I afsnit 4.2.1 opsamles de miljøfaktorer der inddrages i miljøvurderingen og hvilke metoder der anvendes i miljøvurderingen. Opsamlingen er i form af et skema.

4 Sandsynlige væsentlige påvirkninger

I dette afsnit gennemgås planernes sandsynlige indvirkninger på de i miljøvurderingsloven anførte miljøfaktorer. Gennemgangen har som formål at identificere, om der er miljøfaktorer, som på nuværende vidensgrundlag kan udelukkes at ville blive påvirket væsentligt som følge af vedtagelsen af det nye plangrundlag.

Der kan være planelementer, som vil påvirke flere miljøfaktorer. Dette beskrives konkret i de enkelte afsnit.

4.1.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Biologisk mangfoldighed

Bynatur	Erstatning af overfladeparkering med en bypark på ca. 8.000 - 8.500 m² kan øge områdets bynatur. Det vil dog afhænge af det konkrete projekt om den biologiske mangfoldighed øges. Det vurderes ikke at medføre en indvirkning på miljøet.
Indhold af biotoper	Der er ikke biotoper eller spredningskorridorer i området, som er beskyttet i.h.t. lovgivning eller vurderes bør være beskyttet ud fra andre hensyn.
Fredning	Der er ingen fredninger i området.
Natura 2000	Arealet er beliggende 1,5 km vest for Natura 2000 området: N139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov. 1,6 km sydøst for området findes N141 Brobæk Mose og Gentofte Sø. På baggrund af de i planen forventede aktiviteter, både under etablering af mulige byggerier og efter etableringen af de i planen forventede funktioner, og afstande til de nærmest liggende Natura 2000 områder vurderes der ikke at forekomme en væsentlig påvirkning af Natura 2000 områderne.

Naturbeskyttelse

Ved konfliktsøgning er det konstateret, at der ikke er områder indenfor planernes begrænsede geografiske afgrænsning eller på tilstødende arealer, som er omfattet af naturbeskyttelseslovens regler.

Kommuneplan 2021

Ved konfliktsøgning er det konstateret at området ikke er omfattet af retningslinjer i Kommuneplan 2021, som vedrører flora eller fauna.

Flora

Da området er fuldt udbygget, vurderes miljøfaktoren ikke nærmere i miljørapporten.

Fauna

Da området er fuldt udbygget, vurderes miljøfaktoren ikke nærmere i miljørapporten.

Bilag IV arter

Flagermus

Der er registreret skimmelflagermus i Wilmanns Park i 2011. Skimmelflagermus er en bilag IV[3] art og er omfattet af beskyttelsen i habitatbekendtgørelsens § 10, samt artsfredningsbekendtgørelsens regler.

I forbindelse med udarbejdelsen af afgrænsningsnotatet har COWI den 22. april 2024 besigtiget træerne i Wilmanns Parken som støder op til lokalplanområdet. Det er COWIs vurdering, at enkelte af træer i Wilmanns Parken kan være egnet til ynglende flagermus.

Skimmelflagermus overvintrer gerne i byerne og oftest i høje bygninger. En realisering af lokalplanen vil betyde at Parallelvej 17-19 om- og tilbygges. Inden der udarbejdes yderligere flagermusundersøgelser, har COWI derfor besigtiget Parallelvej 17-19 den 23. maj. Besigtigelsen er sket med henblik på at vurdere hvordan flagermusundersøgelserne i området skal tilrettelægges.

Det kan derudover ikke udelukkes, at der kan være andre dyrearter i området. Dette undersøges ved en besigtigelse af en terrestrisk biolog.

Konklusion: Miljøtemaet **biologisk mangfoldighed, flora og fauna** skal vurderes i miljørapporten for flagermus og andre dyrearter.

4.1.2 Befolkningen

Befolkning

Sundhed og velfærd

Omdannelse af bebyggelsen, beliggende Hollandsvej 12, til offentlige formål[4] vil øge udbuddet af institutioner i området. En realisering af lokalplanen vil kunne medføre at den eksisterende børnehave, beliggende Parallelvej 31, erstattes af

[3] En dyreart der fremgår af EU's Habitatdirektiv bilag IV og kaldes i daglig tale en bilag IV-art.

[4] På tidspunktet for udarbejdelsen af dette afgrænsningsnotat kan de offentlige formål omfatte f.eks. daginstitution i form af en skole eller børnehave. De offentlige formål kan blive præciseret i det endelige planforslag.

en ny børnehave eller skole, beliggende Hollandsvej 12. Sundhed og velfærd vurderes derfor nærmere i miljørapporten.

Svage grupper

Det vurderes, at det lokale tilbud/udbud af relevante pasningstilbud til beboere i området, og fremtidige beboere i boliger der opføres, styrkes, når der etableres en ny skole og/eller en daginstitution i form af en børnehave. Da tilbuddet ville erstatte en eksisterende børnehave, inddrages det ikke at have en væsentlig indvirkning på svage grupper i befolkningen.

Tilgængelighed

På det foreliggende grundlag vurderes det, at projektet ikke indeholder elementer som påvirker forholdene for handicappede, ældre eller børn. Det forudsættes at projektering af de konkrete projekter vil indeholde tilgængelighedsrevisioner. Det vurderes derfor ikke at have en indvirkning på tilgængeligheden for befolkningen.

Sikkerhed og tryghed

På det foreliggende grundlag vurderes tryghed ikke påvirket.

Konklusion: Da en realisering af lokalplanen kan betyde, at der etableres både en skole og en daginstitution i området, og lokalområdets generelle velfærdstilbud styrkes væsentligt, vurderes miljøfaktoren **befolkning**, herunder sundhed og velfærd, i miljørapporten.

4.1.3 Menneskers sundhed

Støj

Nedrivning

Ved nedbrydning/nedrivning og i anlægsperioden vil mængden af støj og vibrationer forøges lokalt. Menneskers sundhed kan blive påvirket negativt som følge af støj. Det kan ikke udelukkes, at der skal nedrives facader i nærheden af eksisterende boliger for at realisere lokalplanens indhold. Støjpåvirkning fra nedrivning bør derfor vurderes nærmere.

Ventilatorer

Ved en fortætning af området med erhvervsbyggeri øges behovet for ventilation. Det kan medføre en øget mængde af støj fra tekniske installationer. Boliger er en miljøfølsom anvendelse. Placering af boliger og ventilation skal afklares, og i forlængelse heraf, skal det vurderes, om der kan være en støjpåvirkning af boliger/udendørs private opholdsarealer som placeres tæt på ventilatorer.

Jernbanen

(Støj og vibrationer fra jernbanen) Der er støj og vibrationer fra jernbanen[5], trafikstøj fra Lyngby Omfartsvej og muligvis også fra Lyngby Hovedgade. Støj kan have en påvirkning på boliger, skole og rekreative arealer og skal derfor vurderes nærmere.

Trafikstøj

Øget trafik i området vil medføre forøget støjpåvirkning af eksisterende boliger og erhverv. Da der er tale om støjfølsom anvendelse, både eksisterende

[5] S-toget kører på jernbanen nord for området. Støj omfatter desuden vibrationer fra jernbanen. Der kører ikke gods- eller regionaltog på jernbanestrækningen.

erhverv/boliger, fremtidige erhverv/boliger, skole og rekreative arealer kan der være en påvirkning, som skal vurderes nærmere.

Konklusion: **Støj** indgår i vurderingen af **menneskers sundhed** i miljørapporten, herunder støj fra nedrivning, ventilatorer, støj og vibrationer fra jernbanen og trafikstøj.

Lys/skygge

Skyggepåvirkning

Mulighed for omdannelse og udvidelse (bl.a. i højden) af eksisterende bygningsmasse kan medføre en væsentlig ændring af skyggepåvirkning.

Konklusion: Ændringer i **Lys/skygge,** herunder påvirkninger af eksisterende boliger og erhverv, indgår i vurderingen af **menneskers sundhed** i miljørapporten.

Trafik

Sikkerhed / tryghed

En realisering af planen vil medføre en ændret adgang til og fra området for trafikken. Her tænkes særligt på adgang til området som ændres med lukningen af Parallelvej. Eksempelvis kan trafik fra Hollandsvej ikke længere køre via Parallelvej til den nuværende nedkørsel under parkeringskælderen under Parallelvej 15.

Trafikmønstre

Projektet er i et stationsnært kerneområde. Når letbanen sættes i drift, vil den offentlige trafikbetjening af området være yderligere styrket. Etablering af erhverv, offentlige formål og boliger vil styrke brugen af de tilbud om offentlig transport, som findes i området.

Projektet vil medføre en øget trafik. Hvor meget trafik projektet medfører og hvordan trafikken håndteres, bør derfor undersøges nærmere. Helhedsplanen viser parkeringshus på matr. 4a, 4c og 4i, som ligger under den skitserede bypark.

Konklusion: **Trafik og trafiksikkerhed** og hvordan de skal håndteres i forhold til **menneskers sundhed,** vurderes derfor i miljørapporten.

Jordforurening

Jordforurening

Der er konstateret jordforurening på vidensniveau 2 (V2) på matrikel nr. 4a og 4c. En realisering af lokalplanen planerne muliggør anvendelse til boliger, skole og/eller daginstitution og rekreative arealer i området. Det kan have en påvirkning på menneskers sundhed.

Konklusion: **Jordforureningens** beskaffenhed og hvordan den skal håndteres i forhold til **menneskers sundhed**, vurderes derfor i miljørapporten.

4.1.4 Jordbund

Jordforurening

Der er konstateret jordforurening på vidensniveau 2 (V2) på matrikel nr. 4a og 4c. En realisering af lokalplanen muliggør anvendelse til boliger, skole og/eller daginstitution og rekreative arealer i området. Det kan ikke udelukkes at gravearbejder og jordhåndtering vil påvirke jordbunden.

Konklusion: **Jordbund** vurderes i miljørapporten, herunder jordforurening.

4.1.5 Vand

Grundvand

Planområdet er beliggende inden for et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og en del af området er registreret med jordforurening. Planerne muliggør ændret anvendelse og ændring af befæstede arealer og det kan derfor ikke på forhånd udelukkes, at der kan være en påvirkning af grundvandet.

Overfladevand

Der er lavninger[6] på arealet. Det kan ikke udelukkes at der er et behov for fremtidig klimatilpasning i forbindelse med hændelser af ekstremregn. Da der er konstateret jordforurening i området, kan det ikke udelukkes, at særlige afværgeforanstaltninger er nødvendige ved klimasikring.

Vandrammedirektivet

Ved en ændring af eksisterende bebyggelse, ny bebyggelse og etablering af en bypark kan det ikke udelukkes, at der sker ændringer af mængden og kvaliteten af overfladevand. Da området er fælleskloakeret[7] ledes der ikke overfladevand direkte til recipienter. Det forventes derfor ikke at målsatte vandområder påvirkes.

Spildevand

Mængden af spildevand vurderes umiddelbart at forøges proportionalt med det øgede antal kvadratmeter i området. Håndteringen af spildevand er fastlagt i spildevandsplanen for Lyngby Taarbæk Kommune. Det kan ikke udelukkes at afledning af spildevand påvirkes.

Konklusion: Miljøfaktoren **vand** vurderes i miljørapporten, herunder grundvand, overfladevand og spildevand.

4.1.6 Luft

Luft

Det vurderes at en realisering af planerne ikke vil påvirke omgivelserne med yderligere støv, vanddamp, aerosoler, lugt m.m. Planforslaget giver dog mulighed for at etablere boliger, skole og rekreativt areal i et område som er tæt trafikeret. Da en realisering af lokalplanens rammer for boliger sker i et område, som ligger tæt på en motorvej, kan det ikke udelukkes at luftkvaliteten er påvirket. Dette vurderes nærmere i miljørapporten hvor eksisterende viden om luftkvaliteten afdækkes[8].

Konklusion: Miljøtemaet **luft** vurderes i miljørapporten.

---

[6] Lavninger er her forstået som bluespot lavninger jf. bluesport screening fra klimatilpasning.dk.
[7] Spildevand og overfladevand løber i samme ledning. Området er en del af kloakopland LY11 i spildevandsplan 2014-2018 (gældende) for Lyngby-Taarbæk Kommune.
[8] Et første skridt for at afdække luftkvaliteten i området, vil være at fremsøge eksisterende viden hos Lyngby Taarbæk Kommune.

4.1.7 Klimatiske faktorer

Mikroklima

Klimatiske faktorer er i dette afsnit forstået som mikroklimatiske faktorer. Mikroklimatiske faktorer bestemmer hvor gode udendørs opholdsarealer er. Disse faktorer dækker blandt andet vind, her forstået som vindnedfald fra høje bygninger. De dækker også sollys, forstået som skygge på udendørs opholdsarealer.

Eksisterende bebyggelse øges fra 9 til 10 etager. Samtidigt ændres anvendelsen i delområde 3 fra parkeringsplads til bypark. Anvendelsen af parker er følsom overfor mikroklimatiske faktorer så som vind.

Klima og CO_2

Det er indledningsvis målet for byggeriet at opdatere den eksisterende bebyggelse, så den bliver CO_2 neutral i driftsfasen. I anlægsfasen fastsætter bygningsreglementet BR18 krav til CO_2-aftrykket. Det kan ikke udelukkes, at en realisering af planerne vil forudsætte udledning af CO_2, som kan bidrage til yderligere klimapåvirkninger. CO_2 udledning vurderes i afsnittet 'Andre ressourcer' under afsnit 4.1.12 Ressourceeffektivitet.

Skygge vurderes under menneskers sundhed.

Konklusion: **Mikroklima** vurderes i miljørapporten.

4.1.8 Materielle goder

Materielle goder

Nye muligheder for erhvervsudvikling, boliger og etablering af skole/daginstitution samt større rekreativt areal er i sig selv et materielt gode.

I afsnit 4.1.10 vurderes påvirkningerne på områdets arkitektur og i afsnit 4.1.12 vurderes ressourceforbruget.

Konklusion: **Materielle goder** vurderes i miljørapporten.

4.1.9 Landskab

Grønne områder

Eksisterende parkering på terræn erstattes af en bypark. Parken forbindes til Wilmanns Park. Eksisterende og nye grønne områder forbindes fysisk. Det vurderes det ikke at have en indvirkning på miljøet.

Landskab

Området består af bymæssig bebyggelse med grønne elementer. Eksisterende parkering på terræn erstattes af en bypark. Helhedsplanen viser at byparken forbindes til Wilmanns Park. Det vurderes derfor at en udvikling af området vil påvirke positivt, men at der ikke er tale om en væsentlig ændring af landskabet[9]. Området er ikke omfattet af retningslinjer for landskab i kommuneplan 2021.

De visuelle påvirkninger af bybilledet vurderes i afsnittet om Arkitektonisk arv.

[9] Landskabet forstås her som store sammenhængende landskabstræk. Det kan eksempelvis være skove, søer eller sammenhængende naturtyper, som giver et større landskab et samlet karaktertræk.

Konklusion: Landskabspåvirkning inddrages ikke i miljørapporten.

4.1.10 Kulturarv

I dette afsnit gennemgås også kirker og deres omgivelser, arkitektonisk og arkæologisk arv

Kirker og deres omgivelser

Byggelinjer

Der er ingen kirkebyggelinjer i eller i umiddelbar nærhed af planområdet.

Kulturhistorisk værdi

Bevaringsværdige bygninger

En række af bygningerne i området er bevaringsværdige. Disse bygninger har en registreret SAVE-værdi. Følgende bygninger er registreret:

- Parallelvej 19 (Danica), opført 1971, har en bevaringsværdi på 4.
- Parallelvej 31 (Børnehave), opført 1974, har en bevaringsværdi på 4.
- Hollandsvej 12 (Danske Bank og Minuba), opført 1961 ombygget 1992, er SAVE vurderet men er uden bevaringsværdi.

På Parallelvej 19 og 31 opføres der ny bebyggelse ovenpå eller tæt på eksisterende bebyggelse. Det kan ikke udelukkes at bevaringsværdierne derfor bliver påvirket. Påvirkning af de bevaringsværdige bygningers bevaringsværdier skal derfor vurderes nærmere.

Arkitektonisk arv

Arkitektur

En del af den eksisterende bebyggelse tilføjes ny bebyggelse. Den eksisterende bebyggelse har en højde på 1-9 etager. Den nye bebyggelse vil have en højde på 2–10 etager. Der skitseres cirka 25.000 m² ny bebyggelse i området. Det vurderes at ville påvirke både bygningsarkitekturen og bybilledet. Påvirkningen af bygningsarkitekturen og bybilledet skal derfor vurderes nærmere.

Arkæologisk arv

Der er anlæg i hele området i form af bygninger, infrastruktur og parkeringskældre. Det vurderes derfor, at udviklingen og opdateringen af det eksisterende erhvervsområde, ikke vil give anledning til nye arkæologiske fund.

Konklusion: Miljøtemaet **Kulturarv** vurderes i miljørapporten, herunder bevaringsværdige bygninger og arkitektonisk arv.

4.1.11 Større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker

Katastroferisici og ulykker

En realisering af planerne forventes ikke at øge risikoen for større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker.

Håndtering af større mængder af overfladevand, som følge af klimaforandringer, vurderes i afsnit 4.1.5.

Konklusion: Katastroferisici inddrages ikke i miljørapporten.

4.1.12 Ressourceeffektivitet

Forbrug

Energiforbrug

Eksisterende bebyggelse er opført fra 1961 til 2001. Et større antal kvadratmeter i området forventes at øge energiforbruget. Det vurderes dog at nybyggeri og ombygninger vil resultere i en højere grad af energieffektivitet end eksisterende bebyggelse. Det vurderes derfor at energiforbruget ikke øges væsentligt. Miljøtemaet vurderes derfor ikke nærmere i miljørapporten.

Vandforbrug

Forbruget af drikkevand forventes at stige i driftsfasen. Det vurderes at være en ikke væsentlig påvirkning. Vandforbrug inddrages derfor ikke i miljørapporten.

Andre ressourcer

(Forbrug, andre ressourcer) Der vil blive forbrugt ressourcer i anlægsfasen. Store dele af byggeriet forventes opført i træ. Øvrigt forbrug af byggematerialer afklares. Der vil blive udledt CO_2 ved produktion og transport af byggematerialer.

Konklusion: **Forbrug af ressourcer** vurderes i miljørapporten, herunder udledt CO_2.

Affald

Genanvendeligt

Eksisterende bygninger genanvendes og ombygges. Det vurderes derfor, at der ikke vil være tale om et væsentligt omfang af genanvendeligt affald. Miljøtemaet vurderes derfor ikke nærmere i miljørapporten.

Ikke genanvendeligt

Eksisterende bygninger genanvendes og ombygges. Det vurderes derfor, at der ikke vil være tale om et væsentligt omfang af miljøbelastende ikke-genanvendeligt affald.

Konklusion: Affaldsfrembringelse inddrages ikke i miljørapporten.

4.1.13 Kumulative effekter

Kumulative effekter

I dette afsnit gennemgås de kumulative effekter, som kan opstå som konsekvens af andre planer udenfor området. Der er følgende planer som kan have indflydelse:

- Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.

Det kan ikke afvises, at der kan opstå en kumulativ effekt i samspillet mellem planerne, som påvirker trafikken på Lyngby Hovedgade og omliggende vejnet.

Konklusion: **Kumulative effekter** vurderes i miljørapporten.

4.2 Miljøfaktorer, mulig påvirkning og metode

De sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger vil blive beskrevet og vurderet i miljørapporten ved at karakterisere en miljøpåvirkning i tekst. I det omfang det er muligt, vil illustrationer, kort, m.v. også blive inddraget i beskrivelsen af indvirkninger på miljøet.

Miljøpåvirkningerne vil blive beskrevet med udgangspunkt i planens påvirkninger af hver af de identificerede miljøfaktorer. Der kan desuden være miljøpåvirkninger, som vil påvirke flere miljøfaktorer.

Der er oplistet en række kriterier og indikatorer til brug for vurderingen af de sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger, som er vist i Figur 4-1.

4.2.1 Opsamling

I dette afsnit opsummeres hvilke sandsynlige væsentlige påvirkninger der vurderes at være. Opsummeringen fremgår af nedenstående skema.

Miljøfaktor	Planelement	Mulig påvirkning	Metode
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	Udvidelsen af eksisterende byggeri og ny bebyggelse nær 2011 registrering af skimmelflagermus.	Det undersøges om der stadig er flagermus i området.	Flagermusundersøgelse / væsentlighedsvurdering.
		Der foretages en besigtigelse af en terrestrisk biolog med henblik på at kortlægge om der er andre dyrearter i området.	Besigtigelse.
Befolkning	Realiseringen af lokalplanen kan betyde at eksisterende børnehave erstattes af en ny børnehave – og/eller etablering af en skole.	Øget tilbud om velfærd i form af nye institutioner i området.	Redegørelse i miljøvurdering.
Menneskers sundhed	Placering af boliger, institutioner og erhverv.	Støj Støj fra ventilatorer, jernbanen og trafik.	Støjnotat.
	Fortætning af eksisterende bebyggelse.	Lys/skygge Lys og skygge fra ny og eksisterende bebyggelse.	Skyggediagrammer.
	Etablering af nye veje og vejadgange. Øget trafik på baggrund af ny bebyggelse.	Trafik Trafiksikkerhed, trafikmønstre, trafikmængder og der af afled trafikstøj.	Trafiktællinger og trafikberegninger danner grundlag for et trafiknotat.
	Placering af boliger, institutioner og erhverv.	Jordforurening Der er konstateret jordforurening i området.	Redegørelse i miljøvurdering.

Jordbund	Etablering af erhvervsbebyggelse og bypark.	Der er konstateret jordforurening på vidensniveau 2 (V2) på matrikel nr. 4a og 4c.	Redegørelse i miljøvurdering.
Vand	Etablering af ny bebyggelse og bypark.	Området ligger indenfor areal med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Der er konstateret jordforurening på arealet.	Redegørelse i miljøvurdering.
	Der er lavninger på arealet.	Klimasikring og jordforurening.	Redegørelse i miljøvurdering.
	Etablering af ny bebyggelse og bypark	Mængden af spildevand forøges.	Redegørelse i miljøvurdering.
Luft	Ændret anvendelse fra erhverv til boliger.	Etablering af nye boliger og erhverv i et tæt trafikeret område.	Redegørelse i miljøvurdering.
Klimatiske faktorer	Ændret anvendelse af parkeringsplads til bypark. 9 etager bliver til 10 etagers bebyggelse.	Mikroklima Vind forhold kan påvirke opholdskvaliteten i byparken.	Redegørelse i miljøvurdering.
Materielle goder	Etablering af ny bebyggelse og bypark.	Nye muligheder for erhvervsudvikling, boliger og et større rekreativt areal.	Redegørelse i miljøvurdering.
Kulturarv	Til- og ombygning af eksisterende bevaringsværdig bebyggelse.	Kulturhistorisk værdi En række af bygningerne i området er bevaringsværdige og har en SAVE-værdi.	Kvalitativ beskrivelse og vurdering miljørapportens redegørelse.
	Til- og ombygning af eksisterende bebyggelse.	Arkitektonisk arv Oplevelsen af området ændres.	Der udarbejdes visualiseringer (fotomatch).
Ressourceeffektivitet	Etablering af ny bebyggelse og bypark.	Mulighed for at forbruge byggematerialer til anlæg og transport af materialer.	Kvantitativ opgørelse af mængder. Baseret på erfaringstal vurderes CO_2 udledning.
Kumulative effekter	Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.	Samspillet af planernes påvirkning af trafik.	Redegørelse i miljøvurdering.

Figur 4-1 *Figuren viser en opsummering af hvilke miljøemner der vurderes i miljørapporten, hvad der vurderes indenfor emnet og metoden til at vurdere det. Da omfanget kan variere, kan emnerne både behandles i selvstændige*

notater, hvis redegørelsen for emnet i miljøvurderingen bliver for omfattende.

4.3 Målsætninger

Ved en gennemgang af lovgivninger, strategier og handlingsplaner, der kan tænkes at indeholde målsætninger og retningslinjer relevante for bedømmelsen af miljøpåvirkninger, er følgende målsætninger blevet kortlagt som relevante for miljøvurderingen. Målsætningerne fremgår af Figur 4-2.

Emne/kilde	Målsætning
Nationale strategier og planer:	
Internationalt	› Verdensmål.
Nationale interesser	› Produktionsvirksomheder (buffer 1500 m opmærksomhedszone). › Området er omfattet af særlige drikkevandsinteresser. › Banedanmark Buffer 500 m: planområdet er omfattet af Banedanmarks bufferzone. › Banedanmark interesseområde: Nord for Ejendommen, beliggende mellem Parallelvej og Hollandsvej, er der udpeget bygge- og omlæsseplads.
Fingerplanen	› Ydre storbyområde (byområde). › Stationer med stationsnære byggemuligheder.
Landsplandirektiver	› Detailhandel i Hovedstadsområdet. › Nationale regionale retningslinjer. › Tekniske anlæg (landsdækkende).
Lokale strategier og planer:	
Planstrategi / kommuneplanstrategi	› Planstrategi 2023.
Kommuneplan	› Lyngby-Taarbæk Kommuneplan 2021.
Byudvikling	› Byudvikling i balance 2023. › Udviklingsplan for Kongens Lyngby Centrum.
Erhverv	› Erhvervsstrategi / vidensbystrategi.
Klimaplan	› DK2020 Klimaplan. › Klimatilpasningsplan, Det centrale Lyngby.
Forsyningsplan	› Varmeforsyning. › Spildevandsplan, fælleskloakeret.
Erhvervsudviklingsplan	› Erhvervsstrategi.

Figur 4-2 Målsætninger for miljøpåvirkninger, som vil indgå i miljøvurderingen. Kilde: plandata.dk og ltk.dk.

5 Påvirkninger og overvågning

I den kommende miljørapport vurderes mulighederne for undgå, nedbringe eller neutralisere væsentlige påvirkninger, herunder om sådanne påvirkninger kan give anledning til ændring af planlægningen.

Den endelige fastlæggelse af mulige overvågninger af planernes miljøpåvirkninger sker i forbindelse med miljøvurdering af planforslagene, hvor påvirkningen af de enkelte miljøfaktorer vurderes.

VELLIV A/S

LYNGBY PORT (LOKALPLAN 298)

TRAFIKANALYSE

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning og konklusion	3
2	Grundlag	4
2.1	Viatrafik, 2023	4
2.2	COWI, 2015	4
3	Nuværende forhold	6
4	Trafiktællinger i 2024	8
4.1	Manuel tælling ved Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle	8
4.2	Dronetælling	9
4.3	Manuel tælling ved Ulrikkenborg Plads	15
4.4	Samlet biltrafik	15
4.5	Parkeringstælling	15
5	Fremtidige forhold	18
6	Turproduktion	20
6.1	Turrater	20
6.2	Nuværende forhold	20
6.3	Forventet fremtidig situation	22
7	VISSIM-simulering	25
7.1	Basisscenarie 2040	26
7.2	Projektscenarie 2040	28
7.3	Konklusion	29

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A272567	A272567-006

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
10.0	21. januar 2025		HEK	MHJN	HEK

https://cowi.sharepoint.com/sites/A272567-project/Shared Documents/60-WorkInProgress/10-Documents/02_Trafik/A272567_LP298_Trafikanalyse_COWI_ver10_21012025.docx

BILAG

Bilag A Resultater af VISSIM-simulering 31

1 Indledning og konklusion

Velliv A/S har udarbejdet en helhedsplan for området Ulrikkenborg / Lyngby Port, hvor man ønsker at gennemføre en større omdannelse og fortætning af området, med mere blandede funktioner. For at muliggøre virkeliggørelsen af disse planer, har Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdet en lokalplan. Lokalplanen skal miljøvurderes, og som grundlag for en del af denne miljøvurdering, er der udarbejdet nærværende trafikanalyse af planen, som vedlægges som et bilag til miljøvurderingen.

COWI har gennemført trafikanalysen, som er baseret på:

- Lokalplanens beskrivelser
- Foreliggende materiale om udbygningen
- Tidligere trafikale vurderinger
- Trafiktællinger, der er gennemført i maj og oktober2024
- Trafiksimulering i programmet VISSIM

Trafiktællingerne er foretaget på grund af de mange ændringer, der er er gennemført og stadig pågår i lokalområdet (nybyggerier, letbane, nye vejforbindelser), således at der er etableret et tilstrækkeligt præcist billede af de aktuelle trafikale forhold, som kan danne grundlag for vurderingerne i nærværende trafikanalyse.

Analysen er baseret på estimater for den nygenererede trafik som følge af omdannelsen, hvilket er gjort ud fra turrater og erfaringstal fra tidligere byggerier. Trafikafviklingen er vurderet ud fra en simulering i programmet VISSIM. Simuleringen omfatter tilslutningen til motorvejen samt de signalregulerede kryds på Lyngby Hovedgade ved Jægersborgvej, Hollandsvej og Christian X's Alle.

Øvrige trafikale ændringer som følge af andre forhold i Lyngby (f.eks. letbanen, udbygning af DTU og Firskovvej) er beregnet ved hjælp af Lyngby-Taarbæk Kommunes trafikmodel.

I simuleringen er de ændrede trafikstrømme lagt ind sammen med den eksisterende (registrerede) trafik, og der er foretaget simulering for to scenarier i år 2040, henholdsvis med og uden den foreslåede udbygning af Ulrikkenborg-området.

Den gennemførte analyse viser, at udbygningen af Ulrikkenborg kun medfører en beskeden trafikstigning på Hollandsvej i forhold til i dag, hvor Hollandsvej i forvejen er adgangsvej til nogle store kontorvirksomheder med mange arbejdspladser.

I 2040 viser simuleringen en tilfredsstillende trafikafvikling i krydsene ved Hollandsvej og Christian X' Alle, mens der vil være forsinkelser og kødannelser i krydset ved Jægersborgvej og ved frakørslen fra motorvejen. Kapacitetsproblemerne opstår både i basisscenariet (uden udvikling af Ulrikkenborg) og i scenariet *med* udbygning, og de kan derfor ikke direkte henføres til Ulrikkenborg-projektet.

2 Grundlag

Denne indledende analyse er baseret på følgende materiale:

1 ”Ulrikkenborg / Lyngby Port, Visionstillæg til Helhedsplan”, Velliv og Werk, september 2023

2 ”Trafikale forhold ved etablering af P-hus på Hollandsvej, Kapacitetsvurdering”, COWI, 01.06.2015

3 ”Ulrikkenborg Plads – Udviklingsplan, Trafik og parkering”, Viatrafik, 30.01.2023

4 Trafiktælling gennemført ved droneoptagelse, tirsdag den 7. maj 2024

2.1 Viatrafik, 2023

En indledende trafikvurdering er foretaget i notatet ”Ulrikkenborg Plads – Udviklingsplan, Trafik og parkering”, Viatrafik, 30.01.2023.

Notatet beskriver primært parkeringsforhold og kapacitet, men det indeholder også en kort trafikvurdering af krydset Hollandsvej / Lyngby Hovedgade. Der er foretaget en indledende vurdering af kapaciteten af krydset, og det skønnes, at der med det nuværende signalomløb er kapacitet til at afvikle ca. 800 udkørende biler/time fra Hollandsvej. Ud fra parkeringskapaciteten vurderes dette at være tilstrækkeligt, da det svarer til at samtlige parkeringspladser i området kan tømmes på under to timer.

De 800 biler/time er beregnet ud fra et observeret signalprogram med cirka 50 omløb pr. time og med en grøntid fra Hollandsvej på 26 sekunder. Der kan dermed afvikles ca. 10 biler i hvert spor i hvert omløb, og når der tages højde for, at der ikke er helt lige fordeling mellem højre- og venstresvingende, samt at der er forsinkelser på grund af ligeudkørende cyklister, fås et estimat på 800 biler/time.

COWI har i 2024 konstateret omtrent samme grøntider og antal signalomløb/time, hvorfor vurderingen på 800 biler/time fortsat vurderes at være retvisende.

Notatet konkluderer også, at der bør foretages nærmere trafikvurderinger, og at de omkringliggende kryds bør medtages i analysen, hvilket er gjort i nærværende notat.

2.2 COWI, 2015

Trafikken i de signalregulerede kryds er tidligere vurderet i notatet ”Trafikale forhold ved etablering af P-hus på Hollandsvej, Kapacitetsvurdering”, COWI, 01.06.2015.

Notatet fra 2015 beregner en mertrafik på 135-174 biler/time, hvilket alene er baseret på størrelsen af et nyt p-hus, idet der i 2015 ikke forelå detaljerede planer for udbygningen.

Notatet fra 2015 nævner også, at der i fremtiden kan forventes øget trafik på Lyngby Hovedgade og Jægersborgvej på grund af følgende ændringer:

- På Lyngby Hovedgade 77-85 opføres kontorbyggeri til Maersk Drilling
- På Andersen & Martini-grunden ved Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej, hvor der tidligere lå en bilforhandler, opføres to supermarkeder med tilhørende p-kælder.
- Ved krydset Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle opføres et nyt supermarked.

Alle disse ændringer er gennemført i dag, og derudover kan det tilføjes, at det overordnede vejnet er ændret, idet Firskovvej er åbnet som forbindelse mellem Jægersborgvej og Klampenborgvej. I Lyngby Centrum er Klampenborgvej spærret på grund af letbanebyggeriet, som også medfører diverse ændringer og omlægninger af varierende varighed i området omkring stationen og på Buddingevej. Disse ændringer må antages at overflytte trafik fra Klampenborgvej til Jægersborgvej og Lyngby Hovedgade og dermed skabe mere trafik i det her betragtede område.

Notatet fra 2015 konkluderer, at den ekstra trafik til og fra Hollandsvej godt kan afvikles i krydset Hollandsvej / Lyngby Hovedgade uden geometriske ændringer, men muligvis med en ændring af signalprogrammet.

I krydset Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej forventes derimod problemer med afviklingen af trafik ad Lyngby Hovedgade fra nord. Dette skyldes dog ikke trafikken til og fra Hollandsvej, men snarere de nye supermarkeder i krydset.

Siden notatet blev udarbejdet i 2015, er krydsene blevet moderniseret i perioden 2018-2020 med ny teknologi, herunder nye signalanlæg, kameraer og radar samt et nyt styresystem, der registrerer trafikanter og forlænger grønt lys. Moderniseringen har forbedret krydsenes kapacitet og trafikafvikling, og de gennemførte trafiktællinger i foråret 2024 har ikke vist kapacitetsproblemer.

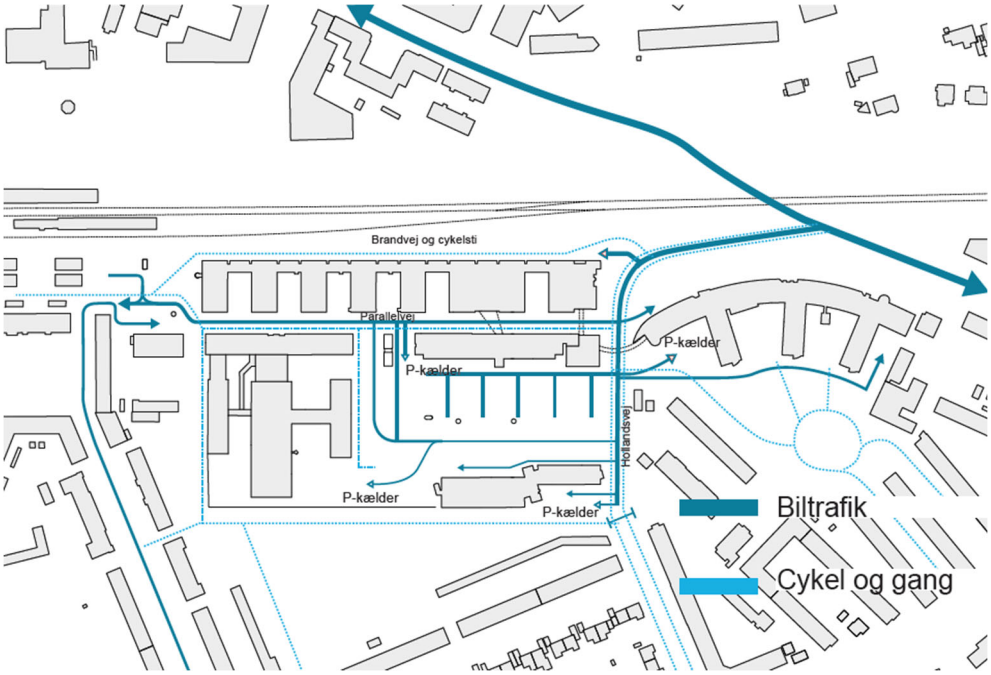
3 Nuværende forhold

Området indeholder i dag næsten udelukkende kontorbyggerier på Parallelvej, men der er også ca. 50 boliger i form af lejligheder på østsiden af Hollandsvej.

Den eneste adgang for biltrafik *til* området er via det signalregulerede kryds Hollandsvej / Lyngby Hovedgade. Krydset ligger tæt på to andre signalregulerede kryds, nemlig ved frakørselsrampen fra motorvejen samt ved krydset Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej.

Biltrafik, der skal *ud* af området kan også benytte den nordvestlige ende af Parallelvej, hvor der er forbindelse til Ulrikkenborg Plads. Forbindelsen er ensrettet for motortrafik (men ikke for cyklister) og kan derfor ikke bruges af biltrafik *til* området. En tælling i foråret 2024 har dog vist, at et stort antal bilister kører ulovligt ind i området fra Ulrikkenborg Plads. I morgenspidstimen var der f.eks. 12 biler, der kørte lovligt ud af området, mens 16 biler kørte ulovligt ind i området.

Trafikstrukturen er vist i Figur 1.



Figur 1: Nuværende flow for biltrafik (Kilde: Visionstillæg til helhedsplan, s. 6)

Cyklister og gående har flere muligheder for at komme til og fra området. I den nordvestlige ende er der adgang til og fra Ulrikkenborg Plads, og i den sydlige ende af Hollandsvej kan biler ikke passere, men cyklister har adgang videre ad Hollandsvej til Christian X's Alle.

Der er flere parkeringskældre under kontorbygningerne, og midt i området er der en stor parkeringsplads i terræn. Der er i alt 1.300 parkeringspladser i tilknytning til kontorbygningerne. Heraf er 117 korttidsparkeringspladser, hvilket vil sige, at der i praksis er 1.183 parkeringspladser, som kan benyttes af de ansatte i kontorerne. Antallet af parkeringspladser svarer til en parkeringsnorm på 1 plads pr. 54 m². En optælling har vist at den gennemsnitlige

kapacitetsudnyttelse på de nuværende tilgængelige (ekskl. Parallelvej 17-19) p-pladser er på ca. 60%, og med en maksimale kapacitetsudnyttelse på ca. 70%.

Lokalplanområdet er beliggende meget stationsnært, som er et centralt knudepunkt for både tog, busser og letbane. Fra stationen og til Parallelvej 17-19 er der ca. mellem 100 og 900 meter fra Lyngby Station til bygningernes indgangspartier. Derudover er der gode forhold for cyklister til og fra området, med nem adgang via Ulrikkenborg Plads og Lyngby Station til Parallelvej, samt nem adgang til og fra området via cykelstien langs jernbanen, som har forbindelse til det overordnede cykelstinetværk.

4 Trafiktællinger i 2024

4.1 Manuel tælling ved Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle

Tirsdag den 29. oktober 2024 er der gennemført en manuel tælling i krydset Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle / Vintappervej.

Figur 2: Krydset Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle / Vintappervej

Tællingen skal ses som et supplement til den dronetælling, der er beskrevet i næste afsnit. På grund af afstanden mellem krydsene var det ikke muligt at inkludere krydset ved Christian X's Alle i droneanalysen, og der er derfor suppleret med en manuel tælling.

Den samlede trafik i henholdsvis morgentimerne og eftermiddagstimerne er vist nedenfor.

Tabel 1: Trafiktal (biler/cykler pr. time) i morgenspidstimen, kl. 8.00-9.00

Fra \ Til	Lyngby Hovedg N	Vintap-pervej	Lyngby Hovedg S	Christian X's Alle	**I alt**
Lyngby Hovedg. N		17 / 0	211 / 115	107 / 0	**335 /115**
Vintappervej	4 / 118		11 / 0	6 / 11	**21 / 129**
Lyngby Hovedg. S	208 / 14	4 / 0		108 / 0	**320 / 14**
Christian X's Alle	159 / 0	5 / 25	211 / 28		**375 / 53**
I alt	371 / 132	26 / 25	433 / 143	221 / 11	**1.051 / 311**

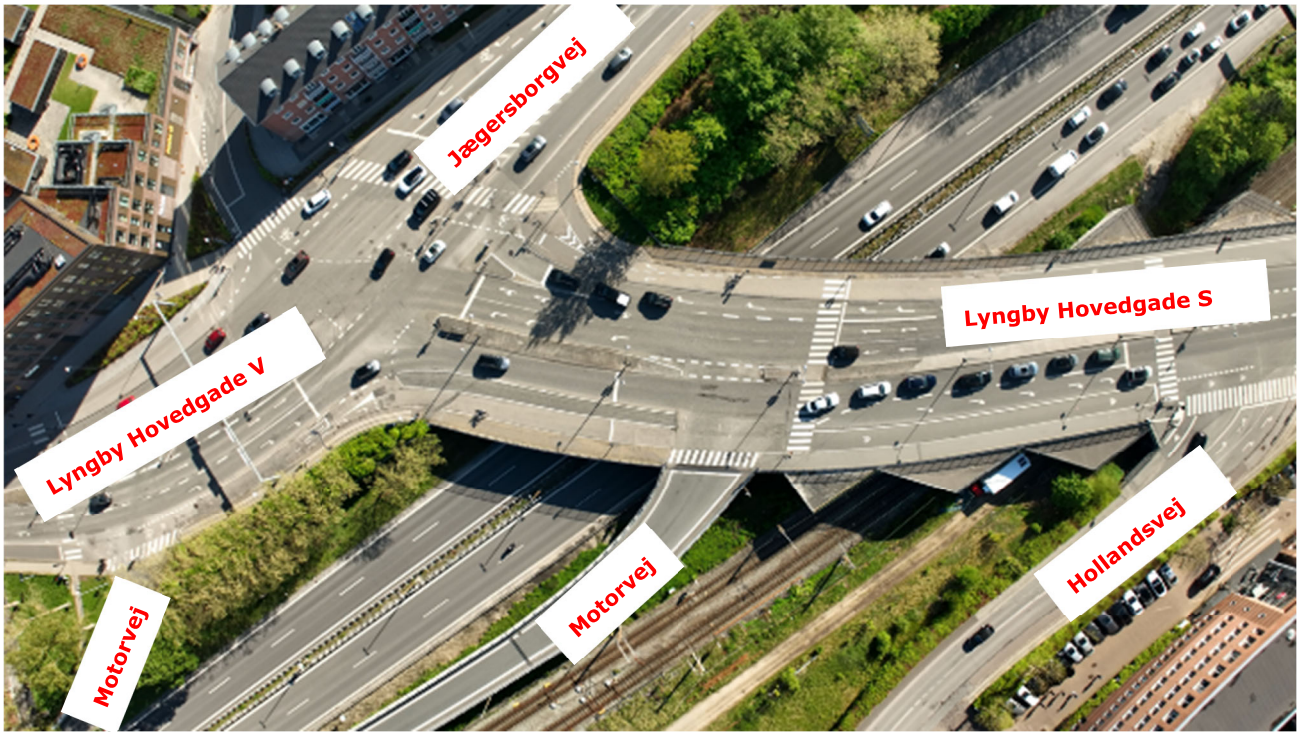
Tabel 2: Trafiktal (biler/cykler pr. time) i eftermiddagsspidstimen, kl. 16.00-17.00

Fra \ Til	Lyngby Hovedg N	Vintap-pervej	Lyngby Hovedg S	Christian X's Alle	**I alt**
Lyngby Hovedg. N		8 / 0	321 / 129	185 / 13	**514 / 142**
Vintappervej	10 / 106		7 / 0	2 / 26	**19 / 132**
Lyngby Hovedg. S	198 / 32	5 / 0		164 / 0	**367 / 32**
Christian X's Alle	108 / 0	6 / 18	147 / 10		**261 / 28**
I alt	316 / 138	19 / 18	475 / 139	351 / 39	**1.161 / 334**

4.2 Dronetælling

Der er gennemført en trafiktælling tirsdag den 7. maj 2024 for at skabe det bedst mulige grundlag for vurderingerne i dette notat.

Tællingen blev gennemført ved hjælp af videooptagelser fra en drone, som var placeret, så den dækkede både krydset Hollandsvej / Lyngby Hovedgade, til- og frakørslen til motorvejen samt krydset Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej. I modsætning til traditionelle trafiktællinger i gadeplan er det ved en droneoptagelse muligt at følge den enkelte bil, så man f.eks. kan se, om venstresvingende fra Hollandsvej kører på motorvejen eller ad Jægersborgvej. Denne type tællinger giver således et meget omfattende billede af det trafikale flow i og omkring lokalplanområdet.



Figur 3: Analyseområde for droneoptagelse

Tællingen blev gennemført om morgenen fra kl. 7-9 og om eftermiddagen fra kl. 15-17. Spidstimerne, dvs. de mest trafikerede perioder, var hhv. kl. 8.00-9.00 om morgenen og kl. 16.00-17.00 om eftermiddagen.

Køremønstrene for biltrafikken i de to spidstimer ses nedenfor.

Tabel 3: Trafiktal (motorkøretøjer/time) i morgenspidstimen kl. 8.00-9.00

Fra \ Til	Hollandsvej	Lyngby Hovedg. S	Jægers-borgvej	Frem	Lyngby Hovedg. V	Motorvej	**I alt**
Hollandsvej		31	8	0	6	10	**55**
L. Hovedg. S	126		40	3	139	37	**345**
Jægersborgvej	134	92		11	185	81	**503**
Frem	1	4	5		9	1	**20**
L. Hovedg. V	61	235	163	7		14	**480**
Motorvej	100	291	175	2	44		**612**
I alt	**422**	**653**	**391**	**23**	**383**	**143**	**2.015**

Tabel 4: Trafiktal (motorkøretøjer/time) i eftermiddagsspidstimen kl. 16.00-17.00

Fra \ Til	Hollandsvej	Lyngby Hovedg. S	Jægers-borgvej	Frem	Lyngby Hovedg. V	Motorvej	**I alt**
Hollandsvej		140	51	4	25	49	**269**
L. Hovedg. S	12		68	20	300	74	**474**
Jægersborgvej	26	103		43	299	140	**611**
Frem	4	25	25		24	9	**87**
L. Hovedg. V	16	236	156	16		59	**483**
Motorvej	13	164	144	5	54	2	**382**
I alt	**71**	**668**	**444**	**88**	**702**	**333**	**2.306**

Droneoptagelserne har vist, at der har været korte kødannelser ved rødt lys i krydsene, men ikke i et omfang, der medførte tilbagestuvning mellem krydsene eller andre egentlige kapacitetsproblemer. Trafiktallene er også i en størrelsesorden, der ikke indikerer problemer med kapacitet og trafikafvikling, og der er derfor ikke foretaget specifikke kapacitetsberegninger for de enkelte kryds.

Tællingen omfattede også cyklister, og tallene for cykeltrafikken ses i nedenstående tabeller.

Tabel 5: Cykeltrafik (cykler/time) i morgenspidstimen kl. 8.00-9.00

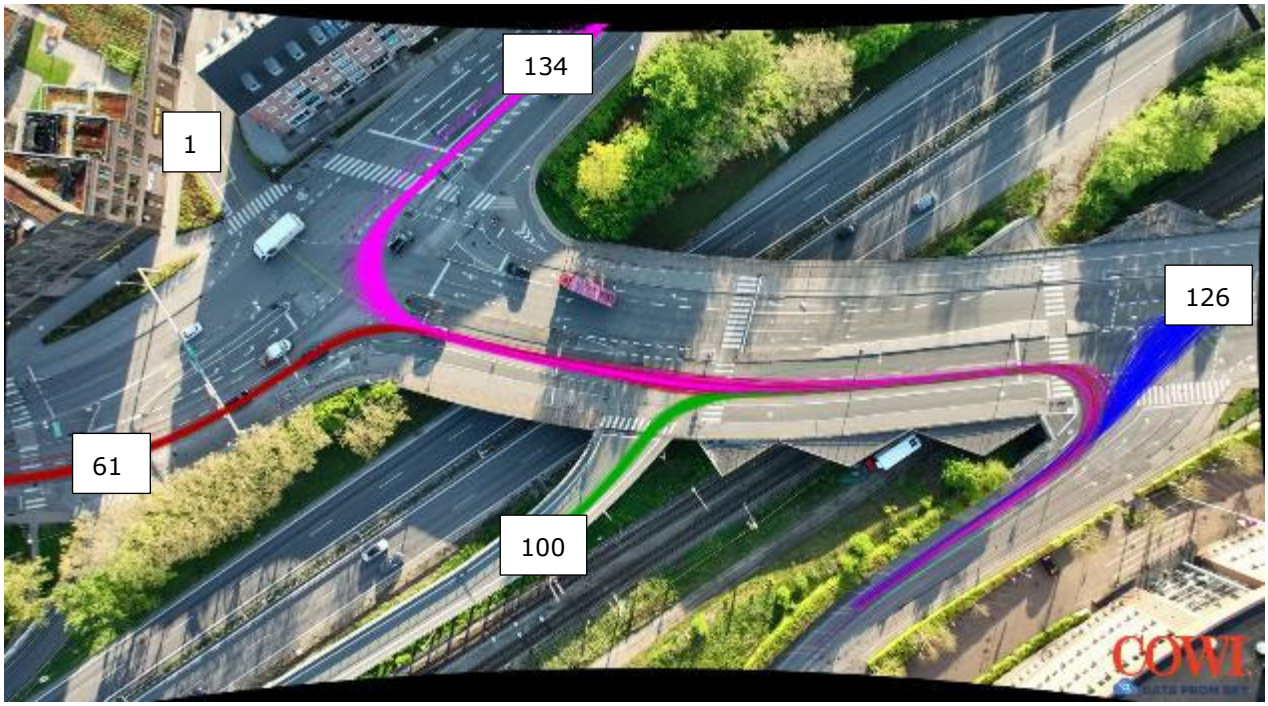
Fra \ Til	Hollandsvej	Lyngby Hovedg. S	Jægersborg-vej	Frem	Lyngby Hovedg. V	**I alt**
Hollandsvej		17	9	1	1	**28**
Lyngby Hovedg. S	37		10	3	127	**177**
Jægersborgvej	26	10		0	64	**100**
Frem	5	3	2		5	**15**
Lyngby Hovedg. V	14	172	48	3		**237**
I alt 8	**82**	**202**	**69**	**7**	**197**	**557**

Tabel 6: Cykeltrafik (cykler/time) i eftermiddagsspidstimen

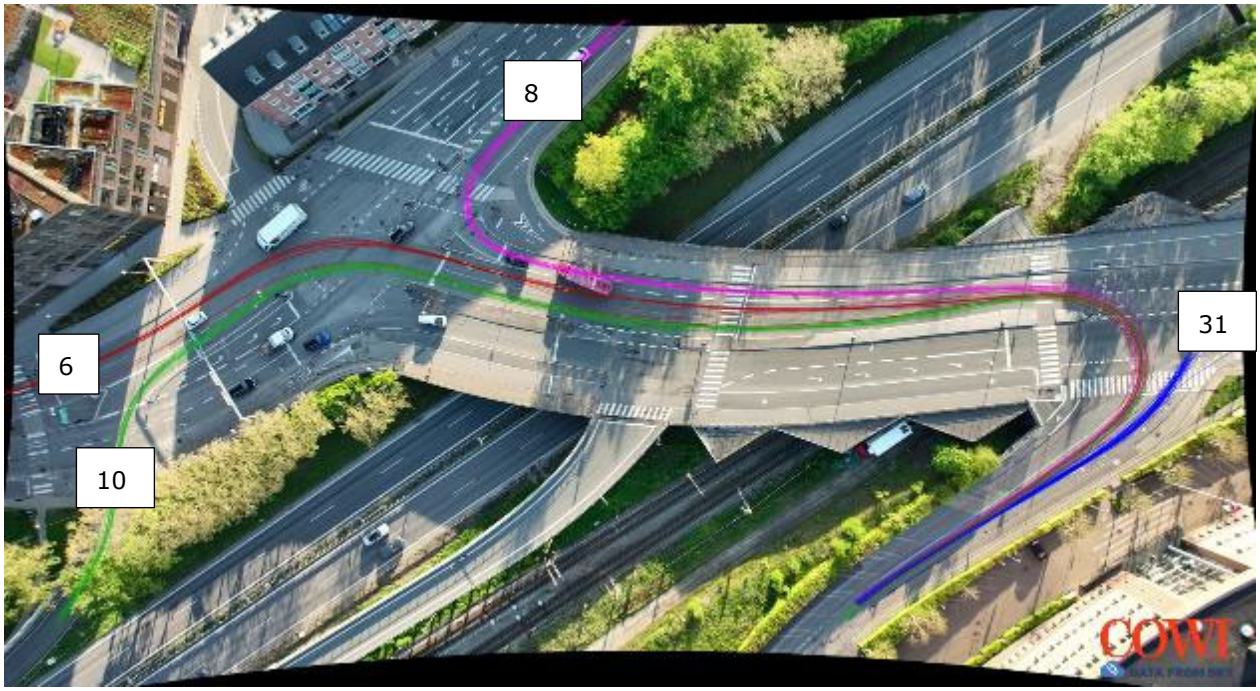
Fra \ Til	Hollandsvej	Lyngby Hovedg. S	Jægersborg-vej	Frem	Lyngby Hovedg. V	**I alt**
Hollandsvej		55	19	3	12	**89**
Lyngby Hovedg. S	18		16	3	174	**211**
Jægersborgvej	12	9		1	85	**107**
Frem	1	5	1		5	**12**
Lyngby Hovedg. V	11	168	65	9		**253**
I alt	**42**	**237**	**101**	**16**	**276**	**672**

Som det ses, er der en betydelig cykeltrafik i området, navnlig mellem de to grene af Lyngby Hovedgade.

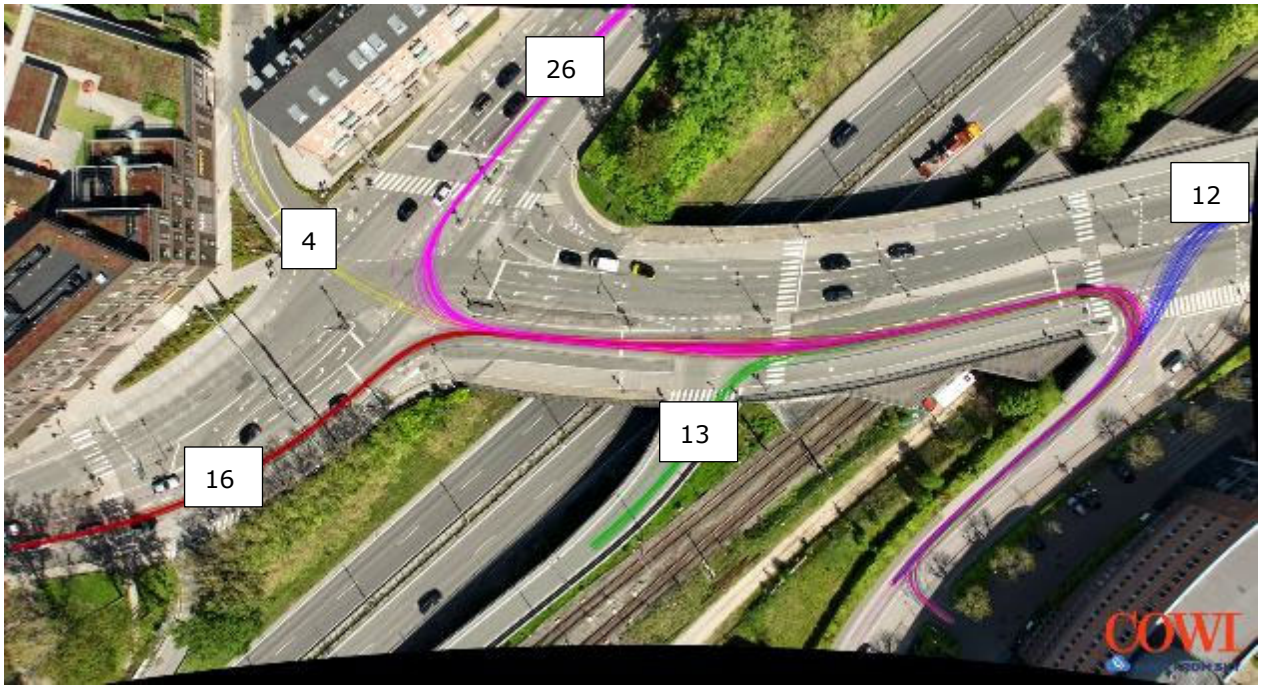
Biltrafikken til og fra Hollandsvej i de to spidstimer kan illustreres ved at optegne kørslen for hver enkelt bil, hvilket er gjort i nedenstående figurer.



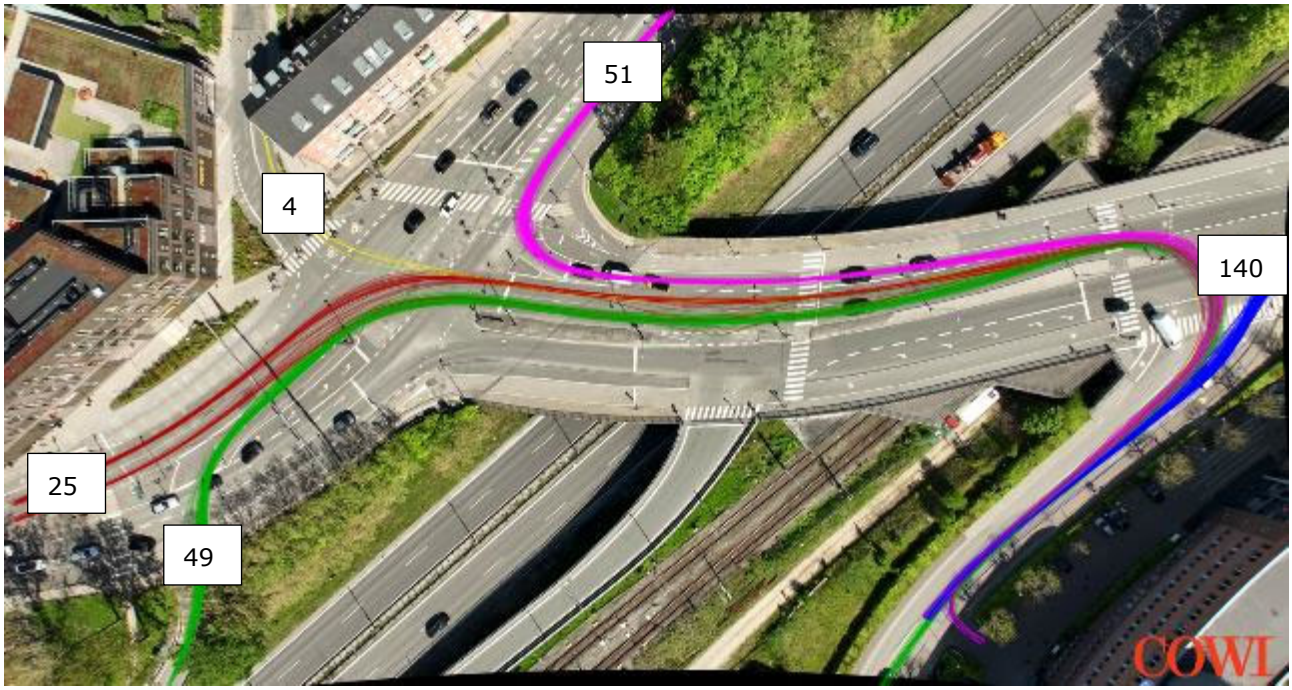
Figur 4: *Biltrafik TIL Hollandsvej i morgenspidstimen, kl. 8.00-9.00*
Rød strøm = biler fra Lyngby Hovedgade V,
Gul strøm = biler fra Frem,
Pink strøm = biler fra Jægersborgvej,
Grøn strøm = biler fra motorvejen,
Blå strøm = biler fra Lyngby Hovedgade S



Figur 5: *Biltrafik FRA Hollandsvej i morgenspidstimen, kl. 8.00-9.00*
Rød strøm = biler mod Lyngby Hovedgade V,
Pink strøm = biler mod Jægersborgvej,
Grøn strøm = biler mod motorvejen,
Blå strøm = biler mod Lyngby Hovedgade S
(ingen biler mod Frem)



Figur 6: *Biltrafik TIL Hollandsvej i eftermiddagsspidstimen, kl. 16.00-17.00*
Rød strøm = biler fra Lyngby Hovedgade V,
Gul strøm = biler fra Frem,
Pink strøm = biler fra Jægersborgvej,
Grøn strøm = biler fra motorvejen,
Blå strøm = biler fra Lyngby Hovedgade S



Figur 7: *Biltrafik FRA Hollandsvej i eftermiddagsspidstimen, kl. 16.00-17.00*
Rød strøm = biler mod Lyngby Hovedgade V,
Pink strøm = biler mod Jægersborgvej,
Gul strøm = biler mod Frem
Grøn strøm = biler mod motorvejen,
Blå strøm = biler mod Lyngby Hovedgade S

4.3 Manuel tælling ved Ulrikkenborg Plads

Som supplement er der gennemført en manuel tælling af biler og cykler i den nordvestlige ende af Parallelvej, hvor der er passage til Ulrikkenborg Plads. Cykler kan køre i begge retninger, men for biler er der indkørselsforbud fra Ulrikkenborg Plads mod Parallelvej.

Den eneste lovlige adgangsvej til DSB's parkeringsplads på matrikelnummer 218h er derfor via Parallelvej fra syd. Det er ikke tilladt at køre fra Ulrikkenborg Plads til DSB's parkeringsplads.

Tællingen viste, at der i morgenspidstimen var:

- 12 biler og 16 cykler *FRA* Parallelvej *MOD* Ulrikkenborg Plads
- 16 biler (ulovligt) og 103 cykler *FRA* Ulrikkenborg Plads *MOD* Parallelvej

I eftermiddagsspidstimen var tallene:

- 37 biler og 70 cykler *FRA* Parallelvej MOD Ulrikkenborg Plads
- 17 biler (ulovligt) og 20 cykler FRA Ulrikkenborg Plads MOD Parallelvej

4.4 Samlet biltrafik

Når tallene fra dronetællingen og den manuelle tælling ved Ulrikkenborg Plads lægges sammen, ses det, at der i morgenspidstimen er:

- 438 biler ind i området og 67 biler ud af området, i alt 505 ture/time

I eftermiddagsspidstimen er tallene:

- 88 biler ind i området og 306 biler ud af området, i alt 394 ture/time

Det ses af tallene, at der er et markant retningssplit, idet morgentrafikken primært kører ind i området, mens der om eftermiddagen er trafik ud af området. Dette er forventeligt på grund af de mange arbejdspladser i området.

Om morgenen er den indkørende trafik nogenlunde ligeligt fordelt mellem de tre største adgangsveje, Lyngby Hovedgade Syd, Jægersborgvej og motorvejen.

Om eftermiddagen kører over 50 % af bilerne fra Hollandsvej mod syd ad Lyngby Hovedgade. Dette skal ses i lyset af, at Lyngby Hovedgade er adgangsvej til Motorring 3 mod syd. Trafik i den modsatte retning – fra Motorring 3 til Hollandsvej – vil komme ind via Jægersborgvej, hvorfor de i tællingen er registreret på Jægersborgvej.

4.5 Parkeringstælling

I september 2024 er der gennemført tællinger af parkerede biler i hele området, undtagen i Danicas kælder, da Danica var fraflyttet på det tidspunkt, hvorfor parkeringskælderen var lukket og utilgængelig. Tællingerne blev gennemført på tre hverdage, hhv. kl. 9, kl. 12 og kl. 15.

Langt de fleste parkeringspladser er forbeholdt bestemte grupper, hovedsageligt ansatte og gæster til virksomhederne i området. Til kældrene og til den store plads i terræn er der bomanlæg, som kræver adgangskort, og på nogle af de øvrige pladser (f.eks. DSB's plads og pladsen ved daginstitutionen) er der skilte, der fortæller, at uvedkommende parkering ikke er tilladt. På Parallelvej kan alle parkere, men der er tidsbegrænsning på to timer.

Tællingerne viste en gennemsnitlig kapacitetsudnyttelse på ca. 60 %, uanset tidspunktet, og en maksimal observeret udnyttelse på 70%. Den ledige kapacitet findes især på de tidsbegrænsede pladser på Parallelvej, samt på COWIs terrænparkering, som er forbeholdt COWIs ansatte og COWIs gæster.

Optælling af belægning på p-pladserne er sket med udgangspunkt i principper og metoder for trafiktællinger, da de to ting er meget sammenlignelige. Tællingerne er foretaget i perioden fra mandag den 9. september 2024 til onsdag den 11. september 2024. I Vejdirektoratets vejledning "Trafiktællinger – Planlægning, udførelse og efterbehandling"[1] fremgår der en række anbefalinger til hvornår der bør udføres tællinger, både ift. hvilke ugedage og hvilken tid på året der er mest repræsentativ. Her fremhæves det bl.a. at de bedste tælleuger ligger om efteråret, fra midten af september til midten af oktober (s. 39-40), hvilket stemmer fint med tidspunktet for de udførte parkeringstællinger. I vejledningen anbefales det desuden, at tællinger udføres i ugedagene tirsdag, onsdag og torsdag, da trafikken ofte kan være anderledes mandag og fredag (s. 30-31).

I forhold til parkeringstælling er det COWIs vurdering at mandag, tirsdag og onsdag er mere repræsentative ift. belægningsgraden i dette område. Dette baseres på nogle undersøgelser som er udført af en af de store ankerlejere i området, vedr. den generelle belægningsgrad og udnyttelse af arbejdspladser på kontorerne.

Dels er der gennemført en undersøgelse af brugen af skriveborde, hvor der på 400 skriveborde har været påsat sensorer, som har registreret brugen af skriveborde over 11 måneder, i perioden februar til december 2023. Derudover er der gennemført en undersøgelse hvor man har brugt wi-fi til at registrere antal mobiltelefoner på netværket, sammenholdt med antal medarbejdere der er tilknyttet kontoret. Disse data er indsamlet over 4 uger i september 2023, i uge 36, 37, 38 og 39.

Begge undersøgelser viser en gennemsnitlig belægningsgrad på henholdsvis 50 % ved skrivebordsundersøgelsen og 54 % ved wi-fi-undersøgelsen.

Begge datasæt viser endvidere at der hos den pågældende virksomhed er en klar tendens til at være flere mennesker på kontoret mandag og fredag, end der er på de 3 dage der typisk anbefales til trafiktællinger. Derfor er de udførte parkeringstællinger udført mandag, tirsdag og onsdag, således der opnås et retvisende billede på tværs af både Vejdirektoratets anbefalinger og de faktiske forhold i området.

[1] https://vej08.vd.dk/mastra/mastradok/dok/TrafiktaellingerPlanUdfoerEfterb.pdf

Med en tælling over tre forskellige hverdage vurderes tællingerne også at være retvisende, selv om der i den fremtidige situation kan være kontorvirksomheder med en anden kultur i forhold til f.eks. fremmøde og hjemmearbejdsdage.

5 Fremtidige forhold

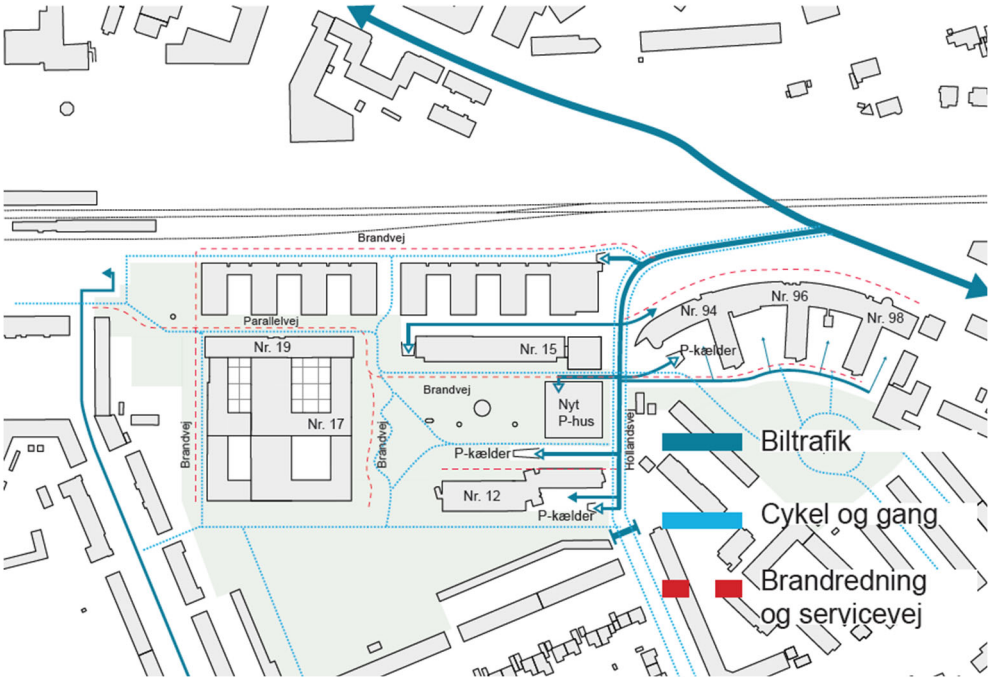
I lokalplanen udlægges størstedelen af området som bilfrit område, hvor al parkering samles i p-hus og p-kældre med adgang fra Hollandsvej. Den nuværende terrænparkering nedlægges og erstattes af et centralt grønt område, der fungerer som en lokal bypark.

Varelevering til den østlige del af området kan ske fra Hollandsvej. Til den vestlige del af området kan varetilkørsel ske fra Ulrikkenborg Alle, som allerede i dag har en vis varetilkørsel til butikkerne og cafeerne på pladsen. Adgangsvejen via Ulrikkenborg Plads går gennem et boligområde, og varelevering ad denne rute bør derfor minimeres.

Et trafiksikkerhedsmæssigt opmærksomhedspunkt kan være krydsningspunktet mellem Hollandsvej og cykelstien langs jernbanen (vist med stiplet rød linje langs brandvejen i Figur 8). Krydset er blandt andet problematisk, fordi cyklisterne kommer med høj hastighed ned ad Hollandsvej.

Der er allerede udført afhjælpende tiltag, med etablering af blå markering/flade på cykelstien, hvor bilerne til og fra parkeringskælderen krydser cykelstien. En supplerende løsning kunne være at etablere en hævet flade på stedet, så alle trafikanter sænker hastigheden og får øget opmærksomhed på hinanden.

Den planlagte trafikstruktur er vist i Figur 8.

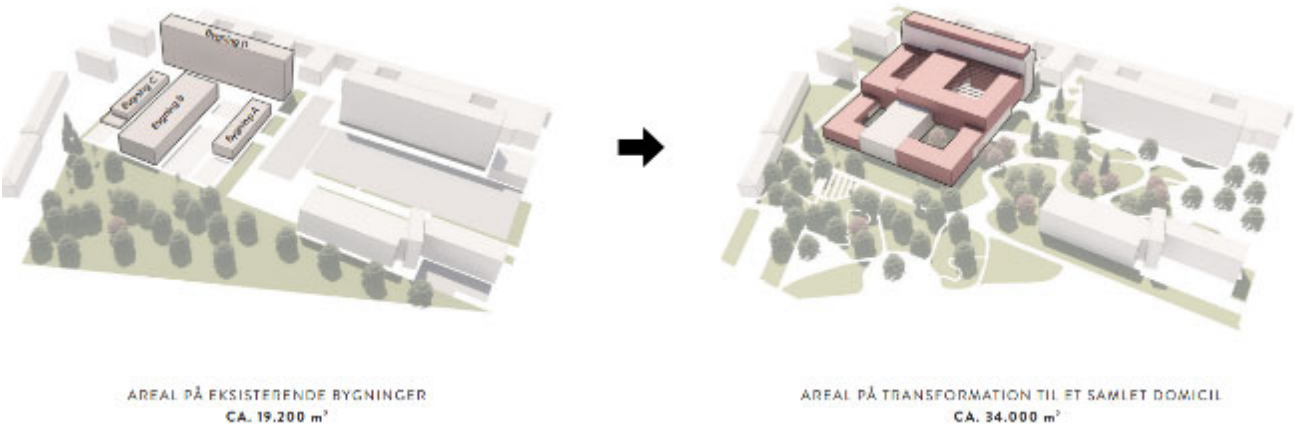


Figur 8: Fremtidige trafikale forhold

De nuværende kontorbygninger på Parallelvej fortættes, mens der ikke sker ændringer på den østlige side af Hollandsvej, hvor der fortsat vil være ca. 50 etageboliger og den buede kontorbygning, Lyngby Port.

Mere præcist sker der følgende ændringer:

Kontorbygningerne på Parallelvej 17-19 (som i dag rummer Danica Pension) udbygges til et samlet domicil med et samlet etageareal på 34.000 m², dvs. en forøgelse på 16.400 m².



Figur 9: Ændringer på Parallelvej 17-19

Bygningerne på Parallelvej 2-8 og Parallelvej 15 (som i dag benyttes af COWI) vil i en senere lokalplan kunne opnå mulighed for at blive udvidet med ca. 8.600 m².

Dele af den nuværende kontorbygning på Hollandsvej 12 omdannes til daginstitution, men det samlede etageareal ændres ikke.

Bygningerne på den østlige side af Hollandsvej (kontorbygningen i Lyngby Hovedgade 94-98 samt etageboligerne på Hollandsvej 5A-5J) ændres ikke, men de er medregnet i denne analyse, da de fortsat vil generere trafik på Hollandsvej.

Daginstitutionen på Parallelvej 31 vil formentlig blive nedlagt, men dens primære trafik er ikke relevant for denne analyse, da den primært trafikbetjenes fra Ulrikkenborg Allé. Den trafik der evt. vil tilgå daginstitution via Hollandsvej og Parallelvej er talt med i trafiktællingerne og indgår dermed i analysen.

Etagearealerne og anvendelserne i før- og eftersituationen er sammenfattet i Tabel 7

Tabel 7: Etagearealer og funktioner før og efter ombygning

Bygning	**Nuværende**		**Fremtidig**	
	Størrelse	**Funktion**	**Størrelse**	**Funktion**
Parallelvej 2-16	16.340 m2	Kontor	24.940 m²	Kontor
Parallelvej 15	12.822 m²	Kontor	12.822 m²	Kontor
Parallelvej 17-19	17.641 m²	Kontor	34.000 m²	Kontor

Hollandsvej 12 B1	2.000 m²	Kontor	2.000 m²	Daginsti-tution
Hollandsvej 12 B2	3.126 m²	Kontor	3.126 m²	Kontor
Lyngby H.gade 94-98	18.395 m²	Kontor	18.395 m²	Kontor
Hollandsvej 5A-5J	50 boliger	Bolig	50 boliger	Bolig

6 Turproduktion

6.1 Turrater

Den ændrede arealanvendelse medfører også en ændring i antallet af bilture til og fra området. Antallet af ture kan estimeres ud fra såkaldte turrater, som er erfaringstal for antallet af ture fra forskellige typer af bebyggelse. Vejdirektoratet har i 2020 udgivet et katalog[2] over opdaterede turrater, som indeholder følgende tal for de her betragtede områdetyper:

- Kontor: 7,8 – 9,0 bilture pr. døgn pr. 100 m²
- Daginstitution: 18,9 – 33,9 bilture pr. døgn pr. 100 m²

Som det ses, er der en vis variation i tallene, som skyldes at de lokale forhold spiller en rolle for den faktiske turrate. I den aktuelle sammenhæng antages turraterne at ligge i den lave ende af intervallet på grund af nærheden til Lyngby Station og den højklassede kollektive trafikbetjening.

6.2 Nuværende forhold

Med de her nævnte turrater kan antallet af ture til bygningerne i den nuværende situation beregnes som vist i Tabel 8. Daginstitutionen på Parallelvej 31 er medtaget, da nogle forældre muligvis kører via Parallelvej for at komme til daginstitutionen. Det kan f.eks. være relevant, hvis man om eftermiddagen kommer fra motorvejen og skal til daginstitutionen for at hente. I den modsatte retning – altså *fra* daginstitutionen– antages trafikken ikke at køre ad Parallelvej, da det ikke er lovligt at køre ind fra Ulrikkenborg-siden.

Da der kun er tale om én retning, og da det kun er en del af trafikken, der kører ad Parallelvej, er der skønnet en turrate på 25 % af den anbefalede turrate for daginstitioner.

Tabel 8: Antal bilture pr. hverdagsdøgn under de nuværende forhold

Bygning	Størrelse	Funktion	Turrate	Ture/døgn

[2] Katalog Turrater

Parallelvej 2-16	16.340 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	1.275
Parallelvej 15	12.822 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	1.000
Parallelvej 17-19	17.641 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	1.376
Parallelvej 31	400 m²	Daginstitut.	4,7 pr. 100 m²	19
Hollandsvej 12	5.126 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	400
Lyngby H.gade 94-98	18.395 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	1.435
Hollandsvej 5A-5J	50 boliger	Bolig	2,7 pr. bolig	135
I alt				**5.640**

Spidstimetrafikken udgør som en tommelfingerregel ca. 13 % af døgntrafikken, hvorfor der i den nuværende situation skulle være en spidstimetrafik på 733 ture/time.

Tællingerne viste imidlertid en spidstimetrafik på 505 ture/time, altså noget lavere end det teoretisk beregnede tal.

Det kan blandt andet skyldes, at tællingen var påvirket af følgende forhold:

- Tællingen blev foretaget en dag med solskinsvejr, hvilket kan have fået flere til at cykle
- Tællingen blev foretaget i maj måned, mens Cyklistforbundet kører "Vi Cykler Til Arbejde"-kampagnen, som skal få flere til at cykle
- Det igangværende letbanearbejde i Lyngby gør det besværligt at køre i bil til Ulrikkenborg-området, navnlig fra vest, hvilket kan få nogle til at fravælge bilen
- Vejarbejde ved motorvejstilslutninger i Gentofte Kommune kan have fået nogle til at fravælge bilen
- Danica havde påbegyndt en delvis neddrosling af aktiviteterne i bygningerne på Parallelvej 17-19, forud for deres fraflytning, som blev påbegyndt 1. juni 2024

Samtidig kan der være forhold der bevirker, at de teoretiske tal beregnet ud fra turrater er i den høje ende. Lokalplanområdet er beliggende mellem 100 og 400 meter fra Lyngby Station, er ligger således meget stationsnært med meget nem adgang til stationen. Lyngby Station er desuden knudepunkt for flere typer

kollektiv trafik herunder flere S-togslinjer samt mange buslinjer inkl. S- og E-busser, og snarligt også letbane.

Lokalplanområdet ligger ligeledes godt placeret ift. eksisterende og gode cykelforbindelser, herunder 2 supercykelstier, samt snart en tredje supercykelsti som anlægges på ring 3, samtidig med letbanen. Der er tillige gode forbindelser ud i næromgivelserne ift. let trafik som cykler og gående.

Der er derfor i ovenstående anvendt en turrate i den lave ende af intervallet (7,8 ture pr. 100 m²) fra Turratekataloget.

6.3 Forventet fremtidig situation

I Vejdirektoratets turratekatalog fra 2020 er der som nævnt angivet en bilturrate for kontorer på 7,8-9,0 ture pr. 100 m² pr. hverdagsdøgn. Dette er 95 %-konfidensintervallet – hvilket vil sige at turraterne i kun 5 % af tilfældene være højere eller lavere. Vejdirektoratet nævner samtidig Miljøstyrelsens tidligere turrate på 5,9 ture/100 m² fra 1994. Siden 1994 er turraten primært steget på grund af øget bilejerskab, men formentlig også på grund af øget anvendelse af storrumskontorer med flere ansatte pr. 100 m². I den modsatte retning trækker den øgede brug af hjemmearbejde, som reducerer turraten.

Vejdirektoratet nævner specifikt to konkrete områder, hvor der er hentet data fra Mastra (Vejdirektoratets landsdækkende database med trafiktællinger). Det ene er Lautrupparken (et stort område med kontorarbejdspladser) i Ballerup, hvor der i 2013 er beregnet en turrate på 6,2 bilture pr. 100 m². Det andet er Dandy Business Park i Vejle, hvor der i 2019 er beregnet en turrate på 9,2 bilture pr. 100 m². I begge områder er der gennemført mobilitetsundersøgelser, som viser, at 58 % af de ansatte i Lautrupparken benytter bil til arbejde, mens 89 % i Dandy Business Park benytter bil. De to områder er dog ikke stationsnære, da der begge steder er mere end en kilometer til nærmeste station.

Som supplement til disse tal er der indhentet oplysninger fra Sverige, hvor Trafikverket har udviklet et online beregningsværktøj[3], som er væsentligt mere detaljeret end de danske turrater. Der er naturligvis forskelle mellem Sverige og Danmark, men bilejerskabet er i samme størrelsesorden, og hvis man ser på forstæder til større byer, er der stor lighed.

I den svenske model kan man f.eks. beregne turrater for kontorer i Göteborg Kommune "i huvudortens ytterområden". Som udgangspunkt fås en turrate på 6,8 ture pr. 100 m², men i modellen er det muligt at justere på kvaliteten af kollektiv trafik og forholdene for bil og cykeltrafik, og under optimale forhold beregnes en turrate på under 5,0 bilture pr. 100 m². I Stockholm-forstaden Sollentuna (med direkte tog de ca. 12 km til Stockholm centrum) fås en turrate på under 5,0 for kontorer.

Den gennemførte dronetælling i Lyngby i maj 2024 viste et antal ture, der svarer til en lav turrate under 6,2. Der er dog en vis usikkerhed, da der kun er talt i 2x2 timer – og desuden er der en række forhold, der kan have påvirket

[3] Projektlista - Trafikalstringsverktyg

(reduceret) antallet af bilture, herunder godt vejr, cykelkampagne og Danicas begyndende nedlukning.

Ovenstående forhold taler for at benytte en lav turrate, men samtidig skal analysen også kunne afspejle en form for worst case situation, hvorfor der efter aftale med Lyngby-Taarbæk Kommune er benyttet en turrate inden for Vejdirektoratets konfidensinterval.

Der er derfor benyttet en turrate på 7,8 ture pr. 100 m², og i den fremtidige situation kan antallet af ture beregnes som vist i Tabel 9 nedenfor. Som det ses af tabellen, er det forudsat, at dele af bygningerne på Hollandsvej 12 benyttes til daginstitution.

Tabel 9: Antal ture pr. hverdagsdøgn under de fremtidige forhold

Bygning	Størrelse	Funktion	Turrate	Ture/døgn
Parallelvej 2-16	24.940 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	1.945
Parallelvej 15	12.822 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	1.000
Parallelvej 17-19	34.000 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	2.652
Hollandsvej 12 B1	2.000 m²	Daginstitut.	18,9 pr. 100 m²	378
Hollandsvej 12 B2	3.126 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	244
Lyngby H.gade 94-98	18.395 m²	Kontor	7,8 pr. 100 m²	1.435
Hollandsvej 5A-5J	50 boliger	Bolig	2,7 pr. bolig	135
I alt				**7.789**

Spidstimetrafikken skønnes til 13 % af døgntrafikken, dvs. 1.013 ture/time.

Som det ses af tabellerne, øges antallet af ture pr. dag fra 5.640 til 7.789, dvs. en tilvækst på ca. 38 %.

Det totale kontorareal øges fra de nuværende ca. 70.664 m² til ca. 95.285 m², dvs. en udvidelse på ca. 35 %.

Den øvrige del af den øgede turproduktion skyldes etableringen af en daginstitution i området. Turraten for en daginstitution er væsentligt højere end for en skole, dels fordi arealbehovet pr. barn er mindre i en daginstitution, dels fordi bilandelen er højere. De fleste skolebørn, navnlig i de større klasser, går eller cykler selv til skole, mens mange børn i daginstitution bliver kørt, både når de

bliver afleveret, og når de bliver afhentet. I den aktuelle sammenhæng er der på grund af stationsnærheden anvendt en turrate i den lave ende af intervallet (18,9 ture pr. 100 m²)

Da over 90 % af turene genereres af kontorerne, kan der forventes en stor forskel mellem de to retninger, idet der om morgenen vil være stor trafik *til* området og om eftermiddagen stor trafik *fra* området. Den travleste retning udgør i dag 88 % af den totale trafik (registreret i dronetællingen), hvilket betyder at der vil være op til 891 biler/time i den travleste retning i den fremtidige situation.

Hvis dele af kontorarealet konverteres til boliger, skole eller andre funktioner, bliver den nygenererede trafik mindre.

7 VISSIM-simulering

Trafikafviklingen i krydsene er vurderet ved hjælp af en VISSIM-simulering, der omfatter følgende kryds (fra vest mod øst):

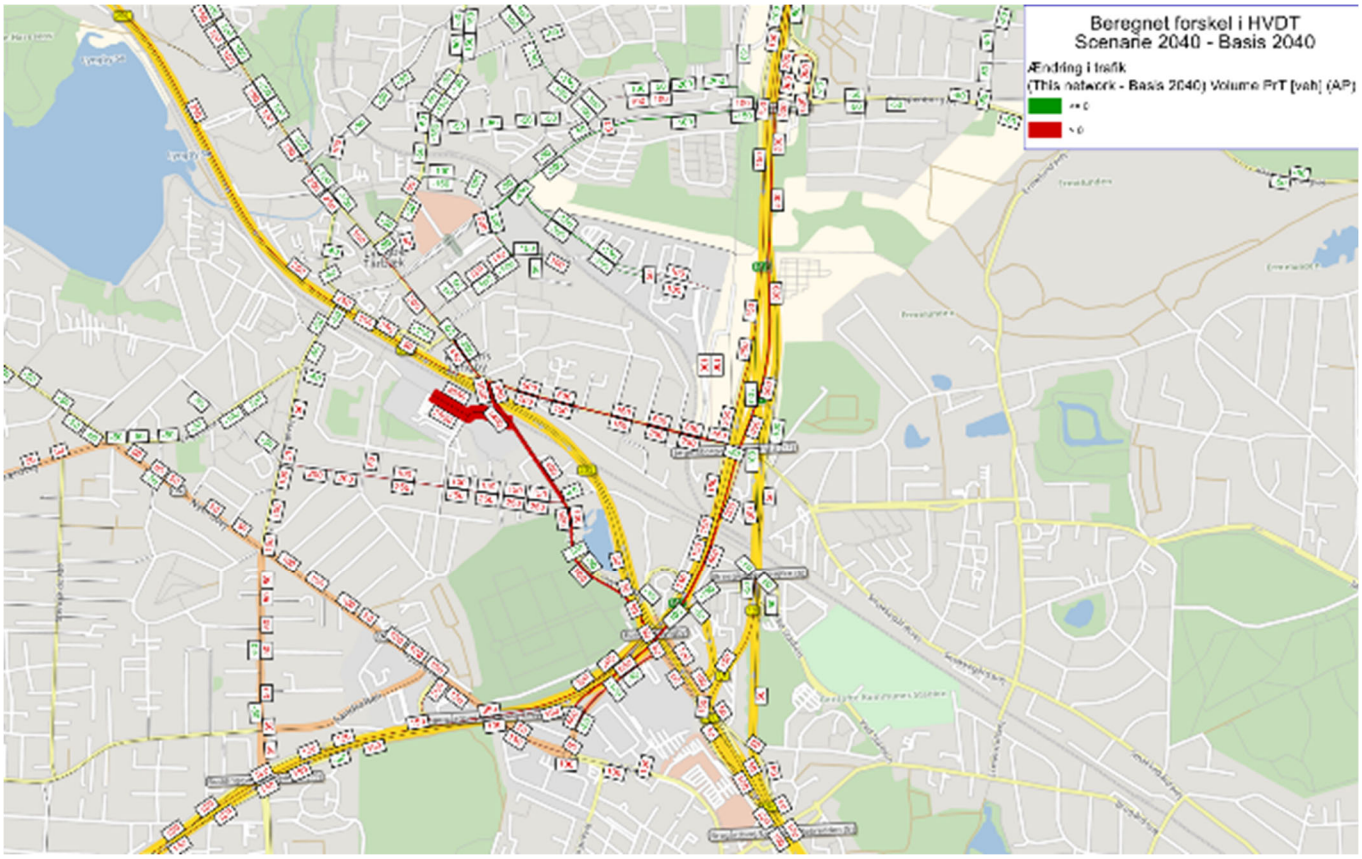
- Tilkørsel fra Lyngby Hovedgade til motorvejen
- Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej / Frem
- Lyngby Hovedgade / Hollandsvej
- Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle / Vintappervej

Døgntrafikken på de enkelte vejstrækninger er beregnet ved hjælp af Lyngby-Taarbæk Kommunes trafikmodel for to scenarier:

- Et basisscenarie, hvor trafikken er fremskrevet til 2040, og hvor øvrige projekter (Firskovvej, udbygning af DTU) er lagt ind, men hvor Ulrikkenborg er uændret i forhold til foråret 2024.

- Et projektscenarie, hvor Ulrikkenborg er udbygget som beskrevet i dette notat.

Som tidligere beskrevet medfører Ulrikkenborg-projektet kun en mindre stigning i trafikken i forhold til i dag, hvilket afspejles i den beregnede forskel mellem de to scenarier, som er vist i Figur 10.



Figur 10: Forskelle mellem projektscenarie og basisscenarie i 2040 (biler pr. døgn i én retning). Røde tal angiver mere trafik i projektscenariet, grønne tal angiver færre biler.

7.1 Basisscenarie 2040

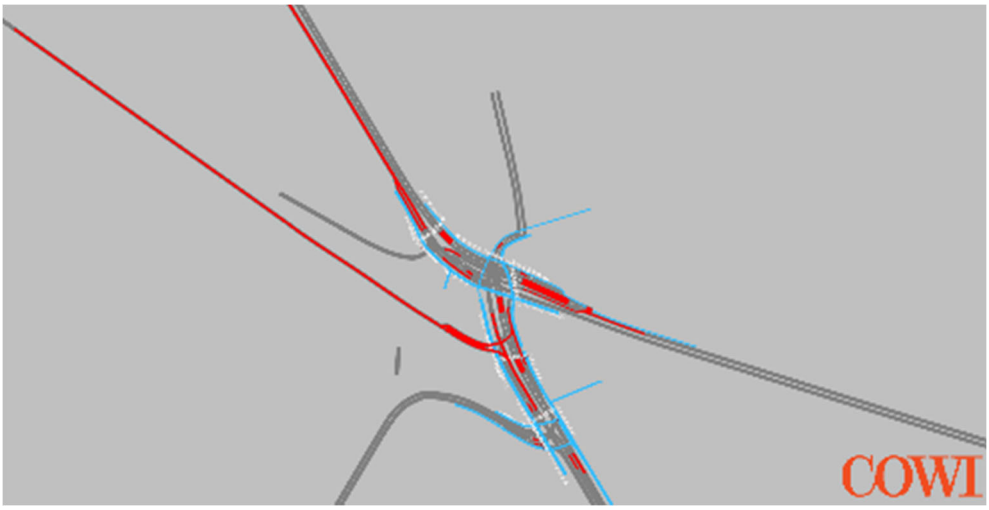
De fuldstændige tabeller med antal køretøjer, forsinkelser og kølængder er indsat i bilag. I det følgende gennemgås hovedresultaterne.

7.1.1 Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej

I basisscenariet viser simuleringen, at de sammenhængende kryds ved Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej og motorvejstilslutningerne er overbelastet. Det er især tilfarterne fra Lyngby Hovedgade NV (fra Lyngby Centrum) samt frakørslen fra motorvejen, der er overbelastet, og hvor der opstår store forsinkelser og lange kødannelser.

Trafikken fra Lyngby Hovedgade Syd og frem afvikles tilfredsstillende.

De beregnede 95 %-fraktil kølængder (dvs. de kølængder, der kun overskrides i 5 % af tiden) for morgenspidstimen er vist i Figur 11.



Figur 11: 95 %-fraktil kølængder i morgenspidstimen, basis 2040

Som det ses, er der meget lange køer på Lyngby Hovedgade og på frakørslen fra motorvejen (både højre- og venstresvingende). Sidstnævnte skaber tilbagestuvning ned på motorvejen, hvilket er kritisk.

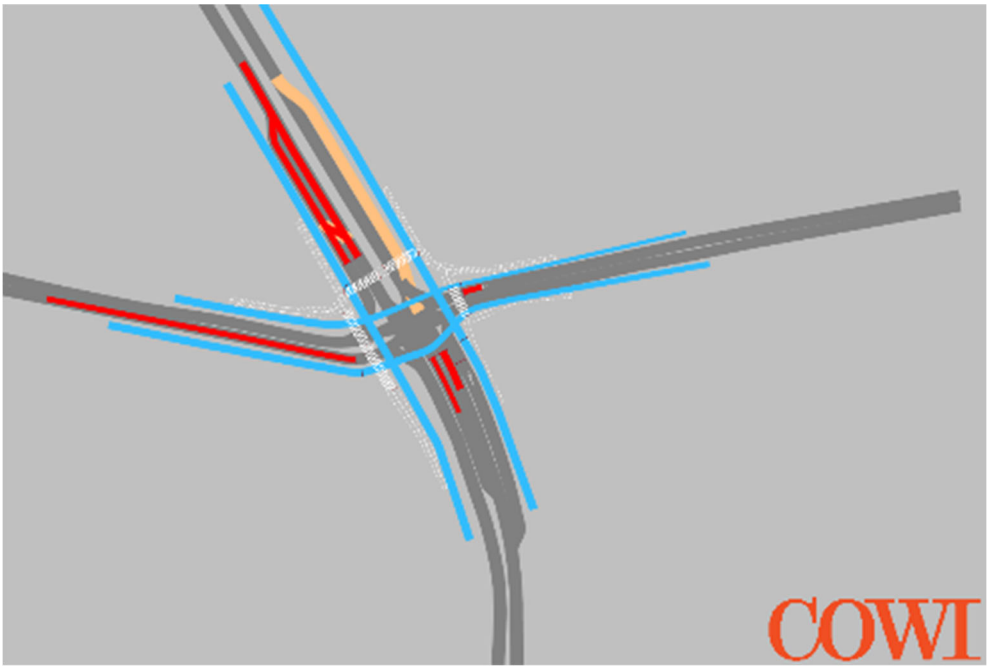
I de øvrige tilfarter er kølængderne på et acceptabelt niveau.

7.1.2 Lyngby Hovedgade / Hollandsvej

I krydset mellem Lyngby Hovedgade og Hollandsvej afvikles trafikken tilfredsstillende og uden kritiske forsinkelser eller kødannelser.

7.1.3 Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle

Også i krydset ved Christian X's Alle afvikles trafikken tilfredsstillende. De beregnede 95 %-fraktil kølængder ses i Figur 12.



Figur 12: 95 %-fraktil kølængder i morgenspidstimen, Lyngby Hovedgade – Christian X's Alle, basis 2040

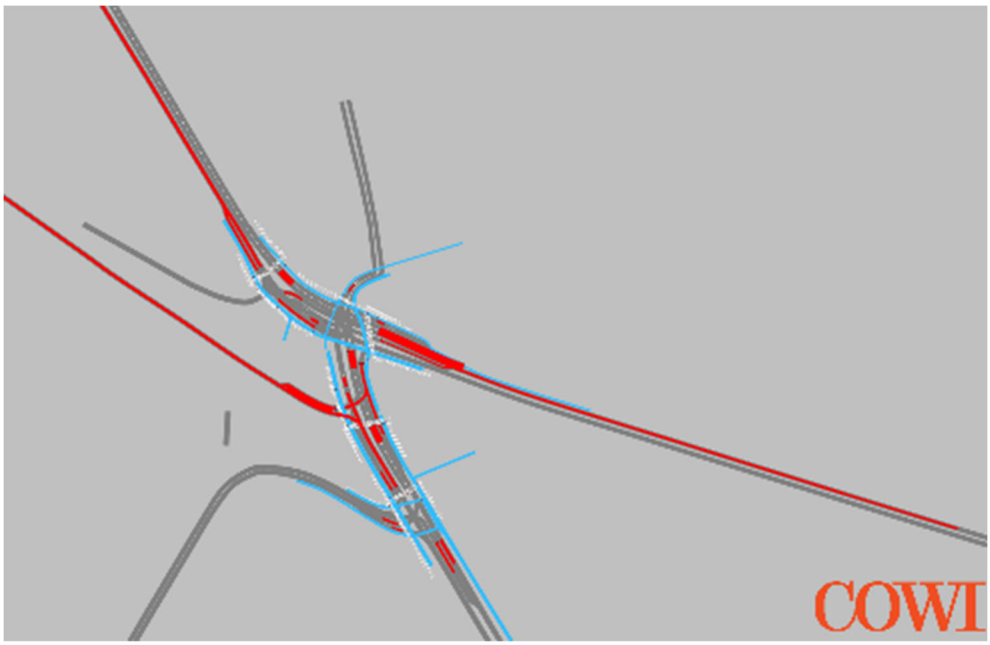
7.2 Projektscenarie 2040

7.2.1 Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej

Også i projektscenariet viser simuleringen, at de sammenhængende kryds ved Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej og motorvejstilslutningerne er overbelastet, navnlig tilfarterne fra Lyngby Hovedgade NV (fra Lyngby Centrum) og frakørslen fra motorvejen.

Trafikken fra Lyngby Hovedgade Syd og frem afvikles tilfredsstillende.

De beregnede 95 %-fraktil kølængder for morgenspidstimen er vist i Figur 13.



Figur 13: 95 %-fraktil kølængder i morgenspidstimen, projektscenarie 2040

Ligesom i basisscenariet er der lang kø på Lyngby Hovedgade, Jægersborgvej og tilbagestuvning på motorvejsfrakørslen. Tilbagestuvningen på Jægersborgvej vil til dels kunne afhjælpes ved en forlængelse af den nuværende venstresvingsbane, hvor der svinges fra Jægersborgvej og over broen, hen mod lokalplanområdet.

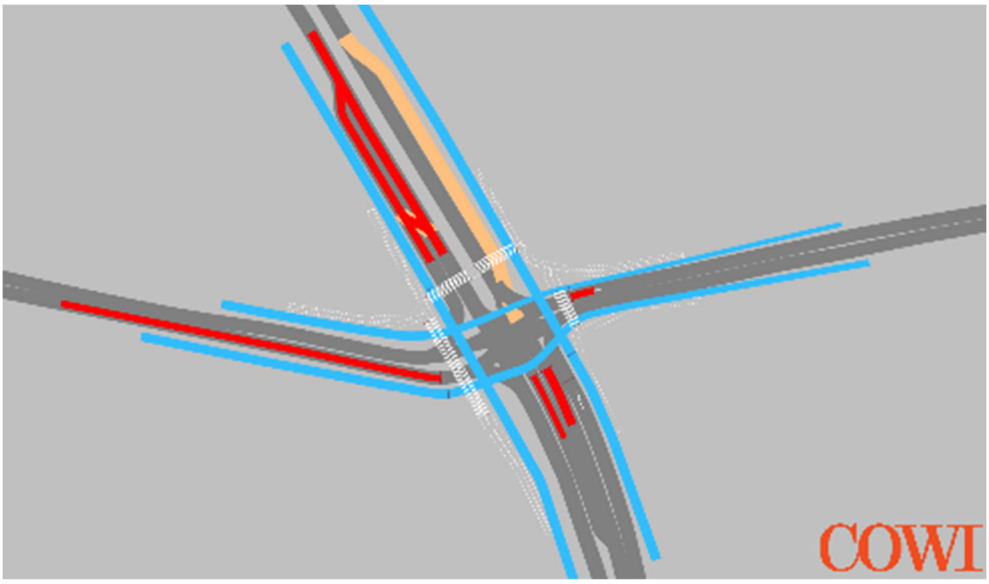
I de øvrige tilfarter er kølængderne på et acceptabelt niveau.

7.2.2 Lyngby Hovedgade / Hollandsvej

I krydset mellem Lyngby Hovedgade og Hollandsvej afvikles trafikken tilfredsstillende og uden kritiske forsinkelser eller kødannelser.

7.2.3 Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle

Også i krydset ved Christian X's Alle afvikles trafikken tilfredsstillende. De beregnede 95 %-fraktil kølængder ses i Figur 14.



Figur 14: 95 %-fraktil kølængder i morgenspidstimen, Lyngby Hovedgade – Christian X's Alle, projektscenarie 2040

7.3 Konklusion

I Bilag A ses de fulde tabeller for hvert kryds i henholdsvis basis- og projektscenariet, og som det ses, er der kun marginale forskelle.

7.3.1 2040 basisscenariet

I 2024 basisscenariet viser simuleringen, at de sammenhængende kryds ved Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej og motorvejstilslutningerne er overbelastet. Det er især tilfarterne fra Lyngby Hovedgade NV (fra Lyngby Centrum) samt frakørslen fra motorvejen, der er overbelastet, og hvor der opstår meget lange køer på Lyngby Hovedgade og på frakørslen fra motorvejen. Sidstnævnte skaber tilbagestuvning ned på motorvejen, hvilket er kritisk.

Trafikken fra Lyngby Hovedgade Syd og frem afvikles tilfredsstillende.

I krydset mellem Lyngby Hovedgade og Hollandsvej, samt i krydset ved Christian X's Alle, afvikles trafikken tilfredsstillende og uden kritiske forsinkelser eller kødannelser.

7.3.2 2040 projektscenariet

Også i projektscenariet viser simuleringen, at de sammenhængende kryds ved Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej og motorvejstilslutningerne er overbelastet, navnlig tilfarterne fra Lyngby Hovedgade NV (fra Lyngby Centrum) og frakørslen fra motorvejen.

Ligesom i basisscenariet er der lang kø på Lyngby Hovedgade og tilbagestuvning på motorvejsfrakørslen.

I de øvrige tilfarter er kølængderne på et acceptabelt niveau.

I krydset mellem Lyngby Hovedgade og Hollandsvej, samt i krydset ved Christian X's Alle, afvikles trafikken tilfredsstillende og uden kritiske forsinkelser eller kødannelser.

At forskellene mellem de to scenarier er så små skyldes, at Ulrikkenborg-projektet kun genererer en beskeden trafikstigning i forhold til den nuværende trafik til og fra lokalplanområdet. Ændringerne i trafikafviklingen fra nu og frem til 2040 scenarierne, skyldes primært trafik der genereres af andre byudviklingsprojekter i Lyngby samt den generelle trafikvækst.

På den baggrund kan det konkluderes, at der i 2040 vil være afviklingsproblemer i krydsene ved Jægersborgvej og motorvejsramperne, men at problemerne ikke direkte kan henføres til Ulrikkenborg-projektet.

7.3.3 Mulige tiltag

Resultaterne viser, at der kan forventes afviklingsproblemer i krydsene, uanset om Ulrikkenborg-projektet gennemføres eller ej.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyser, at de samordnede signalanlæg ved Hollandsvej og tilslutningsanlægget til motorvejen allerede er optimeret, og at der ikke er yderligere kapacitet at hente der.

I stedet kan det overvejes at overflytte trafik fra Lyngby Hovedgade til andre gader, hvilket f.eks. kan gøres ved at fjerne den eksisterende spærring på Hollandsvej, således at Ulrikkenborg-området også kan betjenes fra Christian X's Alle. En anden mulighed er at etablere et p-hus i den vestlige ende af Ulrikkenborg-området med adgang fra Ulrikkenborg Plads.

Tilbagestuvningen på Jægersborgvej vil til dels kunne afhjælpes ved en forlængelse af den nuværende venstresvingsbane, hvor der svinges fra Jægersborgvej og over broen, hen mod lokalplanområdet.

En nærmere analyse af disse tiltag ligger dog uden for rammerne af nærværende notat.

Bilag A Resultater af VISSIM-simulering

Tabel 10: Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej / motorvejstilslutning, basis 2040

		Morgenperiode 07-09			Eftermiddagsperiode 15-17		
Ben	Svingstrøm	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS
Frem N	Jægersborgvej Ø	8	40	D	36	37	D
	Lyngby Hovedgade BroJernbane S	6	62	E	40	55	D
	Lyngbyvejen Tilk. Rampe V	1	65	E	13	65	E
	Lyngby Hovedgade NV	18	39	D	31	36	D
	Ben	33	44	D	120	46	D
Jægersborgvej Ø	Frem N	27	72	E	64	71	E
	Lyngby Hovedgade BroJernbane S	366	108	F	241	81	F
	Lyngbyvejen Tilk. Rampe V	171	78	E	278	77	E
	Lyngby Hovedgade NV	321	66	E	553	64	E
	Ben	885	86	F	1.136	71	E
Lyngby Hovedgade BroJernbane S	Frem N	3	11	B	38	14	B
	Jægersborgvej Ø	84	17	B	218	23	C
	Lyngbyvejen Tilk. Rampe V	50	27	C	194	29	C
	Lyngby Hovedgade NV	237	21	C	505	23	C
	Ben	373	21	C	954	23	C
Lyngbyvejen Frak. Rampe V	Frem N	2	159	F	9	56	E
	Jægersborgvej Ø	355	163	F	272	70	E
	Lyngby Hovedgade BroJernbane S	656	148	F	246	32	C
	Lyngby Hovedgade NV	101	203	F	84	80	E
	Ben	1.114	158	F	611	56	E
Lyngby Hovedgade NV	Frem N	8	514	F	18	171	F
	Jægersborgvej Ø	279	331	F	296	138	F
	Lyngby Hovedgade BroJernbane S	573	376	F	561	158	F
	Lyngbyvejen Tilk. Rampe V	29	357	F	107	142	F
		889	363	F	982	150	F
Total		3.292	79	E	3.803	38	D

Tabel 11: Lyngby Hovedgade / Jægersborgvej / motorvejstilslutning, projektscenarie 2040

		Morgenperiode 07-09			Eftermiddagsperiode 15-17		
Ben	Svingstrøm	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS
Frem N	Jægersborgvej Ø	7	38	D	36	36	D
	Lyngby Hovedgade BroJernbane S	6	65	E	39	56	E
	Lyngbyvejen Tilk. Rampe V	1	68	E	12	64	E
	Lyngby Hovedgade NV	16	40	D	31	38	D
	Ben	31	45	D	118	46	D
Jægersborgvej Ø	Frem N	26	117	F	55	71	E
	Lyngby Hovedgade BroJernbane S	446	162	F	268	84	F
	Lyngbyvejen Tilk. Rampe V	155	118	F	270	77	E
	Lyngby Hovedgade NV	299	107	F	529	65	E
	Ben	926	136	F	1.122	73	E
Lyngby Hovedgade BroJernbane S	Frem N	2	14	B	43	17	B
	Jægersborgvej Ø	92	21	C	255	26	C
	Lyngbyvejen Tilk. Rampe V	55	29	C	250	33	C
	Lyngby Hovedgade NV	210	25	C	486	24	C
	Ben	360	24	C	1.034	26	C
Lyngbyvejen Frak. Rampe V	Frem N	2	465	F	7	56	E
	Jægersborgvej Ø	326	438	F	257	68	E
	Lyngby Hovedgade BroJernbane S	802	439	F	262	30	C
	Lyngby Hovedgade NV	91	549	F	70	78	E
	Ben	1.221	447	F	597	52	D
Lyngby Hovedgade NV	Frem N	8	598	F	20	162	F
	Jægersborgvej Ø	262	390	F	294	133	F
	Lyngby Hovedgade BroJernbane S	561	443	F	553	153	F
	Lyngbyvejen Tilk. Rampe V	26	401	F	103	138	F
		857	427	F	970	146	F
Total		3.395	201	F	3.842	38	D

Tabel 12: Lyngby Hovedgade / Hollandsvej, basis 2040

		Morgenperiode 07-09			Eftermiddagsperiode 15-17		
Ben	Svingstrøm	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS
Lyngby Hovedgade BroJernbane N	Ligeud	1.203	13	B	999	7	A
	Højre	400	4	A	92	3	A
	Ben	1.603	11	B	1.090	7	A
Lyngby Hovedgade S	Venstre	204	38	D	24	28	C
	Ligeud	335	15	B	747	19	B
	Ben	539	24	C	770	19	B
Hollandsvej V	Venstre	41	21	C	210	23	C
	Højre	47	21	C	268	23	C
	Ben	89	21	C	478	23	C
Total		2.231	14	B	2.339	14	B

Tabel 13: Lyngby Hovedgade / Hollandsvej, projektscenarie 2040

		Morgenperiode 07-09			Eftermiddagsperiode 15-17		
Ben	Svingstrøm	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS
Lyngby Hovedgade BroJernbane N	Ligeud	1.178	14	B	952	7	A
	Højre	641	5	A	172	3	A
	Ben	1.819	11	B	1.124	6	A
Lyngby Hovedgade S	Venstre	306	41	D	52	30	C
	Ligeud	280	15	B	687	19	B
	Ben	586	29	C	739	20	B
Hollandsvej V	Venstre	84	23	C	349	25	C
	Højre	72	22	C	418	27	C
	Ben	157	23	C	768	26	C
Total		2.561	15	B	2.631	16	B

Tabel 14: Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle / Vintappervej, basis 2040

		Morgenperiode 07-09			Eftermiddagsperiode 15-17		
Ben	Svingstrøm	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS
Lyngby Hovedgade N	Venstre	27	16	B	13	16	B
	Ligeud	931	16	B	902	14	B
	Højre	285	12	B	347	13	B
	Ben	1.242	15	B	1.262	14	B
Vintappervej Ø	Venstre	30	24	C	16	21	C
	Ligeud	9	14	B	7	17	B
	Højre	10	16	B	21	15	B
	Ben	49	20	C	43	18	B
Lyngby Hovedgade S	Venstre	180	31	C	429	42	D
	Ligeud	298	16	B	535	21	C
	Højre	5	14	B	14	18	B
	Ben	483	22	C	978	30	C
Christian X's Alle V	Venstre	234	40	D	216	31	C
	Ligeud	6	38	D	12	29	C
	Højre	480	40	D	298	30	C
	Ben	720	40	D	526	31	C
Total		2.494	23	C	2.810	23	C

Tabel 15: Lyngby Hovedgade / Christian X's Alle / Vintappervej, projektscenarie 2040

		Morgenperiode 07-09			Eftermiddagsperiode 15-17		
Ben	Svingstrøm	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS	Antal kt.	Forsinkelse [s]	LOS
Lyngby Hovedgade N	Venstre	22	14	B	13	15	B
	Ligeud	979	15	B	967	15	B
	Højre	244	11	B	387	13	B
	Ben	1.245	14	B	1.367	14	B
Vintappervej Ø	Venstre	30	24	C	16	21	C
	Ligeud	9	16	B	6	18	B
	Højre	13	14	B	17	15	B
	Ben	52	20	C	39	18	B
Lyngby Hovedgade S	Venstre	178	30	C	422	49	D
	Ligeud	351	17	B	516	23	C
	Højre	5	15	B	13	19	B
	Ben	535	21	C	951	34	C
Christian X's Alle V	Venstre	224	41	D	208	31	C
	Ligeud	6	38	D	11	30	C
	Højre	497	41	D	289	29	C
	Ben	727	41	D	507	30	C
Total		2.558	23	C	2.864	24	C

Lyngbyport

Sol-/skygge diagrammer - Lokalplan 298

07. Januar 2025

WERK

Sol-/Skyggestudier Princip

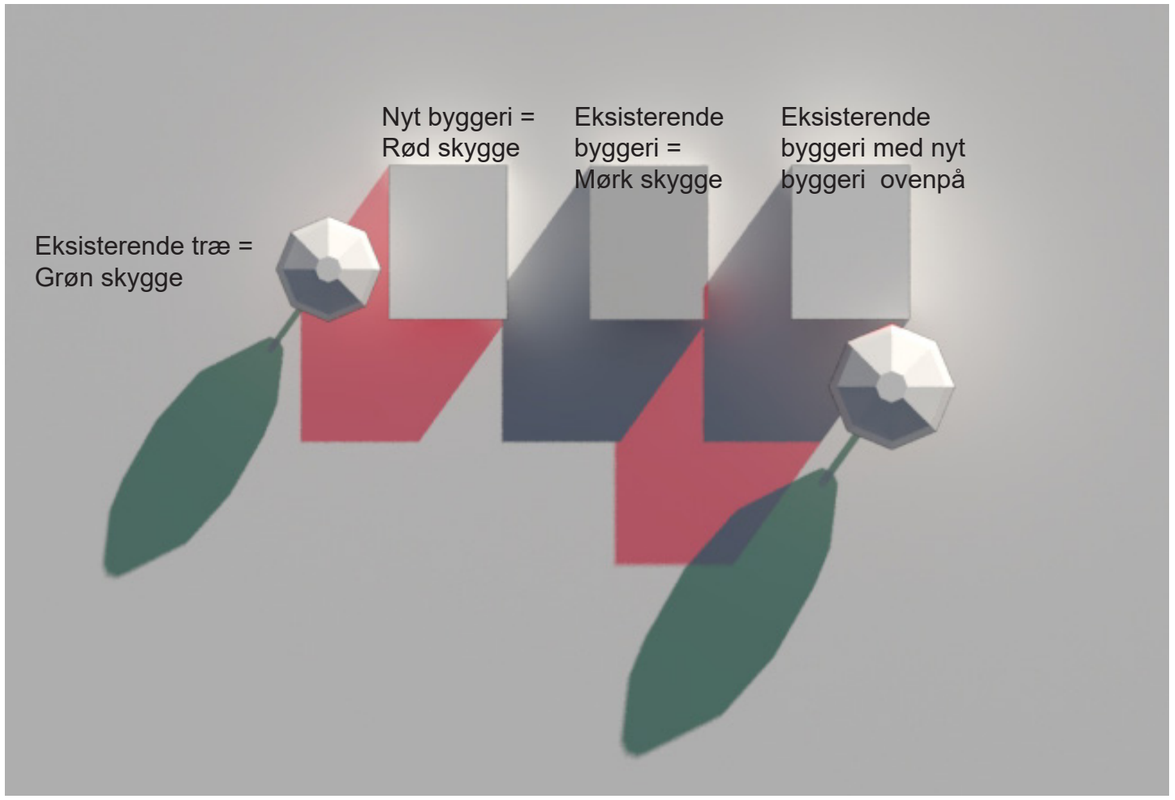
Model:
Sol- / Skyggediagrammer er udført på baggrund af en 3d volumenmodel.
Volumenmodellen er inden for lokalplanafgrænsningen generet udfra opmålinger fra Skel.dk
Omkringliggende terræn og bygninger er genereret udfra Danmarks Højdemodel - Dataforsyningen

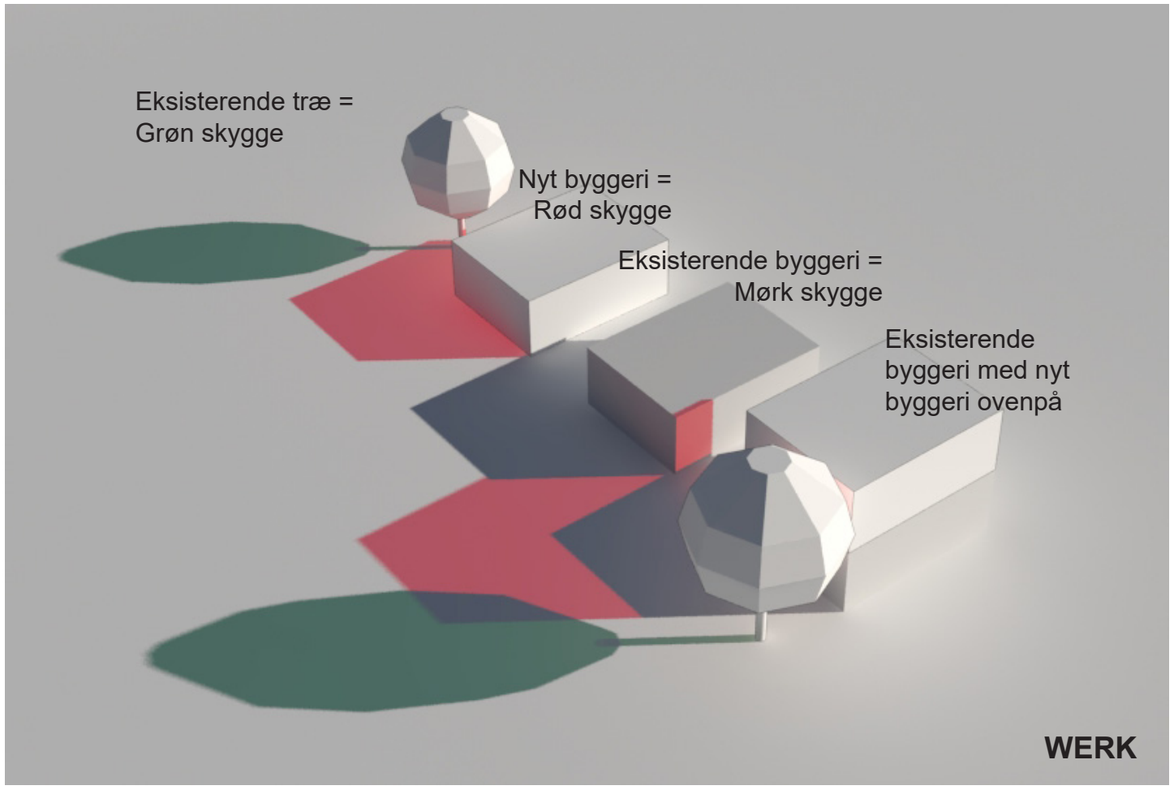
Modellen viser eksisterende vegetation og træer udvalgte steder. Træers placering og størrelse er estimeret udfra luftfoto.

Tid:
Sol-/skygger er simuleret udfra UTC+01:00 (tilpasset sommertid)

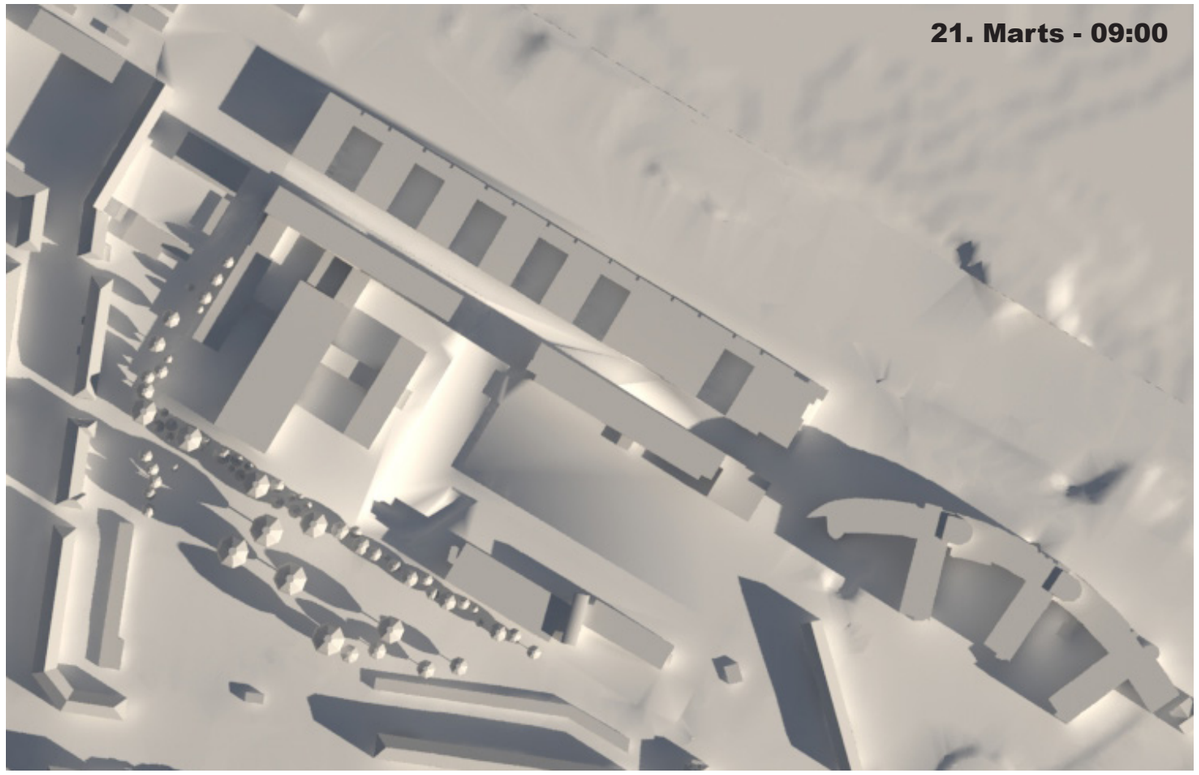
Sol- / Skyggestudier er fortagetaget på følgende tidspunkter
21. Marts - kl. 09:00, 12:00, 15:00 og 17:00
21. Juni - kl. 09:00, 12:00, 15:00 og 18:00
21. September - kl. 10:00, 12:00, 15:00 og 18:00
21. December - kl. 11:00, 12:00, 13:00 og 14:00

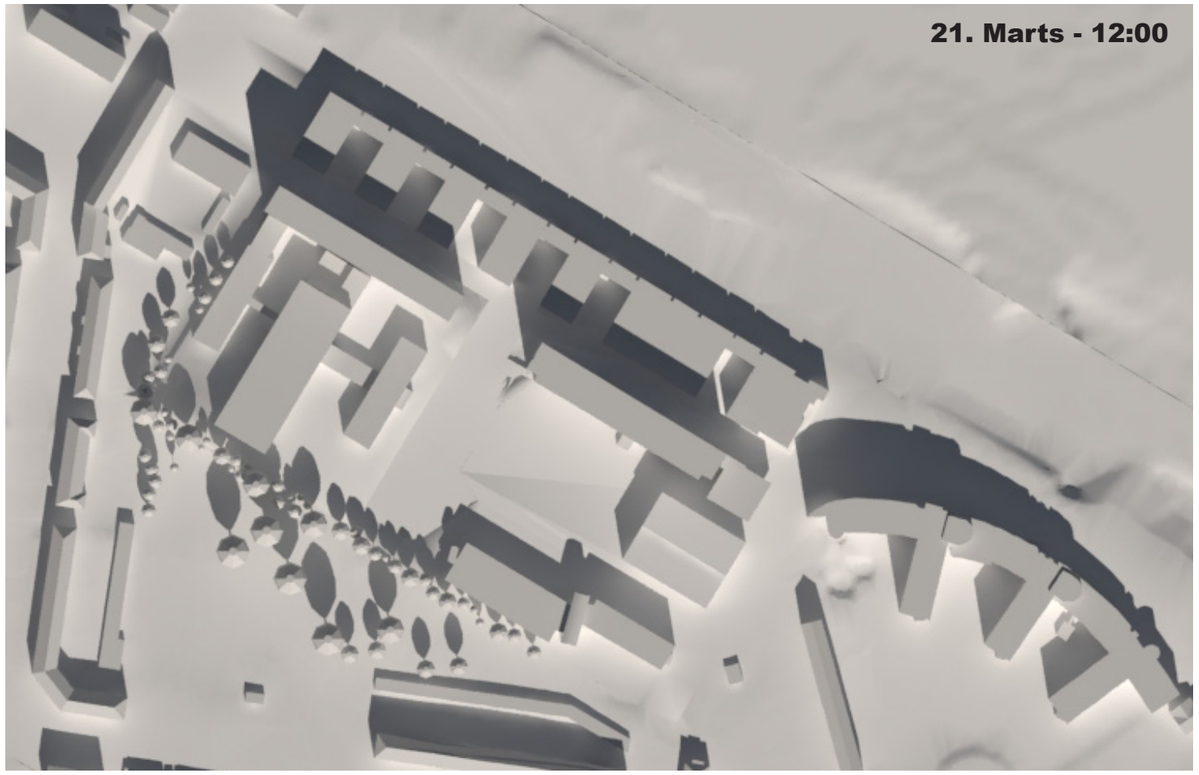
Diagram:
Diagrammet viser eksisterende bygningers skygge som en mørk slagskygge
Nyt byggeri vises med en rødslagskygge
Eksisterende træer vises med en grøn slagskygge.
(se diagram)

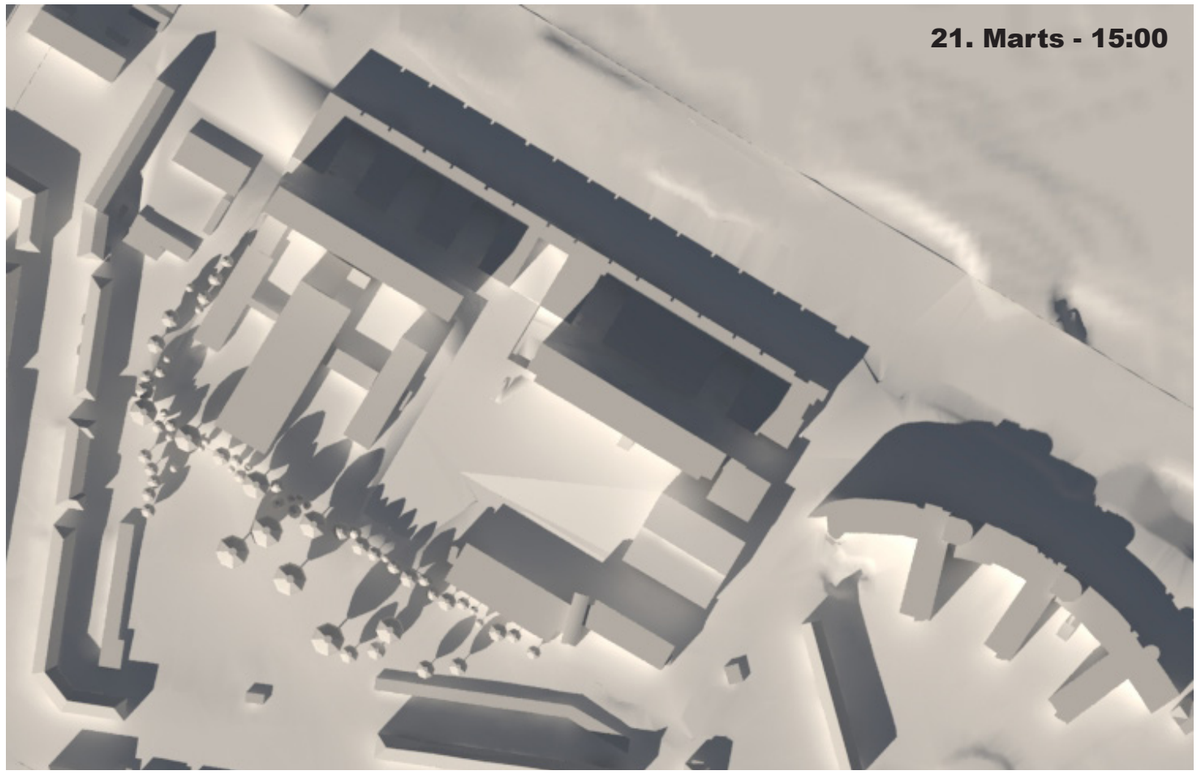


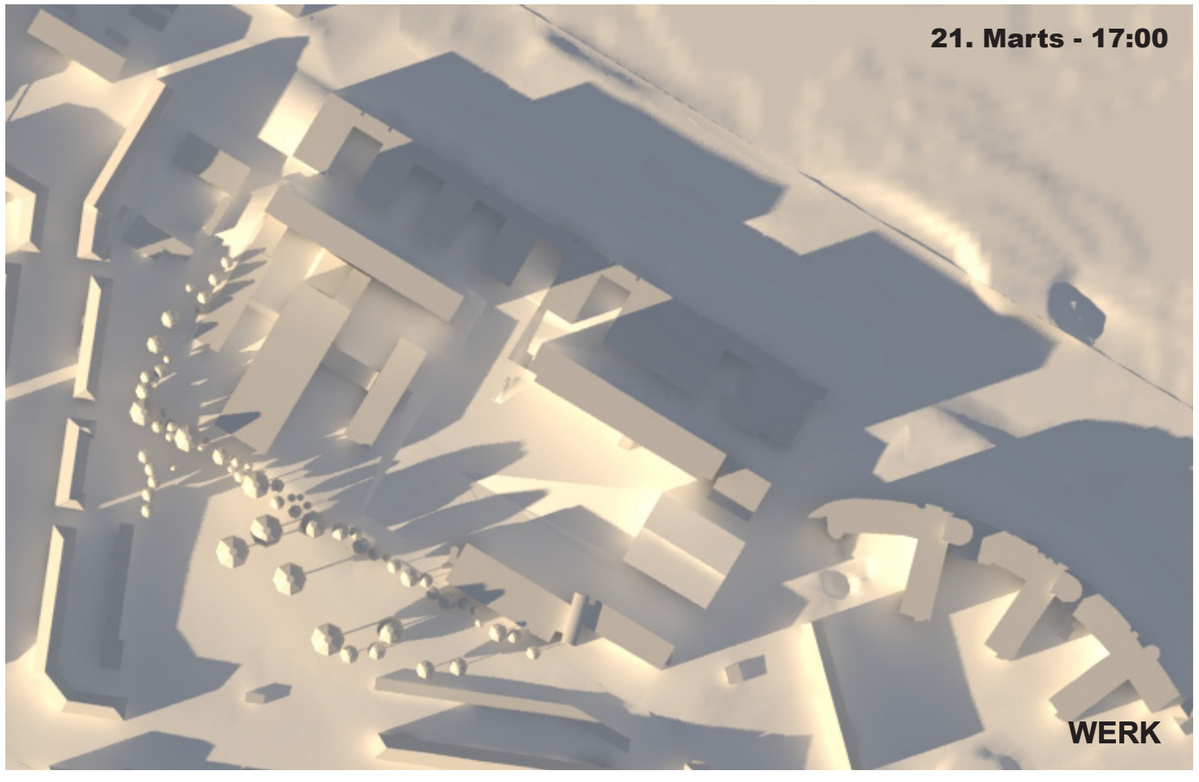


Sol-/Skyggestudier 21. Marts - Eksisterende bebyggelse

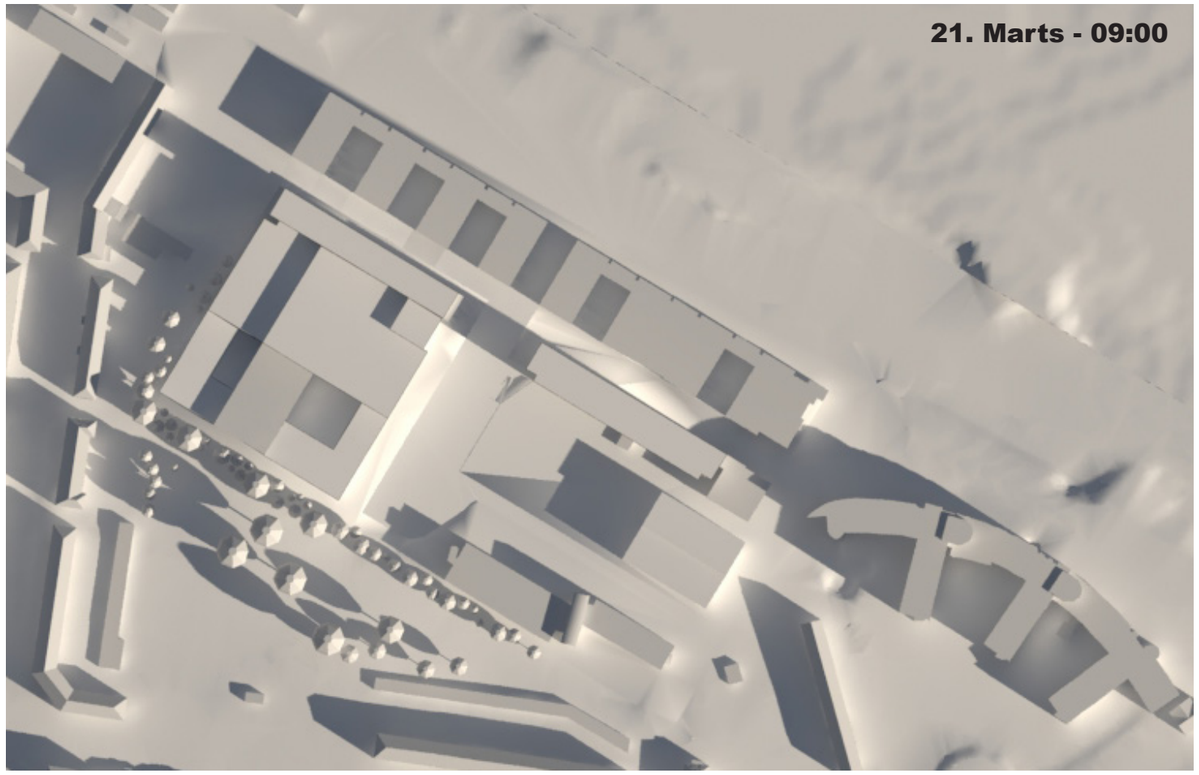


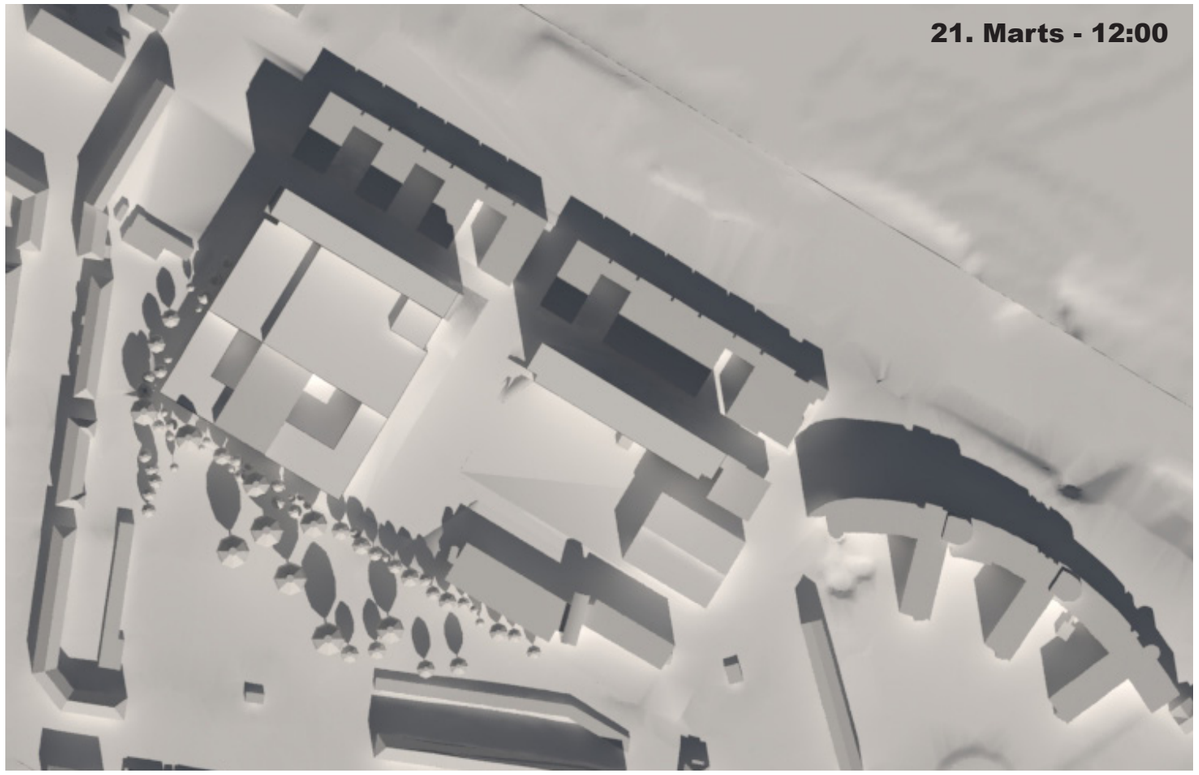


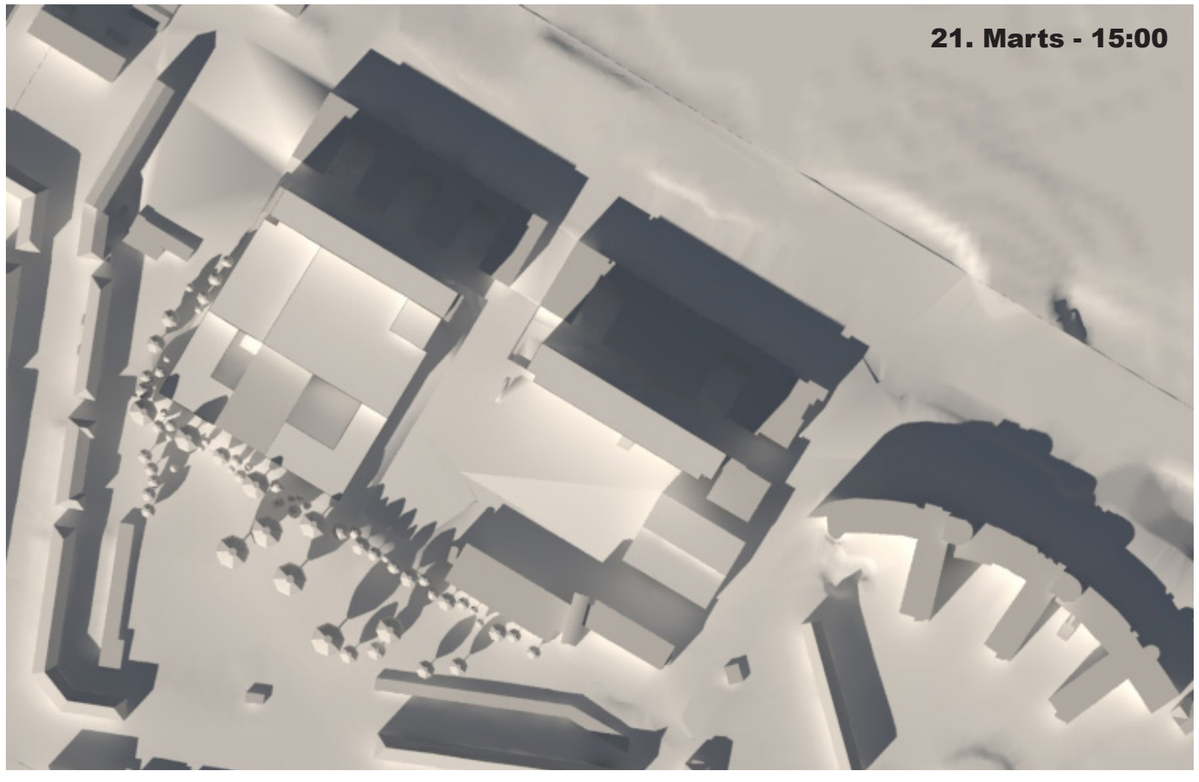


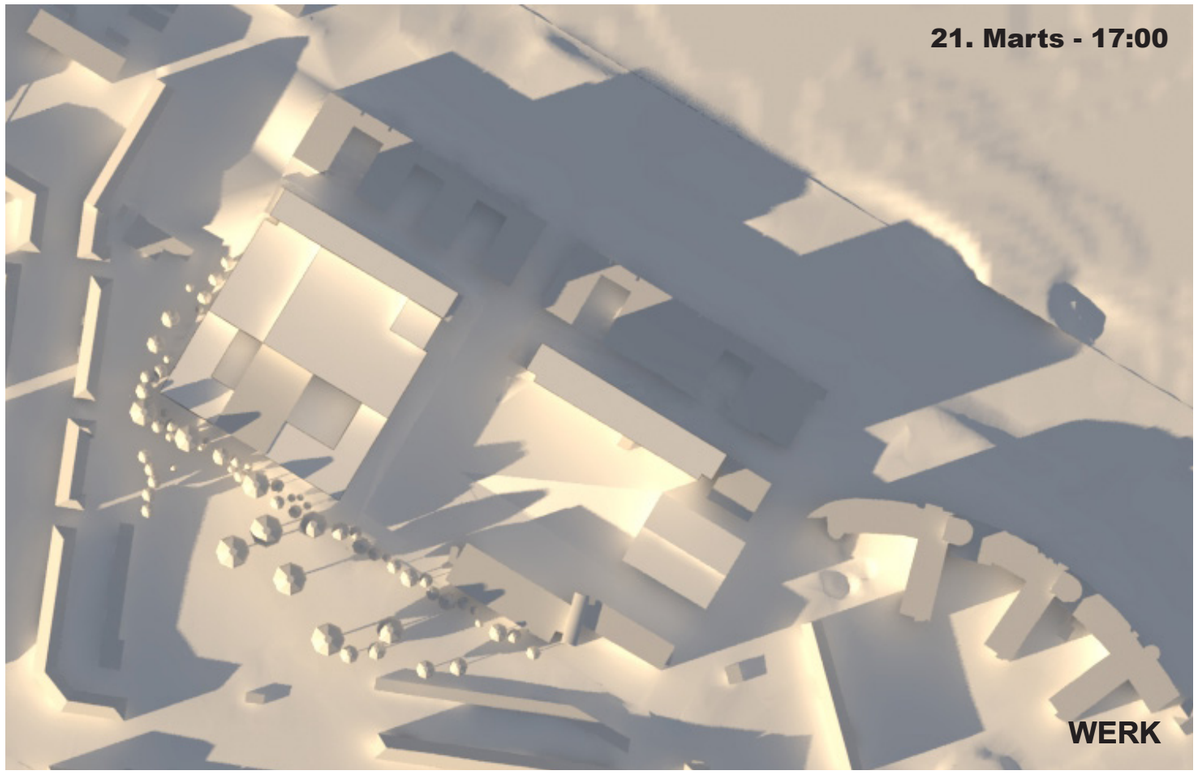


Sol-/Skyggestudier 21. Marts - Fremtidig bebyggelse



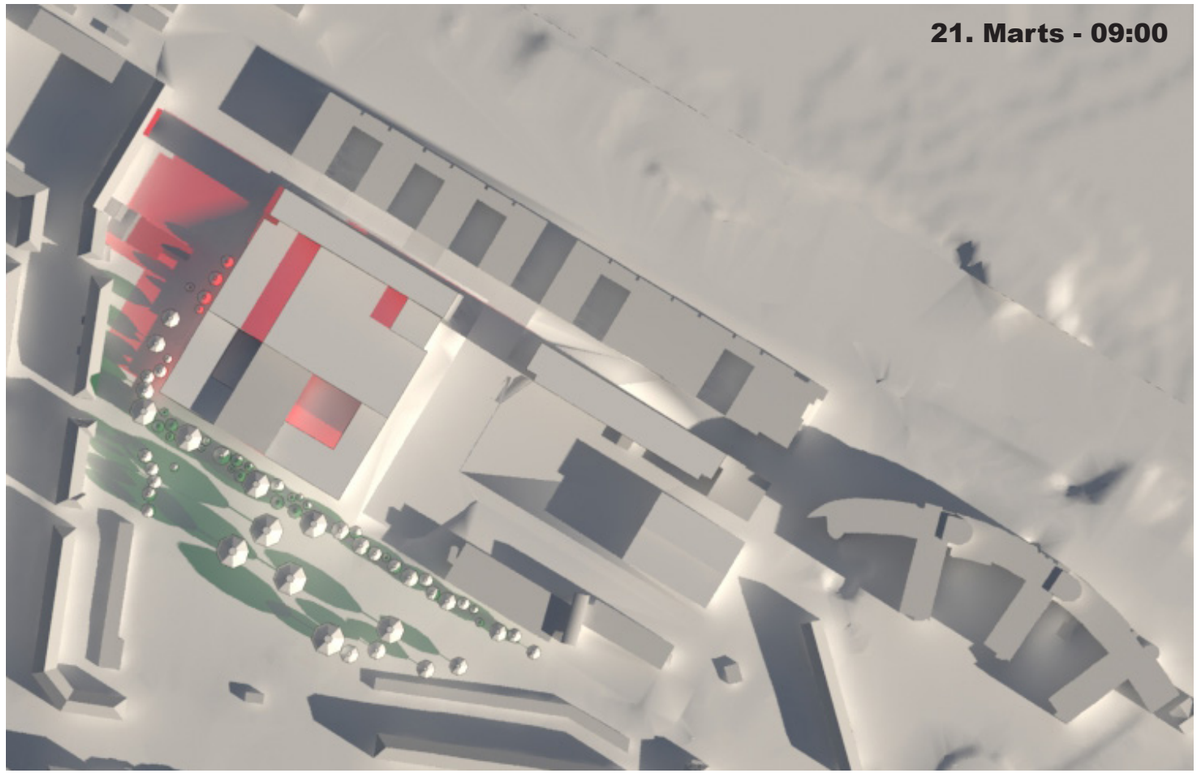


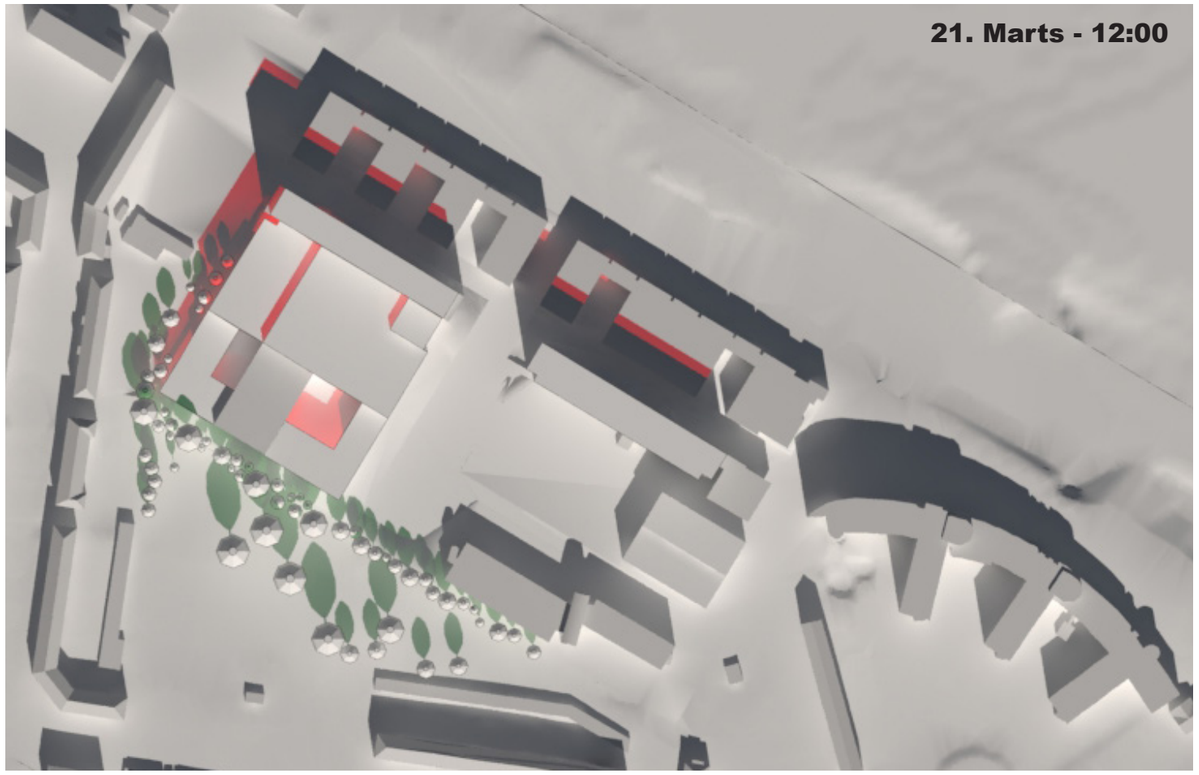


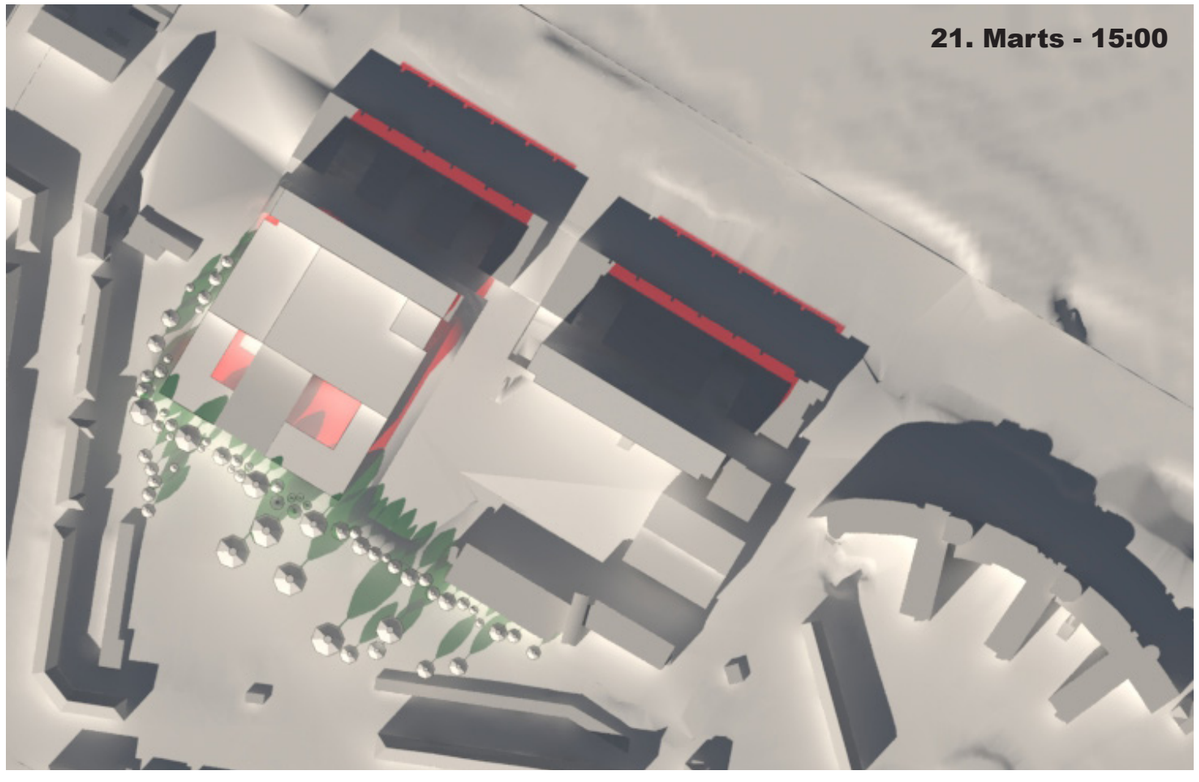


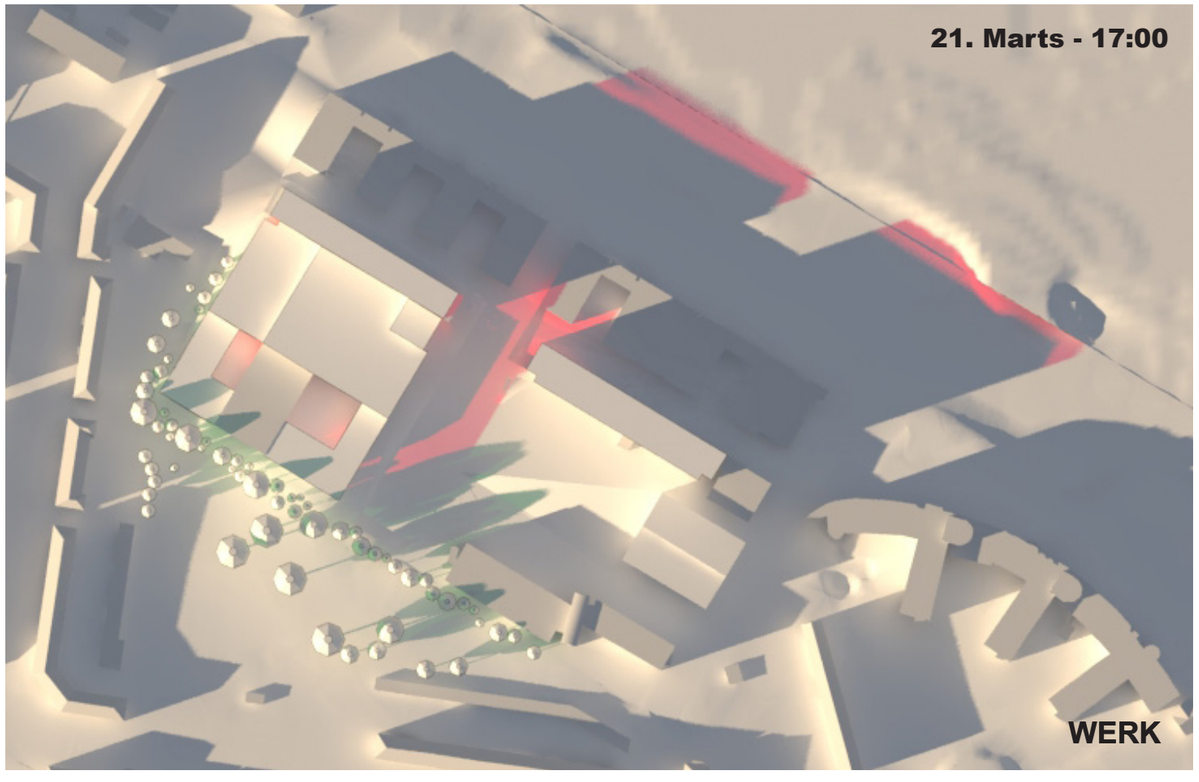
Sol-/Skyggestudier 21. Marts

Ny bebyggelse = Rød skygge
Eksisterende træer = Grøn skygge

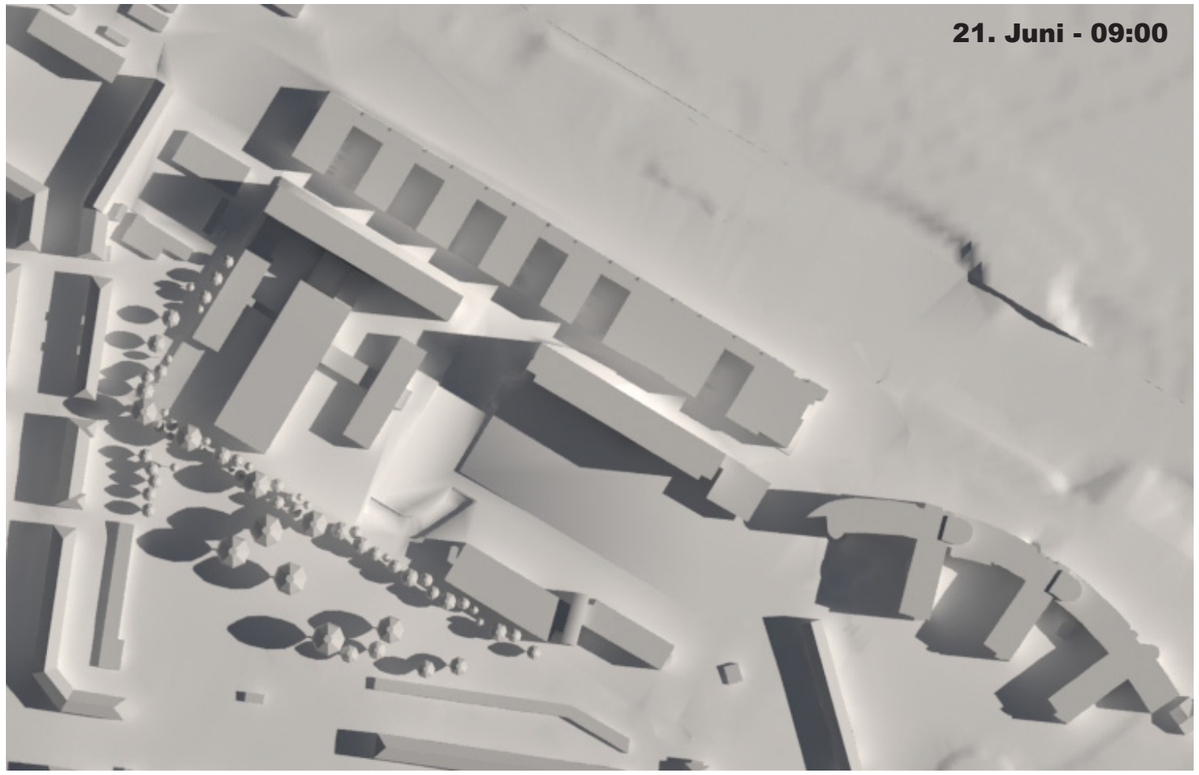


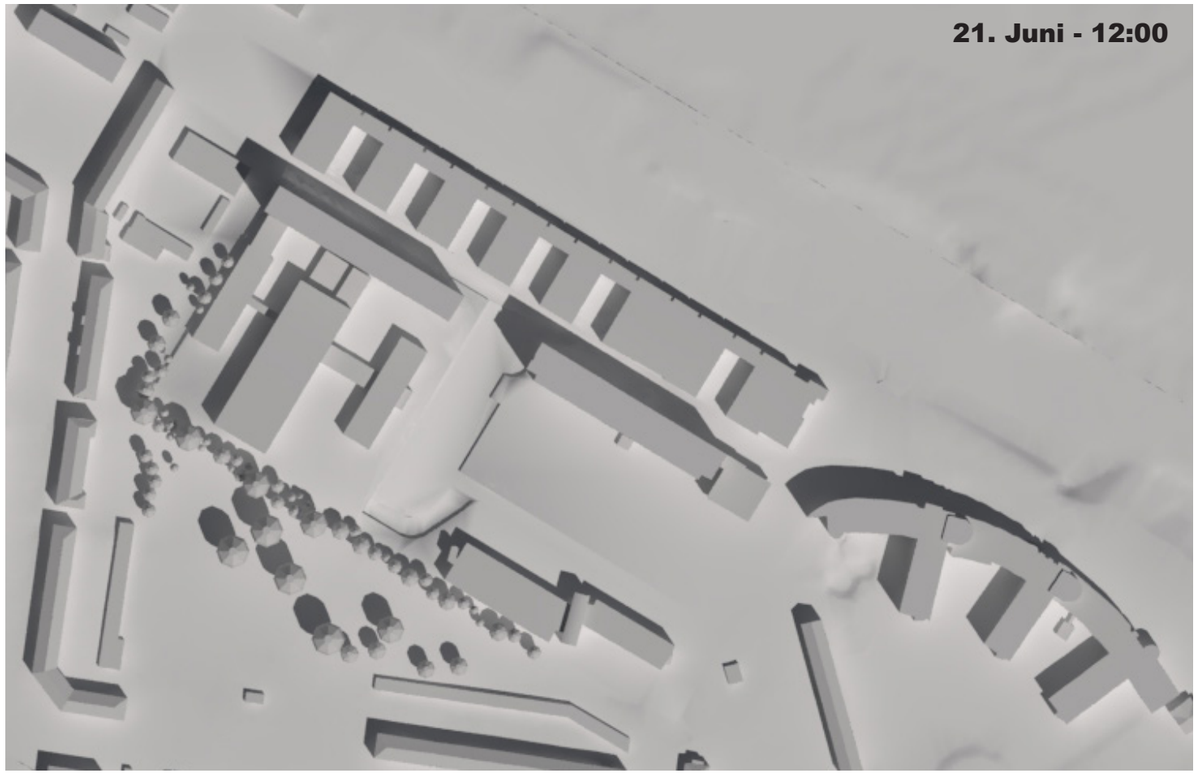


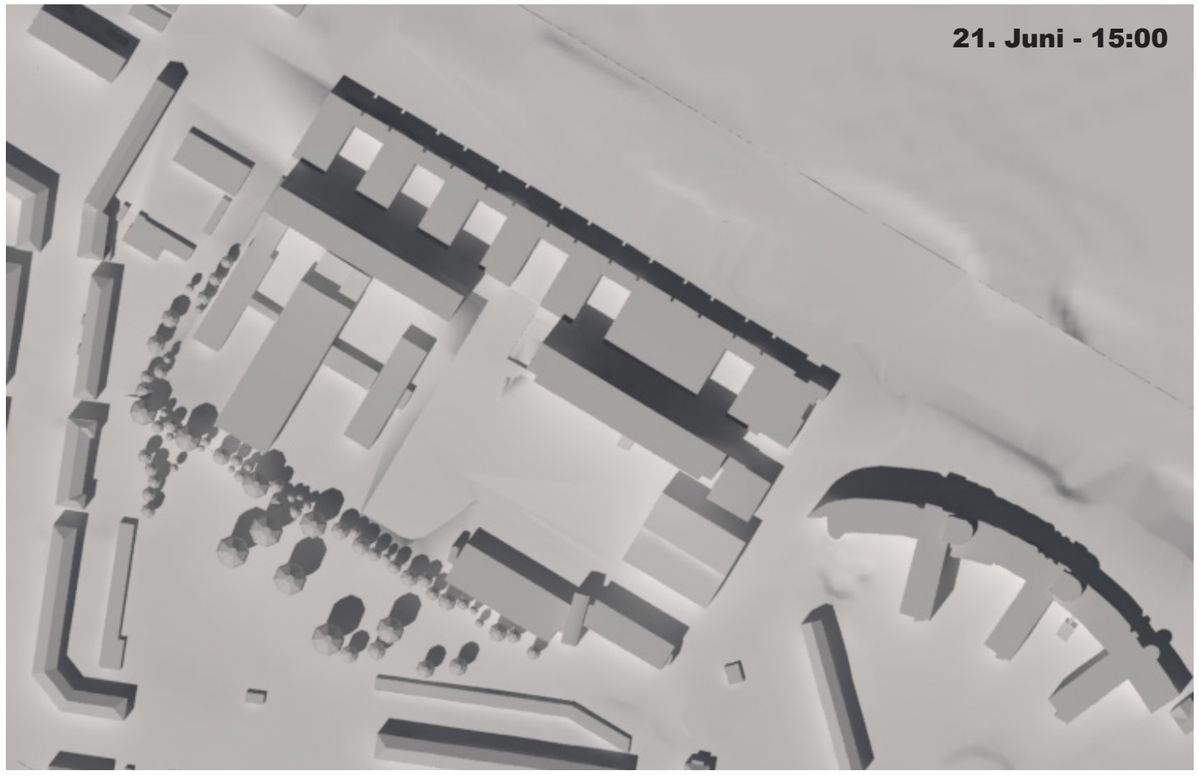


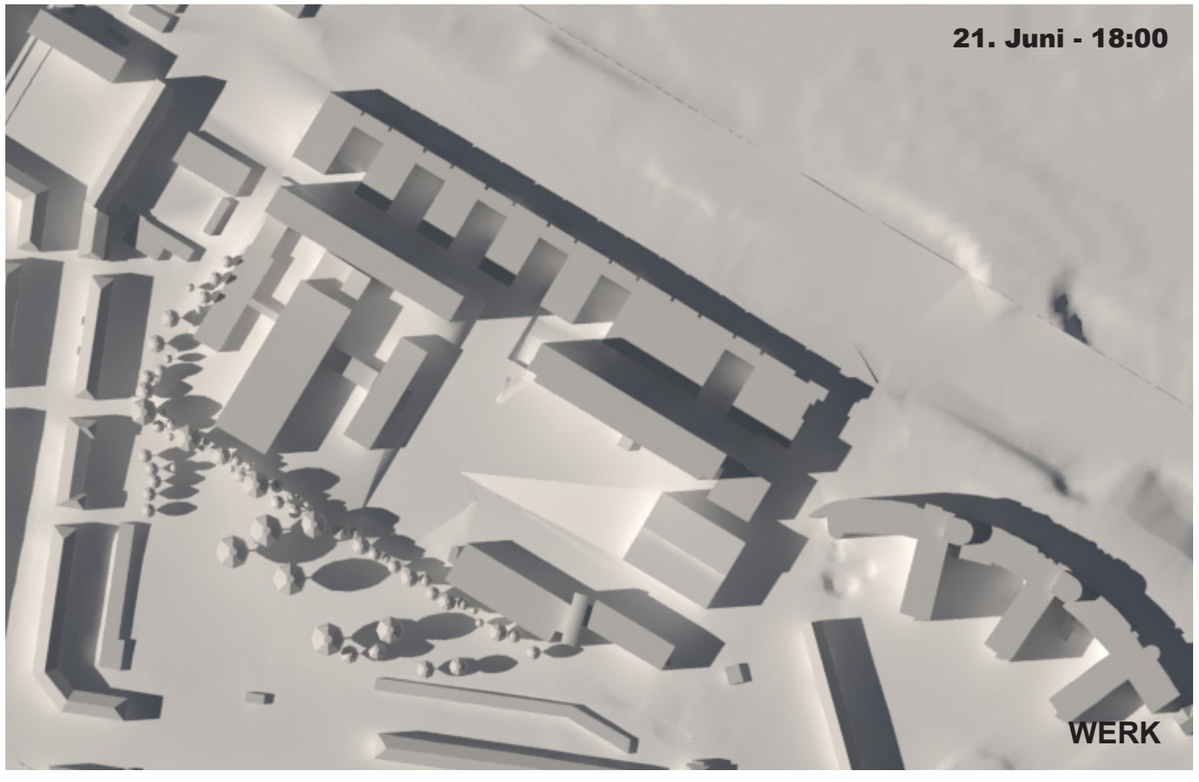


Sol-/Skyggestudier 21. Juni - Eksisterende bebyggelse

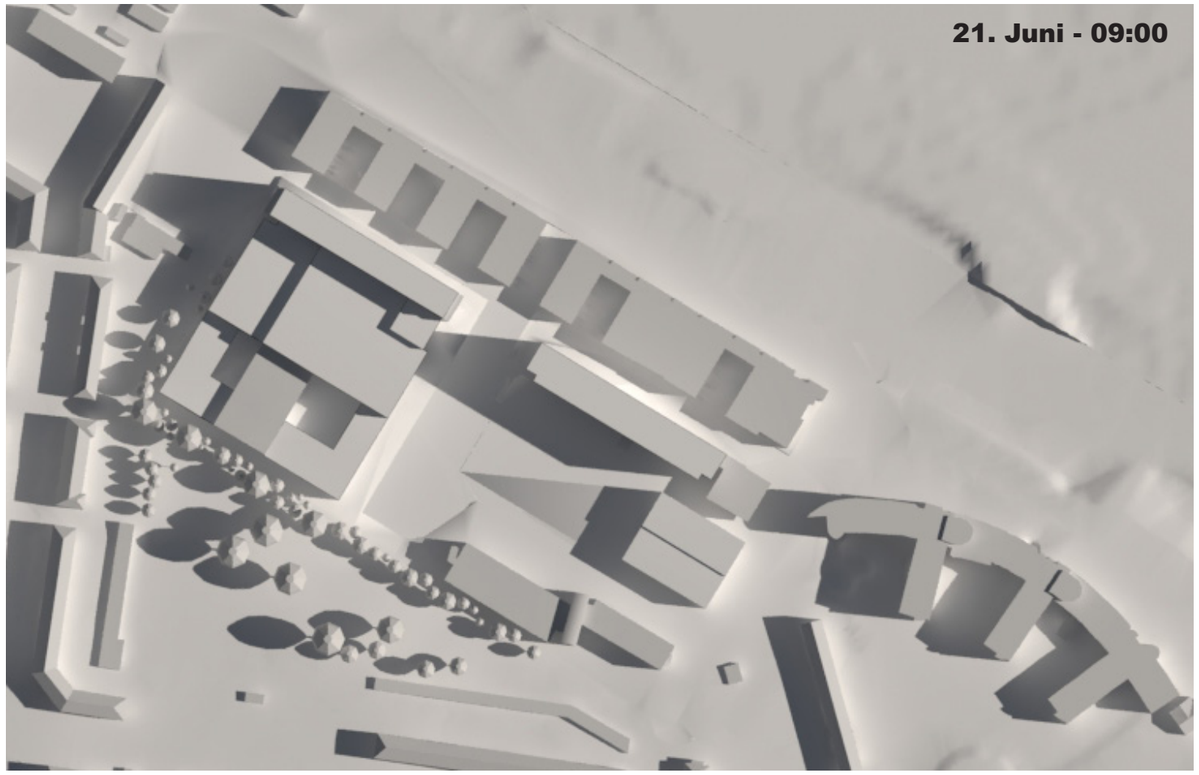


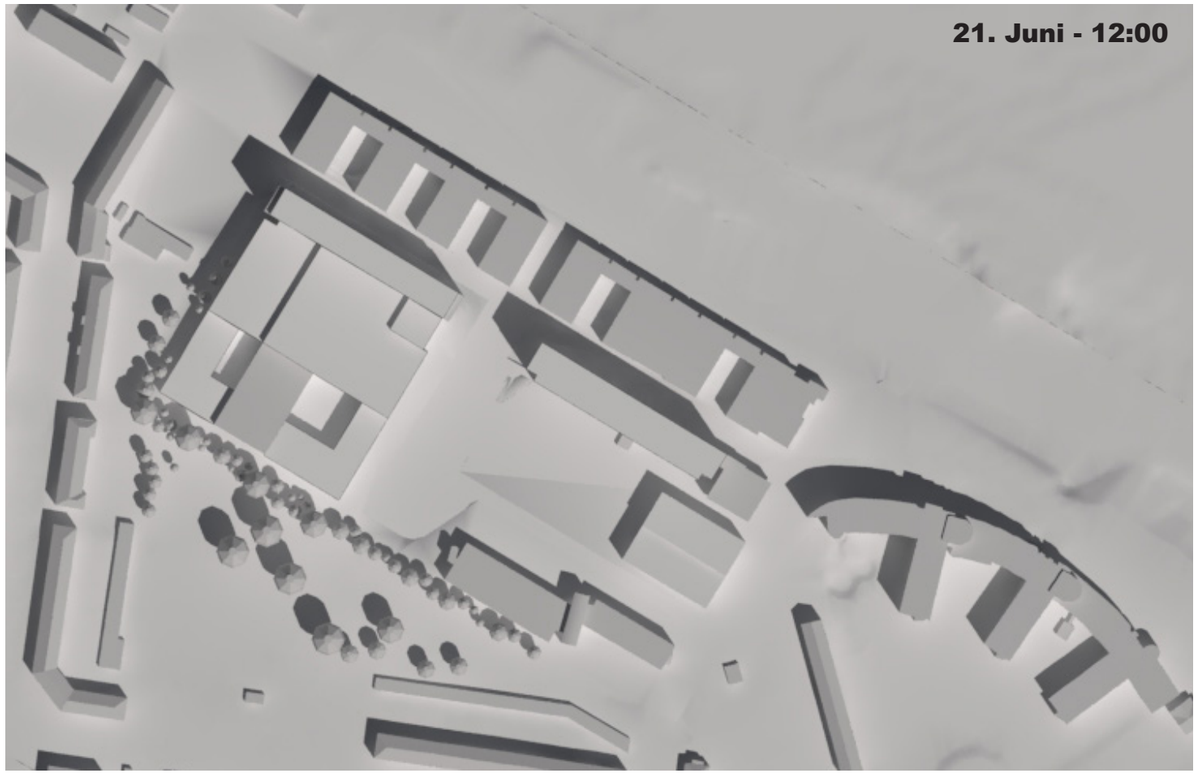


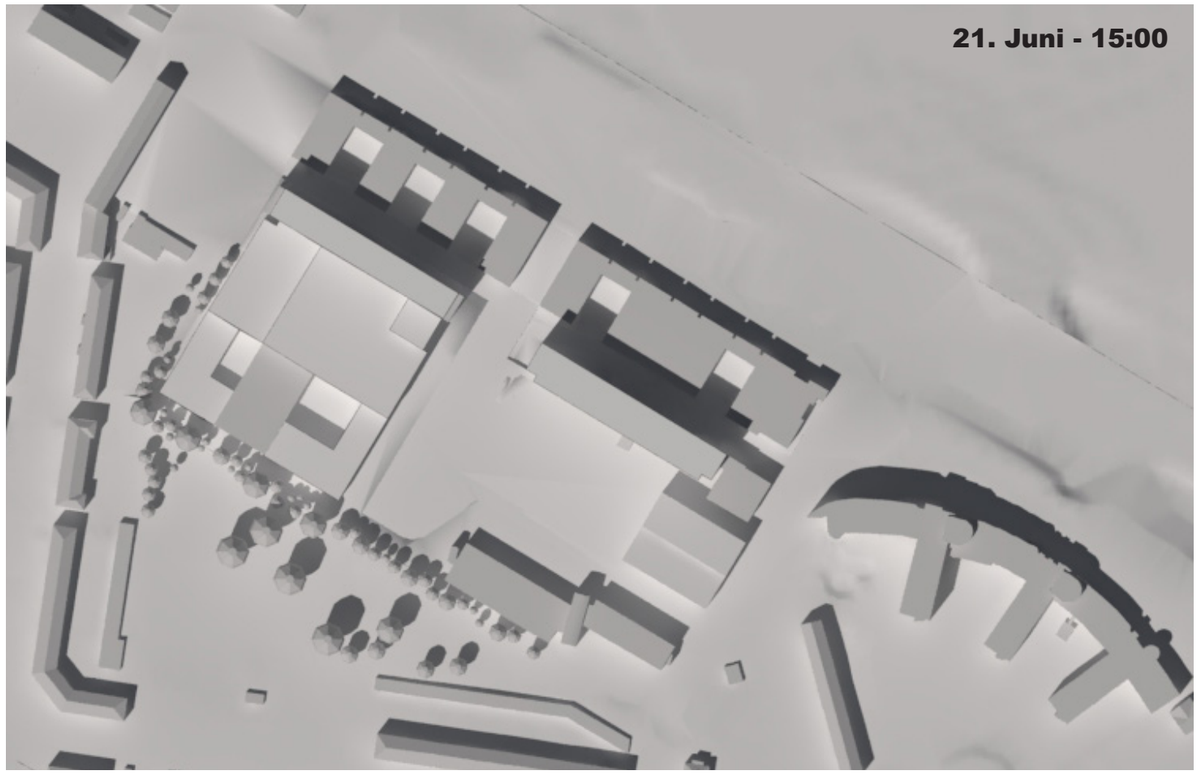


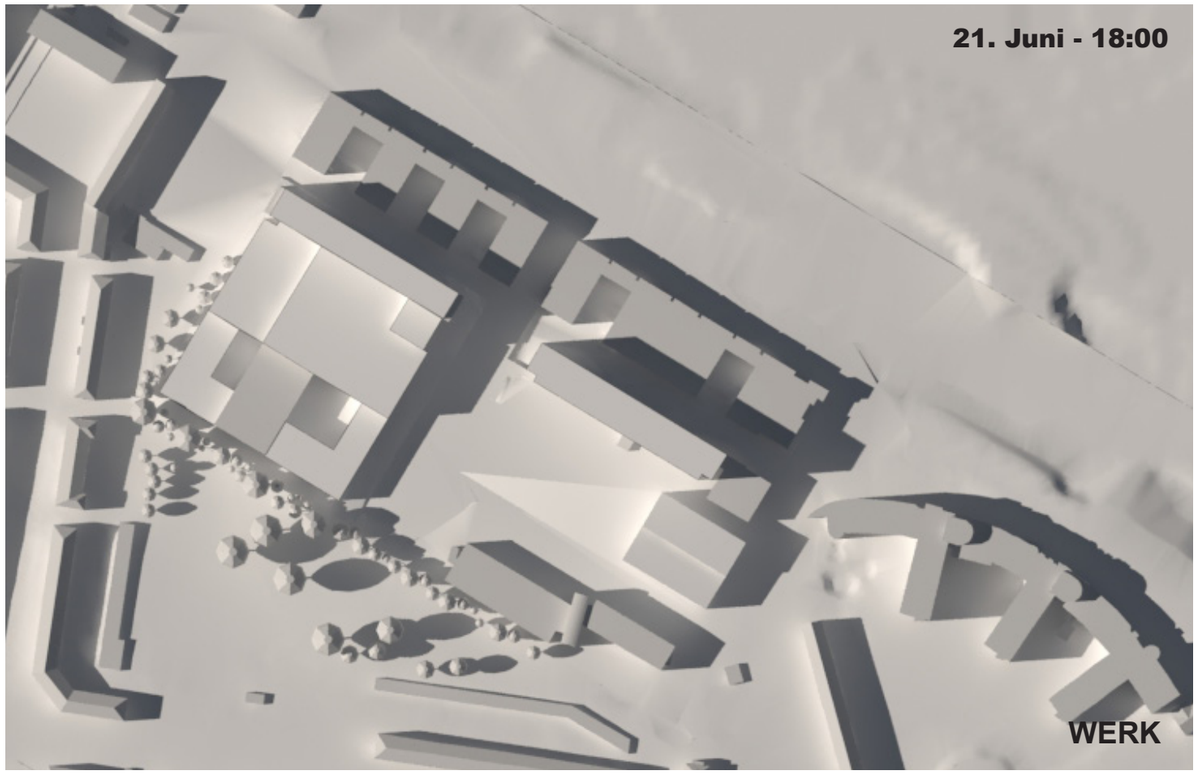


Sol-/Skyggestudier 21. Juni - Fremtidig bebyggelse



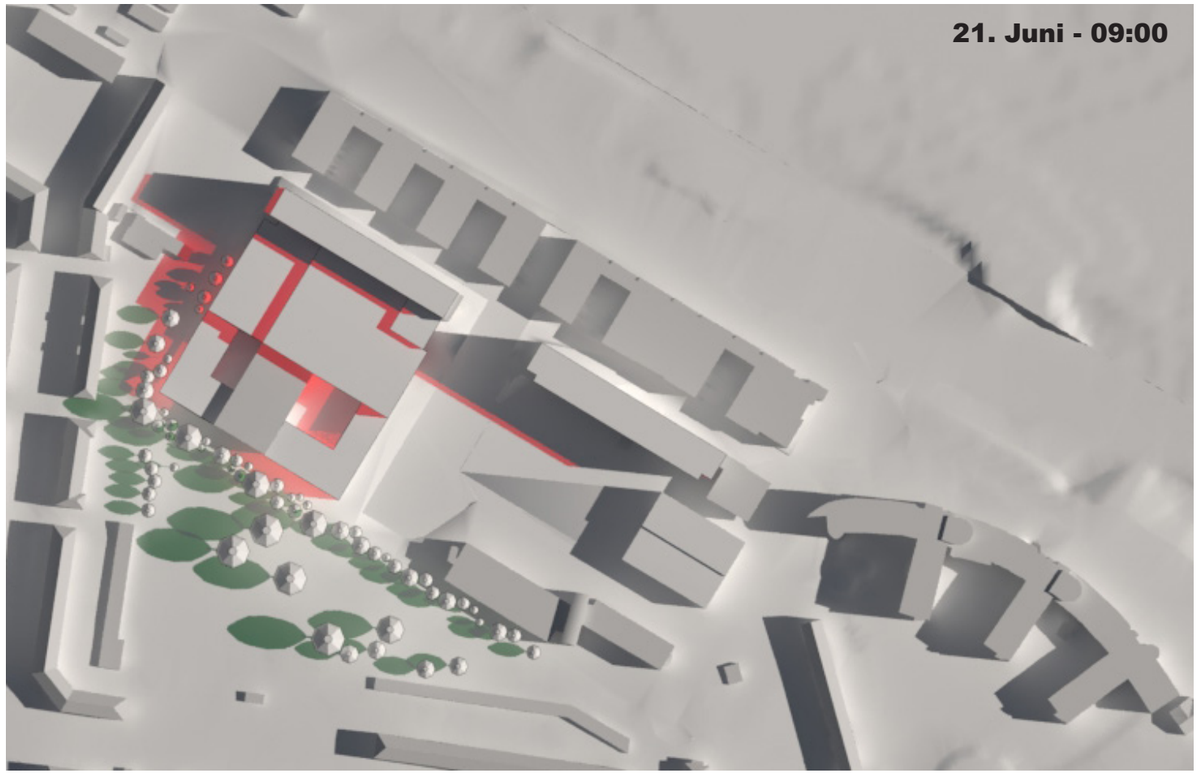


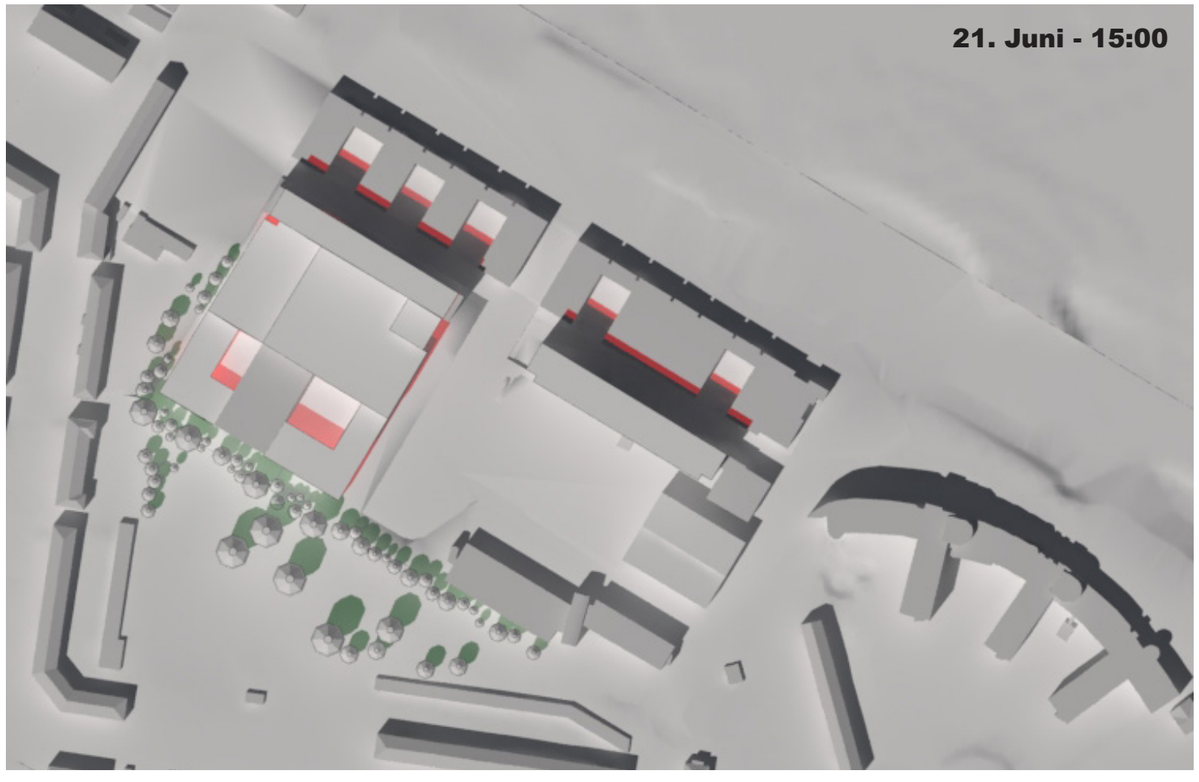


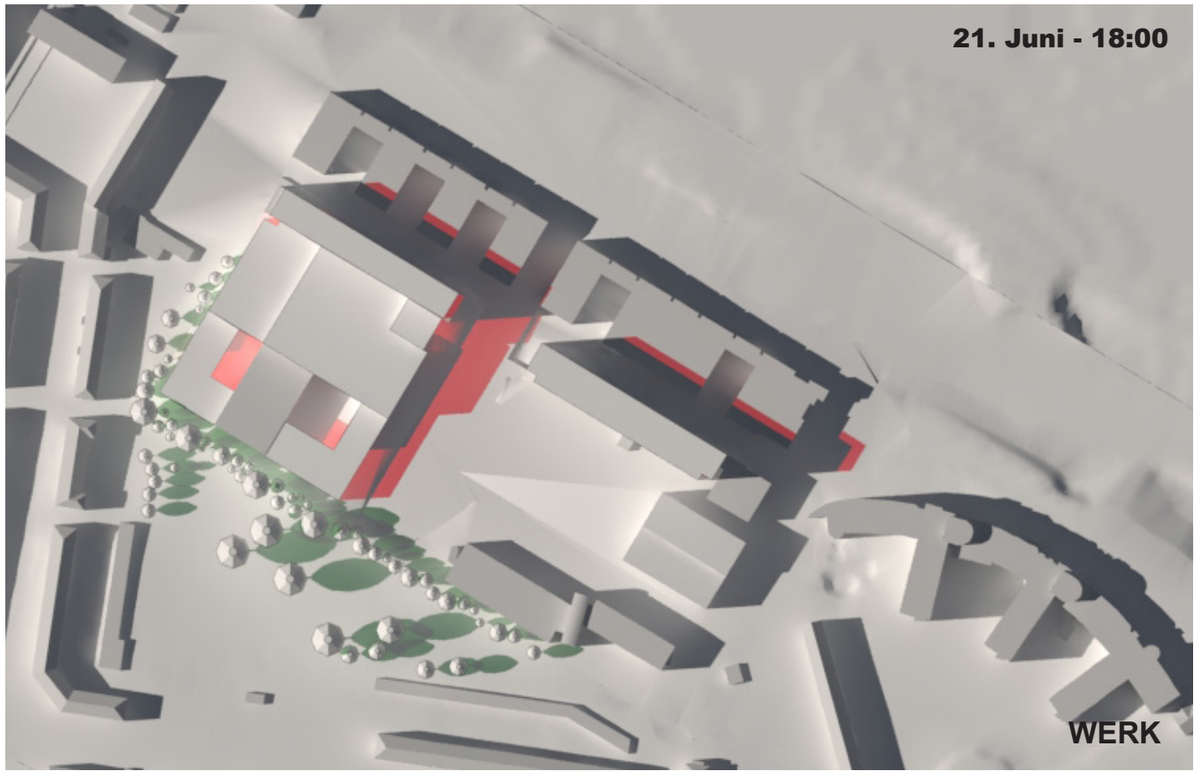


Sol-/Skyggestudier 21. Juni

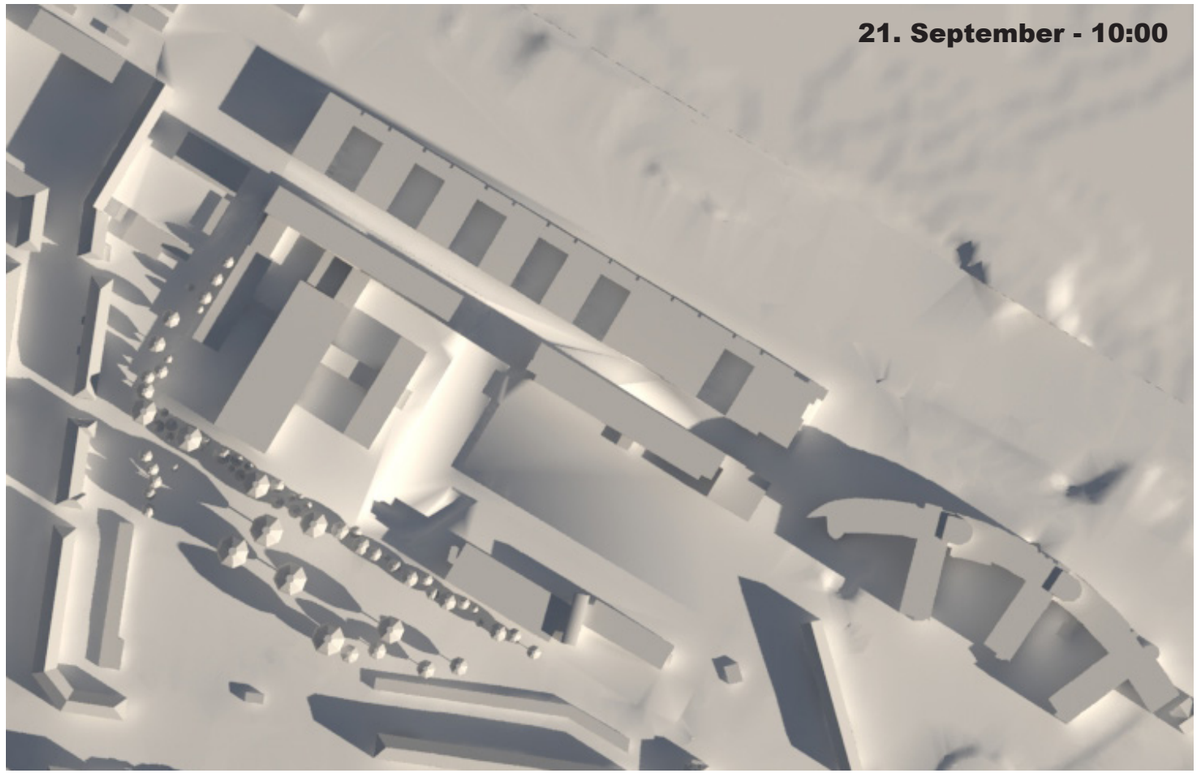
Ny bebyggelse = Rød skygge
Eksisterende træer = Grøn skygge

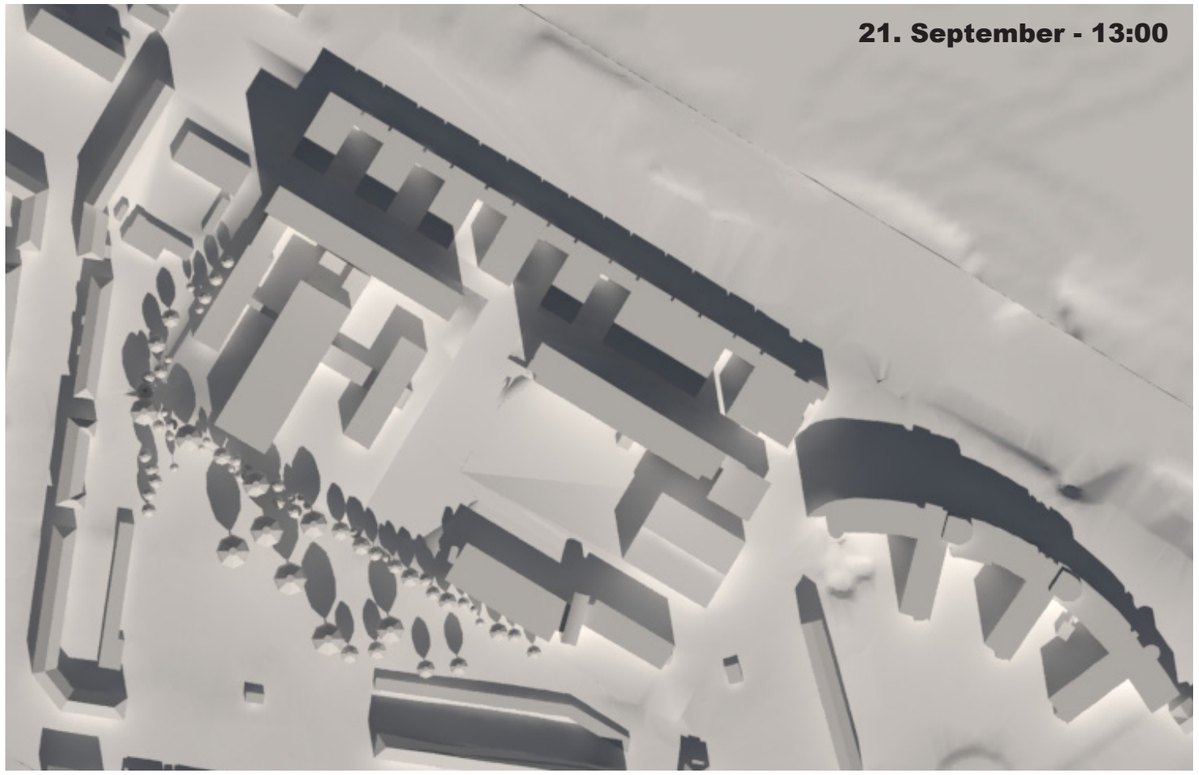


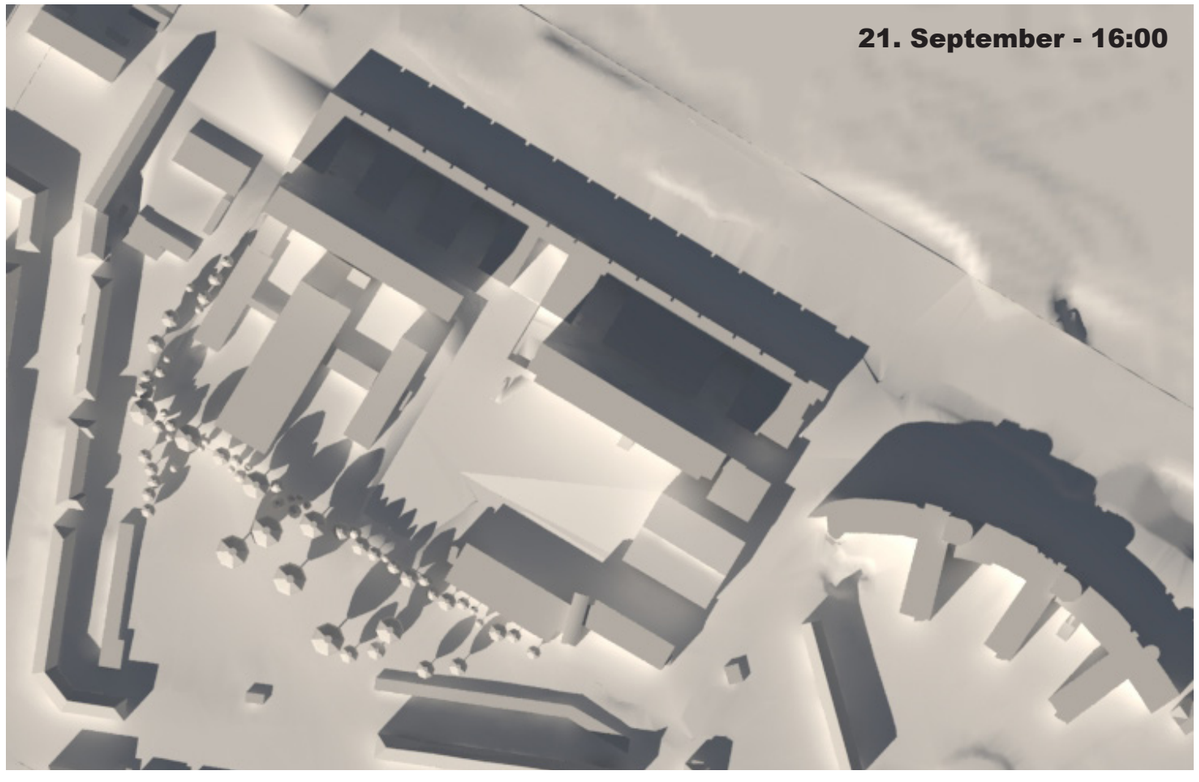


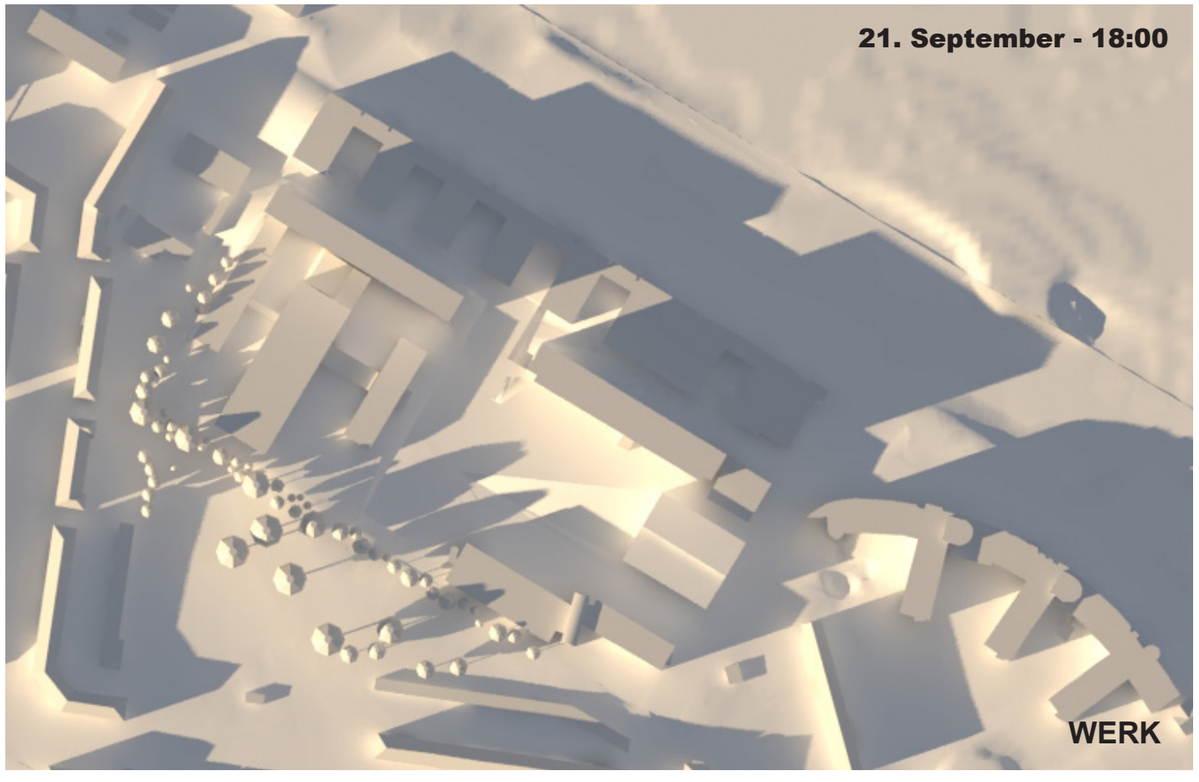


Sol-/Skyggestudier 21. September - Eksisterende bebyggelse

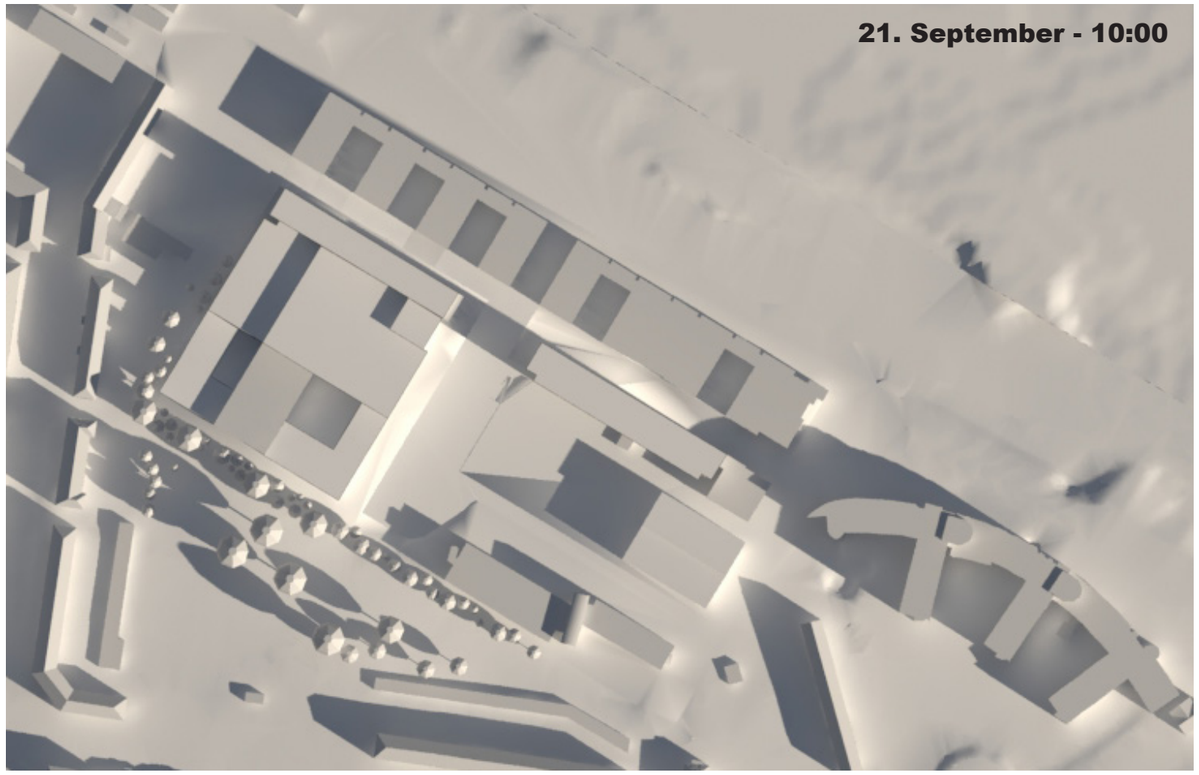


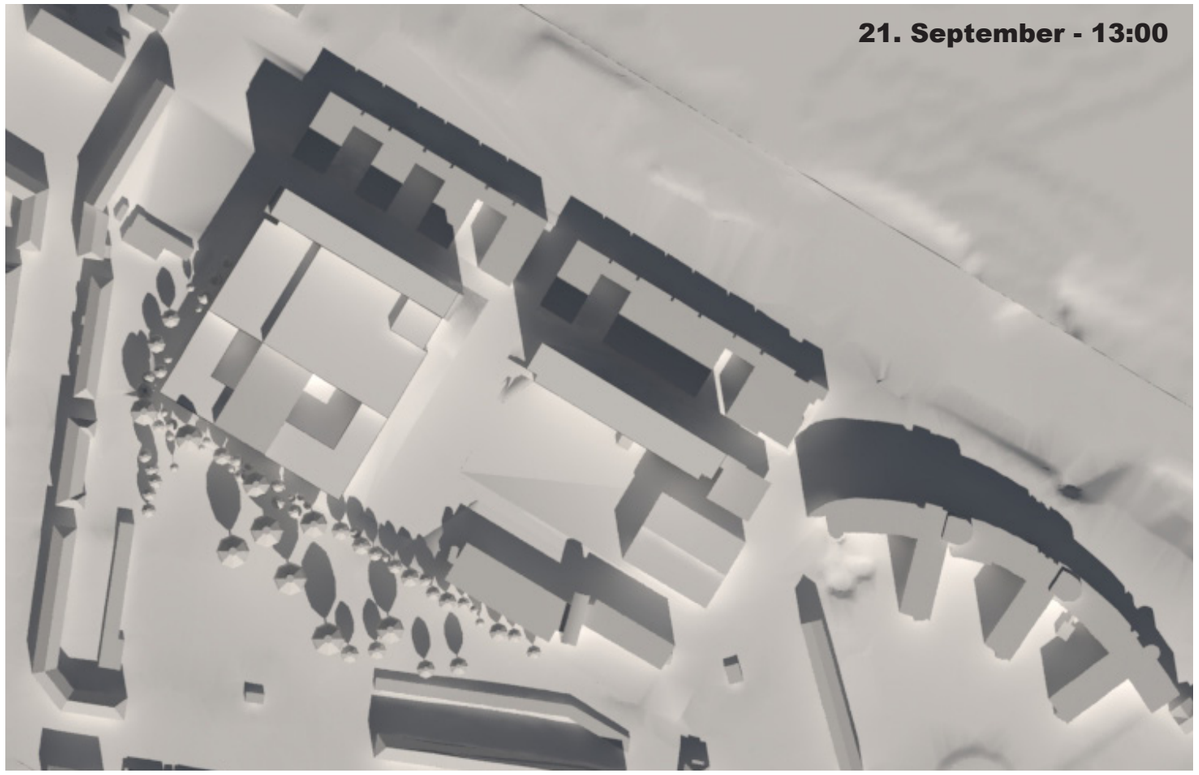


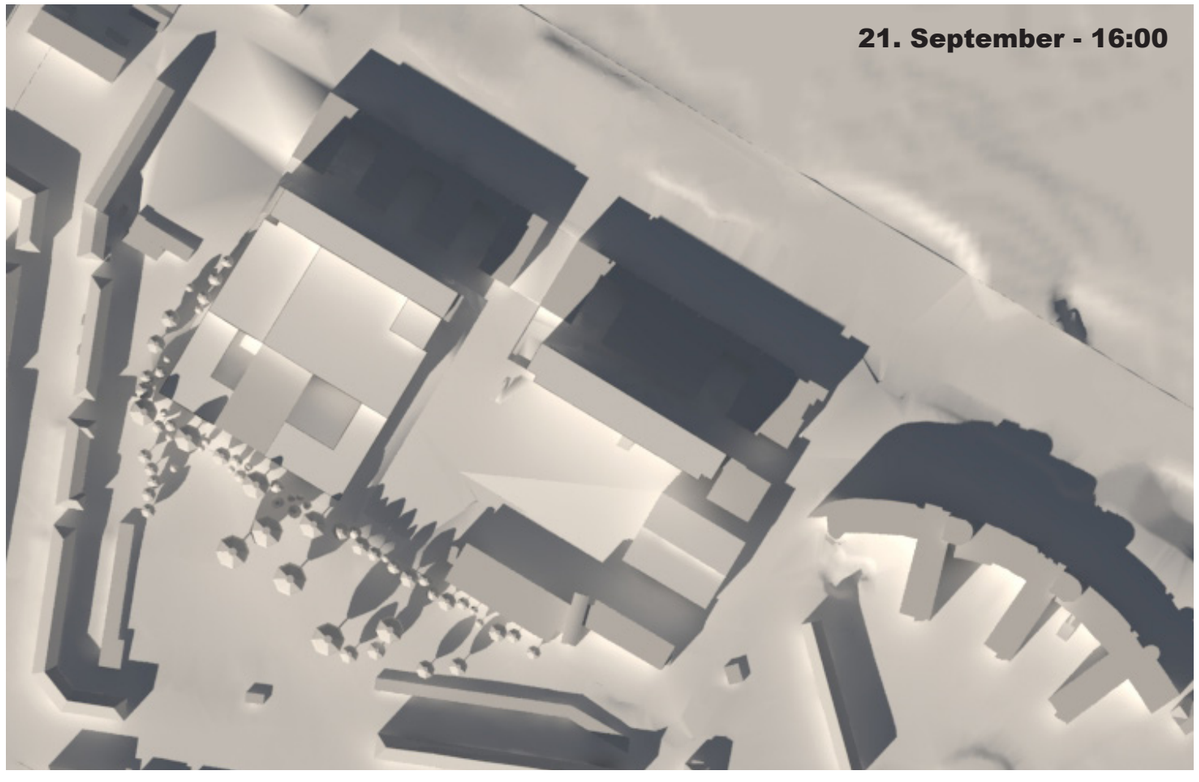


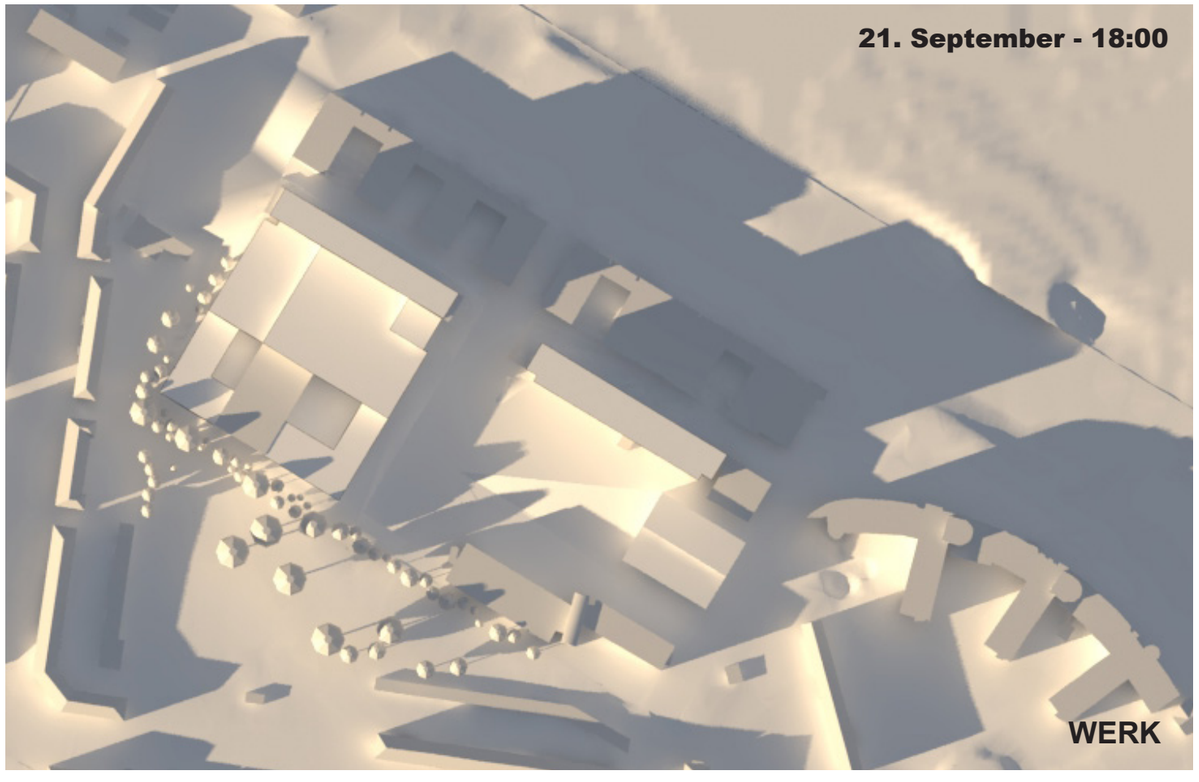


Sol-/Skyggestudier 21. September - Fremtidig bebyggelse



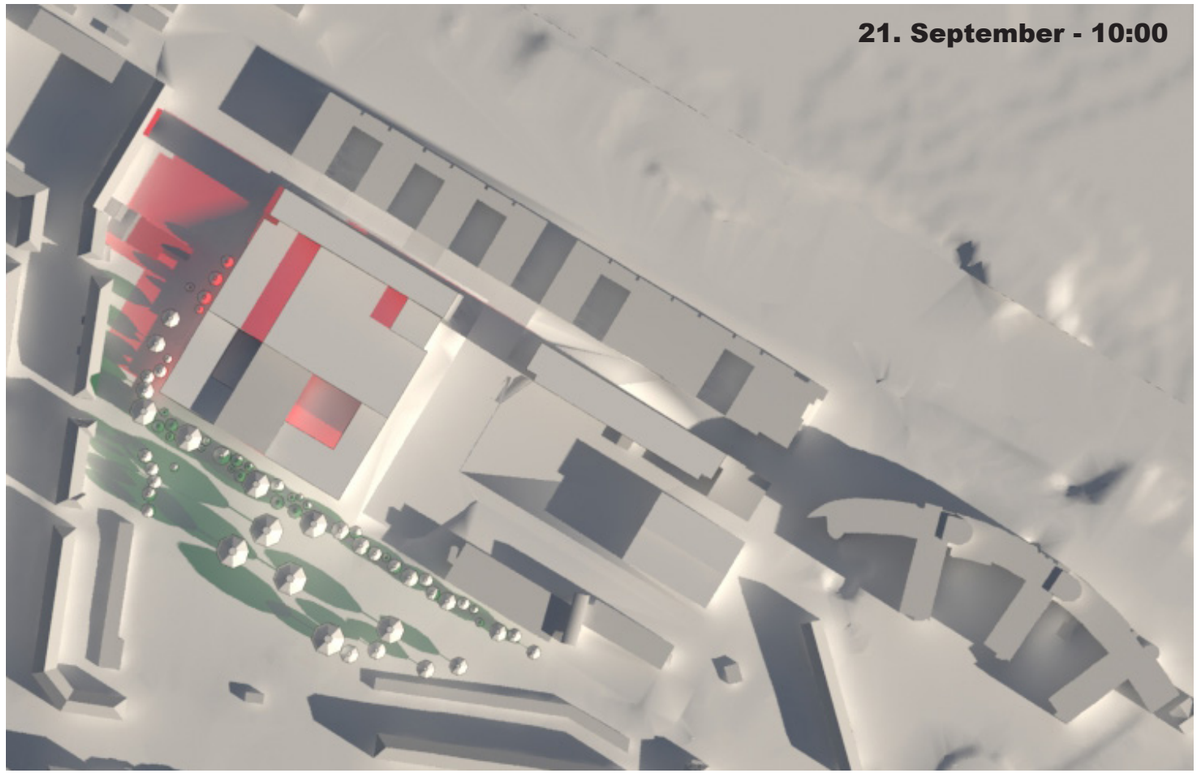


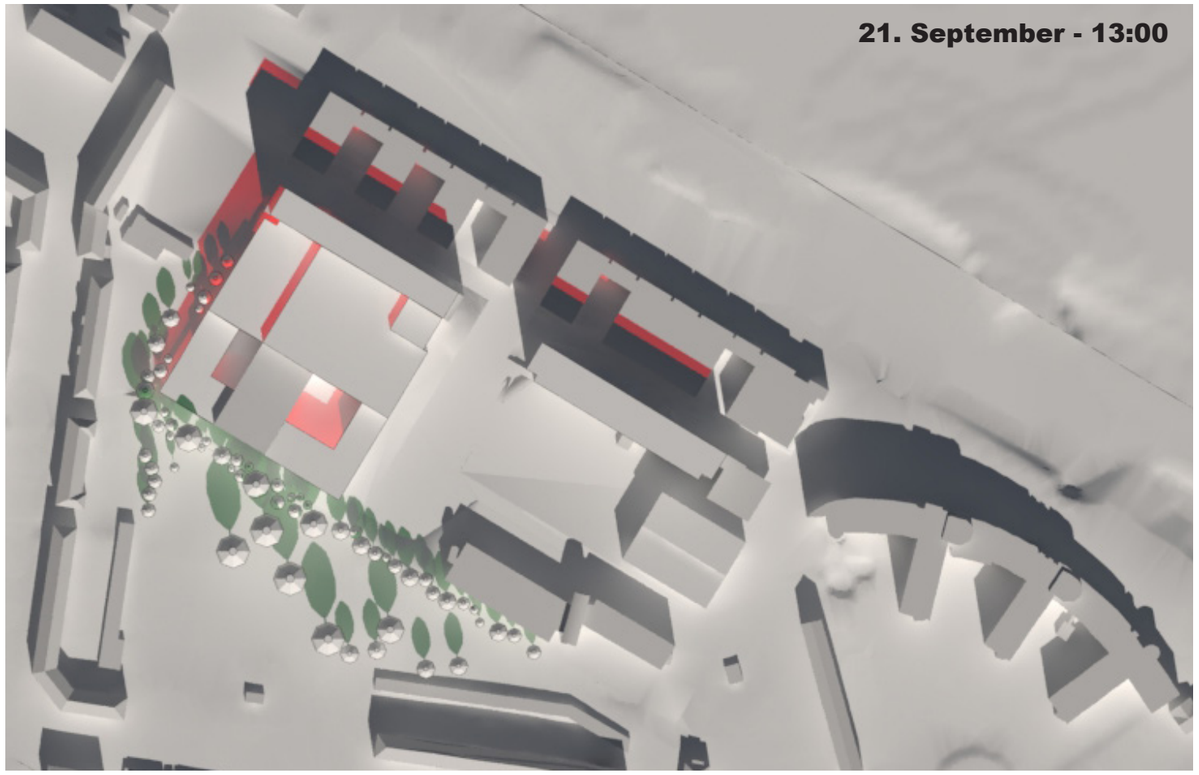


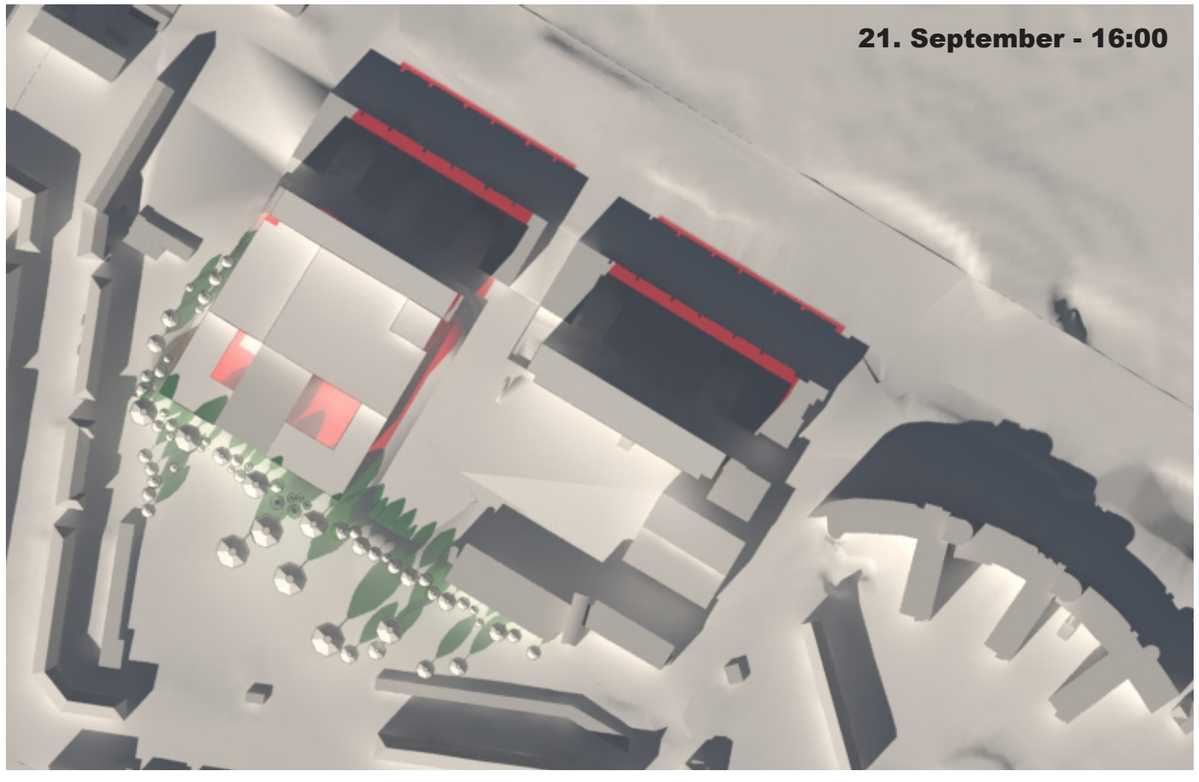


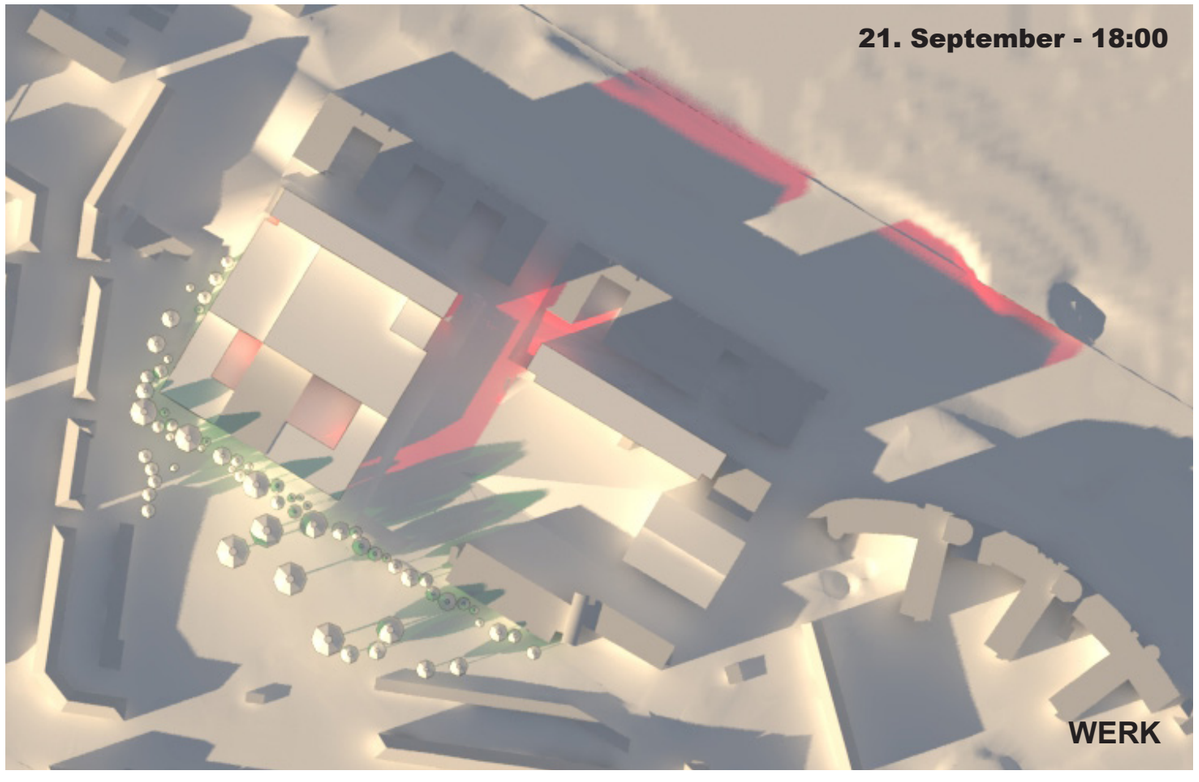
Sol-/Skyggestudier 21. September

Ny bebyggelse = Rød skygge
Eksisterende træer = Grøn skygge

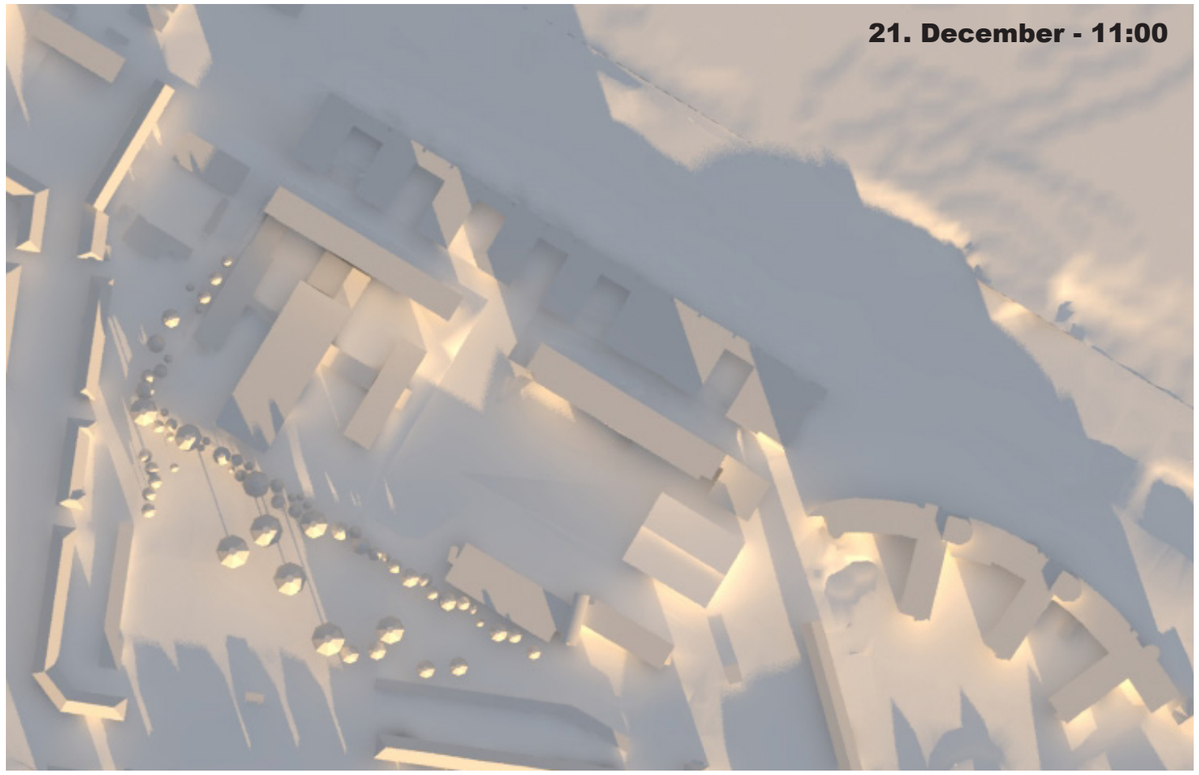


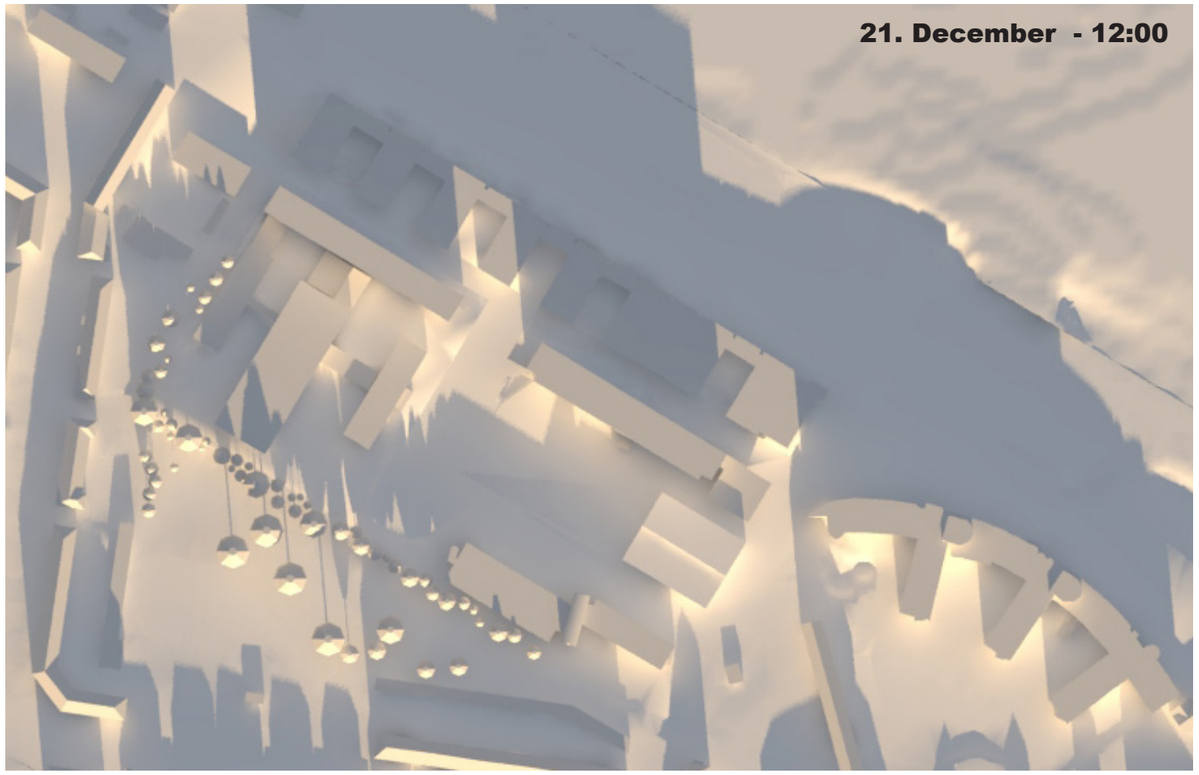


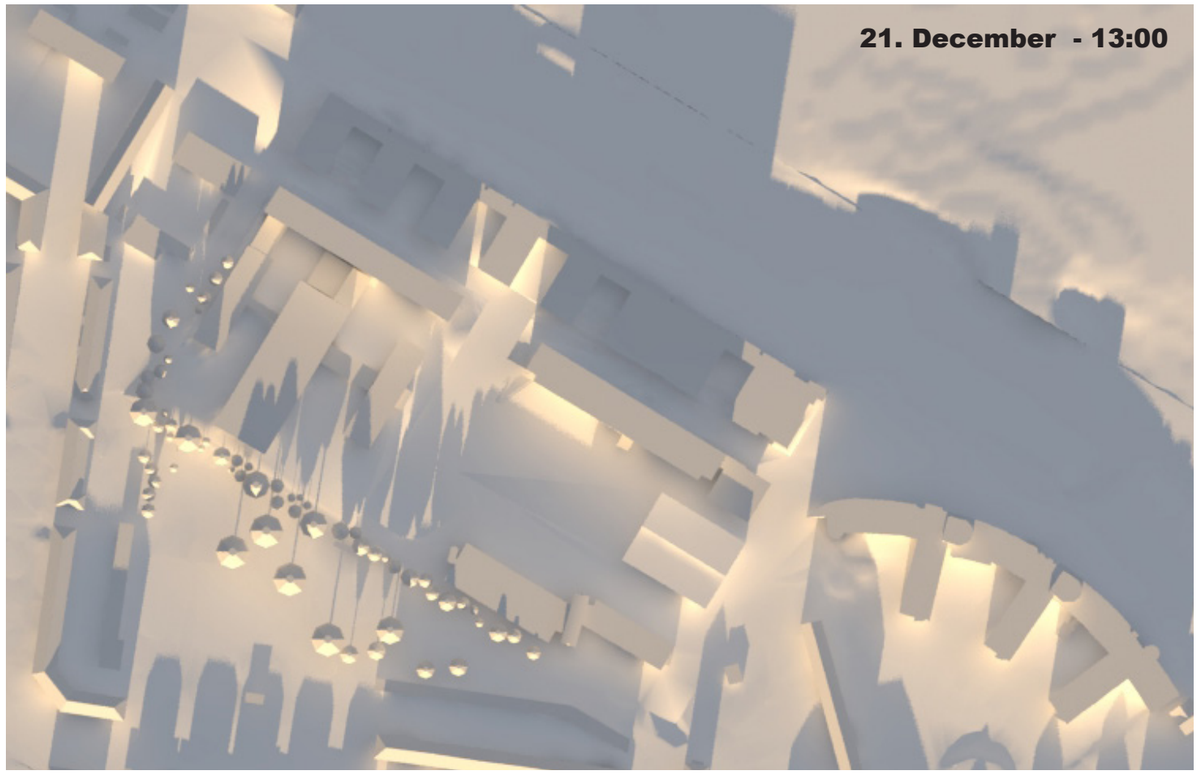


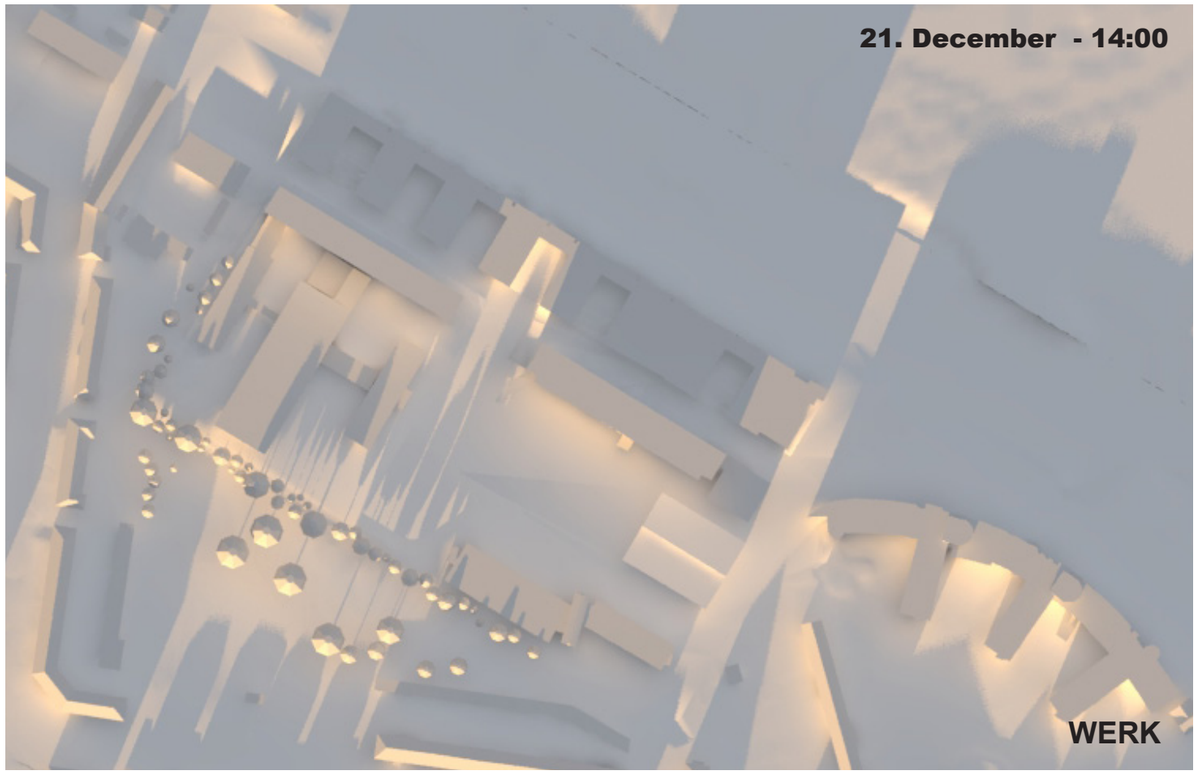


Sol-/Skyggestudier 21. December - Eksisterende bebyggelse

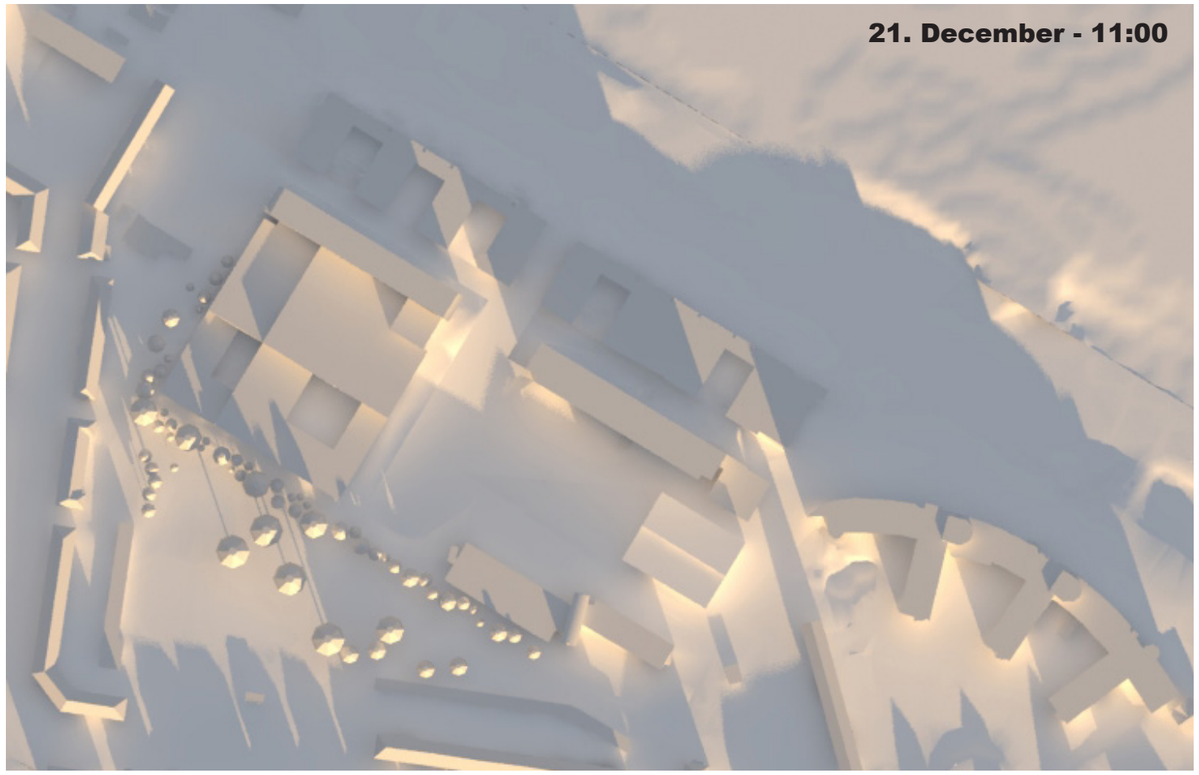


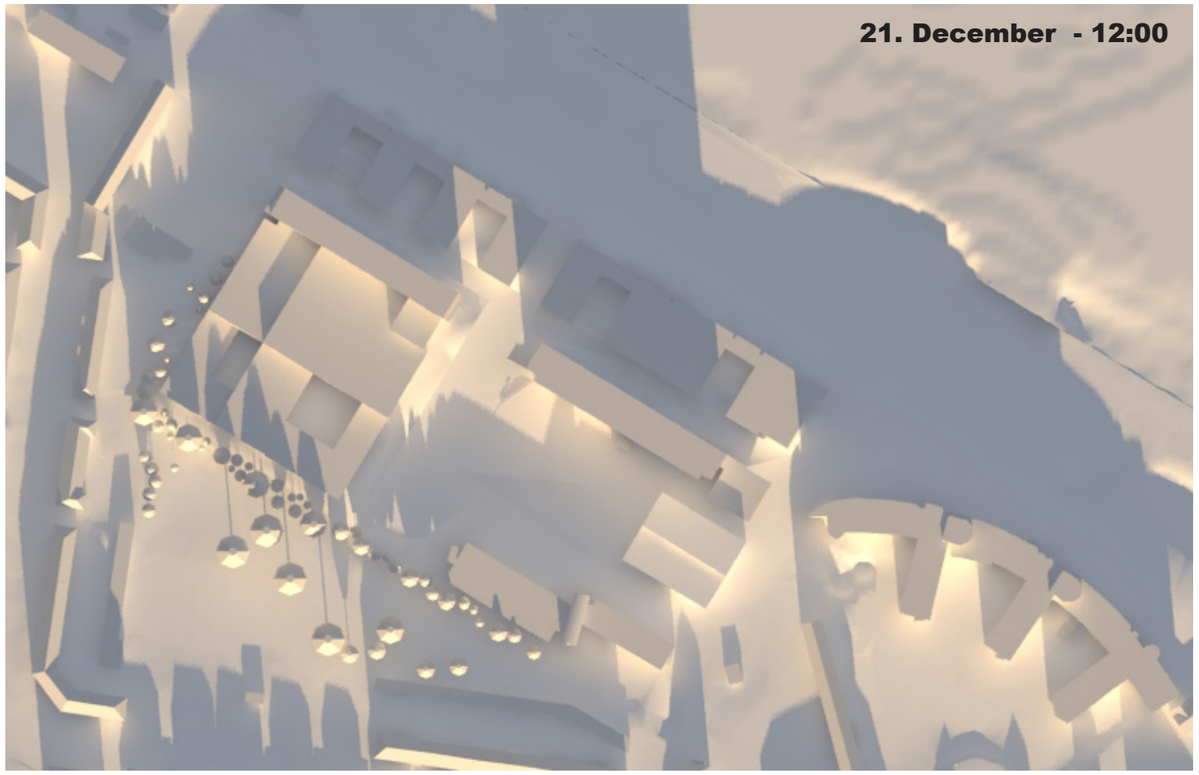


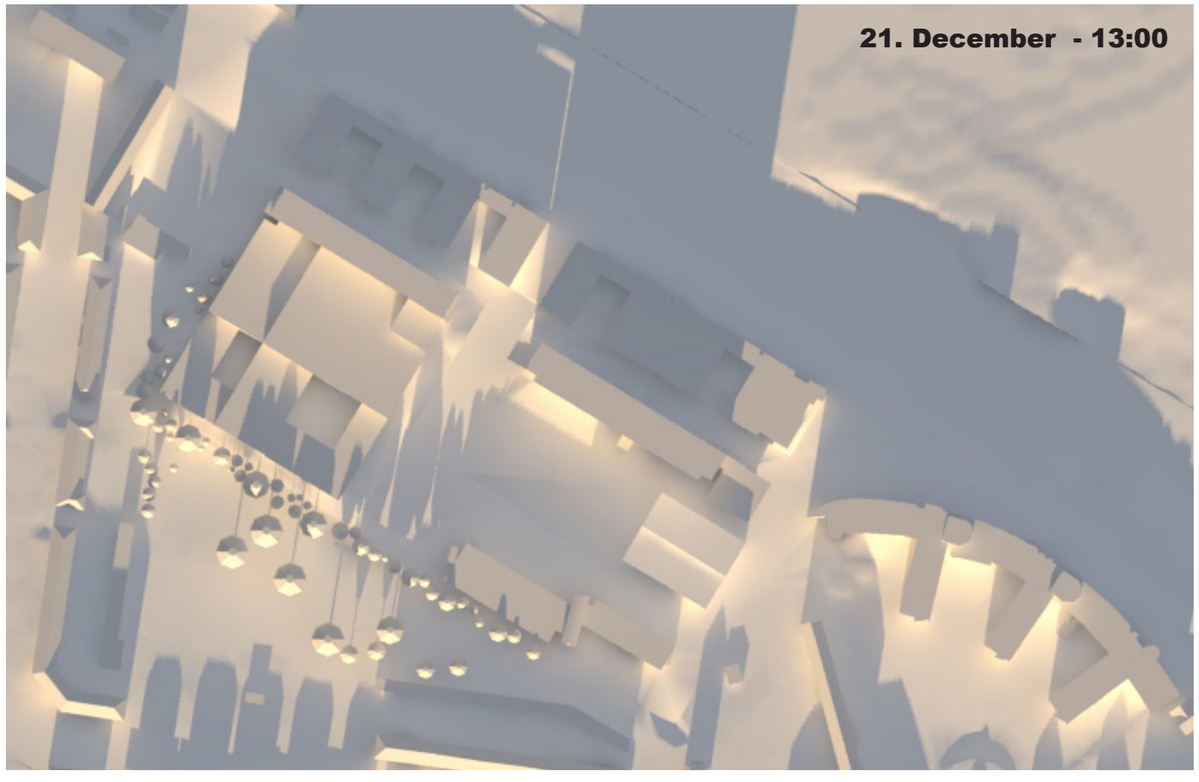


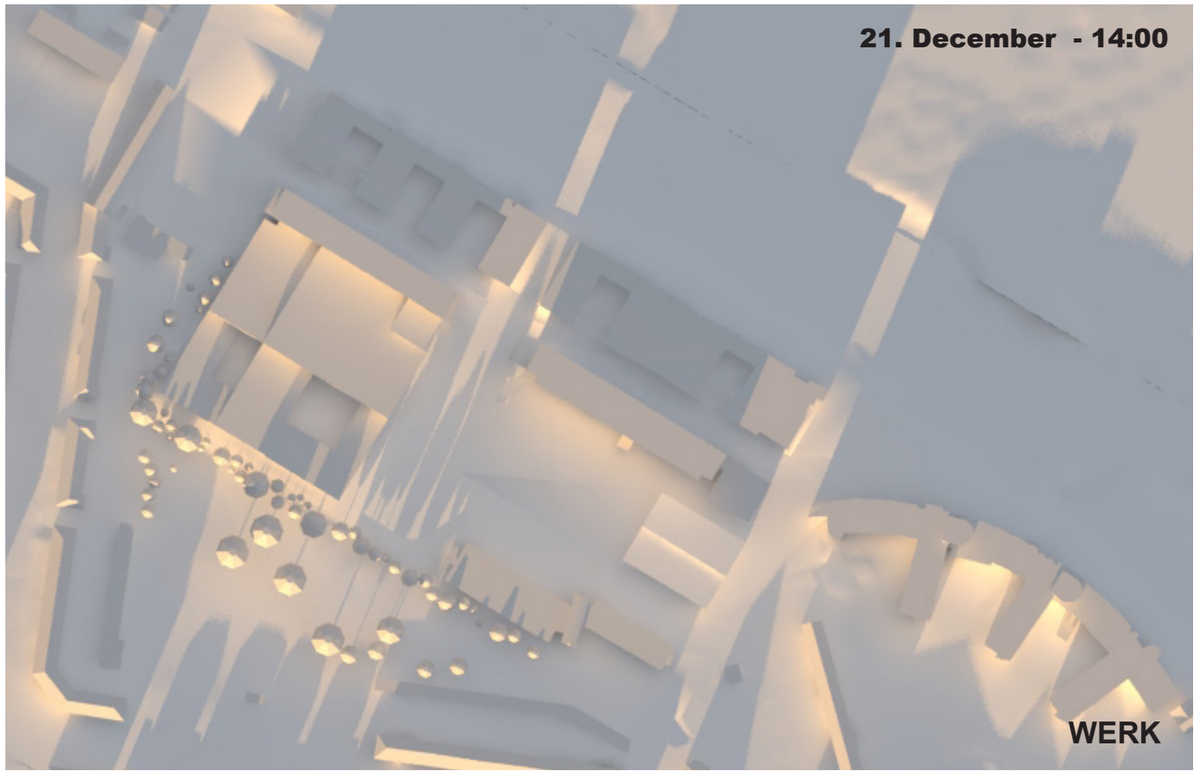


Sol-/Skyggestudier 21. December - Fremtidig bebyggelse



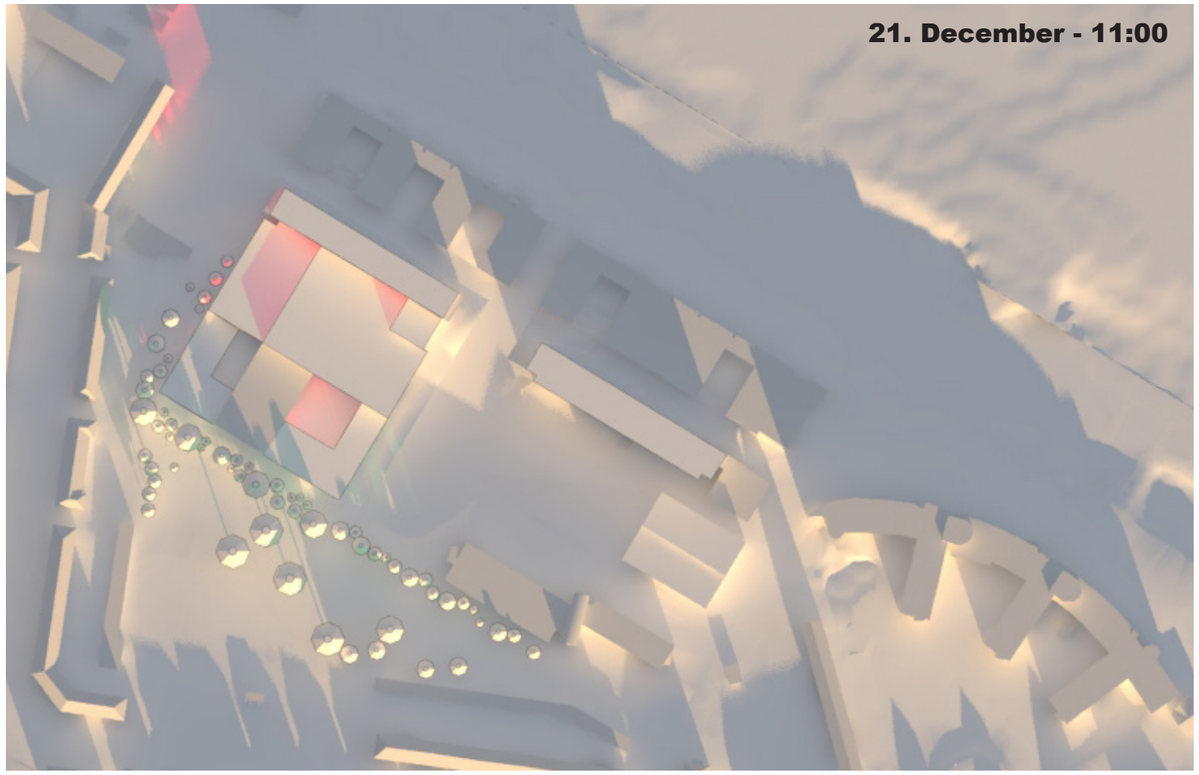


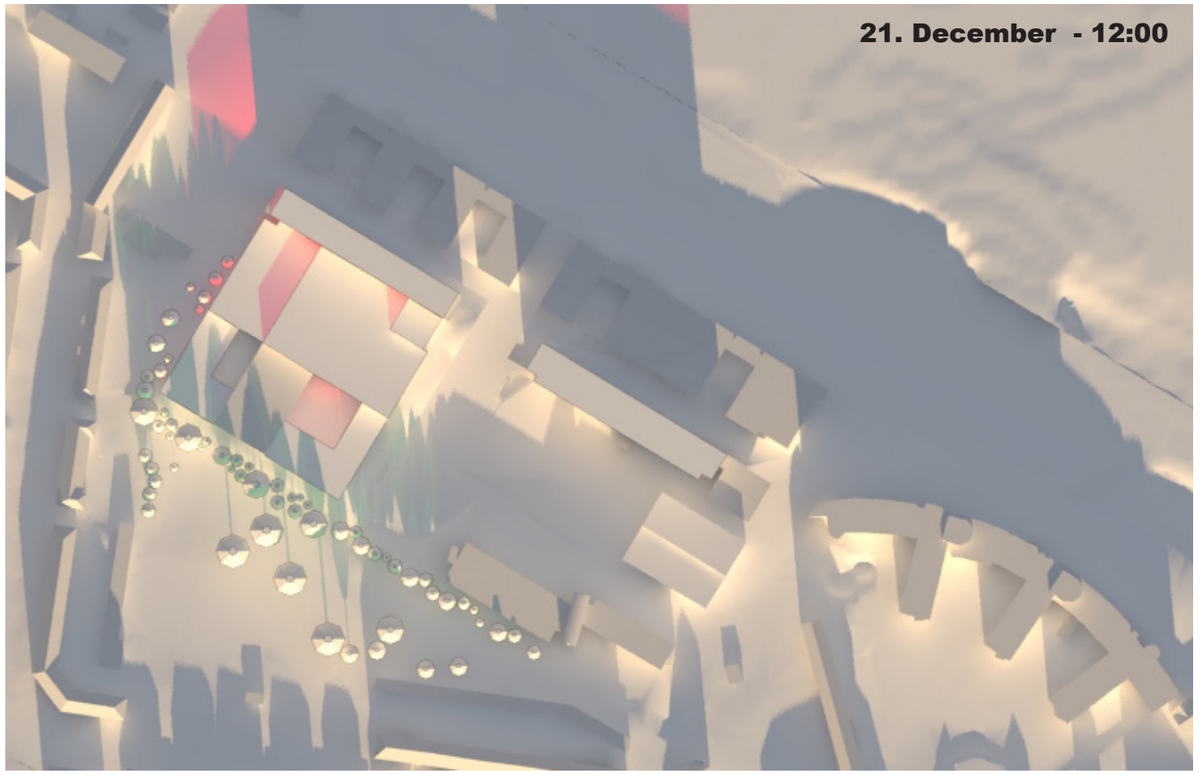


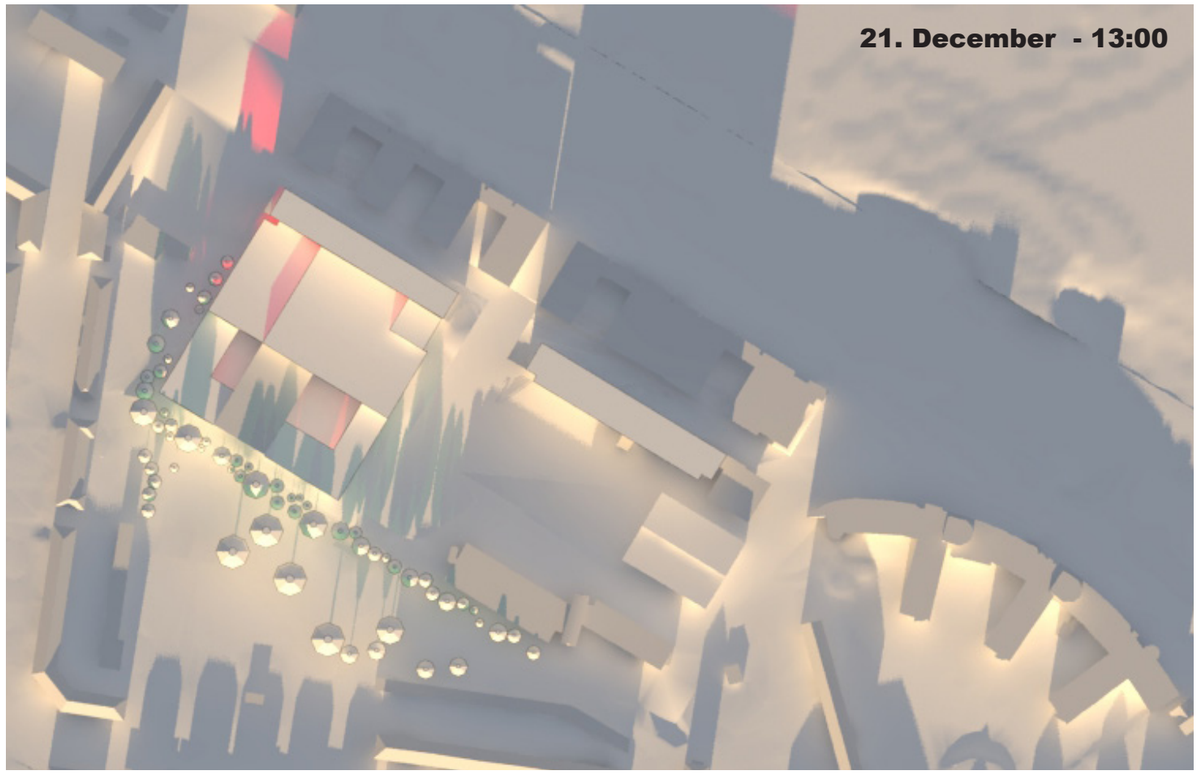


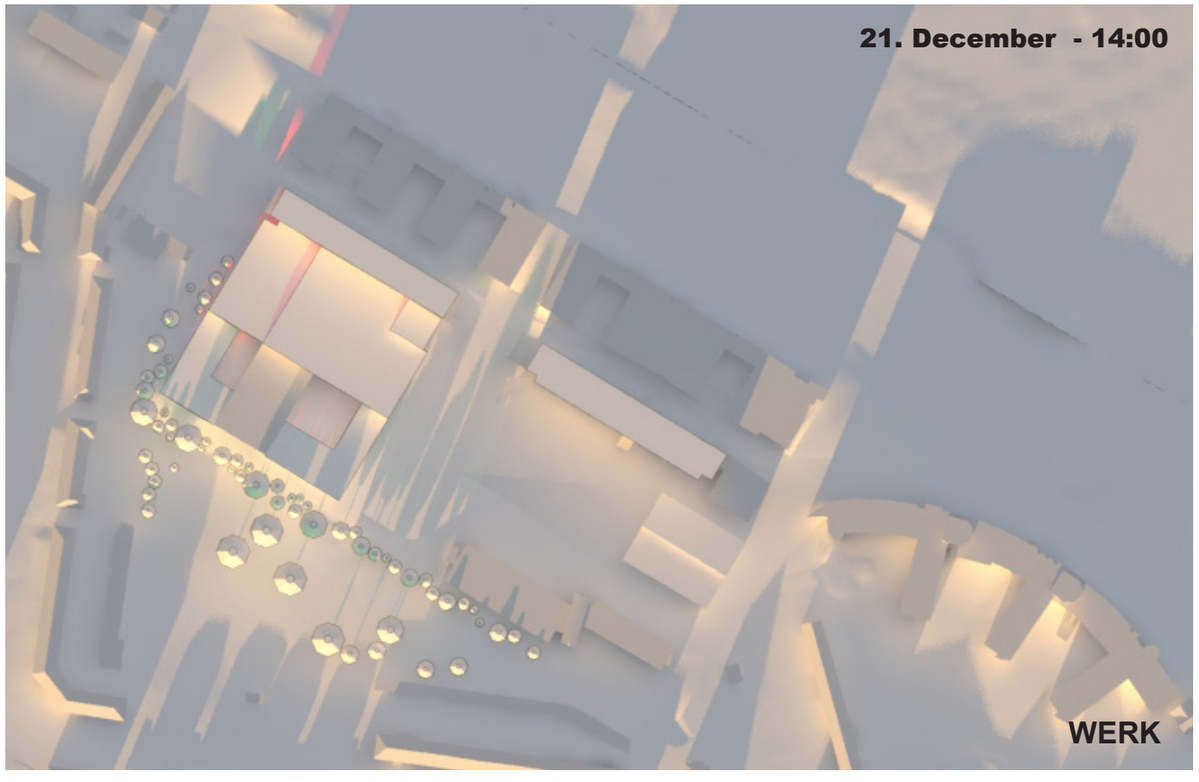
Sol-/Skyggestudier 21. December

Ny bebyggelse = Rød skygge
Eksisterende træer = Grøn skygge







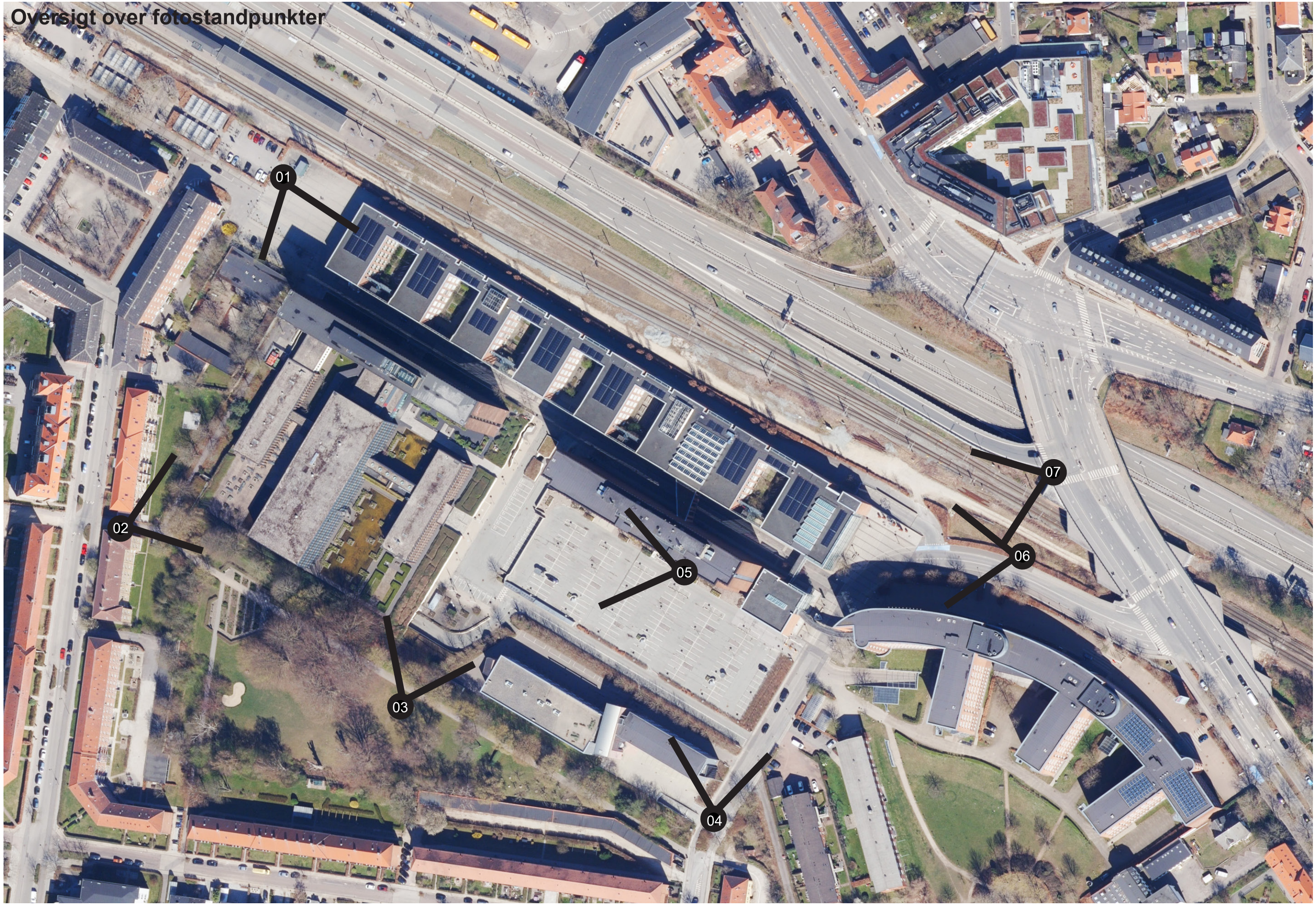


Lyngbyport

Standpunkter - Bilag - Lokalplan 298

07. Januar 2025

Oversigt over fotostandpunkter



Fotostandpunkt 01

Fotostandpunkt 02

Fotostandpunkt 03

Fotostandpunkt 03

Fotostandpunkt 04

Fotostandpunkt 05

Fotostandpunkt 06

Fotostandpunkt 07

E

VELLIV A/S

FLAGERMUSUNDERSØGELSER VED PARALLELVEJ 17-19

FLAGERMUSNOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	2
2	Nødvendigheden af flagermusundersøgelser	3
2.1	Mulige flagermusarter i Lyngby-Taarbæk kommune og deres levesteder	3
3	Metode	4
4	Resultater	4
4.1	Yngleperiode	4
4.2	Sensommer	4
4.3	Efterår	5
5	Sammenfatning og vurdering af den økologiske funktionalitet	5
6	Referencer	6

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A272567	A272567-007

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
1.0	17-01-2025	Flagermusundersøgelser	PRBS	NFJE	AGKI

1 Indledning

Velliv ønsker over de kommende år at udvikle ejendommene omkring Lyngby port med en intensivering af eksisterende erhvervsfunktioner. Dette vil blandt andet betyde at der skal tilføjes etager til Parallelvej 19.

Da det ikke kan udelukkes at bygningerne ved Parallelvej 17-19 har hulheder som benyttes af flagermus, er det vurderet nødvendigt at foretage flagermusundersøgelser med lytteudstyr, for at fastlægge om bygningerne, for nuværende huser kolonier af flagermus, enten i form af ynglekolonier eller mellemkvarterer[1].

Skimmelflagermus benytter ofte høje bygninger i forbindelse med artens overvintring. Det er også her man oftest kan høre revirsang fra hanner af skimmelflagermus, der prøver at lokke hunner med i overvintringskvarteret, hvor også parringen foregår. På den baggrund er det besluttet også at foretage undersøgelser i ultimo oktober, for at kortlægge om bygningerne benyttes af skimmelflagermus i vinterperioden.

Figur 1-1 Oversigtskort over Parallelvej 17-19 (rød polygon) hvor der er foretaget flagermusundersøgelser.

[1] Efter yngletiden (som slutter i første uge af august) – men før den egentlige vinterdvale påbegyndes i oktober/november benytter flagermusene såkaldte mellemkvarterer i forbindelse med deres dagsrast. Disse mellemkvarter kan ofte være helt andre steder end ynglelokaliteterne.

2 Nødvendigheden af flagermusundersøgelser

Der er i Danmark registreret 17 arter af flagermus, hvor af 14 af arterne forekommer regelmæssigt. Alle de danske arter af flagermus er omfattet af habitat-direktivets[2] bilag IV og er dermed strengt beskyttede.

For dyrearter omfattet af bilag IV indebærer beskyttelsen et forbud mod (med særlig relevans for flagermus) 1) forsætligt indfangning eller drab, 2) forsætlig forstyrrelse, især når de yngler eller overvintrer, 3) opbevaring, 4) transport m.m. og 5) at yngle- og rasteområder beskadiges eller ødelægges.

Yngleområder omfatter områder, som er nødvendige for dyrenes parring eller kurtisering, fødsel, eller opvækst af unger. Definitionen dækker også arealer i nærheden af selve yngleområdet, hvis afkommet er afhængigt af disse arealer.

Rasteområder defineres som områder, som er vigtige for at sikre overlevelsen af enkelte dyr eller bestande, når de er i hvile. Rasteområder er således områder, hvor dyrene i eller uden for yngletiden opholder sig for at hvile, sove eller overvintre, opholder sig i skjul i større koncentrationer, eller opholder sig for at opfylde vigtige livs-funktioner.

For både yngle- og rasteområder gælder, at områder, der benyttes løbende hvert år eller med års mellemrum, skal beskyttes, selv når de ikke aktuelt benyttes af de pågældende arter.

Beskyttelsen indebærer således, at yngle- eller rasteområder for bilag IV-dyrearter som udgangspunkt ikke må beskadiges eller ødelægges af aktiviteter, som der ansøges om eller planlægges for.

På den baggrund er der en forpligtigelse til at undersøge, om projektet – herunder restaurering af bygninger - kan påvirke forskellige arter af flagermus negativt, og hvilke afværgeforanstaltninger der evt. er behov for at iværksætte.

2.1 Mulige flagermusarter i Lyngby-Taarbæk kommune og deres levesteder

Der er store regionale forskelle både med hensyn til antallet af flagermus, og med hensyn til, hvilke arter der findes i et givet område. I Lyngby-Taarbæk kommune forekommer vandflagermus, brunflagermus, skimmelflagermus, brun langøre, troldflagermus, dværgflagermus, pipistrelflagermus og sydflagermus (www.arter.dk), om end ikke alle arterne er lige almindelige.

De forskellige arter af flagermus har vidt forskellige krav til deres yngle- og rastelokaliteter og fordeler sig som oftest som følgende (Møller & Baagøe, 2011):

[2] (Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og plan- ter med senere ændringer)

Tabel 2-1 De forskellige flagermusarter og deres fortrukne yngle- og rastesteder.

Dansk navn	Latinsk navn	Sommer	Vinter
Vandflagermus	*Myotis daubentonii*	Træer	Træer / under jorden
Brunflagermus	*Nyctalus noctula*	Træer	Træer
Sydflagermus	*Eptesicus serotinus*	Bygninger	Bygninger
Langøret flagermus	*Plecotus auritus*	Træer/bygninger	Træer/bygninger/under jorden
Troldflagermus	*Pipistrellus nathusii*	Træer/bygninger	Træer/bygninger
Dværgflagermus	*Pipistrellus pygmaeus*	Træer/bygninger	Træer/bygninger
Pipistrelflagermus	*Pipistrellus pipistrellus*	Træer/bygninger	Træer/bygninger
Skimmelflagermus	*Vespertilio murinus*	Bygninger	Bygninger

3 Metode

Der er i tråd med "*Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets bilag IV. Del 2 - Odder og flagermus*" (Elmeros, et al., 2024), foretaget målrettede undersøgelser med håndholdte detektorer (mærket *Elekon Batlogger M2 Bat Detector)* i yngleperioden 20. juni – 7. august og igen i sensommeren 15. august – medio september. Alle undersøgelser er foretaget under optimale vejrbetingelser, det vil sige stille vejr (under 4 m/s), tørt og lunt (+15 grader).

Undersøgelserne efter revirsyngende hanner af skimmelflagermus, er foretaget efter beskrivelser af revirsyngende hanner i (Middleton, Froud, & French, 2022). Undersøgelsen er derfor foretaget ultimo oktober fra ca. 90 min. efter solnedgang og en time frem. Vejret var køligt (8 grader), vindstille (1-2 m/s) og tørt.

4 Resultater

4.1 Yngleperiode

Undersøgelserne i flagermusenes yngleperiode, blev foretaget d. 15. juli af to personer, fra ca. en halv time før solnedgang og 2 timer frem. Omkring solnedgang blev der hørt et enkelt individ af dværgflagermus der fouragerede langs med træerne op mod Wilmanns parken. Under resten af undersøgelsen blev der sporadisk registreret overflyvende dværgflagermus der primært fouragerede langs med træerne ind mod parken. Der blev ikke registreret nogen kolonier i bygningerne (eller træerne).

4.2 Sensommer

Undersøgelserne i sensommeren, blev foretaget d. 20. august af to personer, fra ca. en halv time før solnedgang og 2 timer frem. Der blev hørt enkelte overflyvende brunflagermus,

samt få fouragerende dværgflagermus og enkelte sociale kald fra disse, som man typisk hører når mor og unge flyver sammen. Der var ingen tegn på at bygninger anvendes som mellemkvarter for nogle af de nævnte arter – eller andre arter af flagermus.

4.3 Efterår

Undersøgelserne efter revirsyngende skimmelflagermus, blev foretaget d. 28. oktober. Fra ca. 90 min. efter solnedgang og en time frem. Omkring bygningerne ved Parallelvej 17-19, blev der registreret en enkelt revirsyngende han af skimmelflagermus. Individet fløj omkring og sang i ca. 30 minutter, før den havde en form for interaktion med et andet individ omkring den sydvendte side af Parallelvej 19. Efter interaktionen forsvandt revirsangen og blev ikke hørt igen før efter 5-10 minutter. Det vurderes at interaktionen har været med en hun, og at hannen har lokket hende til overvintringskvarteret, hvorfor revirsangen stoppede. Det vurderes på den baggrund at skimmelflagermus benytter de øverste etager af Parallelvej 19, i forbindelse med overvintring. Der er ikke observeret flagermus ved Parallelvej 15.

5 Sammenfatning og vurdering af den økologiske funktionalitet

Da der for lytningerne ikke er registreret hverken ynglekolonier eller mellemkvarter, vurderes bygningerne ikke at blive benyttet af flagermus, i disse perioder. Det vurderes derfor at skimmelflagermus kun har overvintringskvarter i de øverste etager af Parallelvej 19 og at den økologiske funktionalitet for arten, ikke kan opretholdes i projektets fulde anlægsfase, hvis der ikke implementere afværgeforanstaltninger i form at opsætning af flagermuskasser.

Der skal således opsættes fire flagermuskasser, f.eks. af mærket Schwegler, model: 2WI. Kasserne skal opsættes i de øverste 5 etager af Parallelvej 15 eller den øverste etage af Lyngby Hovedgade 94-98, på den sydvendte ende. Kasserne skal være opsat inden anlægsarbejdet påbegyndes.

Det vides at nogle arter af flagermus påvirkes negativt at trafikstøj og andre ikke (Elmeros, et al., 2024), men overordnet set er støjens påvirkning på flagermus, dårligt undersøgt. Arter som skimmelflagermus benytter bygninger i de større byer, i forbindelse med deres mellemkvarterer og vinterrast, og det må derfor antages at arten har en høj tolerance overfor støj.

Da der i projektets anlægsfase ikke skal foregå tungt maskinelt arbejde, som f.eks. ramning af spuns, vurderes støj fra anlægsarbejdet ikke at have nogen påvirkning af skimmelflagermus mulighed for at benytte de opsatte flagermuskasser, til vinterrast.

Det vurderes ligeledes at projektets samlede anlægsperiode, indebærer en risiko for forsætligt individdrab af overvintrende skimmelflagermus. For at undgå indespærring af overvintrende individer, er det nødvendigt at anlægsarbejdet ved Parallelvej 19, opstartes i perioden primo april – medio september.

Ved implementering af nedenstående afværgeforanstaltninger vurderes den økologiske funktionalitet at kunne opretholdes på en måde således der ikke er risiko for hverken indespærring af overvintrende skimmelflagermus, samt at anlægsarbejderne og de deraf følgende gener (f.eks. støj) ikke udgør en risiko for forsætligt individdrab.

- Krav om etablering af flagermuskasser som alternativ overvintringskvarter på en af de øverste 5 etager af Parallelvej 15 eller den øverste etage af Lyngby Hovedgade 94-98, på den sydvendte ende

- Krav om at anlægsarbejder kun må igangsættes i perioden primo april – medio september

6 Referencer

Elmeros, M., Fjederholt, E. T., Møller, J. D., Baagøe, H., Bladt, J., & Kjær, C. (2024). Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets Bilag IV. Del 2 Odder og flagermus. *Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi*, 185.

Middleton, N., Froud, A., & French, K. (2022). *Social calls of the bats of Britain and Ireland.* London: Pelagic Publishing.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

LYNGBY PORT

STØJ FRA VEJ OG JERNBANE

STØJREDEGØRELSE

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	3
2	Beliggenhed og planforhold	3
3	Grænseværdier	4
4	Beregningsmetode	5
5	Forudsætninger	6
5.1	Forudsætninger virksomhedsstøj	6
5.2	Forudsætninger vejtrafik	6
5.3	Forudsætninger jernbanetrafik	7
6	Resultater	8
7	Vurdering af støj fra p-hus i byparken	9
8	Konklusion	9

BILAG

Bilag A	Oversigtskort, støjkilder	11
Bilag B	Støjkonturkort, vejtrafik, 1,5 m.o.t., med børnehave	12
Bilag C	Støjkonturkort, vejtrafik, 1,5 m.o.t., uden børnehave	13

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A272567	005

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
1.0	08-01-2025	Støjnotat	MAGW/SIHV	MRLR	SIHV

https://cowi.sharepoint.com/sites/A272567-project/Shared Documents/60-WorkInProgress/10-Documents/06_Støj/Støjnotat/LP298_Støjnotat_Lyngby_Port_08012025.docx

Bilag D	Støjkonturkort, jernbanetrafik, 1,5 m.o.t., med børnehave	14
Bilag E	Støjkonturkort, jernbanetrafik, 1,5 m.o.t., uden børnehave	15
Bilag F	Facadestøjkort, vejtrafik, med børnehave	16
Bilag G	Facadestøjkort, vejtrafik, uden børnehave	19
Bilag H	Facadestøjkort, jernbanetrafik, med børnehave	20
Bilag I	Facadestøjkort, jernbanetrafik, uden børnehave	22

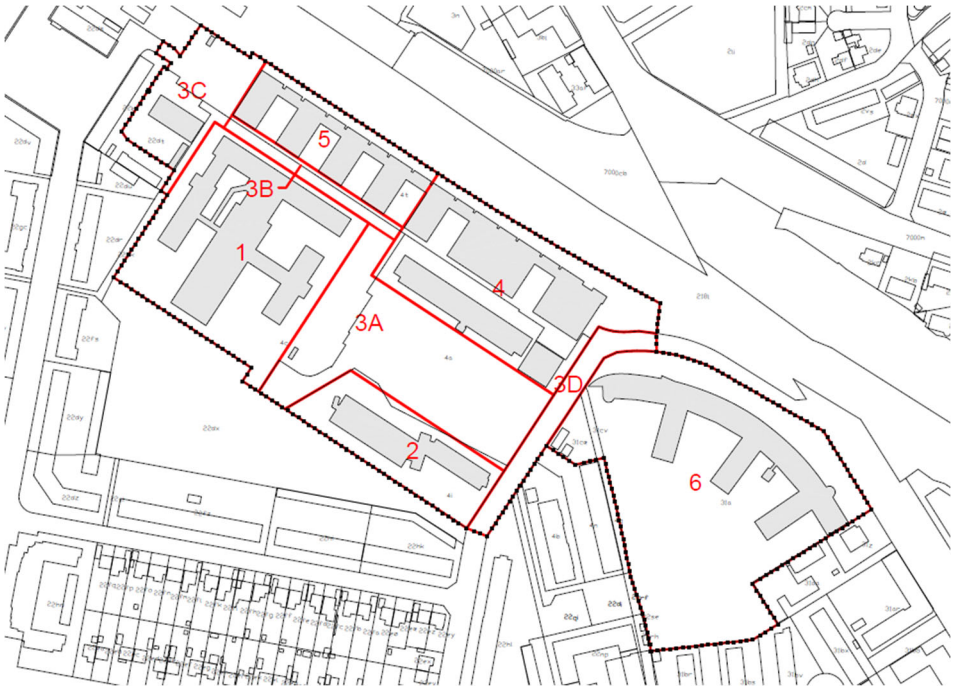
1 Indledning

I forbindelse med udarbejdelse af ny lokalplan for området Ulrikkenborg-Lyngby Port, har COWI udført beregning og vurdering af støj fra vej- og jernbanetrafik, med henblik på at sammenholde de beregnede støjniveauer med Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier. Støjen er beregnet på bygningsfacader og udendørs opholdsarealer.

Dette notat beskriver forudsætninger og resultater af støjberegningerne.

2 Beliggenhed og planforhold

Lokalplanområdet ligger centralt i Lyngby nær Lyngby S-togstation og veje som f.eks. Lyngby Omfartsvej og Lyngby Hovedgade. Området er på nuværende tidspunkt en del af lokalplan 151 i Lyngby-Taarbæk kommune "Kontorbyggeri ved Lyngby Station" og lokalplan 255 i Lyngby-Taarbæk kommune "Parkeringshus på Hollandsvej". I den nye lokalplan 298 skal dele af området omdannes til daginstitution og grønt udendørs opholdsareal (park). Det undersøgte lokalplanområde kan ses på Figur 1.



Figur 1 Lokalplanområde for lokalplan 298 ved Ulrikkenborg-Lyngby Port.

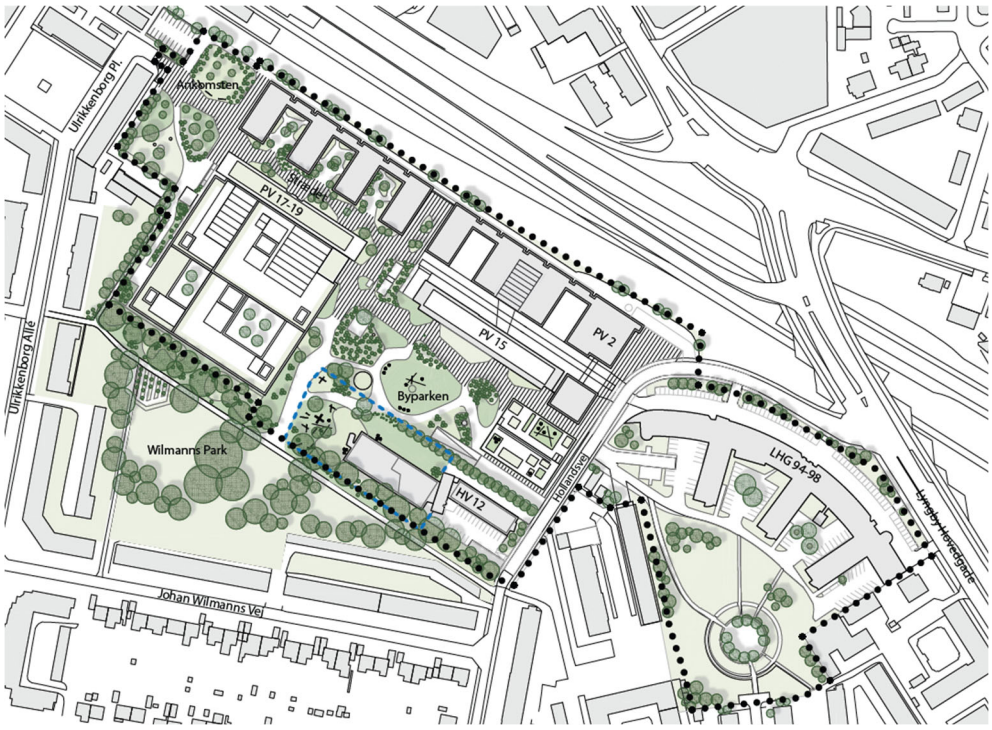
Området planlægges disponeret som vist nedenfor i Figur 2. Områdets ændringer omfatter bl.a.:

- Etablering af en bypark, hvor der i dag er en større parkeringsplads.
- Omlægning af nuværende parkering i terræn til parkeringskælder.
- Opførelse af nyt p-hus på Hollandsvej.

- Renovering og udvidelse af Parallelvej 17-19. Bygningerne skal fortsat anvendes til erhverv.

- Renovering og omdannelse af Hollandsvej 12, med mulighed for fremtidig anvendelse til erhverv, skole og/eller institution.

- Mulighed for at udvide Parallelvej 15 med én etagehøjde.



Figur 2 Planlagt omdannelse af området i lokalplan 298 (Kilde: Lokalplanforslag 298)

3 Grænseværdier

De vejledende støjgrænseværdier udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel. Hvis støjen er lavere end den vejledende grænseværdi, vil kun en mindre del af befolkningen opleve støjen som generende.

Støjniveauet udtrykkes med indikatoren L_{den}, som er den A-vægtede årsmiddelværdi for en sammenvejning af støjen i tidsperioderne dag, aften og nat, idet der bruges et genetillæg på 5 dB til støjen i aftenperioden og 10 dB til støjen i natperioden. Hensigten er, at den beregnede middelværdi for hele døgnet skal afspejle, at støj om aftenen og om natten er mere generende end støj om dagen.

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj fremgår af Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje". Grænseværdierne gælder for årsmiddelværdien af støjen udendørs i frit felt og fremgår af Tabel 1.

Tabel 1 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj og jernbanetrafikstøj, L_{den} i dB.

Områdetype	Grænseværdi vejtrafik	Grænseværdi jernbanetrafik
Boligområde, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker	58 dB	64 dB
Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.)	63 dB	69 dB

I henhold til Bygningsreglementet skal det sikres at det indendørs støjniveau fra trafikstøj indenfor i daginstitutioner ikke overstiger $L_{den} \leq 33$ dB, og støjniveau indendørs fra trafik i kontorbyggerier ikke overstiger $L_{den} \leq 38$ dB for kontorer, møderum og lignende rumtyper og $L_{den} \leq 33$ dB for videokonferencerum og auditorier. Grænseværdierne gælder for møblerede rum med lukkede døre og vinduer, men med åbne friskluftventiler. Grænseværdierne vil normalt kunne overholdes i bygninger med almindelige termoruder, hvis Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier er overholdt på facaden.

4 Beregningsmetode

Beregningerne er udført ved hjælp af software SoundPLAN version 9.0, opdateret d. 05.02.2024. Der er i SoundPLAN etableret en 3D model omfattende terræn, bygninger og veje. Befæstede arealer regnes som akustisk hårde.

Støjen er beregnet ved anvendelse af beregningsmetoden NORD2000 i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledninger nr. 4/2007 "Støj fra veje" og rapport nr. 434, "Håndbog - NORD2000 - Beregning af vejstøj i Danmark", Vejdirektoratet/Miljøstyrelsen 2013.

Der er i beregningerne af støj med NORD2000 anvendt 4 meteorologiske klasser, jf. Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 39 "Praktisk anvendelse af NORD2000 til støjberegninger".

Støjniveauet er beregnet i et net af punkter (grid) placeret med en indbyrdes afstand på 10 m, der er interpoleret til støjniveaukonturer til brug for visualisering af støjudbredelsen. Beregningshøjden er 1,5 m over terræn, svarende til den højde for hvilken de vejledende grænseværdier for udendørs opholdsarealer gælder. Beregningerne er inklusive refleksioner fra bygningerne, hvorfor støjniveauer beregnet tæt ved bygninger ikke er fritfeltsværdier der umiddelbart kan sammenlignes med støjgrænseværdierne.

Derudover er støjen beregnet på facader og alle etager i midten af facaden i 1,5 meters højde. Facadestøjniveauerne kan sammenholdes med de vejledende støjgrænseværdier.

5 Forudsætninger

I støjberegningerne er der bibeholdt den nuværende dobbeltfacade/indsat en støjskærm mellem Parallelvej 2-8 og 10-16, for at afskærme bagvedliggende opholdsareal. Støjskærmen er inkluderet i alle beregninger og modelleret i samme højde som eksisterende bygninger på 13 m.

En oversigt over omkringliggende veje og jernbane kan ses i Bilag A.

5.1 Forudsætninger virksomhedsstøj

Ved vurdering af de omkringliggende virksomheder, vurderes ingen af dem at have støjende aktiviteter i større omfang. Der kan være et mindre støjbidrag fra ventilationsanlæg og lignende, men det vurderes derfor ikke relevant at gennemføre beregninger for virksomhedsstøj i nærværende notat. Vejtrafikstøj og jernbanetrafikstøj forventes derfor at være dominerende ved projektområdet.

5.2 Forudsætninger vejtrafik

Trafikmængder og kørehastigheder er vist i Tabel 2. Trafikmængder er angivet som Årsdøgntrafik (ÅDT) i køretøjer per døgn. Der anvendes standard trafiksammensætninger og døgnfordeling jf. "Håndbog NORD2000", og der er forudsat asfaltbelægning SMA8 på alle veje.

Trafikmængder er baseret på trafikanalyse udført af COWI (”Ulrikkenborg Trafikanalyse” 27-07-2024), samt oplysninger fra Lyngby-Taarbæk Kommune og Vejdirektoratet[1]. Kørehastigheden er baseret på oplysninger om gennemsnitshastigheder og skiltede hastigheder på de relevante veje fra Lyngby-Taarbæk Kommune.

De oplyste trafiktal er fremskrevet til år 2034, i henhold till Den Grønne Mobilitetsmodel (GNM) fra Vejdirektoratet. Ifølge modellen forventes en vækst 2020-2030 pr. år på hhv. 2,1% for motorveje og 0,7% for øvrige veje.

Tabel 2 Trafiktal og hastigheder anvendt i beregningsmodel.

Vejstrækning	ÅDT 2034 Ktj/døgn	Hastighed Km/t	Kilde
Lyngby Omfartsvej	31045	74	Lyngby-Taarbæk Kommune
Lyngby Hovedgade v. Jernbanepladsen	13988	50	Lyngby-Taarbæk Kommune
Lyngby Hovedgade - mellem Hollandsvej og Chr. X's Allé	14912	50	Lyngby-Taarbæk Kommune
Lyngby Hovedgade - Ved Vintappersøen	8683	50	Lyngby-Taarbæk Kommune

[1] https://vej08.vd.dk/komse/nytui/komseVD/KomSeVD.html?id=506

Lyngby Omfartsvej - Frakørselsrampe til Lyngby Hovedgade	6789	73	COWI trafiktælling
Lyngby Omfartsvej - Tilkørselsrampe fra Lyngby Hovedgade	2909	70	Lyngby-Taarbæk Kommune
Christian x's alle - mellem Hollandsvej og Lyngby Hovedgade	5976	40	Lyngby-Taarbæk Kommune
Christian x's alle - mellem Ulrikkenborg Allé og Hollandsvej	5159	40	Lyngby-Taarbæk Kommune
Christian X's Allé - mellem Ulrikkeborg Allé og Buddingevej	4808	40	Lyngby-Taarbæk Kommune
Buddingevej	12219	50	Lyngby-Taarbæk Kommune
Ulrikkenborg Allé	948	30	Lyngby-Taarbæk Kommune
Johan Wilmans Vej	260	30	Lyngby-Taarbæk Kommune
Emil Pipers vej	298	30	Lyngby-Taarbæk Kommune
Jægersborgvej	10932	50	COWI trafiktælling
Jernbanepladsen	9203	35	Lyngby-Taarbæk Kommune
Engelsborgvej 10	2227	32	Lyngby-Taarbæk Kommune
Hollandsvej - mellem Lyngby Hovedgade og Hollandsvej nr 10	4635	50	COWI trafiktælling
Motorring 3 - Vest for Omfartsvejen	137534	96	Vejdirektoratet
Motorring 3 - Nord for Lyngby Omfartsvej op til jernbanen	91486	88	Vejdirektoratet
Motorring 3 - Fra jernbanen til Jægersborgvej	72800	88	Vejdirektoratet

5.3 Forudsætninger jernbanetrafik

De anvendte togtrafikmængder er baseret på køreplan for S-togs banen mellem Hellerup og Holte. Oplysninger om den forventede akkumulerede toglængde på

strækningen er fra Trafikstyrelsens orientering "Trafikdata til grundlag for støjberegninger – opgørelse for den statslige jernbane 2019 og 2032" fra maj 2021.

Tabel 3 Toglængder anvendt i støjberegningen, iht. Trafikstyrelsen.

Togtype	Forventet akkumuleret toglængde 2032, Linje A/E Hellerup-Holte		
	Dag [km]	Aften [km]	Nat [km]
S-tog (4. generation)	24,2	2,7	5,2

Da området ligger nær ved en S-togstation, hvor tog bremser og accelererer, vil toget køre med lavere hastighed før og efter stationen, end på lige strækninger. Hastigheder anvendt ses i Tabel 4, fra Miljøstyrelsens referencelaboratorie orientering nr. 50 "Togstøj ved stationer".

Tabel 4 Hastighedszoner for S-tog, iht. Miljøstyrelsens Orientering nr. 50.

Togtype	Hastighed for standsende tog					
	Nedbremsning			Acceleration		
	2000-1000	1000-500	500-0	0-500	500-1000	1000-2000
S-tog (4. generation)	120	100	70	60	80	100

6 Resultater

Resultaterne for beregninger af vej- og jernbanetrafik på bygningers facader ses nedenfor i Tabel 5. Resultaterne er angivet for det højeste niveau på den enkelte adresses facader. Resultater markerede med fed skrift, overskrider de vejledende støjgrænseværdier angivet i parentes ved siden af. I nogle tilfælde er flere støjgrænseværdier relevant, f.eks. for daginstitution og erhverv. I dette tilfælde er begge angivet.

Tabel 5 Resultater L_{den} for vej- og jernbanetrafik. Resultater markerede med fed overskrider de vejledende støjgrænseværdier.

Adresse	Funktion	Max L_{den} for vejtrafik	Max L_{den} for jernbanetrafik
Parallelvej 2-16 og Parallelvej 15	Erhverv	**70 dB** (63 dB)	60 dB (69 dB)

Hollandsvej 12	Institution/Erhverv	**66 dB** (58/63 dB)	31 dB (64/69 dB)
Parallelvej 17-19	Erhverv	**68 dB** (63 dB)	48 dB (69 dB)

Støjudbredelsen fra vejtrafikstøj er beregnet 1,5 m over terræn og på bygningernes facader. Støjkonturkort for vejtrafik ses i Bilag B. Facadestøjkort for vejtrafik ses på Bilag F. Ved Parallelvej 2 og 15, er støjniveauet på bygningers facader beregnet op til L_{den} = 70 dB, og overskrider støjgrænseværdierne med op til 7 dB. Ved Hollandsvej 12 er støjniveauet på bygningers facader beregnet op til L_{den} = 66 dB, og overskrider støjgrænseværdierne med op til 8 dB. Ved Parallelvej 17 og 19 er støjniveauet på bygningers facader beregnet op til L_{den} = 68 dB, og overskrider dermed støjgrænseværdierne med op til 5 dB. Beregnet vejtrafikstøj ved byparken giver ikke anledning til overskridelse af støjgrænseværdierne.

Støjudbredelsen for jernbanetrafikstøj er beregnet 1,5 m over terræn og på bygningernes facader. Støjkonturkort for jernbanetrafik ses i Bilag D. Facadestøjkort for jernbanetrafik ses på Bilag H. Beregningerne viser, at støj fra S-tog ikke giver anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænseværdier i lokalplanområdet. L_{den} er beregnet op til 60 dB på bygningernes facader.

7 Vurdering af støj fra p-hus i byparken

Det nye p-hus ved Hollandsvej kan potentielt medføre støjgener ved den nye bypark og ved Hollandsvej 12. Der er ikke beregnet støj fra p-huset, men der laves en overordnet vurdering ud fra tegningsmaterialet.

Der anvendes delvist perforerede facader af p-huset. Det anbefales at reducere denne perforering og lukke mest muligt af ved den facade der vender ud mod byparken, på særligt de nederste to etager, for at reducere risikoen for støjgener.

Er der sprinklersystem, ventilationsanlæg eller lignende støjende installationer (inkl. afkast) i p-huset, bør disse placeres længst væk fra byparken og Hollandsvej 12, eller inddækkes ved placering mod disse.

Indkørsel til p-kælderen tæt ved byparken kan ligeledes med fordel støjafskærmes for at begrænse støjgener i byparken.

Det kan forventes at støjgener fra p-huset vil være størst i morgen- og eftermiddags myldretid.

8 Konklusion

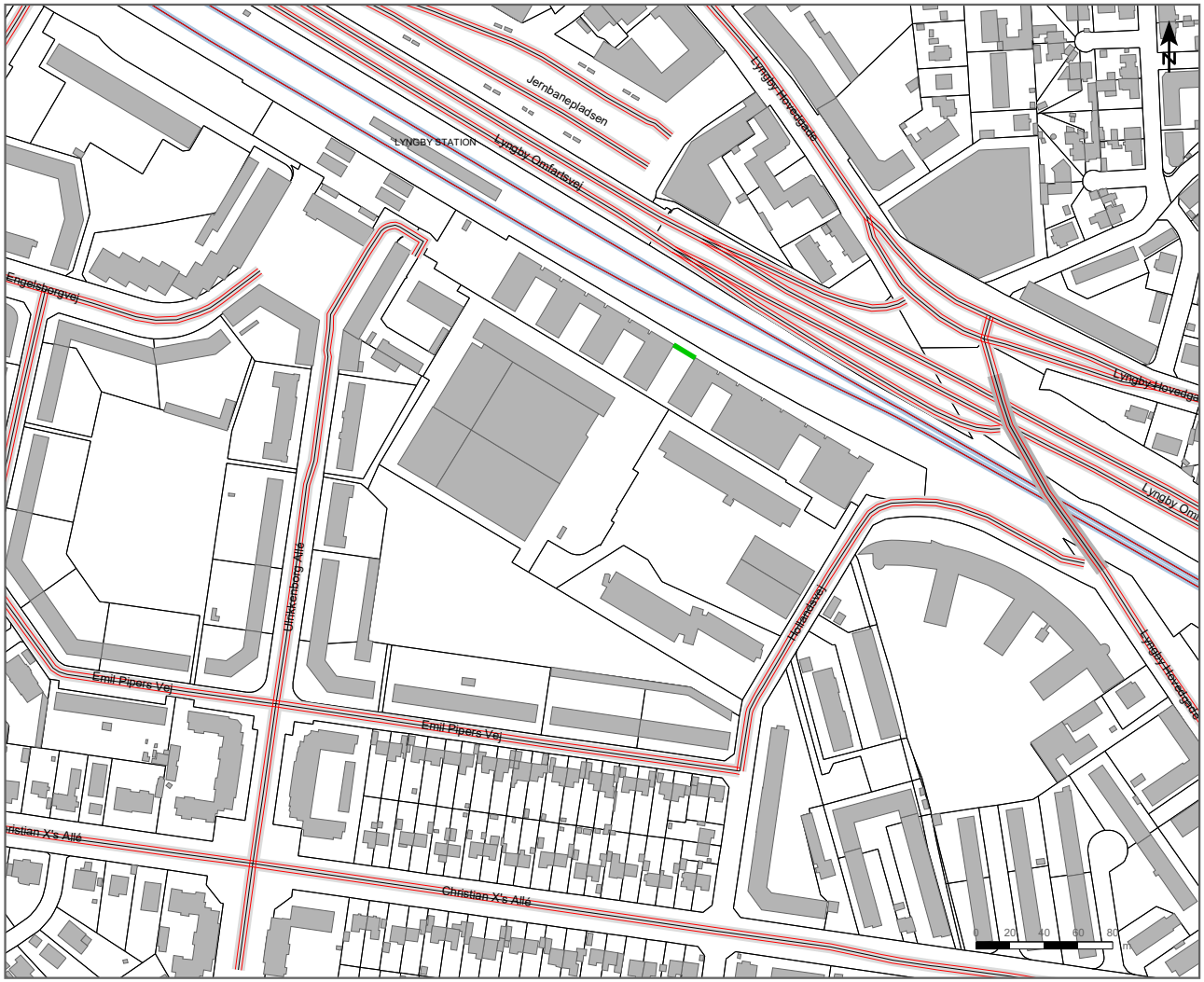
COWI har foretaget beregning af støj fra vej- og jernbanetrafik for nyt lokalplanområde Ulrikkenborg-Lyngby Port i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der er udarbejdet støjkonturkort, hvor støjudbredelsen er beregnet i 1,5 m over terræn for vej- og jernbanetrafikstøj, som kan ses i Bilag B-Bilag D. Der er ydermere udarbejdet facadestøjkort for vej- og jernbanetrafikstøj, som kan ses i Bilag F-Bilag H.

Beregningerne viser, at støj fra S-tog ikke giver anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænseværdier i lokalplanområdet.

Beregningerne viser yderligere, at der for vejtrafik er overskridelser af de vejledende grænseværdier på bygningernes facader.
Ved Parallelvej 2-16 og 15, overskrides grænseværdien på 63 dB for erhverv med op til 7 dB. På nuværende tidspunkt er facaderne på Parallelvej 2-16 designet med dobbelt glasfacader, for at sikre et lavt støjniveau ved kontorerne.
Ved Hollandsvej 12, ses op til 8 dB overskridelse af grænseværdien på 58 dB på en del bygningen ved den sydlige gavl, såfremt bygningerne omdannes til skole eller institution. Hvis bygningen anvendes til erhverv, ses en overskridelse af grænseværdien på op til 3 dB.
Ved Parallelvej 17 og 19 er funktionen fortsat erhverv. Støjniveauet på bygningens facader er beregnet op til 68 dB.
Ved byparken giver støj fra vejtrafik ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænseværdier.

Bilag A Oversigtskort, støjkilder



Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port LP298
A272567

Støjudbredelse fra:

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Oversigt støjkilder

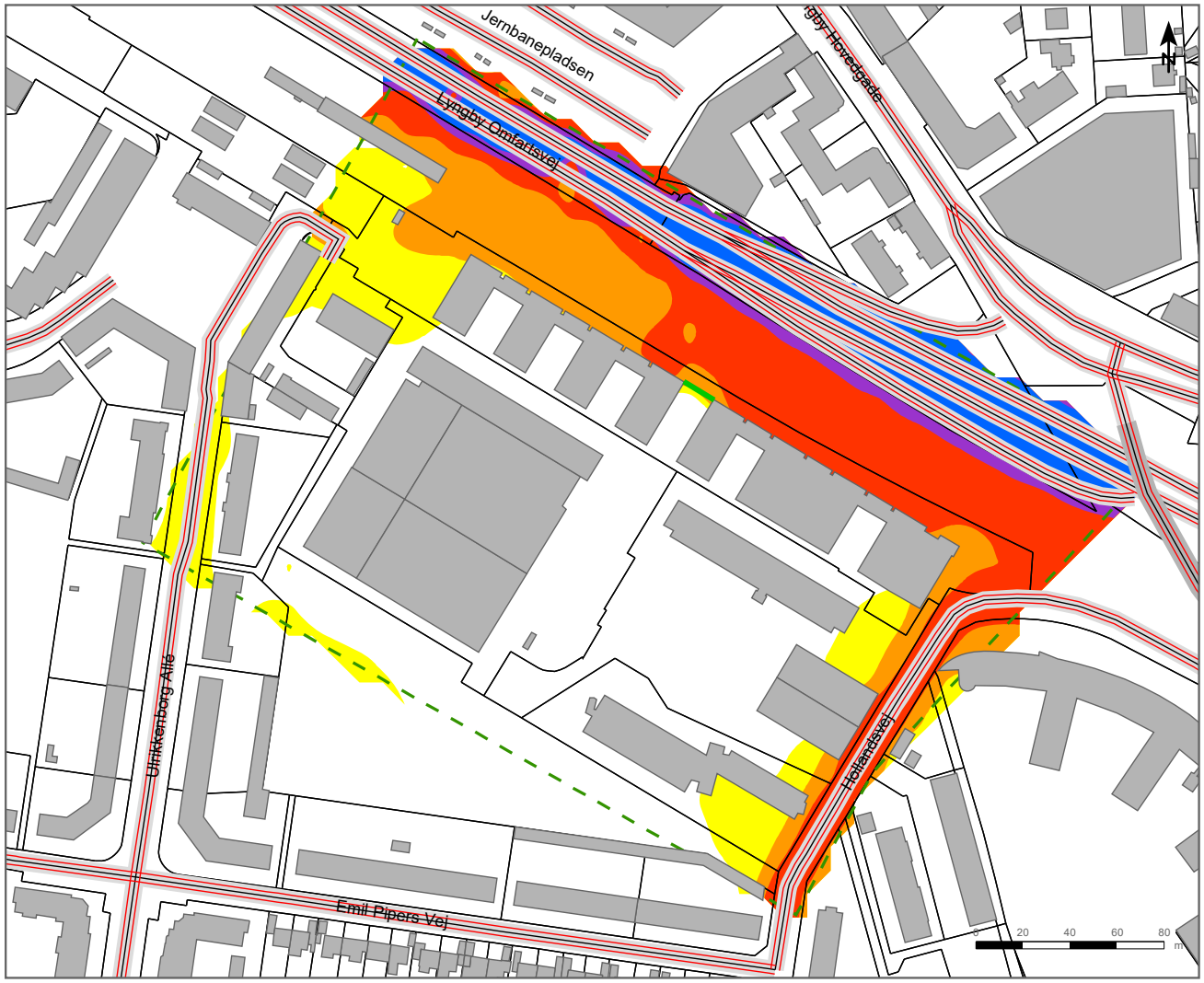
Signaturer

- Bygning
- Line
- Vej
- Jernbane
- Bro, vej
- Bro, jernbane
- Støjskærm

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI

Bilag B Støjkonturkort, vejtrafik, 1,5 m.o.t., med børnehave



Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port LP298
A272567

Støjudbredelse fra:
Vejtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Vejtrafik 2034
Med børnehave

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

	<= 58
58 <	<= 63
63 <	<= 68
68 <	<= 73
73 <	<= 78
78 <	

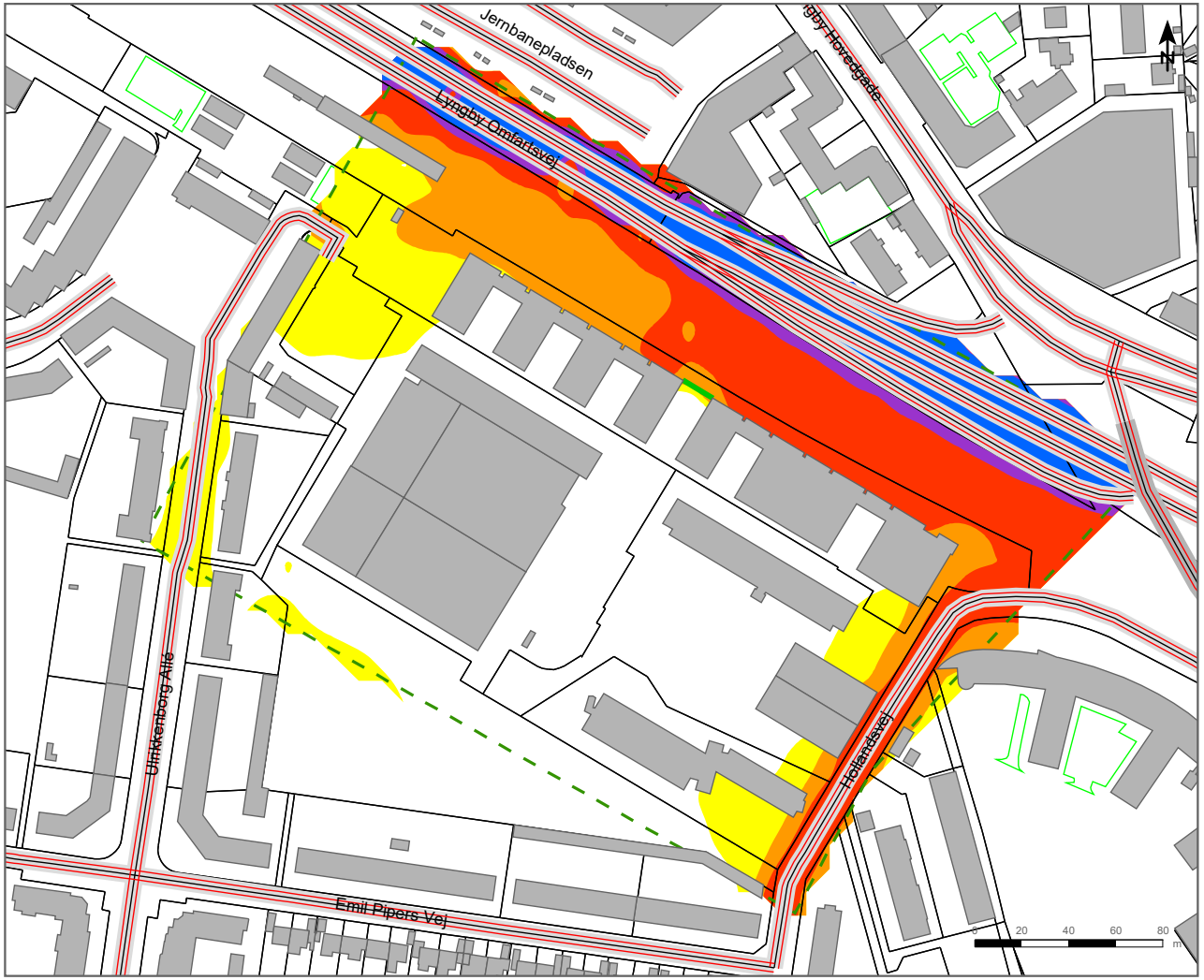
Signaturer

- Beregningsomade
- Bygning
- Line
- Vej
- Bro, vej
- Støjskærm

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI

Bilag C Støjkonturkort, vejtrafik, 1,5 m.o.t., uden børnehave



Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port LP298
A272567

Stojudbredelse fra:
Vejtrafik - Lden

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Vejtrafik 2034
Uden børnehave

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

	<= 58
58 <	<= 63
63 <	<= 68
68 <	<= 73
73 <	<= 78
78 <	

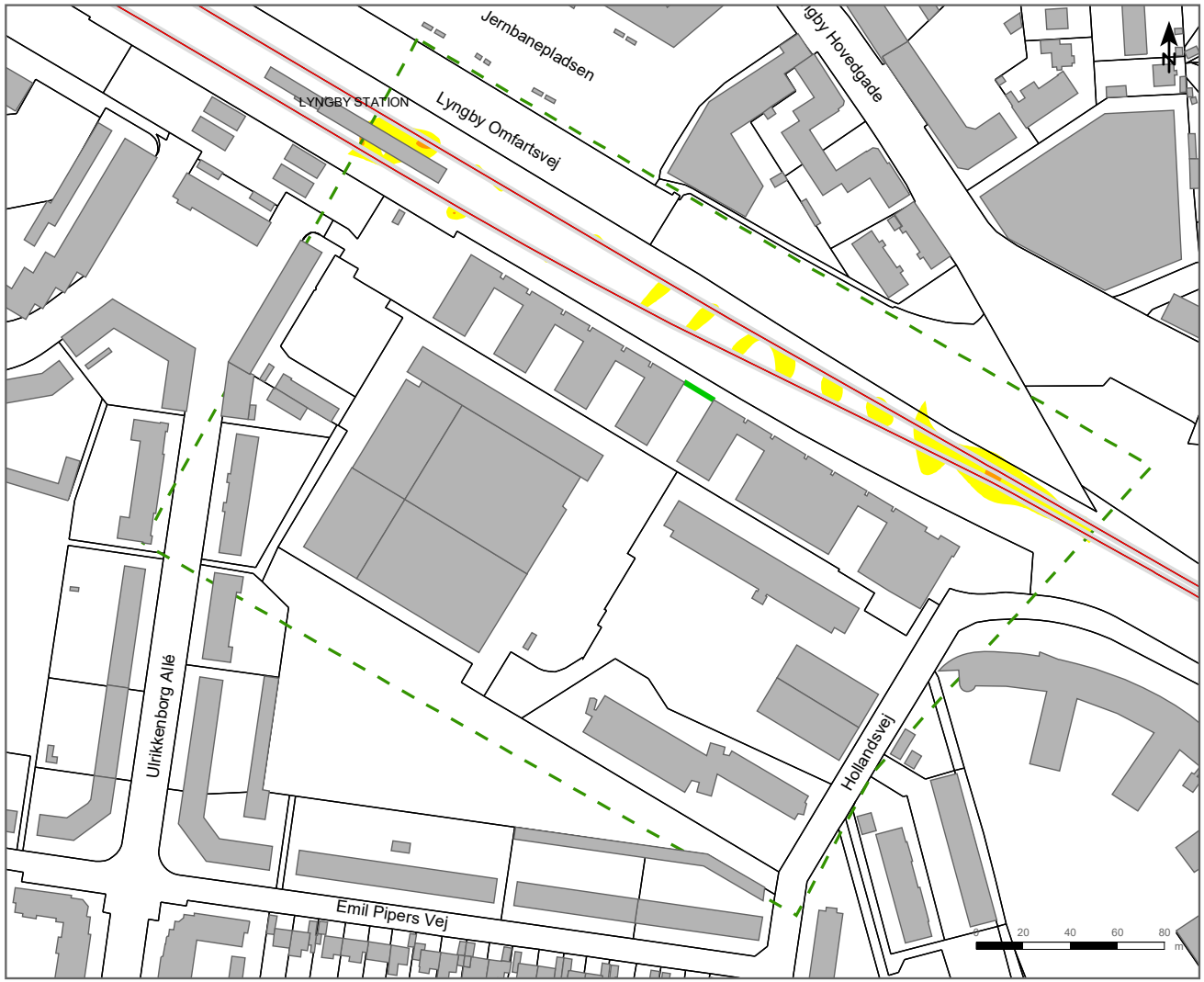
Signaturer

- Beregningsomade
- Bygning
- Terræn overflade
- Line
- Vej
- Bro, vej
- Støjskærm

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI

Bilag D Støjkonturkort, jernbanetrafik, 1,5 m.o.t., med børnehave



Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port LP298
A272567

Støjudbredelse fra:
Togtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Togtrafik 2032
Uden børnehave

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

	<=64
64 <	<=69
69 <	<=74
74 <	<=79
79 <	<=84
84 <	

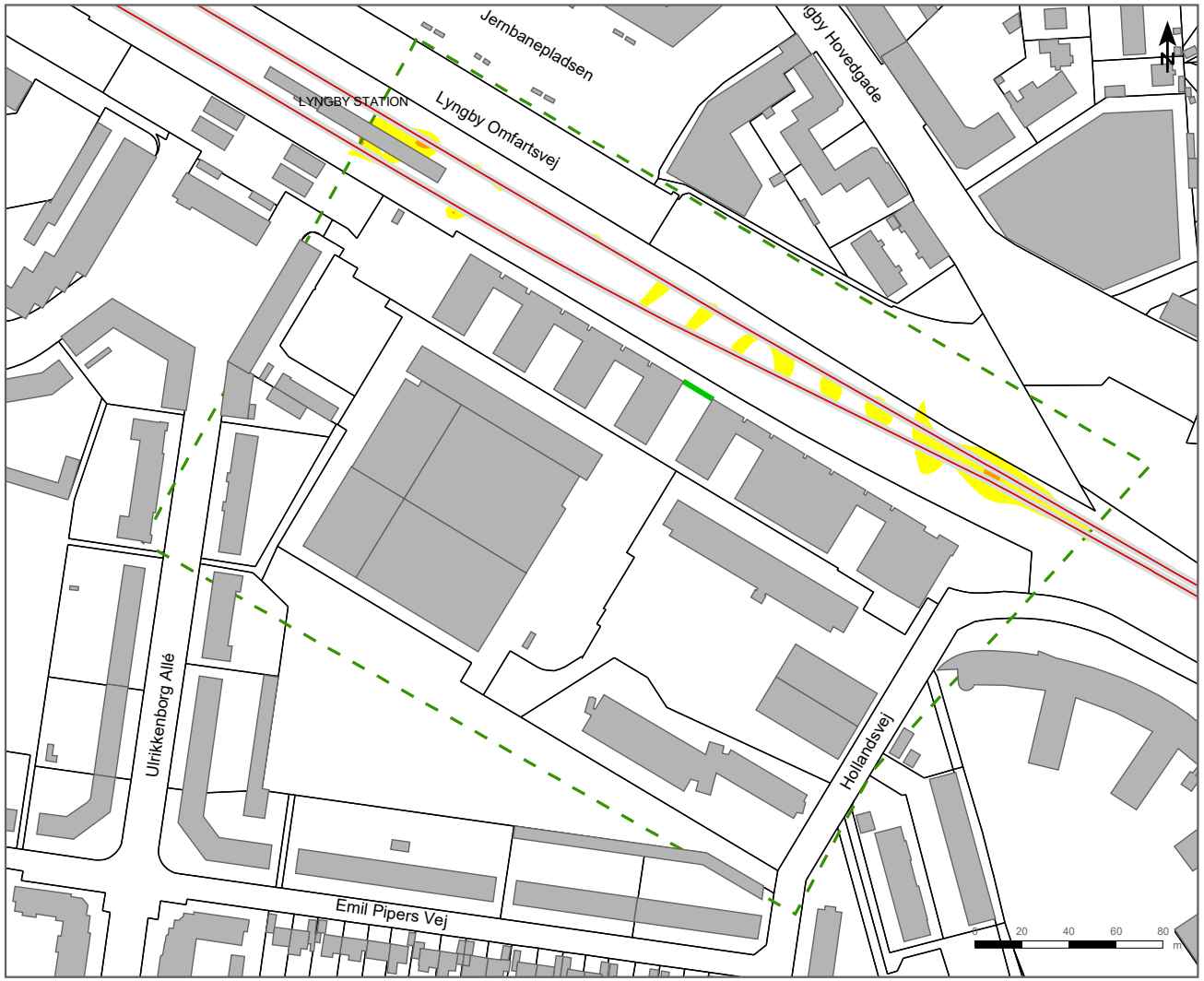
Signaturer

- Beregningsomade
- Bygning
- Line
- Støjskærm
- Jernbane
- Bro, jernbane

Dato	: 06.01.2025
Udarbejdet	: MAGW/SIHV
Kontrolleret	: MRLR
Godkendt	: SIHV

COWI

Bilag E Støjkonturkort, jernbanetrafik, 1,5 m.o.t., uden børnehave



Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port LP298
A272567

Støjudbredelse fra:
Togtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Togtrafik 2032
Uden børnehave

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

	<=64
64 <	<=69
69 <	<=74
74 <	<=79
79 <	<=84
84 <	

Signaturer

- Beregningsomade
- Bygning
- Line
- Jernbane
- Bro, jernbane
- Støjskærm

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI

Bilag F Facadestøjkort, vejtrafik, med børnehave

Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port Lokalplan
A272567

Støjudbredelse fra:
Vejtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Vejtrafik 2034
Med børnehave
Set fra nord

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

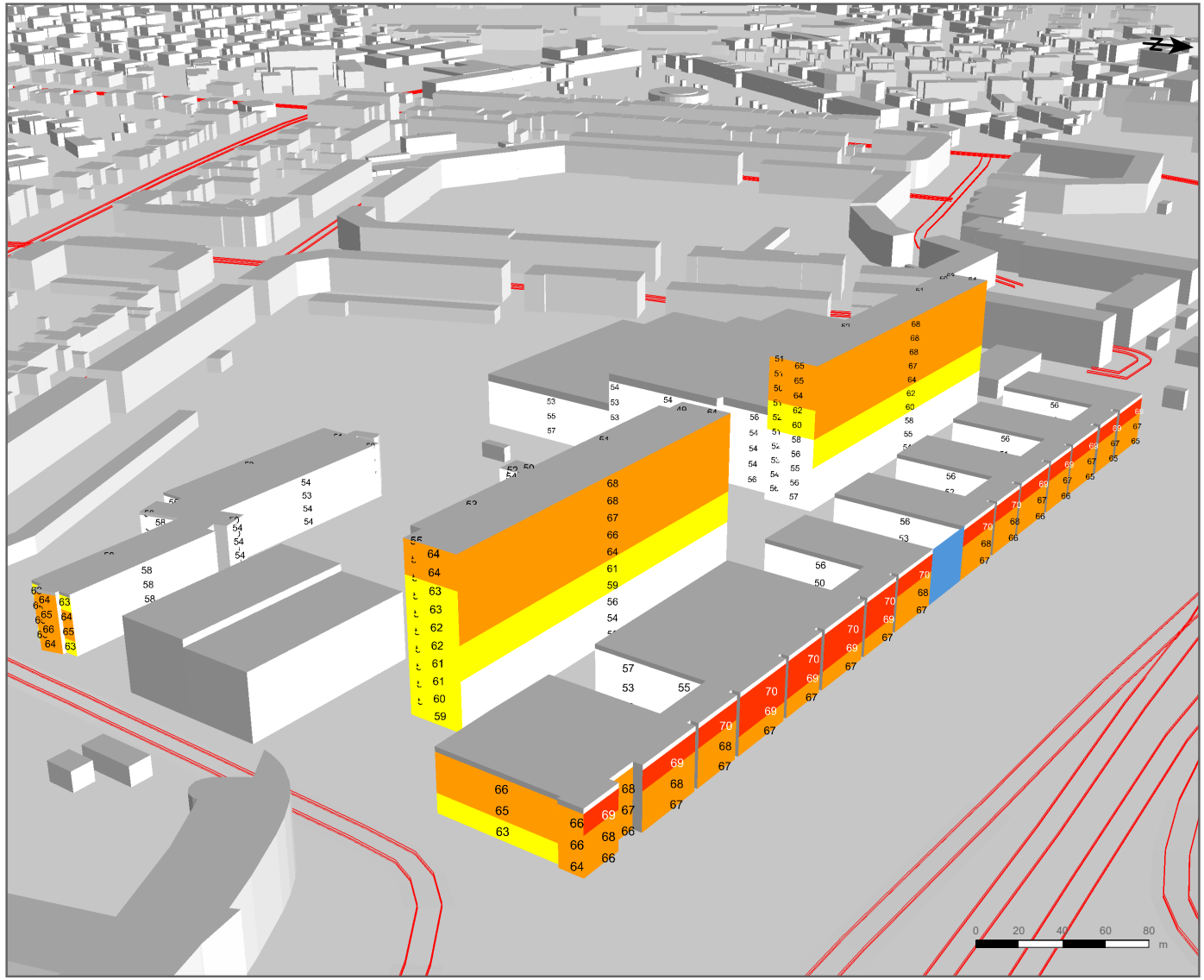
	<= 58
58 <	<= 63
63 <	<= 68
68 <	<= 73
73 <	<= 78
78 <	

Signaturer

- Bygning
- Vej
- Bro, vej

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI



Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port Lokalplan
A272567

Støjudbredelse fra:
Vejtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Vejtrafik 2034
Med børnehave
Set fra øst

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

	<= 58
58 <	<= 63
63 <	<= 68
68 <	<= 73
73 <	<= 78
78 <	

Signaturer

Bygning
Vej
Bro, vej

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI

Kunde:
Lyngby-Taarvæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port Lokalplan
A272567

Støjudbredelse fra:
Vejtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Vejtrafik 2034
Med børnehave
Set fra syd

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

	<= 58
58 <	<= 63
63 <	<= 68
68 <	<= 73
73 <	<= 78
78 <	

Signaturer

- Bygning
- Vej
- Bro, vej

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI

Bilag G Facadestøjkort, vejtrafik, uden børnehave

Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port Lokalplan
A272567

Støjudbredelse fra:
Vejtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Vejtrafik 2034
Med børnehave
Set fra nord

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

	<= 58
58 <	<= 63
63 <	<= 68
68 <	<= 73
73 <	<= 78
78 <	

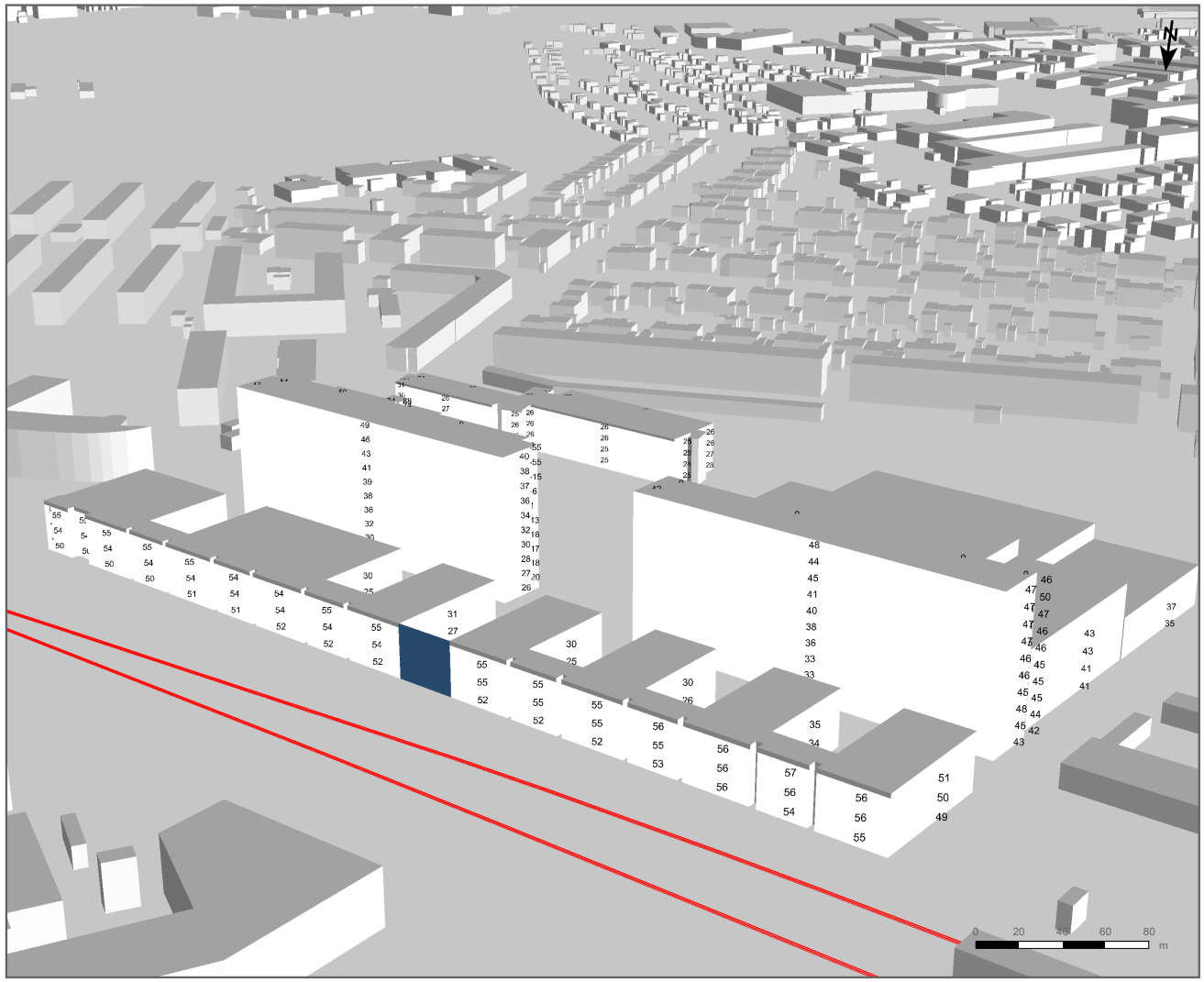
Signaturer

- Bygning
- Vej
- Bro, vej

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI

Bilag H Facadestøjkort, jernbanetrafik, med børnehave



Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port Lokalplan
A272567

Støjudbredelse fra:
Togtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Togtrafik 2032
Med børnehave
Set fra nord

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

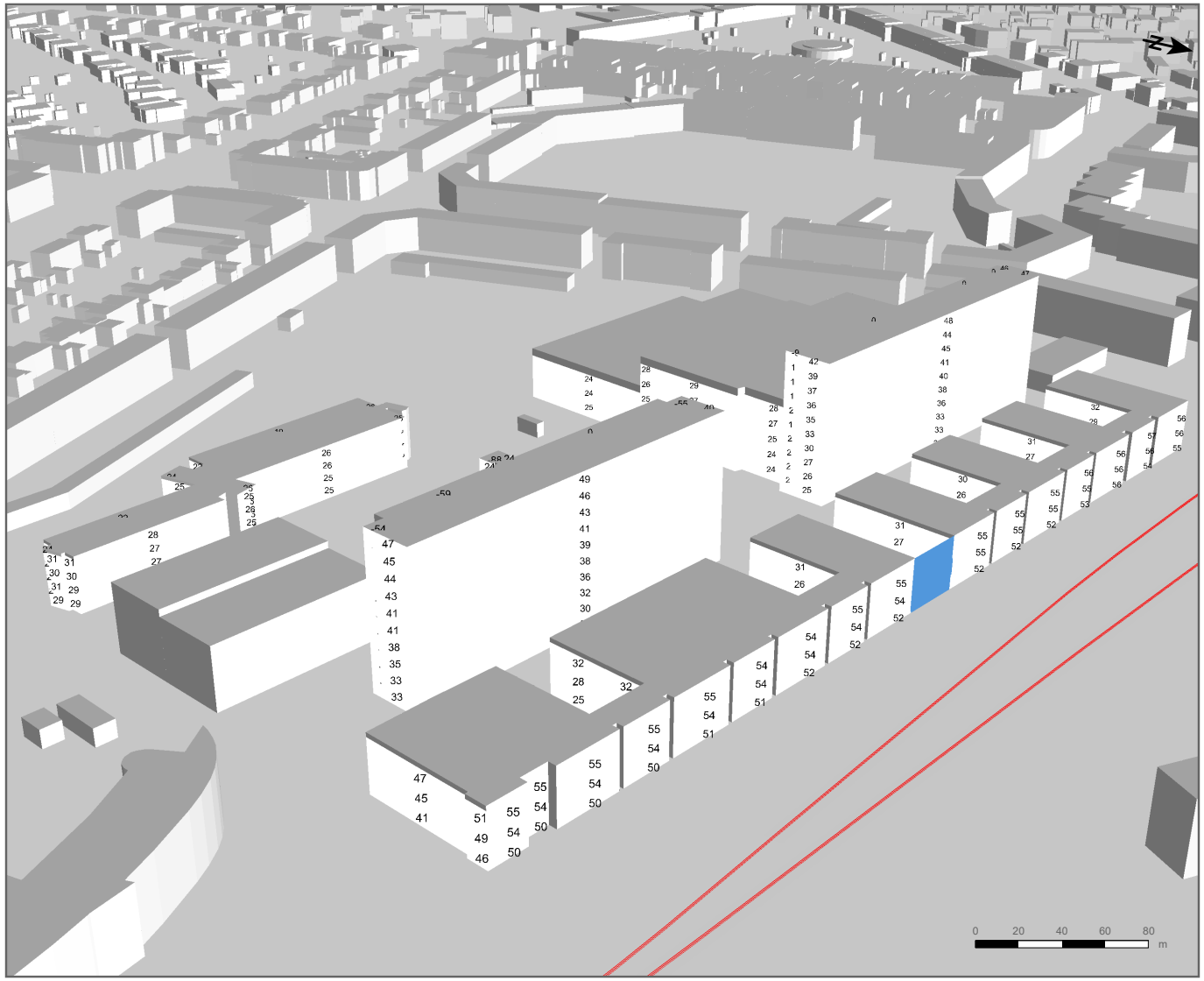
	<= 64
64 <	<= 69
69 <	<= 74
74 <	<= 79
79 <	<= 84
84 <	

Signaturer

Bygning
Jernbane
Bro, jernbane

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI



Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port Lokalplan
A272567

Støjudbredelse fra:
Togtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Togtrafik 2032
Med børnehave
Set fra øst

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

	<=64
64 <	<=69
69 <	<=74
74 <	<=79
79 <	<=84
84 <	

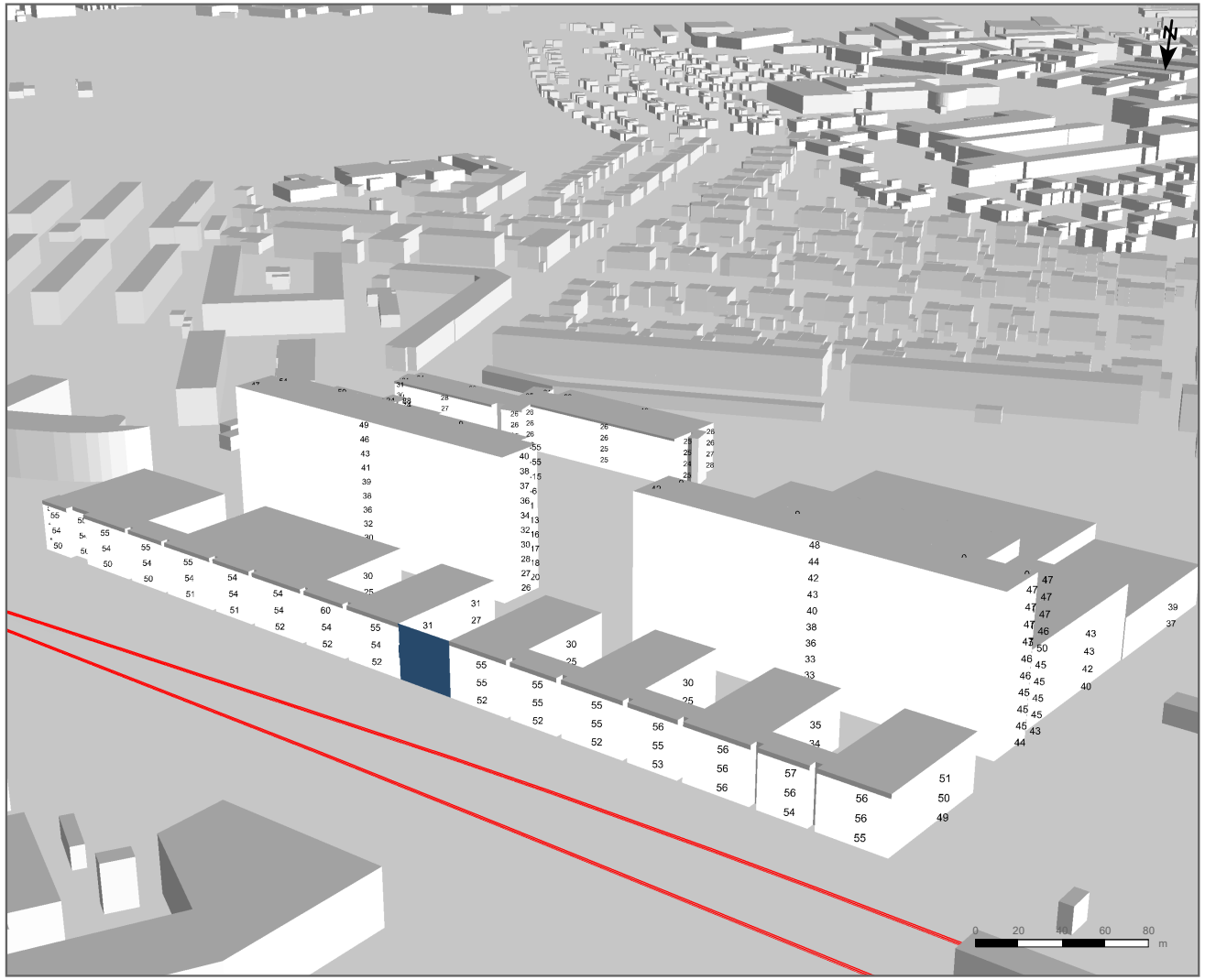
Signaturer

Bygning
Jernbane
Bro, jernbane

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI

Bilag I Facadestøjkort, jernbanetrafik, uden børnehave



Kunde:
Lyngby-Taarbæk Kommune

Projekt:
Lyngby Port Lokalplan
A272567

Støjudbredelse fra:
Togtrafik

Modelgrundlag:
Jvf. notat.

Kildeomfang:
Jvf. notat.

Scenarie:
Togtrafik 2032
Uden børnehave
Set fra nord

Lden [dB(A)] - 1,5 m.o.t.

	<= 64
64 <	<= 69
69 <	<= 74
74 <	<= 79
79 <	<= 84
84 <	

Signaturer

- Bygning
- Jernbane
- Bro, jernbane

Dato : 06.01.2025
Udarbejdet : MAGW/SIHV
Kontrolleret : MRLR
Godkendt : SIHV

COWI