



Byplanudvalget

Protokol

03-12-2014 kl. 08:15

Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Simon Pihl Sørensen

Jan Kaspersen

Morten Normann Jørgensen

Jens Timmermann

Henrik Brade Johansen

Birgitte Hannibal

Karsten Lomholt

var fraværende

var fraværende

deltog

deltog

deltog

deltog

deltog

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.

I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (C).

Indholdsfortegnelse

1. [Plangrundlag for Sorgenfri Stationsområde - Dialogmøde med borgere på I.H. Mundts Vej](#)
2. [Ændring af Hummeltoftevej i forbindelse med byggeprojekter i Sorgenfri Stationsområde](#)
3. [Plangrundlag for ny butiks- og boligbebyggelse \(det tidligere Virum Posthus\)](#)
4. [Parkeringsstrategi - dobbeltudnyttelse af parkeringspladser og nedsættelse af parkeringsnormer i de stationsnære områder](#)
5. [Lokalplan 238 for Hvidegårdsparken - endelig vedtagelse](#)
6. [Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63](#)
7. [Lokalplangrundlag for udbygning af Lyngby Private skole](#)
8. [Kommuneplanstrategi 2015 - oplæg til proces](#)
9. [Strandvejen 651 - Udstykning](#)
10. [Retningslinjer for ophævelse af servitutter i forbindelse med vedtagelse af lokalplaner](#)
11. [Meddelelser til udvalgets medlemmer - december 2014](#)

1. Plangrundlag for Sorgenfri Stationsområde - Dialogmøde med borgere på I.H. Mundts Vej

Sagsfremstilling

Den 11. juni 2014 besluttede Byplanudvalget grundlaget for den kommende planlægning i Sorgenfri Stationsområde. I beslutningen indgik, at lokalplanprocessen for Sydtorvet først kan sættes i gang, når der i dialog med beboerne på I.H. Mundts Vej er peget på alternative trafikløsninger. Endvidere blev det besluttet, at trafikken på Hummeltoftevej belyses for at sikre en sikker og hensigtsmæssig trafikafvikling.

Efterfølgende er der den 10. og 24. september 2014 afholdt dialogmøder med repræsentanter for beboerne på I.H. Mundts Vej. På møderne drøftedes praktiske og økonomisk realiserbare løsninger, der kan afhjælpe generne ved at bo tæt på et indkøbscenter. Drøftelserne har drejet sig om forbedring af de trafikale forhold, parkering og afhjælpning af støj, jf. notater fra K/S Sorgenfri (bilag 3-5), samt forvaltningens notat af 5. november (bilag 8).

Efter forvaltningens opfattelse har dialogmøderne bibragt en større forståelse for sagens problematikker, men der er ikke opnået enighed om de grundlæggende forhold. Beboerne tilkendegiver fortsat, at der ikke bør udbygges med mere detailhandel på Sydtorvet, når den eksisterende handel allerede medfører gener for beboerne. Drøftelserne fremgår af de to mødereferater, (bilag 1 og 2), af rådgivningsfirmaet Via Trafiks notat (bilag 6) og af beboernes yderligere bemærkninger efter dialogmøde (bilag 9).

Af Kommuneplan 2013 fremgår, at den overordnede strategi er klar og enkel: I Lyngby-Taarbæk handles dagligvarerne i lokale centre og butikker. De 3 vigtigste centre i den lokale forsyning er Virum, Sorgenfri og Lyngbygårdsvej. Disse spiller en væsentlig rolle i forsyningen med dagligvarer, men rummer også udvalgswarebutikker af mere lokal karakter.

På den baggrund vurderer forvaltningen, at det er vigtigt at fremtidssikre dagligvarehandlen i Sorgenfri Stationsområde. Forvaltningen finder, at den bearbejdede helhedsplan med detailhandlen fordelt omkring et trafiksikkert og visuelt sammenhængende byrum med diagonale tyngdepunkter er en bæredygtig strategi for udviklingen i Sorgenfri Stationsområde.

Med de seneste forslag til forbedringer af vei- og støjforhold og udsigten til

kommende teknologiske forbedringer finder forvaltningen, at udbygningen af detailhandlen på Sydtorvet kan gennemføres, jf. forvaltningens forslag til supplement af plangrundlaget fra 11. juni 2014, der fremgår af ovennævnte notat af 5. november 2014.

Økonomiske konsekvenser

K/S Sorgenfri Torv og MT Højgaard har tilbudt at indgå i en udbygningsaftale om infrastruktur-opgaverne i henhold til Planlovens § 21 b, hvorfor der på baggrund af et prissat projekt skal udarbejdes en fordeling af omkostningerne mellem parterne og kommunen. Dette fremlægges sammen med lokalplanforslagene i en særskilt sag for ombygning af I.H. Mundts Vej .

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår punkt 1.

Byplanudvalget for så vidt angår punkterne 2 og punkt 3.

Økonomiudvalget for så vidt angår punkt 4.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Byplanudvalgets plangrundlag af 11. juni 2014 suppleres på følgende punkter:

1. I.H. Mundts Vej ombygges som angivet i forslag 1
2. der udføres lyddæmpende varesluse i forbindelse med den planlagte Irma-butik. Det afgøres i forbindelse med den videre lokalplanlægning, om der skal udføres en lyddæmpende varesluse eller et lyddæmpende hegn ved den eksisterende Netto-butik
3. de kommende lokalplaner skal indeholde regler om udendørs vareudstilling, ny forbindelse med direkte adgang fra Kirkestien til Sydtorvet, afskærmning af ventilationssystem på den eksisterende bygning mod Hummeltoftevej og flytning af forsyningsselskabets papir- og glascontainere. Endvidere skal der i forbindelse med planlægningen fastsættes tidsbegrænsninger for Sydtorvets parkeringsplads
4. der optages forhandlinger med bygherre om overtagelse af den kommunale parkeringsplads.

Teknik- og Miljøudvalget den 2. december 2014

Ad 1. V foreslog model 2/B. For stemte 3 (Ø og V). Imod stemte 4 (A og C).

For forvaltningens indstilling stemte 4 (A og C). 3 undlod at stemme (V og Ø).

Forvaltningens indstilling hermed vedtaget.

Ad 4. Anbefalet.

Byplanudvalget den 3. december 2014

Ad 2. Godkendt.

Ad 3. Godkendt.

Ad 4. Anbefalet.

Birgitte Hannibal (V), Karsten Lomholt (C) og Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

Bilagsfortegnelse

1. Dialogmøde 1 - 10.9.2014 - mødereferat
2. Dialogmøde 2 - 24.9.2014 - mødereferat - rev.09.10.2014
3. KS Sorgenfri Torv- Notat af 30. oktober 2014 om varesluse og Irmabygning
4. KS Sorgenfri Torv - Forbedringer på Sydtorvet 2013-14
5. KS Sorgenfri Torv- Morgenleverancer til Sorgenfri Torv Syd
6. Via Trafik - Borgerdialog om Sydtorvet og I.H. Mundts Vej
7. Niras - Støjrapport om Sydtorvet 28. oktober 2014
8. CMP – Notat af 5. november 2014
9. CMP - Beboernes bemærkninger efter dialogmøde 2

2. Ændring af Hummeltoftevej i forbindelse med byggeprojekter i Sorgenfri Stationsområde

Sagsfremstilling

Den 11. juni 2014 besluttede Byplanudvalget grundlaget for den kommende planlægning i Sorgenfri Stationsområde. I beslutningen indgik, at trafikken på Hummeltoftevej skal belyses for at sikre en sikker og hensigtsmæssig trafikafvikling.

Rådgivningsfirmaet Via Trafik har udarbejdet notat af 24. oktober 2014 om ændringen af Hummeltoftevej, om nye lysreguleringer og om krydsudformningen ved Grønnevej-I.H. Mundts Vej og Hummeltoftevej (bilag). Ifølge notatet vil Hummeltoftevej også fremover være en vigtig trafikvej, og den skal derfor indrettes som en sådan.

Der er i forvaltningens forslag (bilag) således ikke tale om en "Shared Space"-løsning, men en løsning med klare afgrænsninger mellem de enkelte trafikarter, men med en ensartet arkitektonisk udformning fra facade til facade.

Krydsene ved Grønnevej og I.H. Mundts Vej fastholdes som to kryds, hvilket også ønskes af borgerne på I.H. Mundts Vej og de borgere på Hummeltoftevej, der bor tættest ved krydset. De to kryds signalreguleres og samordnes, for at skabe en bedre trafikafvikling og især for at skabe forbedringer for de lette trafikanter. Også de to kryds ved motorvejsramperne signalreguleres, hvilket vil forbedre både trafikafviklingen og trafiksikkerheden. Endelig signalreguleres krydset ved Sennepsmarken.

På strækningen fra Grønnevej til Sennepsmarken strammes Hummeltoftevej op og forskønnes. Strækningen indrettes i princippet som i dag, dog med en midterhelle og sideheller mellem vejbane og cykelsti. Denne udformning vil nedsætte hastigheden for biltrafikken og gøre det lettere som gående at passere vej og cykelstier, da hellerne gør det muligt at opdele passagen i 4 tempi.

Økonomiske konsekvenser

K/S Sorgenfri Torv og MT Højgaard har tilbudt at indgå i en udbygningsaftale om infrastruktur-opgaverne i henhold til Planlovens § 21 b, hvorfor der på baggrund af et prissat projekt skal udarbejdes en fordeling af omkostningerne mellem parterne og kommunen. Dette fremlægges sammen med lokalplanforslagene i en særskilt sag for ombygning af Hummeltoftevei.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår den trafiktekniske udformning.

Byplanudvalget for så vidt angår den arkitektoniske udformning.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. den foreslåede trafiktekniske principudformning af Hummeltoftevej lægges til grund for den videre planlægning
2. den foreslåede arkitektoniske udformning af Hummeltoftevej lægges til grund for den videre planlægning.

Teknik- og Miljøudvalget den 2. december 2014

Ad 1. Godkendt.

V foreslår, at der sættes særligt fokus på Skovbrynet i forhold til parkeringsmuligheder og hastighed.

2 stemmer for (V). 5 stemmer imod (A, C og Ø).

Udvalget besluttede, at der gennemføres en hastighedsmåling.

Byplanudvalget den 3. december 2014

Ad 2. Godkendt, idet udvalget tilsluttede sig, at der gennemføres en hastighedsmåling.

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.

I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

Bilagsfortegnelse

1. Via Trafik - Notat af 24. oktober 2014 om Hummeltoftevej
2. Hummeltoftevej - principudformning

3. Plangrundlag for ny butiks- og boligbebyggelse (det tidligere Virum Posthus)

Sagsfremstilling

Reitan Ejendomsudvikling A/S ansøger om at opføre en ny butiks- og boligbebyggelse på arealerne ved det tidligere posthus i Virum, jf. vedlagte ansøgning (bilag). Arealerne omfatter dels ejendommen, der tidligere var ejet af Post Danmark, dels de tilstødende parkeringsarealer, der ejes af Lyngby-Taarbæk Kommune. Reitan Ejendomsudvikling A/S anmoder om at måtte erhverve de kommunale arealer.

Forvaltningen bemærker, at Statsforvaltningen i brev af 17. juni 2013 har givet kommunen tilladelse til på nærmere vilkår at afhænde de kommunale arealer uden udbud.

Skovhus arkitekter har udarbejdet det vedlagte projekt (bilag), der omfatter en sammenhængende bebyggelse i to etager. Funktionelt er bebyggelsen opdelt i et butiks- og bolighus mod Frederiksdalsvej og et mere åbent hus, der med adgang fra Skovridergårdsvej rummer parkering og vareindlevering. Mod Frederiksdalsvej indrettes stueetagen med butikker, mens 1. salen indrettes med boliger omkring et fælles opholdsareal.

Bebyggelsen vil rumme knap 2900 m² til butiksformål. Bygherre ønsker på nuværende tidspunkt en vis fleksibilitet i indretningen af stueetagen, hvorfor det vil være muligt at indrette bygningen med 2-3 butikker. På 1. sal rummer bebyggelsen knap 1400 m² til boliger, der kan indrettes med ca. 12 boliger.

Materialevalget er teglfacader med partier i glas og kobber, mens parkeringshuset fremtræder med facader i murværk, der matcher butiks- og boligbebyggelsen, samt helt åbne facadepartier kun afskærmet af begrønnede lameller.

På terræn etableres 73 parkeringspladser til kundeparkering, der pålægges 1 times tidsbegrænsning. mens der på øverste dæk i parkeringhuset etableres 88 pladser, der overvejende skal anvendes af pendlere og af beboerne i de 12 boliger. Boligerne vil hver have én fast plads. Af de resterende 76 p-pladser vil 56 være uden tidsbegrænsning (svarende til de eksisterende 56 parkeringspladser på terræn til pendlere) og de sidste 20 parkeringspladser pålægges 1 times tidsbegrænsning i tidsrummet fra kl. 16.00 til butikkernes lukketid, forventeligt 21.00.

Det betyder, at der uden for tidsrummet 16:00 - 21:00 vil være yderligere 20 parkeringspladser, som andre kan benytte. Som det fremgår af den vedlagte rapport fra Cowi (bilag) falder behovet for parkeringspladser markant efter 17:00. Bygherres tilbud om at stille pladser til rådighed til langtidsparkering skal sikres i en deklaration.

Forvaltningen vurderer, at de nye butikker vil være en tiltrængt fornyelse af handlen i Virum Stationscenter. Der henvises i den forbindelse til "Konsekvensanalyse af udvidelse Sorgenfri Bymidte og Virum Bymidte", ICP, februar 2013 (bilag). I analysen konkluderes, at udvidelsen af begge bymidter vil betyde væsentlig bedre indkøbsforhold for borgerne i den nordlige del af Lyngby-Taarbæk Kommune, men det vil også få konsekvenser for de eksisterende dagligvarebutikker i området. Konsekvensen af den fulde udbygning er en styrkelse af både Sorgenfri Bymidte og Virum Bymidte, mens de mindre butikker i Virum bydel og i Brede lokalcenter vil miste omsætning. I forhold til analysen fra februar 2013 må det antages, at konsekvenserne for Virum bydel og Brede lokalcenter vil være mindre end angivet i analysen, da den var baseret sig på en større detailhandelsudvikling i Virum, nemlig 3700 m², mod nu 2900 m².

Byplanudvalget har tidligere drøftet muligheden for at udarbejde en helhedsplan for Virum Stationsområde. Med det nu fremlagte og formindskede projekt foreslår forvaltningen, at planlægningen for den tidligere posthusgrund sættes i værk selvstændigt, jf. i øvrigt Statsforvaltningens tilladelse til fritagelse for offentligt udbud (bilag).

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget for så vidt angår de byplanmæssige forhold.

Økonomiudvalget for så vidt angår salg af de kommunale arealer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. projektforslag af 28. oktober 2014 lægges til grund for den videre planlægning (kommuneplantillæg og lokalplan),
2. der optages forhandling om vilkårene for overtagelse af de berørte kommunale arealer.

Byplanudvalget den 3. december 2014

Ad 1. Godkendt, idet der samtidig sættes en proces igang om alternative eksempler på udformning, og idet der samtidig arbejdes med en helhedsplan for området med bred involvering af aktørerne.

Ad 2. Anbefalet.

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.

I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

Bilagsfortegnelse

1. 1. Reitan Ejendomsudvikling - Principansøgning om etablering af bycentret Flygelet
2. 2. Skovhus arkitekter - Projektforslag 14.11.2014
3. 4. COWI - Parkeringstælling Virum sept. 2014
4. 3. ICP - VirumSorgenfri detailhandelsrapport feb 2013
5. 5. Statsforvaltningen vedr. Skovridergårdsvej 17.6.2013

4. Parkeringsstrategi - dobbeltudnyttelse af parkeringspladser og nedsættelse af parkeringsnormer i de stationsnære områder

Sagsfremstilling

I forbindelse med planlægning af større byggerier eller nye byområder møder forvaltningen ofte ønsket om at nedsætte parkeringsnormerne eller ønsket om at reducere antallet af parkeringspladser på baggrund af dobbeltudnyttelse.

Efter forvaltningens opfattelse bør disse spørgsmål indgå i en kommende revision af kommuneplanens parkeringsstrategi, jf. beslutning i Økonomiudvalget 22. november 2012 (bilag) . I de tættere byområder vil parkeringspladser på terræn fylde op på friarealerne, som ellers kan benyttes mere aktivt til andre bymæssige formål, f.eks. pladser og grønne åndehuller. Alternativt kan parkeringspladserne etableres i parkeringshuse eller parkeringskældre. Dette giver stor kvalitet i byområdet, men er forbundet med betydelige merudgifter. Det vurderes, at løsninger med parkeringskældre i øjeblikket kun er mulige i de tætteste byområder.

Efter forvaltningens opfattelse kan problemstillingen ansues på flere måder:

1. Én anskuelse er at mindske de generelle parkeringsnormer for at tilskynde til øget benyttelse af den kollektive trafik. Efter forvaltningens opfattelse er muligheden kun brugbar i tætte byområder med en god kollektiv trafikbetjening. Det bør også overvejes, om byområdet har et tilstrækkeligt stort antal offentligt tilgængelige parkeringspladser, og om byområdets fysiske udstrækning er tilstrækkelig stor. Ellers risikerer det at øge parkeringstrykket i tilstødende boligområder, hvilket vil give anledning til konflikter.

Hvis det på den baggrund overvejes at reducere de generelle parkeringsnormer, vil forvaltningen pege på to områder: Dels Kgs. Lyngby som et byområde med mange offentligt tilgængelige parkeringspladser og tilstrækkelig udstrækning. Dels Tracéet langs Helsingør-motorvejen, hvor letbanens linjeføring er rygraden i byområdet, hvilket kan tale for at støtte banens benyttelse gennem reduktion af den generelle parkeringsnorm.

2. En anden anskuelse er at etablere færre parkeringspladser til bebyggelser med blandet anvendelse, hvis de rette omstændigheder er til stede.

Hvis der skal ske en sådan dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne, skal visse forudsætninger være opfyldt:

For det første skal byggeprojektet rumme tilstrækkeligt mange parkeringspladser. Jo flere parkeringspladser projektet rummer, desto mere robust vil beregningen af parkeringsbehovet være.

For det andet skal byggeprojektet rumme flere forskellige anvendelser, der komplementerer hinanden i udnyttelsen af parkeringspladserne, altså dag/aften anvendelse. Det kan være byggeprojekter med blandet anvendelse til kontorer og boliger eller byggeprojekter med blandet anvendelse til detailhandel og boliger.

For det tredje skal de parkeringspladser, der indgår i ordningen, være frit tilgængelige, altså ikke udlejet til en specifik lejer. Dette kan ikke sikres i en lokalplan, hvorfor en bygherre, der ønsker dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne, må indgå i frivillig tinglysning af en deklaration med kommunen som påtaleberettiget.

Forvaltningen anbefaler, at beregningsmodellen fra Glostrup Kommune anvendes, når antallet af parkeringspladser skal beregnes i forbindelse med dobbeltudnyttelse. Beregningsmodellen opererer ikke med en generel nedsættelse af parkeringsnormerne, men nedsætter antallet af parkeringspladser ud fra en beregning af fire forskellige parkeringssituationer, nemlig natparkering, hverdage omkring frokost, hverdage sidst på eftermiddagen og lørdage omkring frokost. Beregningsmodellen er nærmere beskrevet i notat fra BM arkitekter (bilag).

Som et konkret eksempel har forvaltningen beregnet Politigrunden i Sorgenfri, hvor bygherren ønsker nedsættelse i forhold til de gældende parkeringsnormer på grund af dobbeltudnyttelse, jf. vedhæftede notat (bilag). Efter forvaltningens anbefaling bør det indgå i den videre lokalplanlægning for Polititorvet.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. de generelle parkeringsnormer vurderes i forbindelse med kommende revision af kommuneplanen og i forbindelse med den kommende byudvikling i Tracéet langs Helsingørmotorvejen.
2. dobbeltudnyttelse af parkeringspladser kan indgå i nye lokalplaner, dog kun for større byggerier og ved anvendelser, der ikke benytter parkeringspladserne samtidigt.
3. dobbeltudnyttelse kan indgå i den videre lokalplanlægning for Polititorvet.

Byplanudvalget den 3. december 2014

Ad 1. Godkendt.

Ad 2. Godkendt.

Ad 3. Byplanudvalget besluttede for så vidt angår Sorgenfri at fastholde den gældende parkeringsnorm.

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.

I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

Bilagsfortegnelse

1. 3. Protokol ØK 22.11.2012
2. 1. BM Arkitekter ØK 22.11.2012
3. 2. Polititorvet - dobbeltudnyttelse

5. Lokalplan 238 for Hvidegårdsparken - endelig vedtagelse

Sagsfremstilling

Sagen er tilbagesendt af Kommunalbestyrelsen til genbehandling i udvalget.

Forvaltningen har udarbejdet forslag til lokalplan 238 for Hvidegårdsparken (bilag). Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af et § 14-forbud, som Byplanudvalget besluttede den 15. maj 2013 for Hvidegårdsparken 49 at fastlægge, at der højst må bygges i én etage. For at bevare området karakter af lav bebyggelse i grønne omgivelser fastlægger lokalplanen bebyggelsesregulerende bestemmelser for området, herunder at bebyggelse maksimalt må være i én etage og at hegn mod vej skal være levende grønne hegn. Der udpeges med lokalplanen to bevaringsværdige bygninger i området. Endvidere udpeges områdets allébeplantning som bevaringsværdig, da det er et væsentligt karaktertræk i området.

Lokalplanforslaget har været i offentlig høring fra 12. maj til 7. juli 2014, og der blev i den periode afholdt et borgermøde. I løbet af høringsperioden har kommunen modtaget seks indsigelser. Indsigelserne er resumeret og kommenteret i det vedlagte skema "Indsigelser og bemærkninger til lokalplanforslag nr. 238" (bilag).

På baggrund af indsigelserne foreslås følgende mindre ændringer:

- ▮ I redegørelsen præciseres det, at solcelle-/solfangeranlæg kan tillades på de bevaringsværdige bygninger efter ansøgning, hvis det ud fra en konkret vurdering ikke forringer husets bevaringsværdi.
- ▮ Det indskrives, at der i villabebyggelsen ud over de allerede nævnte materialer tillades partier af andre materialer.
- ▮ Der indskrives en maksimal højde på carporte og garager på 4 m, dog kun 2,5 m i skelzone (2,5 m fra skel).
- ▮ Det indskrives, at solceller/solfangere på bygninger med skråtag skal placeres plant med tagfladen og på bygninger med fladt tag skal de placeres minimum 0,5 m fra tagkant og højst med en vinkel på 15 grader.
- ▮ Endvidere foretages mindre redaktionelle rettelser.

I forbindelse med lokalplanforslaget blev Naturstyrelsen ansøgt om at reducere to fortidsmindebeskyttelseslinjer afkastet af to gravhøje øst for lokalplanområdet.

Forvaltningen modtog den 25. juni 2014 en sindet skrivelse fra Naturstyrelsen om reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjer (bilag).

I forbindelse med lokalplanens endelige vedtagelse ophæves to servitutter delvist.

Forvaltningen peger på, at Lokalplan 238 vedtages med de anførte ændringer og at Naturstyrelsen ansøges om endelig ophævelse af de to fortidsmindebeskyttelseslinjer.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at:

1. Lokalplan 238 for Hvidegårdsparken vedtages endeligt med de ændringer, der er anført i det vedlagte skema,
2. Naturstyrelsen ansøges om reduktion af de to fortidsmindebeskyttelseslinjer.

Byplanudvalget den 5. november 2014

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

Sagen tilbagesendt af Kommunalbestyrelsen til genbehandling i udvalget.

Byplanudvalget den 3. december 2014

Ad. 1 Anbefalet

Ad. 2 Anbefalet.

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.

I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

Bilagsfortegnelse

1. kortbilag 1 - reduktion fortidsmindelinje feb14
2. miljøscreening
3. lp forslag 238 - udvalg
4. kortbilag 2 - høringskort
5. sevitut_BP_232_28111988
6. servitut_A_195_25041961
7. Bilag sag 6 EFTERSENDT

8. bilag-2_Sindetskrivelse om reduktion af fortidmindebeskyttelseslinjer lp238
9. bilag-1_Indsigelser og bemærkninger til lokalplanforslag 238

6. Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 25. september 2014 at indkalde idéer og forslag til den fremtidige anvendelse af Lyngby Hovedgade 63, jf. folder herom (bilag) og kort over høringsområdet (bilag). Forhøringen har været udsendt i fire uger fra den 3. oktober til den 31. oktober 2014. Der blev den 27. oktober 2014 afholdt orienterende borgermøde om sagen, jf. referat heraf (bilag). Der er i høringsperioden indkommet i alt 14 hørings svar, jf. notat med kommenterede hørings svar (bilag).

De fleste hørings svar handler om bebyggelsens omfang og placering. Flere indsigere ønsker, at en evt. kommende bebyggelse højst må være 3,5 etage og ikke overstige 16 m fra grundplan til tagryg, og en enkelt foreslår, at der kun må bygges i to etager, da de mener, at et byggeri på mere end dette vil skabe væsentlige gener for lejlighederne på Lyngby Hovedgade 61, som har facade ud mod Gyldendalsvej. Endvidere ønsker flere indsigere, at afstanden fra det nye byggeri til bebyggelsen Frem skal være minimum 10 m., en enkelt foreslår 15 m. Mange indsigere mener, at en bebyggelsesprocent på 190 % er for høj. Indsigerne foreslår endvidere, at bebyggelsen trækkes så langt mod Lyngby Hovedgade som muligt. Endvidere er der mange, som er bekymrede for skygge, støj og indbliksgener fra det kommende byggeri.

Andre indsigelser udviser bekymring for trafikken i området. Der er ønsker om, at der til det nye projekt etableres tilstrækkelig med p-pladser, og at trafikafviklingen etableres, så de omkringliggende boligområder ikke bliver belastet af parkering og bevares som stille villaveje. Endvidere ønsker flere, at indkørslen til det nye byggeri placeres direkte fra Lyngby Hovedgade eller så tæt på Lyngby Hovedgade som muligt.

Langt de fleste indsigere pointerer endvidere, at den omkringliggende villabebyggelse er gammel, og at de fleste af husene er bygget uden fundament, og de ønsker at dette tilgodeses i valg af byggemetode.

Forvaltningen mener, at en fortætning af Kgs. Lyngby på denne grund er i overensstemmelse med kommuneplanstrategien Grønt Lys og Kommuneplan 2013. Lyngby Hovedgade 63 er i Grønt Lys markeret som et af de områder, hvor der kan ske en fortætning i Kgs. Lyngby. I Kommuneplan 2013 er der i afsnittet om Bvudvikling markeret 5 ankomster til Kgs. Lyngby, hvor krydset Lyngby

Hovedgade/Jægersborgvej er en af dem. Ifølge Kommuneplan 2013 skal de 5 ankomster bearbejdes, så de synliggøres.

Forvaltningen peger på, at der igangsættes en planproces, hvor der udarbejdes forslag til lokalplan og kommuneplantillæg for Lyngby Hovedgade 63 indenfor rammerne af følgende plangrundlag.

Det foreslås, at bebyggelsesprocenten fastsættes til 190 %, jf. beslutning i Byplanudvalget juni 2014 (bilag) og at der højst må bygges i 5 etager ud mod Lyngby Hovedgade, da forvaltningen mener, at dette er i overensstemmelse med tankerne om fortætning i det centrale Kgs. Lyngby.

Der vil i lokalplanen indtænkes en nedtrapning af kommende byggeri mod de bagvedliggende villaområder. Anvendelsen af området fastlægges til centerformål med detailhandel i stueetagen, boliger, liberalt erhverv eller anden publikumsorienteret service på 1. sal og boliger i de øvrige etager. Den kommende bebyggelse forventes at blive omkring 11.000 m² i alt og rumme omkring 4.700 m² til detailhandel.

Der lægges op til, at en del af boligerne etableres som ungdomsboliger. Det forventes, at udearealer kan etableres på taget af stueetagen, endvidere vil terrasser og altaner blive overvejet i lokalplanprocessen. Det skal i den videre planproces vurderes, hvordan man kan lave en grøn overgang mellem det nye byggeri og de eksisterende villaområder. Det skal i den videre planlægning undersøges, hvordan man kan udforme byggeriet, så skygge, støj og indbliksgener søges minimeret i forhold til de omkringliggende boliger.

Parkering foreslås placeret under terræn som parkeringskælder og forventes at overholde de gældende normer for parkering, dog skal parkeringsnormen for ungdomsboliger vurderes for hvert enkelt projekt. Det vil i forbindelse med lokalplanen blive overvejet, om der kan være tale om en dobbeltudnyttelse af parkeringspladser.

Der skal i forbindelse med lokalplanen etableres en ny vejadgang til Lyngby Hovedgade 63. I forbindelse med indledende undersøgelser af projektet er det vurderet, at vejadgang bør etableres ved at åbne Frem ud mod Lyngby Hovedgade og derved lave et firebenet kryds i stedet for det nuværende T-kryds. Det forventes, at den primære vejadgang til området vil ske via Frem, og at varelevering til detailhandel vil ske via den eksisterende Gyldendalsvej. I forbindelse med den videre planlægning vil der blive udarbejdet yderligere trafikrapport, som klarlægger, hvordan trafikken til et kommende projekt konkret kan afvikles.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes forslag til lokalplan og kommuneplantillæg for området.

Byplanudvalget den 3. december 2014

Anbefalet, idet mulighederne for at forskyde højdegrænsen mod Gyldendalsvej inden for rammen af det eksisterende etagemeter undersøges.

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.

I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

Bilagsfortegnelse

1. Bilag - forhøringsfolder 2014
2. Bilag - Høringsområde
3. bilag - referat
4. bilag - Indsigelses-skema_forhøring_lyngby_hovedgade_63
5. Bilag - Beslutning-by-jun2014

7. Lokalplangrundlag for udbygning af Lyngby Private skole

Sagsfremstilling

Tegnestuen Svalebæk ApS har den 29. oktober 2014 fremsendt ansøgning om tilladelse til en udbygning af Lyngby Private Skole med en international linje (bilag). En udvidelse af skolen er blevet mulig, da Lyngby Private Skole har erhvervet boligejendommen på Kastanievej 1 den 1. november 2014.

Etablering af en international linje vil bestå af 10 klasser med i alt ca. 180 elever. Dette medfører et arealbehov på ca. 500 m² til klasselokaler. Øvrige arealbehov til trapper, elevator, toiletter, teknikrum mv. er opgjort til ca. 250 m². Der ønskes samtidig mulighed for at etablere et fælles studiemiljø f.eks. i form af en aula på ca. 100-200 m². Den samlede udbygning bliver således på ca. 850 - 1.000 m², heraf påregnes ca. 200 - 300 m² etableret som kælder.

På møde den 22. oktober 2014 oplyste skolelederen fra Lyngby Private Skole, at man alternativt ønsker mulighed for at anvende Kastanievej 1 til klasselokaler, lærerfaciliteter mv. i tilfælde af, at skolen ikke opnår den fornødne eksterne finansiering. Elevtallet vil i dette tilfælde ikke blive udvidet, ligesom der ikke vil blive tale om en international linje.

Forvaltningen vurderer, at der ikke er behov for udarbejdelse af en lokalplan i tilfælde af, at skolen ikke opnår den fornødne eksterne finansiering, da en ændret anvendelse til offentlig service er umiddelbar tilladt efter den gældende Lokalplan 144 for en del af Kastaniekarreen.

Kastanievej 1 har et grundareal på 620 m² og er i dag bebygget med en beboelses-egendom i 2½ etager og har et samlet etageareal på 194 m², svarende til en bebyggelsesprocent på 31. Der er et terrænspring mod Jernbanevej og Kastanievej 1 på ca. 2 m, hvorfor der er etableret en støttemur i vejskel mod Jernbanevej og Kastanievej. Etageboligen fremstår skjult bag to store træer mod Jernbanevej og ligger 10 m tilbage trukket fra vejskel. Nabobebyggelsen Jernbanevej 15 er et byhus i 3½ etage. Jernbanevej 15 anvendes til liberalt erhverv i stueetagen, og de øvrige etager til boligformål. Der er gavlvinduer i gavl mod Kastanievej 1.

Lyngby Private Skole har fremsendt et volumenstudie af nybyggeriet, jf. ovennævnte ansøgning. Det foreslås, at nybyggeriet opføres i op til 3½ etage mod Jernbanevei, men at byggeriet underordner sig kighøiden på Jernbanevei 15.

Byggeriet tænkes placeret i gadeniveau, lidt tilbagetrukket fra vejskel. Byggeriet aftrappes muligvis mod bebyggelsen på Kastanievej og placeres ca. 1,5 m fra vejskel mod Kastanievej. Nybyggeriet foreslås placeret i naboskel mod Jernbanevej 15, og der placeres ikke vinduer i gavl mod Jernbanevej 15. Der terrænreguleres, så huset bygges i gadeniveau mod Jernbanevej.

Terrænet vil også blive udjævnet, så det forbindes med skolens legeplads. Der foreslås etableret en afskærmning mellem Jernbanevej og skolens areal, så eleverne ikke kan bruge forarealet mod Jernbanevej. Endelig foreslås det, at der etableres grøn beplantning mod Jernbanevej, da man vurderer, at det er en naturlig del af gadebilledet på denne strækning.

Lyngby Private Skole ønsker også, at der udlægges et byggefelt på Kastanievej 3. Det kan enten anvendes til den nye internationale linje, eller senere som en særskilt skolebygning til eventuelle fremtidige arealbehov.

I forhold til parkering oplyser Lyngby Private Skole, at forældrene fortrinsvis anvender den offentlige parkeringsplads på Kastanievej ved aflevering og afhentning af børn. Den offentlige p-plads tænkes fortsat anvendt til afsætning af børn, dog tænkes to tiltag udført, for at forbedre trafikikkerheden. Dels foreslås en del af hækken ved p-pladsen fjernet, dels foreslås der etableret en fodgængerovergang på Kastanievej. Lyngby Private Skole oplyser samtidig, at størrelsen af nybyggeriet betyder, at stort set hele grundarealet udnyttes, hvorfor det foreslås, at der evt. arbejdes med en udformning af nybyggeri, der giver mulighed for etablering af 3-4 p-pladser, f.eks. vil etablering af et hus på søjler også muliggøre mere friareal til skolegård.

Planmæssigt er Lyngby Private Skole omfattet af Lokalplan 172 for Lyngby Private Skole fra 2003, der blev udarbejdet for at muliggøre en udbygning af skolen med 1.100 m². Kastanievej 1 er omfattet af Lokalplan 144 for en del af Kastanievejkarreen. Kastanievej 1 må kun anvendes til centerformål; detailhandelslignende funktioner, offentlig service samt boligformål. Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 90 for området under ét, og der må ikke opføres ny bebyggelse inden for delområde A, før der er fastsat nærmere regler herfor i en ny lokalplan.

I kommuneplanens rammebestemmelser for 1.1.01 Kastanievejsskareen er fastsat følgende: Området må anvendes til centerformål. Bebyggelsesprocenten for rammeområdet under 1 må ikke overstige 110. Det maksimale etageantal er 3,5 og den maksimale bygningshøjde er 16 m. Der skal opføres randbebyggelsen i 2,5 - 3,5 etage. Bebyggelsen i den indre del må højst være 2,5 etage. Der skal desuden anvises beliggenhed og størst muligt omfang af fælles opholdsarealer. Kommuneplan 2013 indeholder ikke en parkeringsnorm for arealer udlagt til offentlige formål.

Forvaltningen bemærker, at Lyngby Private Skole ikke kan opføre en international linje på Kastanievej 1, uden at der udarbejdes en ny lokalplan. Etablering af en ny international linje vurderes at være i overensstemmelse med vidensstrategien. Forvaltningen peger derfor på, at der udarbejdes en ny lokalplan for Lyngby Private skole, hvor lokalplanområdet udvides til også at omfatte Kastanievej 1. Det vurderes, at nybyggeri skal fremstå som et byhus af høj arkitektonisk kvalitet. Hvis der ønskes foretaget terrænregulering, skal nybyggeri opføres i niveau med Jernbanevej. Det foreslås endvidere, at nybyggeri tilpasses den omkringliggende karréstruktur. Det maksimale etageantal fastsættes til 3½ etage mod Jernbanevej, faldende til 2 etager mod bebyggelse på Kastanievej 3/ Kastanievej 5. Såfremt nybyggeri etableres i gadeniveau med Jernbanevej, skal der arbejdes med en byggelinie svarende til placeringen af Jernbanevej 15, hvilket er ca. 5 m. Det forudsættes, at kommuneplanens maksimale bebyggelsesprocent på 110 overholdes på Kastanievej 1.

Forvaltningen foreslår, jf. ovenstående om parkering, at der fastsættes en parkeringsnorm på 1 p-plads pr. 3 ansatte, hvilket svarer til den tidligere anvendte parkeringsnorm for f.eks. plejehjem. Hvis p-normen ikke kan opfyldes på egen grund, må ejeren ansøge om tilladelse til at nedsætte antallet af p-pladser, eventuelt undladelse, mod at ejeren bidrager til kommunens parkeringsfond.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. lokalplanarbejdet igangsættes, når der foreligger et skitseforslag. I tilfælde af, at der alene er tale om en ombygning af Kastanievej 1 til klasselokaler mv., udarbejdes der ikke lokalplan.

2. følgende lægges til grund for lokalplan:

- Nybyggeri skal fremstå som et byhus af høj arkitektonisk kvalitet, der tilpasses den eksisterende karrestruktur.
- Nybyggeri må maksimalt opføres i 3½ etage mod Jernbanevej faldende til maksimalt to etager mod bebyggelse på Kastanievej.
- Der skal arbejdes med en byggelinie mod Jernbanevej på 5 m.
- Der udlægges kun byggefelt på Kastanievej 3, såfremt skitseprojektet indeholder forslag til nybyggeri på ejendommen.
- Der fastsættes en parkeringsnorm på 1 p-plads pr. tre ansatte.

Byplanudvalget den 3. december 2014

Ad 1. Godkendt.

Ad 2. Godkendt, dog således, at den nye bygning flugter med bebyggelsen på nabogrunden ud til Jernbanevej.

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.

I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning 28.10.2014 - Tegnestuen Svalebæk BY 3.12.2014

8. Kommuneplanstrategi 2015 - oplæg til proces

Sagsfremstilling

Lov om Planlægning stiller krav om, at der inden udgangen af 2015 skal offentliggøres en Kommuneplan- og Agenda 21-strategi.

En kommuneplanstrategi skal indeholde:

- | en status på planlægningen siden seneste revision af kommuneplanen,
- | kommunalbestyrelsens vurdering af, og strategi for, udviklingsmuligheder og planlægningsbehov samt
- | en beslutning om, hvorvidt kommuneplanen skal revideres i sin helhed eller dele heraf.

En Agenda 21-strategi skal indeholde kommunalbestyrelsens strategi for bæredygtig udvikling i det 21. århundrede, jf. notat om klima/A21 (bilag). Forvaltningen vurderer, at såvel den gældende Agenda 21-strategi og klimastrategien (som ikke er lovpligtig) i GRØNT LYS kan fastholdes, idet vision, målsætninger og indsatsområder vurderes fortsat at være holdbare.

Den gældende Kommuneplan 2013 blev vedtaget december 2013. Der var tale om en delvis revision af Kommuneplan 2009. Der er i 2014 blevet tilføjet flere kommuneplantillæg og en klimatilpasningsplan til Kommuneplan 2013. Kommuneplan 2013 er baseret på Vidensbystrategien 2011, på Kommuneplan- og Agenda 21-strategien GRØNT LYS (herunder klimastrategi) 2011, på detailhandelsstrategi september 2013 og til dels på kulturstrategi maj 2013. Strategierne findes på kommunens hjemmeside.

GRØNT LYS indeholder fortsat strategier, der implementeres løbende. Der er desuden fortsat punkter under afsnittet "Det gør vi", der skal behandles og implementeres, jf. notat om GRØNT LYS og Kommuneplan 2013 (bilag). På et temamøde for kommunalbestyrelsen 12. januar 2015 vil forvaltningen fremlægge en status for det hidtidige arbejde qua GRØNT LYS og præsentere ideer til eventuelle nye emner til den kommende strategi, jf. ovennævnte notat. Status på temamødet vil særligt fokusere på afsnittet "Det gør vi" i GRØNT LYS samt på den vedtagne Kommuneplan 2013.

Forvaltningen lægger i proces og tidsplan op til, at eventuelle nye emner fra temamødet behandles i udvalg i februar 2015, det samlede forslag til ny

Kommuneplan- og Agenda 21-strategi behandles marts/april 2015, at forslaget sendes i høring i maj - juni 2015 og at det vedtages endeligt i september 2015 (bilag).

Forvaltningen peger i øvrigt på, at Forslag til ny Kommuneplan- og Agenda 21-strategi forelægges som ét samlet dokument. Der er således ikke taget højde for en emnemæssig behandling af de enkelte emner, udover behandlingen i februar. Proces og tidsplan betyder desuden, at der tænkes i et strategiarbejde af mindre omfang end ved udarbejdelsen af GRØNT LYS, idet det vurderes, at der fortsat er gode takter i GRØNT LYS og Kommuneplan 2013, der bør arbejdes videre med. Uanset omfanget af strategiarbejdet skal der dog indgå de lovpligtige emner i Kommuneplan- og Agenda 21-strategi 2015.

Planloven stiller endvidere krav om, at der i forbindelse med den offentlige høring af forslag til enten kommuneplanstrategi eller den efterfølgende revision af kommuneplan foretages en oplysningsvirksomhed med henblik på at fremkalde en offentlig debat om planrevisionens målsætning og det nærmere indhold. Forvaltningen lægger derfor i proces og tidsplan op til et orienterende borgermøde af sædvanligt omfang, jf. de almindelige møder om f.eks. lokalplaner, hvorfor der således ikke foreslås afsat særskilt økonomi hertil.

Efter en vedtagelse af Kommuneplan- og Agenda 21-strategi 2015 vil der ske en revision af Kommuneplan 2013 på baggrund af kommuneplanstrategien. Dette skal ske inden udgangen af 2017.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget.

Indstilling
Forvaltningen foreslår, at

1. proces og tidsplan lægges til grund for det videre arbejde med Kommuneplan- og Agenda 21-strategi 2015, og
2. omfanget af strategiarbejdet bliver af mindre omfang, idet flere hovedtemaer fra GRØNT LYS føres videre og suppleres.

Byplanudvalget den 3. december 2014
Ad 1. og 2. Godkendt
Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.
I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

Bilagsfortegnelse

1. Bilag - Notat om Agenda 21-strategi
2. Bilag - Notat om mulige temaer til Kommuneplan - og Agenda 21-strategi 2015
3. Bilag - Proces og tidsplan for Kommuneplan- og Agenda 21-strategi 2015

9. Strandvejen 651 - Udstykning

Sagsfremstilling

Der er ansøgt om principiel dispensation fra lokalplan 233 til udstykning, jf. vedlagte ansøgning (bilag), hvor den udstykkede ejendom bliver mindre end lokalplanens mindste grundstørrelse, således at det eksisterende enfamiliehus ikke skal nedrives. Den principielle ansøgning blev behandlet af Byplanudvalget den 12. juni 2013 (bilag) og 20. august 2014 (bilag).

Byplanudvalget besluttede, at udvalget er i sinde at meddele principiel dispensation på følgende vilkår:

- at den nye grund skal være mindst 500 m² eksklusivt vejareal.
- at der etableres en samlet overkørsel fra de to ejendomme til Strandvejen.
- at dobbelt koteletben udføres med en bredde på mindst 5,0 m.

Forvaltningen har på den baggrund den 3. september 2014 sendt ansøgningen i naboorientering til ejere og beboere af ejendommene Strandvejen 626A, 626B, 647, 649, 653A, 653B og Taarbæk Grundejer- og borgerforening i henhold til bestemmelserne i planlovens § 20. Naboorienteringen har medført indsigelser fra ejere og beboere på Strandvejen 653A, 649 og 626A. Derudover har Taarbæk Grundejer- og borgerforenings bestyrelse 19. november 2014 meddelt, at de godkender dispensationen grundet omstændighederne i denne sag (bilag).

Indsigelserne er som følger:

- 1 Ejer af 653A kan acceptere udstykningen. Den store rødbøg, som er placeret syd for 653A, giver skygge i store dele af den vestvendte have og terrasse på 653A. Når den nyudstykkede ejendom bliver bebygget, vil det nye hus med meget stor sandsynlighed blive placeret på linje med beboelseshus på 653A, hvorved der er risiko for, at den smalle sydvendte terrasse på 653A også bliver henlagt i skygge. Ejer af 653A ønsker rødbøgen fældet, hvis der kommer et hus langs med sydsiden af 653A. Strandvejen 653A er beliggende nord for nr. 651.
- 1 Ejere af 649 finder bl.a., at en evt. dispensation generelt vil stride mod lokalplanens formål, der bl.a. skal sikre den oprindelige karakter af de samlede bebyggelser og områdets åbne og grønne karakter. Derudover finder ejeren af 649 at udstykning vil være uheldig for dem, da den nye bebyggelse på den nye ejendom vil komme til at ligge meget tæt på deres nordskel, og sammen

med problematisk høje træer vil dette lukke yderligere af. Ejerne foreslår, for at afhjælpe denne problematik, at det nye koteletben på 651 lægges langs det sydlige skel, samt at bygningshøjden på ny bygning begrænses til 1 eller 1½ etage. Strandvejen 649 er beliggende syd for nr. 651.

- | Ejerne af 626A har overtaget ejendommen i juni 2014 og har købt i tillid til, at de eksisterende forhold på 651 ikke ville ændre sig. Ejerne ser frem til livet på vestsiden af huset på 626A med de muligheder, der i dag er for sol og et ugenert privatliv. Ejerne vil være kede af, at forholdene forringes og ændres så radikalt. Strandvejen 626A er beliggende øst for nr. 651 og på modsat side af Strandvejen.

Forvaltningen har sendt de modtagne indsigelser i partshøring hos ejer (ansøger) af Strandvejen 651, som har haft følgende bemærkninger til indsigelserne:

- | Rødbøgen tilses jævnlige af Dyrehavens skovfolk med hensyn til træets generelle sundhedstilstand. Træet er bevaringsværdigt i lokalplan 233, og er et karakterfuldt smukt træ, der er med til at sikre det grønne udtryk. Ejer har aldrig tidligere været bekendt med, at rødbøgen skulle være et væsentligt problem for ejer af 653A, m ejer af 651 vil ikke stille sig i vejen for at rødbøgen fældes.
- | Ejer af 651 finder, at 651 er et unika - der findes ikke flere grunde tilbage i området med denne grunds særlige Taarbæk-kvaliteter og herlighedsværdier. Alternativet til den ansøgte dispensation er, at 651 opdeles i to ensartede grunde, der bebygges med to nye bygninger.

Ejer/ansøgers bemærkninger er efterfølgende sendt i partshøring til indsigere, som har haft følgende supplerende bemærkninger:

- | Ejer af 653A finder fortsat, at rødbøgen må fældes som led i udstyknings- og byggeprojektet. Ejer af 653A oplyser, at der er fortilfælde i nabolaget for at et stort bevaringsværdigt træ er blevet fældet. Da rækkehusene på Strandvejen 669, 671, 673 og 675A blevet udstykket og bebygget blev en meget stor og smukt rødbøg fældet for at give lys og plads til de fire rækkehuse.
- | Ejere af 649 finder, at uanset dispensationsmuligheder i forhold til lokalplanen, er det åbenbart, at der vil ske en forringelse af ejendommens/arealet kvalitet gennem en udstykning. Derudover peger de på de problematisk høje træer.
- | Ejere af 626A har ikke yderligere bemærkninger, men henstiller fortsat til, at der ikke meddeles dispensation.

Forvaltningens vurderer, at den store rødbøg på 651 er udpeget som bevaringsværdig i lokalplan 233, og at træet i henhold til § 3.7.6 ikke må fældes, tilbageskæres eller på anden måde ændres væsentligt uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Det er ikke forvaltningens vurdering, at træet forhindrer den ansøgte udstykning.

Ejendommen 651 er på 1431 kvm og kan derfor udstykkes i overensstemmelse med bestemmelserne i lokalplan 233, det vil sige overholde lokalplanens krav til mindstegrundstørrelse. Dette vil betyde, at eksisterende beboelsesbygning på 651 vil skulle nedrives. Eksisterende beboelsesbygning på 651 er ikke optaget som bevaringsværdig i lokalplan 233. Lokalplanen fastsætter maksimal bebyggelsesprocent til 35 % og maksimalt etageantal til 2.

Forvaltningen har undersøgt byggesagerne angående opførelse af rækkehusene på Strandvejen 669 m.fl., men der er ikke nævnt et bevaringsværdigt træ i disse sager. Lokalplan 18, som var gældende ved opførelsen af ovennævnte rækkehuse indeholdt ingen bestemmelser om bevaringsværdige træ eller beplantning.

Den ansøgte udstykning vurderes at være i overensstemmelse med både udstyknings- og bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor der alle steder er mere end en ejendom mellem kystbanen og Strandvejen, og hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen.

Det er umiddelbart forvaltningens vurdering, at det samlet set vil være bedst at placere det nye koteletben i nordskel grundet udformningen og beliggenheden af eksisterende bygninger på 653A og 649 i forhold til solens bane.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven er løst inden for rammen.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget.

Indstilling
Forvaltningen foreslår, at udvalget fastholder sin beslutning fra den 20. august 2014 suppleret med vilkår om, at koteletben skal placeres i nordligt skel.

Byplanudvalget den 3. december 2014
Godkendt.

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.
I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning om udstykning og nybyggeri
2. Lokalplan 233 - Byplanudvalget den 12-06-2013
3. Protokollat fra Byplanudvalgets møde 20-08-2014
4. Kommentarer til høringsbrev

10. Retningslinjer for ophævelse af servitutter i forbindelse med vedtagelse af lokalplaner

Sagsfremstilling

I forbindelse med en kommende lokalplanlægning for Bondebyen har Byplanudvalget ønsket, at forvaltningen ser på retningslinjerne ved aflysning af servitutter og proceduren for selve planlægningsprocessen.

Ofte aflyses privatretlige servitutter i forbindelse med, at bestemmelserne i servitutterne indarbejdes i ren ny lokalplan. Dermed kan servitutterne ikke længere håndhæves. I Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse NMK-33-02200 af 13. februar 2014 (bilag), er Gladsaxe Kommune blevet underkendt i en afgørelse om at kræve et udhus fjernet i henhold til en aflyst servitut. Det medfører, at såfremt kommunen ønsker, at der sker en fysisk lovliggørelse af forhold, som er i modstrid med en servitut, hvor kommunen er påtaleberettiget, skal dette ske før servituten aflyses. Når servituten er aflyst, kan forholdene ikke længere retsforfølges.

En aflysning af en servitut vil ikke have indflydelse på forhold, som er i modstrid med anden lovgivning. Sådanne forhold vil fortsat kunne retsforfølges fremadrettet.

I forbindelse med lokalplanudarbejdelsen for Bondebyen vil der i lighed med øvrige lokalplanudarbejdelser blive foretaget en undersøgelse af, hvilke servitutter, der er pålagt ejendommene inden for lokalplanens område. I tilfældet med Bondebyen, som er et forholdsvist stort område med rigtig mange gamle servitutter, vil undersøgelsen blive foretaget af en landsinspektør.

Landsinspektøren vil gennemgå samtlige servitutter i forhold til lokalplanforslagets bestemmelser med henblik på at kunne afløse servitutter, som er i strid med lokalplanens bestemmelser, eller som er overflødige efter lokalplanens endelige vedtagelse. Servitutter kan kun afløses i forbindelse med vedtagelse af en lokalplan.

Der vil typisk være tale om tilstandsservitutter. Altså servitutter som omhandler bebyggelsens udseende og omfang eller andre "fysiske forhold". For eksempel hvilke materialer der skal benyttes eller et etageantal med videre.

Dette arbejde vil pågå inden lokalplanforslaget kommer i offentlig høring, idet lokalplanforslaget skal indeholde en liste over, hvilke servitutter der foreslås afløst.

Herved har de berørte parter mulighed for at komme med indsigelser i løbet af lokalplanforslagets høringsperiode.

Når lokalplanen er endeligt vedtaget, vil landinspektøren foretage det administrative arbejde med at få slettet servitutterne i tingbogen, så det alene er lokalplanens bestemmelser, der er gældende. Aflysning af servitutter vil betyde en væsentlig forenkling af arbejdsgangene i den daglige byggesagsbehandling samt en større overskuelighed for ejendommens ejer i forhold til gældende regler.

Der har ikke i en årrække været tradition for at foretage lovliggørelse forud for aflysning af servitutter i områder med blandet bebyggelse.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget

Indstilling
Forvaltningen foreslår, at retningslinjerne tages til efterretning.

Byplanudvalget den 3. december 2014
Taget til efterretning.

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.
I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

11. Meddelelser til udvalgets medlemmer - december 2014

Sagsfremstilling

1. Gensidig orientering om evt. afholdte møder

Udvalgets medlemmer har mulighed for at orientere hinanden.

Byplanudvalget den 3. december 2014

Taget til efterretning.

Birgitte Hannibal (V) og Karsten Lomholt (C) var fraværende.

I stedet for Birgitte Hannibal deltog Dorthe la Cour (V).

R E F E R A T

Møde med beboere på I.H. Mundts Vej

Mødedeltagere:

Beboere på I.H. Mundts Vej:

Svend Lynge Jensen, Lise Wesenberg Jensen, Ib og Susanne Grønsund, Palle og Susanne Bisgaard, Tavs Folmer Andersen, Elise Fritzboeger, Birger Sulsbrück

Simon Pihl Sørensen, formand for Byplanudvalget

Peter Stanley Andersen, Via Trafik

Peder Engelbrecht, formand K/S Sorgenfri Torv

Carsten Lygum, MTHøjgaard

Jørgen Olsen og Helle Jørgensen, Plan og Erhverv, Lyngby-Taarbæk Kommune

Der var afbud fra byplanudvalgets næstformand Jan Kaspersen.

Dagsorden

- Drøftelse af sagens indhold
- Gennemgang af de tekniske aspekter/konklusioner i det hidtidige forløb
- Drøftelse af eventuelle ønsker om nye undersøgelser
- Skitsering af mulige løsninger

Simon Pihl Sørensen og Jørgen Olsen gennemgik kort byplanudvalget beslutning fra den 11. juni 2014 om grundlaget for den kommende planlægning i Sorgenfri Stationsområde.

Baggrunden for mødet er byplanudvalgets beslutning om, at der skal ske en dialog med borgerne på I.H. Mundts Vej. Formålet er, at der i dialog med borgerne peges på alternative trafikløsninger, inden lokalplanlægningen for Sydtorvet sættes i gang. Løsningerne skal godkendes af kommunalbestyrelsen. Kopi af de viste powerpoints er vedlagt, bilag 1.

Herefter gennemgik Peter Stanley Andersen vejforholdene i området, og viste forskellige muligheder for hvordan trafikken kan reguleres. Desuden gennemgik Peter Stanley Andersen løsning 1 og 2 for krydset Hummeltoftevej – Grønnevej / I.H. Mundts Vej. Der var bred enighed blandt beboerne om, at man ønsker løsningen med den mindre omfattende krydsombygning med 2 T-kryds. Kopi af de viste powerpoints er vedlagt, bilag 1.

Dernæst var der drøftelse af de trafikale forhold, herunder varetransport, trafiksikkerhed samt støj mv. Der blev aftalt følgende til næste møde den 24.9.2014.

- **Trafiktælling**
Via Trafik foretager trafiktælling på I.H. Mundts Vej (1 uge, "slangetælling").
- **Sluse til vareindlevering**
Der gives eksempel på hvordan en sluse til vareindlevering ved ny Irma kan udformes.

- **Forslag til udformning af I.H. Mundts Vej**

Via Trafik viser eksempler på forskellige trafikale tiltag, der kan forbedre trafiksikkerheden mv. Via Trafik laver forskellige skitseforslag til, hvordan I.H. Mundts Vej kan udformes samt beskriver fordele og ulemper ved hvert forslag.

- **Opgørelse af parkeringsnorm**

Plan og Erhverv laver opgørelse over detailhandelsarealer på sydtorvet og p-normer.

- **Forminske støjforhold ved vareleverancer mv.**

Peder Engelbrecht kontakter Netto og Irma for at undersøge omfanget af lastbiler til butikkerne, samt indleder dialog omkring, hvilke aftaler der skal sikres med leverandører og renovationsfirmaer (Returflasker og returemballage) Desuden skal tiltag, der kan formindske støjforhold ved vareleverancer beskrives (Jævne overflader evt. ny belægning mv).

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Center for Miljø og Plan
Plan og Erhverv

Journalnr. : 20140910027

Dato : 29-9-2014
9-10-2014

Ref. : HJO

Mødedato : 24-9-2014

R E F E R A T

Dialogmøde nr. 2 med beboere på I.H. Mundts Vej

Mødedeltagere:

Beboere på I.H. Mundts Vej:

Svend Lynge Jensen, Lise Wesenberg Jensen, Ib og Susanne Grønsund, Tavs Folmer Andersen, Jan og Elise Fritzboeger, Birger Sulsbrück, Bolette Rottbøl.

Simon Pihl Sørensen, formand for Byplanudvalget

Peter Stanley Andersen, Via Trafik

Peder Engelbrecht, K/S Sorgenfri Torv

Carsten Lygum, MTHøjgaard

Trine Tybjerg, Jørgen Olsen og Helle Jørgensen, Plan og Erhverv, Lyngby-Taarbæk Kommune

Dagsorden

Gennemgang af de undersøgte emner og forslag samt drøftelse heraf:

- Parkering og opgørelse af parkeringsnorm
- Opgørelse af vareleverancer og formindskelse af støjforhold ved vareleverancer mv.
- Sluse til vareindlevering ved Irma
- Trafiktælling
- Forslag til udformning af I.H. Mundts Vej

Simon Pihl Sørensen bød velkommen og opsummerede dagsordenen. Jan Fritzboeger ønskede tilføjet et punkt på dagsordenen – En video samt lydoptagelser fra Sydtorvet. Det blev tilføjet dagsordenen. Kopi af de viste powerpoints er vedlagt, bilag 1.

Parkering og opgørelse af parkeringsnorm

Jørgen Olsen gennemgik de parkeringsnormer, der gælder for området. Opgørelserne fremgår af vedlagte powerpoint. Den eksisterende parkeringsnorm kan overholdes på både Nordtorvet og Sydtorvet. Jørgen Olsen gennemgik en plan over p-pladsen, hvor parkeringsbåsene er opstribet. Det er en forudsætning, at Lyngby-Taarbæk Forsyning flytter kuber til indsamling af papir og glas. Jørgen Olsen oplyste, at forvaltningen har fået positive tilkendegivelser herom fra Lyngby-Taarbæk Forsyning, dog skal der kunne findes en ny velegnet placering.

Der blev stillet spørgsmål til båsenes dimensionering. Der vil blive stillet krav om en bredde på 2,5 m, hvilket er alm. standard. Der blev desuden stillet spørgsmål til stiplanlægningen. På den forlæggende plan er der ikke vist en stiforbindelse fra Kirkestien til fortov foran Irma. Simon Pihl Sørensen tilkendegav, at det vil der blive taget hånd om i den kommende planlægning.

Der blev stillet spørgsmål om hvor mange p-pladser en kommende Irma vil generere? Simon Pihl Sørensen, svarede at de 124 p-pladser opfylder kommunens parkeringskrav.

Beboerne udtrykte bekymring omkring en evt. nedlæggelse af langtids-p-pladserne på syd-torvet. Hvis langtids p-pladserne inddrages til parkering for de handlende betyder det, at langtidsparkerende med en rimelig sandsynlighed i stedet vil parkere på I.H. Mundts Vej og måske endda på ledige p-pladser omkring Breidablik.

Det blev drøftet, hvorvidt p-pladserne uden tidsbegrænsning anvendes af pendlere. Simon Pihl Sørensen svarede, at den eksisterende pendler p-plads, også i fremtiden skal være pendler p-plads til Sorgenfri Station. Hvis det skulle vise sig, at pendlere parkere på sydtorvet må der findes en løsning måske være at langtids-p-pladserne også er omfattet af tidsbegrænsning på hverdage.

Opgørelse af vareleverancer og formindskelse af støjforhold ved vareleverancer mv.

Peder Engelbrecht gennemgik plancherne med opgørelse over vareleverancer og afhentning af renovation fra Netto og Irma. Varebiler til Irma er mindre og f.eks. afhentning af renovation kan koordineres. Simon Pihl Sørensen understregede at Sydtorvet ligger i en miljøzone, hvorfor der ikke må ske varelevering før kl. 7. Peder Engelbrecht oplyste, at man har en god dialog med Netto, der allerede har indskærpet det overfor leverandørerne. Peder Engelbrecht oplyste at lastbilens motor skal slukkes, men på kølebiler er det ikke tilladt at slukke kompressoren, da det bryder kølekæden. Simon Pihl Sørensen opfordrede beboerne til at klage såfremt der sker afhentning af renovation, varelevering mv. før kl. 7.

Jan Fritzboeger er bekymret over de miljømæssige forhold især støj fra den tunge trafik og i særdeleshed fra lastbilerne med kølekompressorer og andet støjende udstyr. Det tager i gennemsnit 45 min. at læsse af.

Peder Engelbrecht oplyste, at det allerede er aftalt med Netto, at betonpladen ved varegården forlænges. Netto vil anskaffe sig pallevogne med gummihjul. Simon Pihl Sørensen opfordrede til at undersøge om der kan laves yderligere tiltag for at inddæmme støjen ved Nettos varegård.

Jan Fritzboeger mener, at de parkerede lastbiler bør aflæsse i deciderede garager, da støjen dels reflekteres mellem ejendommene, dels breder sig opad. Jan Fritzboeger mener derfor at både støjværn i form af vægge og tag nødvendigt. Kommunen bør tage klar stilling til problemet og kræve, at bygherrerne og Netto opfører de nødvendige garageanlæg for derigennem at sikre anstændige vilkår for områdets beboere, hvad støj fra holdende lastbiler angår. Beboerne ønsker garageanlæg til lastbilerne (for både Netto og en mulig ny butik), og ikke blot støjvægge.

Sluse til vareindlevering ved Irma

Jørgen Olsen oplyste, at materialet endnu ikke var færdigt. Det blev aftalt at materialet sendes til dialoggruppen den 8. oktober 2014, og at man kan fremsende forslag og bemærkninger til aflæsningsslusen frem til den 20. oktober 2014, kl. 12 på mail: forslag-sorgenfri@ltk.dk.

Trafiktælling

Peter Stanley Andersen gennemgik den udførte trafiktælling samt registrering af parkering på Sydtorvet lørdag den 13. september 2014. Se vedlagte powerpoints side 15 – 20.

Forslag til udformning af I.H. Mundts Vej

Peter Stanley Andersen gennemgik 3 forslag til udformning af I.H. Mundts Vej. Alle 3 forslag tager udgangspunkt i, at krydset Hummeltoftevej – Grønnevej/I.H. Mundts Vej udføres som 2 forsatte T-kryds, der signalstyres under ét. I alle 3 forslag trækkes cykelsti med rundt fra Hummeltoftevej og frem til I.H. Mundts Vej 2 A, for at forbedre trafikikkerheden. I alle 3 forslag udvides nedkørselsrampen til p-pladsen, så oversigtsforholdene forbedres. Der etableres 2 hævede plateauer, ikke bump, samt opsættes 2 steler midt for I.H. Mundts Vej 8 A i forbindelse med plateauet. I forslag 2 etableres der cykelsti i hver side af vejen frem til I.H. Mundts Vej 8 A. I det sidste forslag etableres der, udover cykelstier frem til I.H. Mundts Vej 8 A, en afsætningsplads på den sydlige del af vejen udfor børneinstitutionerne. Dette nødvendiggør en mindre udvidelse af vejprofilet, hvilket betyder at hækken mod p-pladsen må fældes. Der var enighed blandt beboerne om at man foretrækker forslag 1, der senere kan udvides til forslag 2, hvis det viser sig nødvendigt.

Det var ikke muligt at afspille video samt lydoptagelser fra Sydtorvet, idet der skulle anvendes en anden software end den der var installeret på pc'en.

Simon Pihl Sørensen takkede for et godt møde og oplyste om at sagen vil blive forelagt for byplanudvalget på udvalgets møde til november. Når lokalplangrundlaget er endelig fastlagt vil der blive udarbejdet lokalplan, hvor der igen er mulighed for at komme med indsigelser, bemærkninger og forslag til den mere detaljerede plan.

Etablering af Irma Supermarked på Sorgenfri Torv Syd

Etablering af Irma Supermarked på Sorgenfri Torv Syd

INDLEDNING

I forbindelse med ny helhedsløsning for Sorgenfri Stationsområde ønsker man at skabe et attraktivt indkøbscenter med stærke butikker på Sydtorvet og på det tidligere Polititorv.

I 2013 udvidede Netto deres tidligere forretning til en meget stor og attraktiv butik, der er blevet rigtig godt modtaget i Sorgenfri.

For yderligere at forbedre borgernes indkøbsmuligheder ønsker vi at flytte Irma fra den nuværende placering på Nordtorvet til en nyopført bygning på Sydtorvet langs med banen, hvor der i dag ligger en åben cykelparkering på et betondæk i niveau med Hummeltoftevej.

Denne løsning vil samle 2 attraktive og komplementære dagligvareforretninger omkring en god P – plads med gode tilkørselsforhold og den nødvendige kapacitet, hvilket de seneste trafikanalyser har dokumenteret, jf. redegørelse udarbejdet af Via Trafik på grundlag af aktuelt indsamlede data.

De støjmæssige forhold ved vareleveringer, renovation m.m. er et andet meget vigtigt emne, når man planlægger dagligvarebutikker i boligområder. Disse forhold er vurderet i en rapport udarbejdet af akustikere fra det rådgivende ingeniørfirma Niras.

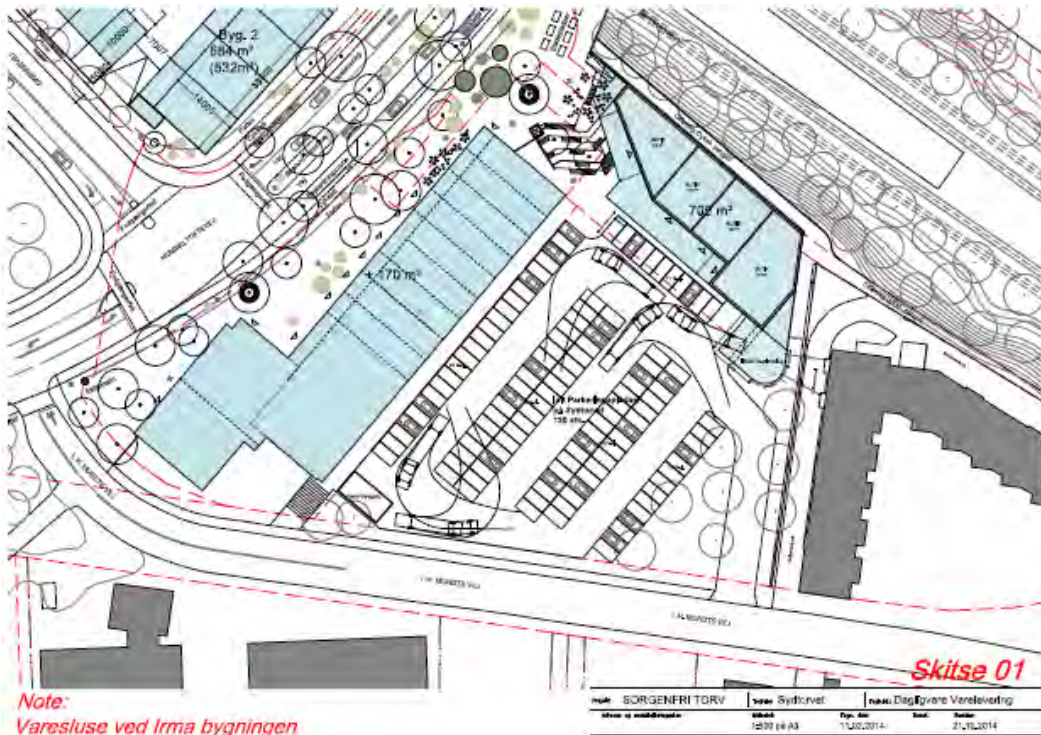
Endelig har opførelsen af nye bygninger også visuelle konsekvenser for naboerne, og dem har vi belyst ved hjælp af visualiseringer af de planlagte byggerier og deres placering, udarbejdet af arkitektfirmaet H4 Arkitekter.

Dette notat tilstræber i kort form at beskrive de muligheder, vi ser for at skabe en god løsning, primært i forhold til en ny Irma, der tager hensyn til trafik, parkering, støjforhold og byggeri i forhold til vore naboer.

Etablering af Irma Supermarked på Sorgenfri Torv Syd

DET NYE SYDTORV

Nedenstående tegning viser Sydtorvet med den nye bygning med Irma i niveau med ved P – pladsen



Butikken får indgang ved den nye trappe og elevator op mod Hummeltoftevej. Varemodtagelse og varelager kommer til at ligge i modsat ende af bygningen hen mod Breidablik. Levering af varer sker til en kort varesluse, der er sammenbygget under tag med Irmas varelager i enden af selve butiksbygningen.

Ved ankomst til Sydtorvet vil lastbiler og varevogne til Irma "parallelparkere" ind mod vareslusen. Aflæsning vil ske under tag inde i slusen. Slusen er forsynet med en glat bund, der giver færrest mulige støjgener. Indersiden af slusen fores med støjabsorberende materiale, så støj fra af- og pålæsning ikke reflekteres ud på P – pladsen og selvfølgelig heller ikke sendes direkte mod Breidabliks facade, da al af- og pålæsning, herunder trafik til varelageret foregår under tag.

Levering med store biler/sættevogne vil blokere nogle få P – pladser under aflæsning. Der er dog tale om korte aflæsningsperioder, der også finder sted på tidspunkter, hvor der ikke er særlig stor udnyttelse af P – pladsen.

Det primære formål med den korte sluse ved Irma er at beskytte Breidabliks beboere mest muligt mod støj ved af- og pålæsning.

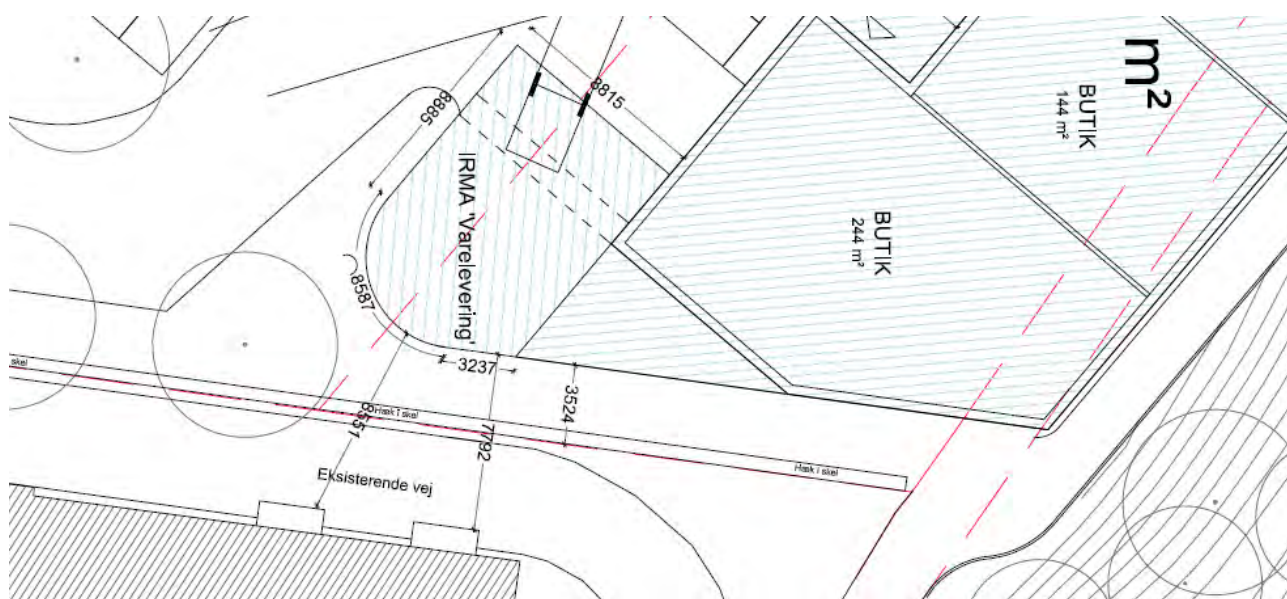
Etablering af Irma Supermarked på Sorgenfri Torv Syd

Breidabliks beboere, der ved opførelsen af Irma – bygningen vil få en ny genbo i stedet for betondækket, har udtrykt bekymring for nærheden af denne.

På nedenstående tegningsudsnit kan man se, hvilke afstande, der vil være mellem Breidablik og Irma – bygningen, også set i forhold til skel mellem de 2 ejendomme. Irma – bygningen ligger således 3,5 m fra skellet til Breidablik, og der er mere end 8 m mellem murene på de 2 bygninger (7,792 m er afstanden til forkanten af altanen på Breidablik).

Irma – bygningen og varegården vil på det første stykke mod Breidablik være ca. 3,5 m høje, svarende til etagehøjden i Irma – butikken.

Breidabliks indgangsniveau ligger i forvejen et stykke over stykke over P –pladsen, så højden af det første stykke af Irma – bygning og varesluse vil ikke være mere end ca. 3 m i forhold til indgangsdørene i Breidablik.



Etablering af Irma Supermarked på Sorgenfri Torv Syd

Visualisering af udsigt fra altan på 1. sal i Breidablik, tættest på banen.



I det følgende vises flere eksempler på, hvordan vareslusen kan udformes, herunder beklædning eller begrønning af mure og tag. Ikke alle skitser af vareslusen er identiske, men som anført tidligere i dokumentet, vil vareslusen have stigende taghøjde hen mod åbningen, således at bagenden af lastbiler kan bakes ind under kanten og læssepladen kan sænkes ned inde under taget.

Ligeledes vil væggene være trukket frem på en måde, så de slutter op mod taget og lader mindst mulig støj fra aktiviteterne i vareslusen slippe ud på P-pladsen.



Etablering af Irma Supermarked på Sorgenfri Torv Syd

AFSLUTNING

Der er i forbindelse med dette projekt udarbejdet et omfattende materiale, der undersøger andre løsninger.

Vi vurderer bl.a. om en kort sluse svarende til den ved Irma kan afhjælpe noget af støjen ved Nettos varelevering. Det er dog usikkert, idet den orienterer sig forkert i forhold til P – plads og I.H. Mundts Vej og fanger ikke den del af støjen, der går direkte disse veje. Vi sigter mod at have denne vurdering færdig i løbet af november.

Vi har også set på separate og fuldt lukkede aflæsningssluser ved såvel Irma som Netto. Disse løsninger stiller dog store krav til plads, hvilket reducerer parkeringsmulighederne på pladsen væsentligt, ligesom de i sig selv vil kræve udluftnings- og ventilationsløsninger, der igen giver støjgener i området.

De vil også vanskeliggøre manøvrering på P – pladsen, hvilket kan genskabe gener fra bakkende lastbiler, som optrådte indtil den nuværende enkle og velfungerende løsning med forlæns ind- og udkørsel blev gennemført i 2013.

Endelig er det vores forventning, at den teknologiske udvikling inden for køleløsninger, materialeteknologi ved pallevogne og andet butiks- og lagerudstyr vil reducere støjgener ved varelevering og – håndtering betydeligt i de kommende år. Disse forventninger understøttes af vore drøftelser med Netto, Irma og andre spillere i detailhandelen, Arla som storleverandør med egen distribution til det meste af dagligvarebranchen, diverse rådgivere samt materiale fra Miljøstyrelsen.

Holte, den 23. oktober 2014

Forbedringer omkring Netto på Sorgenfri Torv

Som jeg anførte på vort møde i går, er der sket betydelige forbedringer med vareleveringen til Netto inden for de seneste 12 – 15 måneder. Det er vigtigt for mig og for ejerkredsen at gøre opmærksom på, at der hele tiden sker forbedringer på Sorgenfri Torv Syd, ikke blot i ejendommen som resultat af investeringer på mere end 17 Mkr. i 2013 ved udvidelsen og ombygningen af Netto og Danske Bank, men også i området og situationen omkring trafik, levering og parkering på Sydtorvet.

Jeg beskriver neden for, hvad der er sket over de seneste 12 – 15 måneder.

1. I sommeren 2013 flyttede Nettos varelager fra baneenden af bygningen til kirkeenden.
 - a. Indtil denne flytning skulle store leverandørbiler til Netto bakke ind på P – pladsen fra I.H. Mundts Vej, i værste fald helt oppe fra kirken med bib – lyde og manøvrearm som konsekvens.
 - b. Af- og pålæsning fra hjørnet af parkeringspladsen gav en betydeligt længere køredistance end i dag for pallevogne, Arla – bure, plantestativer m.m. ind til det daværende lager hen over klinker og SF – sten.
 - c. Den nuværende afstand fra læsseplade til lagerindgang er væsentlig kortere og kørslen foregår på en glat betonoverflade, hvilket giver væsentligt mindre støj og en kortere transportperiode
 - d. Med den gamle lagerløsning havde Netto en hel del affaldscontainere, løst affald, emballage og returvarer stående i et stort skur under cykelparkeringen ud mod banen. Disse ting står nu på lager eller i varegård lige ud for det nye lager.
 - e. Returflasker, sammenpressede plastflasker m.m. stod tidligere under cykelparkeringen og blev kørt til og fra udendørs. I dag transporteres de inde i forretningen fra flaskeautomater og placeres på lager eller i varegård, hvorfra de senere afhentes. En udendørs transport er altså konverteret til en indendørs transport uden støjgener for naboerne.
2. Ved indretningen af den nye Nettobutik blev alle kølemøbler og frostflåder udskiftet og koblet på en miljøvenlig køleløsning, der genanvender den varme, der fjernes af kølesystemerne. Frem til efteråret blev disse systemer trukket af en kompressor, der stod i skuret under cykelparkeringen og larmede en stor del af dagen.
3. I forbindelse med ombygningen af Netto har vi også ryddet grundigt op foran den nye indgang og ind i tunnelen mod Nordtorvet. Graffiti er rensset af vægge og lofter er hvidmalede og der er installeret nye og kraftigere lamper.
4. Netto på Sorgenfri Torv var før udvidelsen den Netto i Danmark med den største omsætning til trods for at salgsarealet kun var 600 m². Efter udvidelsen har de befæstet denne position og øget omsætningen ca. 15 %. Denne omsætning kræver dog færre leveringer per dag end den gamle butik. Mere hyldeplads i butikken og et større og mere rationelt opbygget lager giver mulighed for større leverancer per bil.
5. I den mindre butik måtte man have flere såkaldte sjat - leverancer => flere biler per dag for at levere omsætningen. Denne information har jeg dels fra Netto, men også fra Foto – Paul, der fra sin strategisk vigtige position oven over Netto havde observeret denne udvikling.
6. Nettos butiksledelse og medarbejdere er meget opmærksomme på forhold, der påvirker en støjsvag og nabovenlig levering. De var i perioden lige efter lageromlægningen og den forlæns tilkørsel meget opmærksomme og løb over til chauffører, der fortsat bakkede ned af indkørslen. De

er også opmærksomme på læssesituationen og har presset på for at få indkøbt bedre udstyr, bl.a. i form af elektriske pallevogne med gummihjul (som også Lis Wesenberg havde foreslået). Den første af disse er ankommet, og jeg så den anvendt ved leverancer i går morges.

7. K/S Sorgenfri Torv har også haft møde med logistikchef og distriktschef og har netop fået udarbejdet et tilbud på forbedring af læsseområdet ved vareaflysningen, der kan reducere støjgenerne ved af- og pålæsning yderligere.
8. Som bekendt har Nettos logistikchef også formidlet en kontakt for os til Arla, hvor vi har startet en dialog om de støjgener, der optræder ved Arlas daglige leveringer til Netto.
9. Med Nettos logistikfolk diskuterer vi også brug af kompressor hos de vognmænd Netto bruger til deres egen distribution af ferskvarer. Med dem og med Arla diskuterer vi muligheden for, at brug af kompressor ved varelevering kan ske ved tilslutning til el i stedet for med en dieselmotor. Hvis kompressoren har denne mulighed, kan et el – udtag i varegård muliggøre dette. Man skal dog forvente en vis indfasningstid, inden alle leverandørvogne er udstyret med denne mulighed.
10. Nettos butikschef og hans folk har i det seneste øget opmærksomheden på, hvad der kan reducere støjgener i forbindelse med vareleveringer. Herunder indskærper de over for chaufførerne, at motor skal slukkes og forblive slukket under hele opholdet på Sydtorvet. De er også opmærksomme på, hvorvidt kompressorer er slået til, og om dette er nødvendigt.

Jeg håber, at ovenstående kan tjene til at give et noget mere nuanceret billede af, hvad der sker og skal ske på Sydtorvet i Sorgenfri som en naturlig del af det løft, der skal ske for hele området omkring Sorgenfri Station.

I den forbindelse vil jeg også bemærke, at vi gennem de sidste 3 års dialog med MTH/Freja og LTK om udviklingen af hele Sorgenfri Stationsområde har erklæret os villige til at tilpasse det nuværende byggeri på Sydtorvet til at indgå i et fælles arkitektonisk udtryk for området. Det vil især omfatte facader og tag, hvor man så vil benytte lejligheden til at opdatere klimaskærmen for denne ejendom, på samme måde som det er sket for Danske Bank og Netto i 2013. I den forbindelse vil det være naturligt at finde en løsning, der kan inddække/afskærme ventilationsløsningen oven på Danske Bank.

Dette notat er udarbejdet af Peder Engelbrecht, formand for K/S Sorgenfri Torv den 23. oktober 2014

Holte, den 23. oktober 2014.

Kære Jørgen Olsen

Efter vort møde på Rådhuset i går, hvor vi bl.a. diskuterede varelevering til Sydtorvet i Sorgenfri, besluttede jeg mig til at stå tidligt op for at se, hvordan "morgentrafikken" spændte af. På en hverdag som denne torsdag kommer der inden 8.00 en varevogn med frisk brød til Nettos brødreoler.

Resten af mit ophold på torvet denne morgen forløb som neden for beskrevet:

8.07 :

Ankomst lige efter Netto's truck, der kørte ind på P – pladsen foran mig og op ved siden af varegård.

Motor blev slukket. Trailer var udstyret med kompressor (Carrier model Maxima 1000), der var slukket ved ankomst og forblev slukket. Læsseplade blev slået ned i vandret. Det skete stort set lydløst, elektrisk.

Paller blev kørt hen på læsserampe af pallevogn med gummihjul, som chaufføren havde med i traileren. Udover paller var der en del bure primært med blomster og planter. Der var ikke kølevarer med bilen. Morgenleverancen omfatter kolonial (tørvarer), planter, frugt & grønt m.m. Kompressoren var derfor ikke tændt under opholdet.

Læssepladen blev sænket, når den var fuld. Varerne blev dels kørt af pladen af chaufføren, dels hentet af Netto – personale, der benyttede den nyligt leverede elektriske pallevogn med gummihjul.

Efter aflæsning var afsluttet læssede man en del tomme paller, paller med returgoods, tomme varebure og stativer på hjul. Jeg bemærkede, at disse blev kørt hen til læssepladen, en fod sat på nederste tværstang, så stativets forreste hjul blev vippet op i stedet for at bumpe ind læssepladens kant. Rettidig omhu.

Jeg benyttede lejligheden til at gå over P – pladsen til Breidabliks facade. Man kunne høre, når der blev kørt inde i traileren, men der var ikke tale om et generende støjniveau. Man kunne svagt høre, når læssepladen kørte op og ned. Man kunne også høre, når bure kørte på betonpladen, men stadig med et beskedent støjniveau. Transport med den elektriske pallevogn med gummihjul hørtes knap nok. Jeg var ikke inde i lejlighederne, men jeg har svært ved at forestille mig, at der kan have været meget støj fra leverancen.

Jeg gik videre til udkørslen fra P – pladsen og det modstående fortovej på I.H. Mundts Vej. Eventuel støj fra aflæsningen blev overdøvet af støjen fra Lyngby Omfartsvej. Aflæsningsperioden for såvel Nettos som Arlas trucks ligger mellem 7.30 og 9.00, så dette vil gælde – påvirket af vindretning – på alle hverdage.

8.30 :

Arla – truck ankommer, mens Netto – truck stadig er under læsning. Arla – truck holder på p – plads parallelt med Netto og standser omgående motoren. Kompressor kører ikke ved ankomsten.

8.40 :

Arla – truck aflæsser deres varer, der alle er i bure, i.e. ingen palleverer på denne transport. Støjniveau er højere end ved aflæsning af Arla – truck, men ikke voldsomt. Det samme gjaldt ved Breidablikk – facade. På I.H. Mundts Vej ved indkørsel til P – plads vandt Lyngbyvejen stadig konkurrencen.

8.55:

Efter 15 minutters aflæsningsperiode forlader Arla – truck pladsen. Kompressor har ikke kørt på noget tidspunkt under opholdet.

Kommentarer:

Jeg talte efter observationerne med butikschefen i Netto. Han bekræftede, at de leverede mængder på denne torsdag var meget gennemsnitlige og varigheden af de 2 besøg afveg heller ikke fra andre dage. Aflæsningstiden påvirkes især af, hvor meget "blandet landhandel" der over leverancen, hvor paller kan være læsset i flere niveauer og stativer skal flyttes inde i traileren for at komme ind til andre varer. Det gør sig især gældende for morgentrucken.

Det fremgår af mødereferat for Dialogmøde 2, at Jan Fritzboeger udtaler, at den gennemsnitlige aflæsningstid er 45 minutter.

De 2 observerede lastbiler er 2 af de op til 3 store lastbiler, der på hverdage leverer varer til Netto, og derfor burde de bidrage mest til gennemsnittet. De havde i dag aflæsningstider på $(8.40 - 8.07) = 33$ minutter) og $(8.55 - 8.40) = 15$ minutter. Disse tal er inklusive kørsel til og fra standpladsen, hvilket normalt ikke indregnes i aflæsningstiden.

Drøftelser med forskellige sagkyndige personer fører frem til, at transporter af varer, der skal opfylde kølekæden, ikke nødvendigvis skal have kompressor kørende hele tiden, men primært under transporten = kørslen. På særligt varme dage kan det være nødvendigt at have kompressor kørende også mens man er på Torvet, men helst ikke, hvis traileren er åben.

På denne tid af året er der næppe behov for at have kompressoren kørende på pladsen, hvilket også var tilfældet med Arlas truck. En truck, der kører med mejeriprodukter, er ekstra følsom, idet den ikke kan "spare op til turen" ved at køle traileren ned frostgrader, idet mælken ikke ville kunne tåle dette i modsætning til f.eks. dybfrostvarer.

Der er forskellige tekniske muligheder for at fjerne kompressorstøjen på pladsen og under aflæsningen. En er tilslutning til el af kompressoren, så dieselgenerator ikke behøver at køre. Man kan også anvende andre køleteknologier, som er på vej ind på markedet i disse år, men der vil altid være en indkøringsperiode. Endelig spiller chaufførernes erfaring og uddannelse ind, idet de ikke "vover pelsen" og slukker for en kompressor, hvis de ikke er sikre på, at de opfylder kravene til kølekæden. Det er typisk vognmandens ansvar, at det opfyldes under transporten. K/S Sorgenfri Torv er i dialog med de forskellige interessenter i denne problemstilling med henblik på at finde den bedst mulige løsning for vore lejere og vore naboer.

Dette notat er udarbejdet af Peder Engelbrecht, formand for K/S Sorgenfri Torv den 23. oktober 2014

K/S Sorgenfri Torv Borgerdialog om Sydtorvet og I. H. Mundts Vej

29.oktober 2014
PSA

1 Indledning

Byplanudvalgets besluttede på møde den 11. juni. 2014, at der skulle gennemføres en dialog med borgerne på I. H. Mundts Vej. Dette med henblik på at pege på alternative trafikløsninger, belyse spørgsmålet om varelevering samt sikre, at bebyggelsen levner areal til en cykelsti langs banens sydvestside.

Via Trafik har været tilknyttet opgaven som trafikfaglig konsulent, og afrapporterer i dette notat de centrale trafikale emner, der har indgået i borgerdialogen. Der henvises i øvrigt til kommunens mødereferater, vedlagt det præsentationsmateriale der blev gennemgået på møderne.

2 Grundlag.

2.1 Trafikmængder

Trafikmængder på I. H. Mundts Vej og ved adgangsvejen til Sydtorvet er tidligere registeret ved en manuel trafiktælling onsdag den 5. februar 2014 i spidstimen kl. 16-17.

Herudover er mertrafikken til og fra Sydtorvet i spidstimen estimeret ud fra det planlagte byggeris omfang og anvendelse, og ud fra erfaringstal.

Resultatet fremgår af figur 1. De grønne tal er den talte trafik, de røde tal den forventede mertrafik og de sorte tal den samlede trafik efter udbygning.



Figur 1. Nuværende og fremtidig trafik på I. H. Mundts Vej.

Herudover er der i forbindelse med den aktuelle borgerdialog gennemført to maskinelle trafiktællinger i perioden fra den onsdag den 17.09.2014 til tirsdag den 23.09.2014.

Disse tællinger viste, at trafikken på I. H. Mundts Vej var noget større om eftermiddagen end ved tællingen i februar.

I februar blev trafikken talt til 304 biler/time (122 + 131 biler, de grønne tal i figur 1). Ved den maskinelle tælling blev der talt en timetrafik på mellem 325- og 403 biler på de fire hverdage mellem klokken 16 og 17.

Tællingerne viste, at trafikken på adgangsvejen til Sydtorvet var i samme størrelsesorden som ved den manuelle tælling.

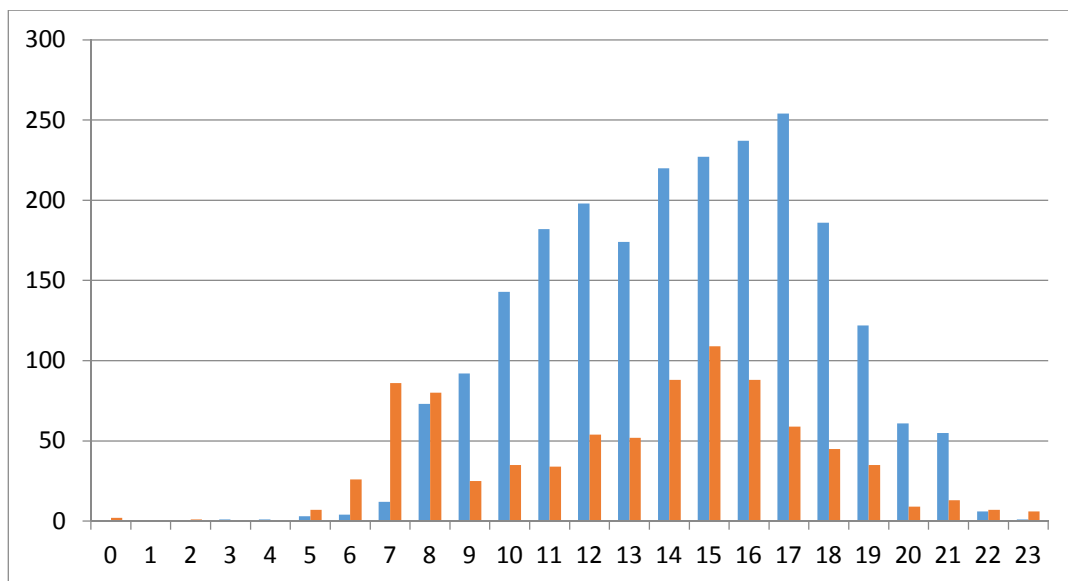
I februar blev trafikken talt til 253 biler/time (158 + 146 biler, de grønne tal i figur 1). Ved den maskinelle tælling blev der talt en timetrafik på mellem 237 og 301 på de fire hverdage mellem klokken 16 og 17.

Tællingerne viste også, at hverdagsdøgnetrafikken på I. H. Mundts Vej er ca. 2.850 køretøjer og ca. 2.030 køretøjer på adgangsvejen til Sydtorvet.

Cykeltrafikken er ved den maskinelle tælling talt til ca. 400 på et hverdagsdøgn. Opgørelsen af cykeltrafikken er usikker.

Tællingerne viser i hovedtræk følgende:

- Der er en relativ intensiv trafik på I. H. Mundts Vej, vejens lokale karakter taget i betragtning. Trafikken er i gennemsnit 6-7 biler i minuttet, begge retninger tilsammen.
- Trafikken til og fra Sydtorvet udgør ca. 70 % af trafikken på I. H. Mundts Vej.
- Der er en betydelig cykeltrafik på I. H. Mundts Vej, fordi vejen indgår i en vigtig sticerte, hvor der er stibro over Lyngbymotorvejen.
- Udbygningen af Sydtorvet må forventes at øge trafikken på I. H. Mundts Vej med ca. 70 biler i spidstimen, begge retninger tilsammen. Det svarer rundt regnet til en ekstra bil i minuttet.
- Den forventede trafikstigning som følge af en udbygning af Sydtorvet vil ikke ændre vejens trafikbelastning væsentligt, men vil medvirke til at forstærke det forhold, at I. H. Mundts Vej ikke har en udformning, der matcher vejens trafikale funktion, jf afsnittet om vejens udformning.



Figur 2. Grafen viser timetrafikken fredag 19.09.2014. De blå søjler er trafikken til og fra Sydtorvet, de orange søjler den øvrige trafik på I. H. Mundts Vej.

2.2

Vareleveringer

Ved den maskinelle tælling er der på adgangsvejen på et hverdagsdøgn registreret 29 køretøjer der er længere end 5,80 m, dvs større end personbiler og små varebiler,

Flere konkrete undersøgelser viser, at omfanget af vareleveringer med store køretøjer til Netto, og med relation til de containere der står på pladsen, udgør 5-6 køretøjer pr. dag. Dette antal forventes at vokse til maksimalt 10 køretøjer/døgn med udvidelsen af centeret.

De resterende ca. 23 køretøjer vurderes derfor at være store varebiler, små lastbiler, små busser, personbiler med påhæng og små varebiler med påhæng.



Figur 3. Eksempler på køretøjer, der ved maskinel registreres som køretøjer større end personbil.

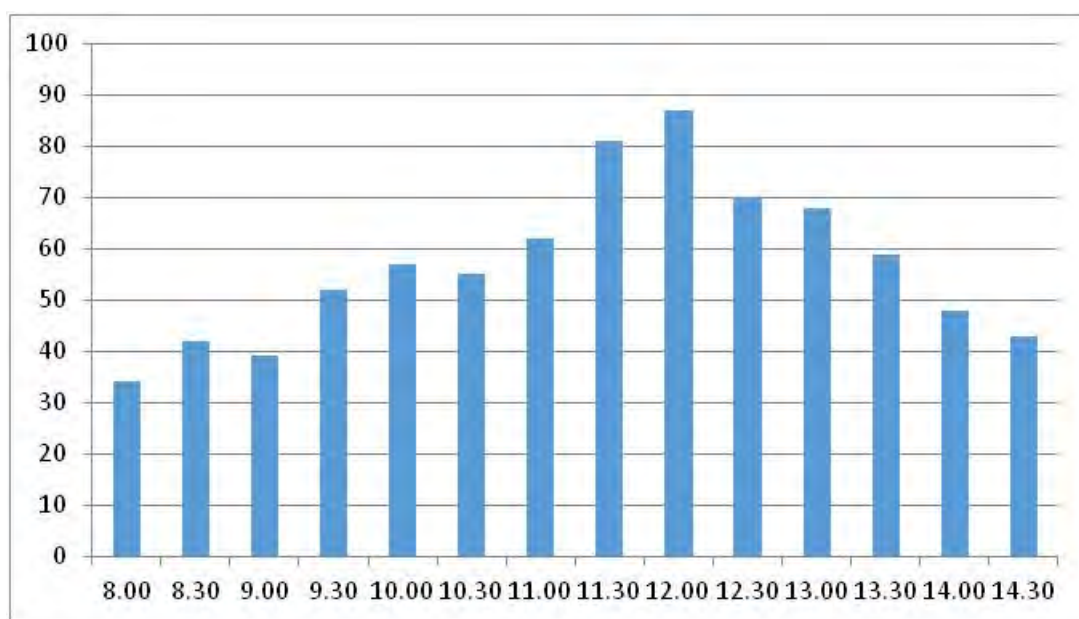
2.3

Parkeringsanalyse

Lørdag den 13.09.2014 blev der gennemført en parkeringsanalyse på Sydtorvet.

Da pladserne ikke er stribet op på parkeringspladsen på Sydtorvet, afhænger kapaciteten af hvordan parkanterne holder. Registreringen viste, at pladsens kapacitet svinger mellem 93 og 98 ved spidsbelastning indenfor analyseperioden. Kapaciteten er opgjort ved at registrere antal ledige pladser, i de perioder, hvor der holder mange parkerede biler.

Analysen viste, at der holdt 87 parkanter på det mest belastede tidspunkt lørdag klokken 12. Det svarer til en belastningsgrad på 92 %, da kapaciteten på det tidspunkt blev opgjort til 95 pladser.



Figur 4. Parkeringsbelastningen lørdag den 13.09.2014 på Sydtorvet.

Parkeringsstillingen viser, at parkeringspladsen i dag i praksis udnyttes fuldt ud, men ikke er overbelastet ved normal spidsbelastning.

Ved centerudvidelsen optimeres og opstribes parkeringspladsen til en kapacitet på 12 pladser, jf. figur 7.

3

Trafikale vurderinger og forslag

3.1

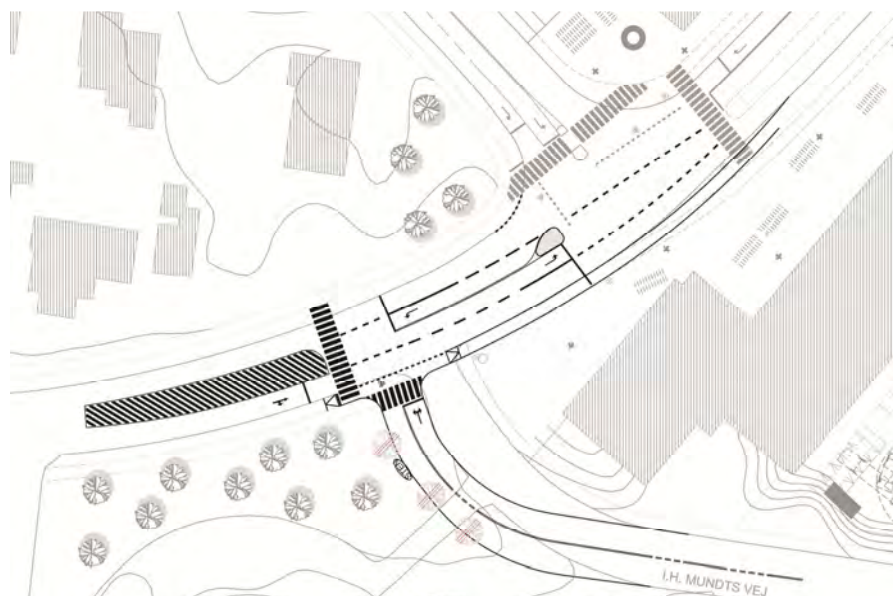
I. H. Mundts Vej

3.1.1

Krydset I. H. Mundts Vej – Hummeltoftevej

I projektet er der arbejdet med flere løsninger til udformningen af krydsområdet Hummeltoftevej – Grønnevej – I. H. Mundts Vej. Disse blev også drøftet i denne borgerdialog, hvor der var tilslutning til en løsning, hvor udformningen

fastholdes som to forskudte t-kryds, hvor krydset I. H. Mundts Vej også signalreguleres og hvor krydset udbygges, så der bliver bedre plads til de venstresvingende fra Hummeltoftevej mod I. H. Mundts Vej, og hvor der bliver markant bedre forhold for cyklister til og fra I. H. Mundts Vej. En tidlig principskitse af forslaget er vist i figur 5. Denne skitse viser ikke selve udformningen af I. H. Mundts Vej. Den er vist på figur 6.



Figur 5. Principskitse af udformningen af krydset Hummeltoftevej – I. H. Mundts Vej.

3.1.2

I. H. Mundts Vej

På I. H. Mundts Vej afvikles trafik til og fra Sydtorvet, institutioner og beboere. Trafikken består primært af personbiler, et mindre antal varebiler og små lastbiler. Herudover er der enkelte store lastbiler og sættevogne med varer til Netto og i forbindelse med affaldsafhentning, genbrugscontainere mv. Der er endvidere en del cyklister og gående på I. H. Mundts Vej.

På den første del af I. H. Mundts Vej, mellem Hummeltoftevej og adgangsvejen til Sydtorvet, er der langsgående parkering, fortrinsvis i vejens sydside, og en del trafik til institutionerne. Denne delstrækning har en ret bred kørebane, og der er fortov i begge vejsider.

Der køres ikke generelt for stærkt på strækningen, men strækningen har ikke har en optimal udformning. Det skyldes en kombination af trafikmængden, de store køretøjer og enkelte bilisters "friske" kørsel, sammenholdt med parkering, vending, cyklister og gående.

Selve overkørslen til adgangsvejen til Sydtorvet er relativ smal, og der er dårlig oversigt pga. beplantning. Det medfører dels utryghed for gående, og dels at biltrafikkens arealforbrug i svinget bliver uforholdsmæssigt stort, hvilket også er til gene for de lette trafikanter.

På I. H. Mundts vej efter adgangsvejen til Sydtorvet, er trafikken meget begrænset, men der har været flere eksempler på store køretøjer som fejlagtigt (eller i hvert fald uønsket) har bakket og foretaget vending på strækningen.

I forbindelse med den aktuelle borgerdialog er der udarbejdet tre forslag til trafiksanering af I. H. Mundts Vej. Fælles for forslagene er at de omfatter:

- Cykelstier i begge vejsider op mod krydset på Hummeltoftevej.
- En foranstaltning tæt på Hummeltoftevej, der skaber en markering af I. H. Mundts Vej på den belastede delstrækning langs institutionerne.
- En foranstaltning i krydset ved adgangsvejen, der markerer krydset, indsnævre vejen i forhold til det videre forløb mod øst og udvider selve svinget mellem I. H. Mundts Vej og adgangsvejen, for at sikre en mere hensigtsmæssig placering af bilerne og bedre oversigt.

De tre forslag er forskellige på delstrækningen mellem de to foranstaltninger.

- A. Her fastholdes strækningen uændret.
- B. Her etableres langsgående cykelstier i begge vejsider (indenfor eksisterende vejudlæg).
- C. Her udvides vejen, for at skabe plads til både cykelstier og et formaliseres parkeringsspor.

Forslagene er vist på figur 7.

Det vurderes at alle forslag vil forbedre de nuværende trafikale forhold og vil kunne håndtere den trafikstigning, der forventes som følge af udbygningen af centeret.

Der var enighed om forslag A, uden ændringer mellem foranstaltningerne, idet denne løsning om nødvendigt kan udbygges med formaliserede stier (forslag B). Der var ikke tilslutning til det tredje forslag hvor vejen udvides (Forslag C).



Figur 6. Forslag til ombygning af I. H. Mundts Vej.

3.2 Parkering

I dag er der ca. 95 parkeringspladser på Sydtorvet, hvilket svarer til det nuværende parkeringsbehov.

I forbindelse med udbygningsprojektet optimeres parkeringsområdet, der også opstribes med parkeringsbåse på 2,5 * 5,0 meter båse. Hermed øges parkeringskapaciteten med 25 pladser til 120 pladser samlet set, jf figur 7.

Herudover er der i dag 6 pladser ved Danske Banks personaleindgang.

Det samlede fremtidige antal parkeringspladser svarer til det beregnede antal ud fra kommunens parkeringsnorm og byggeriets omfang.

Det vurderes også, at kapacitetsforøgelsen fint matcher det merbehov, som udvidelsen med en Irma vil afstedkomme.

KS Sorgenfri Torv



28. Oktober 2014

UDBYGNING AF SORGENFRI TORV

Ekstern støj fra vareindlevering

Mads Bolberg

Carsten Vilsen

RESUME

Denne rapport har til formål at belyse støjforhold for naboerne til Sydtorvet hidrørende fra vareleverancer til den nuværende Netto og en planlagt Irma. Der er udpeget et antal beregningspunkter (BP) på facaden af Breidablik (A1 og A2) og ved boliger på højre side af I.H. Mundts Vej (B, C og D). Disse punkter er anført på bilag 3 sammen med angivelse af, hvorfra støjen kommer.

A1 repræsenterer lejligheder og altaner tættest på Irmas varelevering og A2 det sted på Breidabliks facade, der er mest udsat for støj fra såvel Irma som Netto.

B, C og D repræsenterer villaerne på højre side af I.H. Mundts Vej, og der er foretaget beregninger for såvel udendørs arealer som selve boligkroppen, herunder 1. sal på de huse, der har en sådan. Beregningerne af ekstern støj er lavet for 3 situationer:

- Situation 1: Støj fra eksisterende Netto til beboere på I.H. Mundts Vej og i Breidablik uden foranstaltninger.
- Situation 2: Støj fra eksisterende Netto til beboere på I.H. Mundts Vej og i Breidablik med støjskærm ved stensætning langs I.H. Mundts Vej.
- Situation 3: Støj fra ny Irma til beboere på I.H. Mundts Vej og i Breidablik med kort varegård.

Resultater:

Resultaterne af de gennemførte støjberegninger er baseret på nedenstående leveringsmønstre:

- Til Netto:
 - Indtil 5 vareleverancer i dagsperioden på hverdage, hvoraf 2 kan være med lastbil med kølekompessor
 - Indtil 2 vareleverancer på lørdage om formiddagen til eksisterende dagligvarebutik, hvoraf begge leverancer kan være med lastbil med kølekompessor
 - Indtil 1 vareleverancer på lørdage om eftermiddagen. Denne lastbil er uden kølekompessor.
 - Indtil 1 vareleverance i dagsperioden om søndagen. Denne lastbil er uden kølekompessor.
- Til Irma:
 - Indtil 5 vareleverancer i dagsperioden på hverdage, hvoraf én kan være med lastbil med kølekompessor
 - Indtil 2 vareleverancer på lørdage om formiddagen til eksisterende dagligvarebutik, hvoraf én leverance kan være med lastbil med kølekompessor

Tabel 1: Støj fra Netto (Situation 1)

Projekt nr. 218796
 Version 1
 Dokument nr. 1212997851
 Udarbejdet af MABO
 Kontrolleret af CVI

	Resulterende støjbidrag L_r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag (eftermiddag) / Søndag (dag) dB(A)	Vejledende støjgrænser L_r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag (eftermiddag) / Søndag (dag) dB(A)	Udvidet usikkerhed Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag (eftermiddag) / Søndag (dag) dB
BP B	45,8 / 45,6 / 35,7 / 42,1	45 / 45 / 40 / 40	± 4,2 / 4,7 / 3,6 / 4,7
BP B, 1. Sal	39,9 / 39,2 / 31,9 / 35,7	45 / 45 / 40 / 40	± 3,6 / 4,3 / 3,6 / 4,3
BP C	46,5 / 46,0 / 37,8 / 42,5	45 / 45 / 40 / 40	± 3,8 / 4,5 / 3,6 / 4,5
BP C, 1. Sal	40,6 / 39,9 / 32,7 / 36,4	45 / 45 / 40 / 40	± 3,6 / 4,3 / 3,7 / 4,3
BP D	43,3 / 42,7 / 35,3 / 39,2	45 / 45 / 40 / 40	± 3,7 / 4,3 / 3,7 / 4,3
BP D, st.	42,0 / 41,3 / 34,2 / 37,8	45 / 45 / 40 / 40	± 3,6 / 4,3 / 3,7 / 4,3
BP A1, 1. Sal	42,8 / 42,0 / 35,3 / 38,4	50 / 50 / 45 / 45	± 3,6 / 4,3 / 3,7 / 4,2
BP A2, 1. Sal	43,3 / 42,4 / 36,1 / 38,9	50 / 50 / 45 / 45	± 3,5 / 4,1 / 3,8 / 4,1

Tabel 2: Støj fra Netto med støjskærm (Situation 2)

	Resulterende støjbidrag L_r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag (eftermiddag) / Søndag (dag) dB(A)	Vejledende støjgrænser L_r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag (eftermiddag) / Søndag (dag) dB(A)	Udvidet usikkerhed Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag (eftermiddag) / Søndag (dag) dB
BP B	39,5 / 39,5 / 27,8 / 36,0	45 / 45 / 40 / 40	± 4,5 / 4,9 / 3,8 / 4,9
BP B, 1. Sal	35,4 / 34,3 / 28,6 / 30,7	45 / 45 / 40 / 40	± 3,4 / 3,9 / 3,7 / 3,9
BP C	40,2 / 40,1 / 29,8 / 36,5	45 / 45 / 40 / 40	± 4,2 / 4,7 / 3,7 / 4,7
BP C, 1. Sal	36,5 / 35,9 / 28,4 / 32,4	45 / 45 / 40 / 40	± 3,7 / 4,3 / 3,6 / 4,4
BP D	37,6 / 37,5 / 27,1 / 34,0	45 / 45 / 40 / 40	± 4,3 / 4,7 / 3,7 / 4,8
BP D, st.	37,0 / 36,9 / 26,2 / 33,4	45 / 45 / 40 / 40	± 4,3 / 4,8 / 3,7 / 4,8
BP A1, 1. Sal	43,8 / 43,1 / 36,1 / 39,6	50 / 50 / 45 / 45	± 3,6 / 4,2 / 3,7 / 4,2
BP A2, 1. Sal	43,9 / 42,8 / 36,9 / 39,3	50 / 50 / 45 / 45	± 3,4 / 4,0 / 3,8 / 4,0

Tabel 3: Støj fra Irma (Situation 3)

	Resulterende støjbidrag L_r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) dB(A)	Vejledende støjgrænser L_r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) dB(A)	Udvidet usikkerhed Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) dB
BP A1, st.	34,4 / 33,1	50 / 50	± 3,4 / 3,8
BP A1, 1. Sal	39,4 / 39,5	50 / 50	± 4,3 / 4,8
BP A1, 2. Sal	41,7 / 42,0	50 / 50	± 4,7 / 5,0
BP A2, st.	43,9 / 43,6	50 / 50	± 4,0 / 4,6
BP A2, 1. Sal	44,0 / 43,7	50 / 50	± 4,0 / 4,6
BP A2, 2. Sal	43,9 / 43,6	50 / 50	± 4,0 / 4,6
BP C	44,5 / 42,7	45 / 45	± 3,4 / 3,5
BP D	40,8 / 39,3	45 / 45	± 3,4 / 3,7

Der er ikke givet impulstillæg for tydeligt hørbare impulser.

Konklusion:

Det kan ikke på baggrund af beregningerne konstateres, at Netto overskrider Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser ved beboere ved Sorgenfri Torv. Det gælder både med og uden støjskærm ved I. H. Mundtsvej.

Dertil er det fundet, at den planlagte Irma ikke kan konstateres at overskride de vejledende støjgrænser ved beboere ved Sorgenfri Torv under de givne beregningsforudsætninger.

Kommentar:

Det bemærkes, at hvis der er tydelige hørbare impulser i forbindelse med vareleveringer, kan de vejledende støjgrænser stadig ikke konstateres overskredet for alle beregningspunkter, med undtagelse af BP B, som er placeret ved indkørslen til I. H. Mundtsvej 4A.

Placeres der en 3m absorberende støjskærm, som inkluderet i beregningernes situation 2, kan BP B heller ikke konstateres overskredet med impulstillæg. Støjskærmens grundhøjde er svarende I. H. Mundtsvejs koterings.

Det bemærkes at støjbelastningen flere steder er 5-10 dB under de vejledende vilkår. Da støj måles i dB er der ikke en lineær sammenhæng mellem niveauerne, hvorfor 5 dB ikke udgøre 10% af et lydniveau 50 dB. 8-10 dB vil normalt opleves som en halvering af støjen, hvorimod en halvering af eksempelvis trafikken på en vej kun vil medføre 3 dB mindre støjbelastning.

Der kan i en lokalplan for området indføres særskilte krav til støj, jf. ”Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne” fra 11/2004, side 28-29:
”Særligt om støjbeskyttelse i lokalplaner

Med henblik på fremover at undgå konflikter mellem naboer i blandede byområder eller i rene erhvervsområder, kan der i lokalplanen fastsættes bestemmelser for den maksimale støjbelastning fra virksomhederne. Dette er imidlertid alene relevant, hvor der ønskes støjgrænser, der er lavere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for den pågældende områdetype.”

I den sammenhæng bør man dog iagttage følgende fra ”Miljøprojekt Nr. 1408 2012”, side 53:

” 3.6.1 Lokalplanlægning

... Det forekommer, at lokalplaner indeholder bestemmelser, som fastsætter detaljerede grænseværdier (typisk de vejledende grænseværdier) for støj fra virksomheder i lokalplanområdet. Dermed har kommunen i fremtidige konkrete sager ingen mulighed for at anvende Miljølovens proportionalitetsprincip ved afvejning af miljøhensyn og konsekvenser af eventuelle indgreb. Hvor proportionalitetsprincippet fx kan føre til lempede grænseværdier, hvis det er miljømæssigt forsvarligt, så er lokalplanens grænseværdier bindende for kommunens afgørelse efter miljøloven, og de kan kun ændres med en ny lokalplan.”

Der forekommer dog ind imellem i lokalplaner krav til konkrete støjforanstaltning, såsom støjskærme. Da det i det konkrete tilfælde i særlig grad er kølekompresorer, som opleves som generende, anbefales det at sætte ind overfor denne støjkilde. Der findes allerede i dag kompressorer, som foruden at køre dieseldrevet også kan tilsluttes det almindelige el-net, hvormed støjen fra kompressoren bliver uvæsentlig. Det er forventeligt, at det indenfor de kommende år vil være standard at kompressorerne på denne måde kan tilsluttes el-nettet. En alternativ eller supplerende foranstaltning til støjskærmen, som er undersøgt i denne rapport, kunne derfor været et krav om etablere udendørs el-tilslutning, som kan understøtte en kølekompresor. Dermed kan støjkilden effektivt fjernes på sigt.

INDHOLD

1	Baggrund og formål	1
1.1	Referencepunkter	2
2	Beskrivelse af butikkerne og omgivelserne.....	2
2.1	Støjkilder	2
2.1.1	Vareleverancer.....	2
2.1.2	Kundeparkering.....	4
2.1.3	Øvrige støjkilder	4
3	Impulser og toner i støjen.....	5
4	Baggrundsstøj	5
5	Beregningsmetoder	5
6	Resultater	5
6.1	Ækvivalent støjbidrag	5
6.1.1	Situation 1: Støj fra Netto uden støjskærm.....	6
6.1.2	Situation 2: Støj fra Netto med støjskærm.....	6
6.1.3	Situation 3: Støj fra Irma	7
6.2	Maksimalniveau	7
7	Udvidet usikkerhed.....	7
8	Konklusion	8
9	BILAG 1: OMRÅDEANVENDELSE.....	10
10	BILAG 2: LUFTFOTO	11
11	BILAG 3: SITUATIONSPLANER (KILDER OG BEREGNINGSPUNKTER)	12
11.1	Situation 1	12
11.2	Situation 2	13
11.3	Situation 3	14
12	BILAG 4: KILDESTYRKER	15
13	BILAG 6: ÆKVIVALENT STØJBIDRAG (INKL. DRIFTSFORHOLD).....	20
13.1	Situation 1: Hverdag og Lørdag.....	20
13.2	Situation 1: Søndag	21
13.3	Situation 2: Hverdag og Lørdag.....	22
13.4	Situation 2: Søndag	23
13.5	Situation 3: Hverdag og Lørdag.....	24

1 BAGGRUND OG FORMÅL

På foranledning af KS Sorgenfri Torv, har NIRAS A/S foretaget beregning af ekstern støj fra vareleveringer til den eksisterende Netto og en planlagt Irma på Sorgenfri Torv i Virum.

Formålet med beregningerne er, at dokumentere butikkernes støjbidrag fra vareleverancer ved de omkringliggende områder for blandet bolig og erhverv, samt ved åben og lav boligbebyggelse.

De vejledende støjgrænser jvf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 er:

Tidsrum / Områdetype (faktisk anvendelse)	Mandag - fredag kl. 07.00 - 18.00 Lørdag kl. 07.00 - 14.00	Mandag - fredag kl. 18.00 - 22.00 Lørdag kl. 14.00 - 22.00 Søn- og helligdage kl. 07.00 - 22.00	Alle dage kl. 22.00 - 07.00
3. Områder for blandet bolig og erhvervsbebyggelse, centerområder (bykerne)	55	45	40 (55)
4. Etageboligområder	50	45	40 (55)
5. Boligområder for åben og lav boligbebyggelse	45	40	35 (50)

Værdier i parentes er maximal-støjniveauer.

Støjvilkårene er middelværdien af støjen indenfor flg. referenceperioder:

Dag	Kl.	Referenceperiode
Hverdage	07-18	8 timer
Søn- og helligdage	07-18	8 timer
Lørdage	07-14	7 timer
Lørdage	14-18	4 timer
Alle dage	18-22	1 time
Alle dage	22-07	½ time

Beregningerne af ekstern støj er lavet for 3 situationer:

- Situation 1: Støj fra eksisterende Netto til beboere på I.H. Mundts Vej og i Breidablik uden foranstaltninger.
- Situation 2: Støj fra eksisterende Netto til beboere på I.H. Mundts Vej og i Breidablik med 3m høj absorberende støjskærm ved stensætning langs I.H. Mundts Vej. Støjskærmen er forudsat placeret i samme koteringsområde som I.H. Mundtsvej.
- Situation 3: Støj fra ny Irma til beboere på I.H. Mundts Vej og i Breidablik med kort varegård.

1.1 Referencepunkter

Der er udvalgt 12 referencepunkter, som repræsenterer de mest støjbelastede punkter i de omkringliggende områder. Placeringen af referencepunkterne fremgår af tegning i bilag.

6 punkter er placeret ved boliger langs I. H. Mundtsvej, som er boligområde for åben og lav bebyggelse. 6 punkter placeret ved etageboligerne i Breidablik.

Referencepunkterne er placeret i 1,5 m højde over terræn, dog er punkterne BP B, 1., BP C, 1., BP A1, 1., BP A2, 1. placeret 4,5 meter over terræn og BP A1, 2., BP A2, 2., 7,5 meter over terræn.

2 BESKRIVELSE AF BUTIKKERNE OG OMGIVELSERNE

2.1 Støjkilder

2.1.1 Vareleverancer

Beregningerne er foretaget med udgangspunkt i standarddata for de indgående støjkilder hentet fra Miljøprojekt nr. 596, 2001 "Støj fra varelevering til butikker".

Ifølge denne rapport, kan en vareleverance opdeles i følgende betydende del-elementer:

- Kilde 1: Klargøring og sammenpakning
- Kilde 2: Håndtering af paller og trådbure i vogn
- Kilde 3: Håndtering af paller og trådbure på terræn

I beregningerne er desuden inkluderet støj fra kølekompressorer på køletrailere, med udgangspunkt i NIRAS' støjdatabase:

- Kilde 4: Kølekompressor på trailer (Carrier, Maxima 1200)

Kølekompressorer forventes kun benyttet på varme dage, hvor køle-leveringen ikke kan køre langt nok til at oparbejde nok køleeffekt under kørsel.

Beregningerne er udført under forudsætning af, at hver vareleverance i gennemsnit har en varighed på 30 minutter. Af de 30 minutter foretages klarlægning og sammenpakning (kilde 1) i 10 % af tiden, håndtering af paller og trådbure i vogn (kilde 2) i 35 % af tiden og håndtering af paller og trådbure på terræn (kilde 3) i 40 % af tiden. Arbejderne i de resterende 15 % af leveringstiden er uvæsentlige ift. den samlede støjbelastningen, hvorfor de ikke er inkluderet i beregningerne.

Kølekompressor på lastbil-traileren (kilde 4) antages i drift i hele leverancens varighed.

Resultaterne af de gennemførte støjberegninger er under forudsætning af, at

- Til Netto er oplyst følgende antal vareleveringer i Worst-Case tilfælde:
 - o Indtil 5 vareleverancer i dagsperioden på hverdage, hvoraf 2 er med lastbil med kølekompressor
 - o Indtil 2 vareleverancer på lørdage om formiddagen til eksisterende dagligvarebutik, hvoraf 2 leverancer kan være med lastbil med kølekompressor
 - o Indtil 1 vareleverancer på lørdage om eftermiddagen. Denne lastbil er uden kølekompressor.
 - o Indtil 1 vareleverance i dagsperioden om søndagen. Denne lastbil er uden kølekompressor.

- Til Irma er oplyst følgende antal vareleveringer i Worst-Case tilfælde:
 - o Indtil 5 vareleverancer i dagsperioden på hverdage, hvoraf én er med lastbil med kølekompressor
 - o Indtil 2 vareleverancer på lørdage om formiddagen til eksisterende dagligvarebutik, hvoraf én leverance med lastbil med kølekompressor

Vareleverancerne medfører flg. driftstid i procent af referenceperioderne;

Netto og Irma, Hverdag kl 07-18

Der kan forekomme indtil 5 vareleverancer indenfor referenceperioden på 8 timer (480 minutter) om dagen på hverdage (mellem kl. 7 og 18). Driftstiden i perioden fastlægges som følger:

- Klargøring og sammenpakning: $5 \cdot 10\% \cdot 30 / 480 = 3,1 \%$
- Håndtering af paller og trådbure i vogn $5 \cdot 35\% \cdot 30 / 480 = 10,9 \%$
- Håndtering af paller og trådbure på terræn $5 \cdot 40\% \cdot 30 / 480 = 12,5 \%$
- Kølekompressor på trailer: $2 \cdot 100\% \cdot 30 / 480 = 12,5 \%$

Netto, Lørdag kl 07-04

Der kan forekomme indtil 2 vareleverancer indenfor referenceperioden på 7 timer (420 minutter) om dagen på lørdage (mellem kl. 7 og 14). Driftstiden i perioden fastlægges som følger:

- Klargøring og sammenpakning: $2 \cdot 10\% \cdot 30 / 420 = 1,4\%$
- Håndtering af paller og trådbure i vogn: $2 \cdot 35\% \cdot 30 / 420 = 5\%$
- Håndtering af paller og trådbure på terræn: $2 \cdot 40\% \cdot 30 / 420 = 5,7\%$
- Kølekompressor på trailer $2 \cdot 100\% \cdot 30 / 420 = 14\%$

Irma, Lørdag kl 07-04

Der kan forekomme indtil 2 vareleverancer indenfor referenceperioden på 7 timer (420 minutter) om dagen på lørdage (mellem kl. 7 og 14). Driftstiden i perioden fastlægges som følger:

- Klargøring og sammenpakning: $2 \cdot 10\% \cdot 30 / 420 = 1,4\%$
- Håndtering af paller og trådbure i vogn: $2 \cdot 35\% \cdot 30 / 420 = 5\%$
- Håndtering af paller og trådbure på terræn: $2 \cdot 40\% \cdot 30 / 420 = 5,7\%$
- Kølekompessor på trailer $1 \cdot 100\% \cdot 30 / 420 = 7\%$

Netto, Lørdag kl 14-18

Der kan forekomme indtil 1 vareleverancer indenfor referenceperioden på 4 timer (240 minutter) om dagen på lørdage (mellem kl. 14 og 18). Driftstiden i perioden fastlægges som følger:

- Klargøring og sammenpakning: $1 \cdot 10\% \cdot 30 / 240 = 1,3\%$
- Håndtering af paller og trådbure i vogn $1 \cdot 35\% \cdot 30 / 240 = 4,4\%$
- Håndtering af paller og trådbure på terræn: $1 \cdot 40\% \cdot 30 / 240 = 5\%$
- Kølekompessor på trailer $0 \cdot 100\% \cdot 30 / 240 = 0\%$

Netto, Søndag kl 07-18

Der kan forekomme indtil 1 vareleverancer indenfor referenceperioden på 8 timer (480 minutter) om dagen på søndage (mellem kl. 7 og 18). Driftstiden i perioden fastlægges som følger:

- Klargøring og sammenpakning: $1 \cdot 10\% \cdot 30 / 480 = 0,6\%$
- Håndtering af paller og trådbure i vogn $1 \cdot 35\% \cdot 30 / 480 = 2,2\%$
- Håndtering af paller og trådbure på terræn: $1 \cdot 40\% \cdot 30 / 480 = 2,5\%$
- Kølekompessor på trailer $0 \cdot 100\% \cdot 30 / 480 = 0\%$

2.1.2 Kundeparkering

Kundeparkering foregår på en offentligt P-plads, og medtages ikke i støjberegningerne.

2.1.3 Øvrige støjkloder

Der er i tilknytning til Netto etableret ventilationsanlæg og køleanlæg, ligesom der i forbindelse med Irma etableres nye anlæg. Disse anlæg er forudsat uvæsentlige i forhold til den samlede støjbelastning.

3 IMPULSER OG TONER I STØJEN

For at imødekomme at nogen typer støj kan være mere generende end andre, kan støj med toner eller impulser medfører et genetillæg. Evt. genetillæg kan medfører op til +5 dB straf, som ligges til det beregnede/målte støjniveau.

Støjkilder af den anvendte type giver normalt ikke anledning til at give genetillæg på grund af tydeligt hørbare toner i støjen.

Impulser vil i et vist omfang fremkomme ved vareleverance. Om der skal gives genetillæg for impulser i referencepunkterne afgøres rent subjektivt, og hænger meget sammen med baggrundsstøjniveauet i området omkring butikken.

Der er ikke givet impulstillæg for støjbelastningen fra varelevering til hverken Netto eller Irma, da baggrundsstøjens karakter og niveau vurderes at maskere evt. impulser i forbindelse med vareleveringer.

4 BAGGRUNDSSTØJ

Baggrundsstøjen i området består foruden almindelig bystøj også af støj fra vejtrafik på en nærliggende motorvej og en fordelingsvej, samt togstøj fra S-banen. Dertil kommer støjen fra den offentlige P-plads ifm. Sorgenfri Torv.

Baggrundsstøjen har ikke indflydelse på beregningsresultaterne, da støjbidraget er fastlagt ved beregning med udgangspunkt i kildedata for de indgående støjkilder. Baggrundsstøjen indgår dog i vurderingen af tydeligheden af toner og impulser i referencepunkterne.

5 BEREGNINGSMETODER

Alle beregninger er udført i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 "Beregning af Ekstern støj fra virksomheder".

Til beregningerne er anvendt programmet SoundPLAN® ver. 7.3 (25-07-2014), hvor kort med målestoksforhold, bygninger, skærme, reflekterende genstande, terræn, beregningspunkter og kildedata indlægges/digitaliseres, hvorefter SoundPLAN® beregner støjen i de udvalgte punkter.

Beregningerne er foretaget ved fastlæggelse af det ækvivalente støjbidrag indenfor relevante referencetidsrum.

6 RESULTATER

6.1 Ækvivalent støjbidrag

I bilag 4 findes en udskrift med hver enkelt kildes bidrag til det samlede støjniveau for hvert af de valgte beregningspunkter, herunder under hvilke driftsforhold disse bidrag er beregnet.

6.1.1 *Situation 1: Støj fra Netto uden støjskærm*

	Resulterende støjbidrag L _r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag(eftermiddag) / Søndag (dag) dB(A)	Vejledende støjgrænser L _r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag(eftermiddag) / Søndag (dag) dB(A)	Udvidet usikkerhed Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag(eftermiddag) / Søndag (dag) dB
BP B	45,8 / 45,6 / 35,7 / 42,1	45 / 45 / 40 / 40	± 4,2 / 4,7 / 3,6 / 4,7
BP B, 1. Sal	39,9 / 39,2 / 31,9 / 35,7	45 / 45 / 40 / 40	± 3,6 / 4,3 / 3,6 / 4,3
BP C	46,5 / 46,0 / 37,8 / 42,5	45 / 45 / 40 / 40	± 3,8 / 4,5 / 3,6 / 4,5
BP C, 1. Sal	40,6 / 39,9 / 32,7 / 36,4	45 / 45 / 40 / 40	± 3,6 / 4,3 / 3,7 / 4,3
BP D	43,3 / 42,7 / 35,3 / 39,2	45 / 45 / 40 / 40	± 3,7 / 4,3 / 3,7 / 4,3
BP D, st.	42,0 / 41,3 / 34,2 / 37,8	45 / 45 / 40 / 40	± 3,6 / 4,3 / 3,7 / 4,3
BP A1, 1. Sal	42,8 / 42,0 / 35,3 / 38,4	50 / 50 / 45 / 45	± 3,6 / 4,3 / 3,7 / 4,2
BP A2, 1. Sal	43,3 / 42,4 / 36,1 / 38,9	50 / 50 / 45 / 45	± 3,5 / 4,1 / 3,8 / 4,1

6.1.2 *Situation 2: Støj fra Netto med støjskærm*

	Resulterende støjbidrag L _r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag(eftermiddag) / Søndag (dag) dB(A)	Vejledende støjgrænser L _r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag(eftermiddag) / Søndag (dag) dB(A)	Udvidet usikkerhed Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) / Lørdag(eftermiddag) / Søndag (dag) dB
BP B	39,5 / 39,5 / 27,8 / 36,0	45 / 45 / 40 / 40	± 4,5 / 4,9 / 3,8 / 4,9
BP B, 1. Sal	35,4 / 34,3 / 28,6 / 30,7	45 / 45 / 40 / 40	± 3,4 / 3,9 / 3,7 / 3,9
BP C	40,2 / 40,1 / 29,8 / 36,5	45 / 45 / 40 / 40	± 4,2 / 4,7 / 3,7 / 4,7
BP C, 1. Sal	36,5 / 35,9 / 28,4 / 32,4	45 / 45 / 40 / 40	± 3,7 / 4,3 / 3,6 / 4,4
BP D	37,6 / 37,5 / 27,1 / 34,0	45 / 45 / 40 / 40	± 4,3 / 4,7 / 3,7 / 4,8
BP D, st.	37,0 / 36,9 / 26,2 / 33,4	45 / 45 / 40 / 40	± 4,3 / 4,8 / 3,7 / 4,8
BP A1, 1. Sal	43,8 / 43,1 / 36,1 / 39,6	50 / 50 / 45 / 45	± 3,6 / 4,2 / 3,7 / 4,2
BP A2, 1. Sal	43,9 / 42,8 / 36,9 / 39,3	50 / 50 / 45 / 45	± 3,4 / 4,0 / 3,8 / 4,0

6.1.3 Situation 3: Støj fra Irma

	Resulterende støjbidrag L_r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) dB(A)	Vejledende støjgrænser L_r Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) dB(A)	Udvidet usikkerhed Hverdage (dag) / Lørdage (formiddag) dB
BP A1, st.	34,4 / 33,1	50 / 50	± 3,4 / 3,8
BP A1, 1. Sal	39,4 / 39,5	50 / 50	± 4,3 / 4,8
BP A1, 2. Sal	41,7 / 42,0	50 / 50	± 4,7 / 5,0
BP A2, st.	43,9 / 43,6	50 / 50	± 4,0 / 4,6
BP A2, 1. Sal	44,0 / 43,7	50 / 50	± 4,0 / 4,6
BP A2, 2. Sal	43,9 / 43,6	50 / 50	± 4,0 / 4,6
BP C	44,5 / 42,7	45 / 45	± 3,4 / 3,5
BP D	40,8 / 39,3	45 / 45	± 3,4 / 3,7

6.2 Maksimalniveau

Da de betragtede støjklender til virksomheden ikke er i drift om natten, er der ikke foretaget beregninger af det maksimale støjbidrag.

7 UDVIDET USIKKERHED

Referencelaboratoriets orientering nr. 36 anfører en standard usikkerhed på ± 3 dB, når der anvendes veldefinerede støjdata baseret på et stort materiale.

Den samlede usikkerhed er beregnet ud fra Referencelaboratoriets orientering nr. 36.

I nærværende tilfælde er usikkerheden ikke medtaget i konklusionen for situation 2 og 3, da det er normal praksis i planlægningssituationer ikke at anvende usikkerheden i forbindelse med vurdering af resultater.

Situation 1, som vedrører støjbelastningen fra eksisterende virksomhed indgår usikkerheden som en del af konklusionen om overholdelse af miljøstyrelsens vejledende vilkår, iht. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, der angiver følgende med hensyn til støjvilkår:

"I forbindelse med forvaltning af miljøbeskyttelsesloven er det et almindeligt princip, at der fra miljømyndighedernes side kun foretages indgreb overfor en virk-

somhed, såfremt det med 95 % sandsynlighed kan dokumenteres, at der er tale om en overskridelse af den fastlagte støjgrænse.”

8 KONKLUSION

Der er udført beregninger af støjbelastningen til en eksisterende Netto og planlagt Irma ved Sorgenfri Torv i Virum.

Det kan ikke på baggrund af beregningerne konstateres, at Netto overskrider Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser ved beboere ved Sorgenfri Torv. Det gælder både med og uden støjskærm ved I. H. Mundtsvej.

Dertil er det fundet, at den planlagte Irma ikke kan konstateres at overskride de vejledende støjgrænser ved beboere ved Sorgenfri Torv under de givne beregningsforudsætninger.

Kommentar:

Det bemærkes, at hvis der er tydelige hørbare impulser i forbindelse med vareleveringer, kan de vejledende støjgrænser stadig ikke konstateres overskredet for alle beregningspunkter, med undtagelse af BP B, som er placeret ved indkørslen til I. H. Mundtsvej 4A.

Placeres der en 3m absorberende støjskærm, som inkluderet i beregningernes situation 2, kan BP B heller konstateres overskredet med impulstillæg.

Det bemærkes at støjbelastningen flere steder er 5-10 dB under de vejledende vilkår. Da støj måles i dB er der ikke en lineær sammenhæng mellem niveauerne, hvorfor 5 dB ikke udgøre 10% af et lydniveau 50 dB. 8-10 dB vil normalt opleves som en halvering af støjen, hvorimod en halvering af eksempelvis trafikken på en vej kun vil medføre 3 dB mindre støjbelastning.

Der kan i en lokalplan for området indføres særskilte krav til støj, jf. ”Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne” fra 11/2004, side 28-29: ”Særligt om støjbeskyttelse i lokalplaner

Med henblik på fremover at undgå konflikter mellem naboer i blandede byområder eller i rene erhvervsområder, kan der i lokalplanen fastsættes bestemmelser for den maksimale støjbelastning fra virksomhederne. Dette er imidlertid alene relevant, hvor der ønskes støjgrænser, der er lavere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for den pågældende områdetype.”

I den sammenhæng bør man dog iagttage følgende fra ”Miljøprojekt Nr. 1408 2012”, side 53:

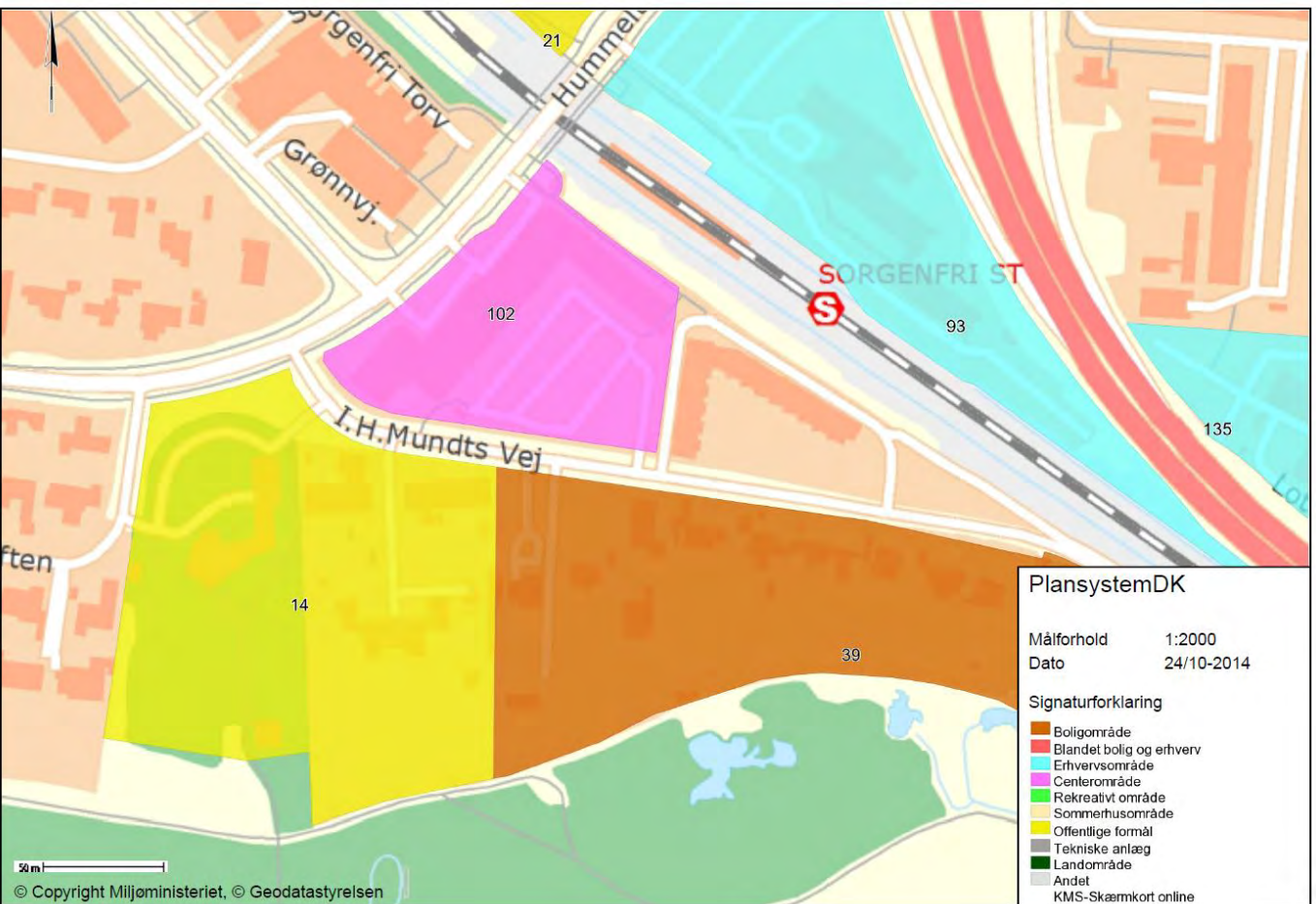
” 3.6.1 Lokalplanlægning

... Det forekommer, at lokalplaner indeholder bestemmelser, som fastsætter detaljerede grænseværdier (typisk de vejledende grænseværdier) for støj fra virksomheder i lokalplanområdet. Dermed har kommunen i fremtidige konkrete

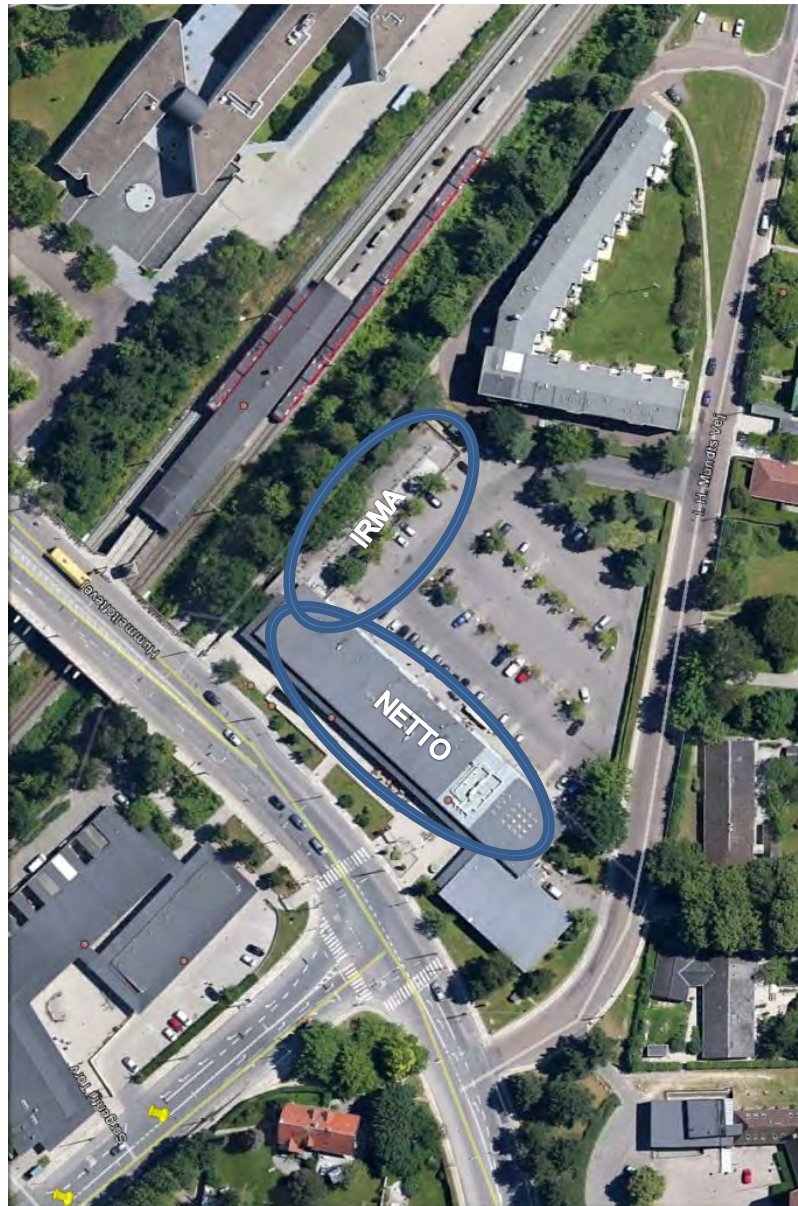
sager ingen mulighed for at anvende Miljølovens proportionalitetsprincip ved afvejning af miljøhensyn og konsekvenser af eventuelle indgreb. Hvor proportionalitetsprincippet fx kan føre til lempede grænseværdier, hvis det er miljømæssigt forsvarligt, så er lokalplanens grænseværdier bindende for kommunens afgørelse efter miljøloven, og de kan kun ændres med en ny lokalplan.”

Der forekommer dog ind imellem i lokalplaner krav til konkrete støjforanstaltning, såsom støjskærme. Da det i det konkrete tilfælde i særlig grad er kølekompressorer, som opleves som generende, anbefales det at sætte ind overfor denne støjkilde. Der findes allerede i dag kompressorer, som foruden at køre dieseldrevet også kan tilsluttes det almindelige el-net, hvormed støjen fra kompressoren bliver uvæsentlig. Det er forventeligt, at det indenfor de kommende år vil være standard at kompressorerne på denne måde kan tilsluttes el-nettet. En alternativ eller supplerende foranstaltning til støjskærmen, som er undersøgt i denne rapport, kunne derfor været et krav om etablere udendørs el-tilslutning, som kan understøtte en kølekompressor. Dermed kan støjilden effektivt fjernes på sigt.

9 BILAG 1: OMRÅDEANVENDELSE

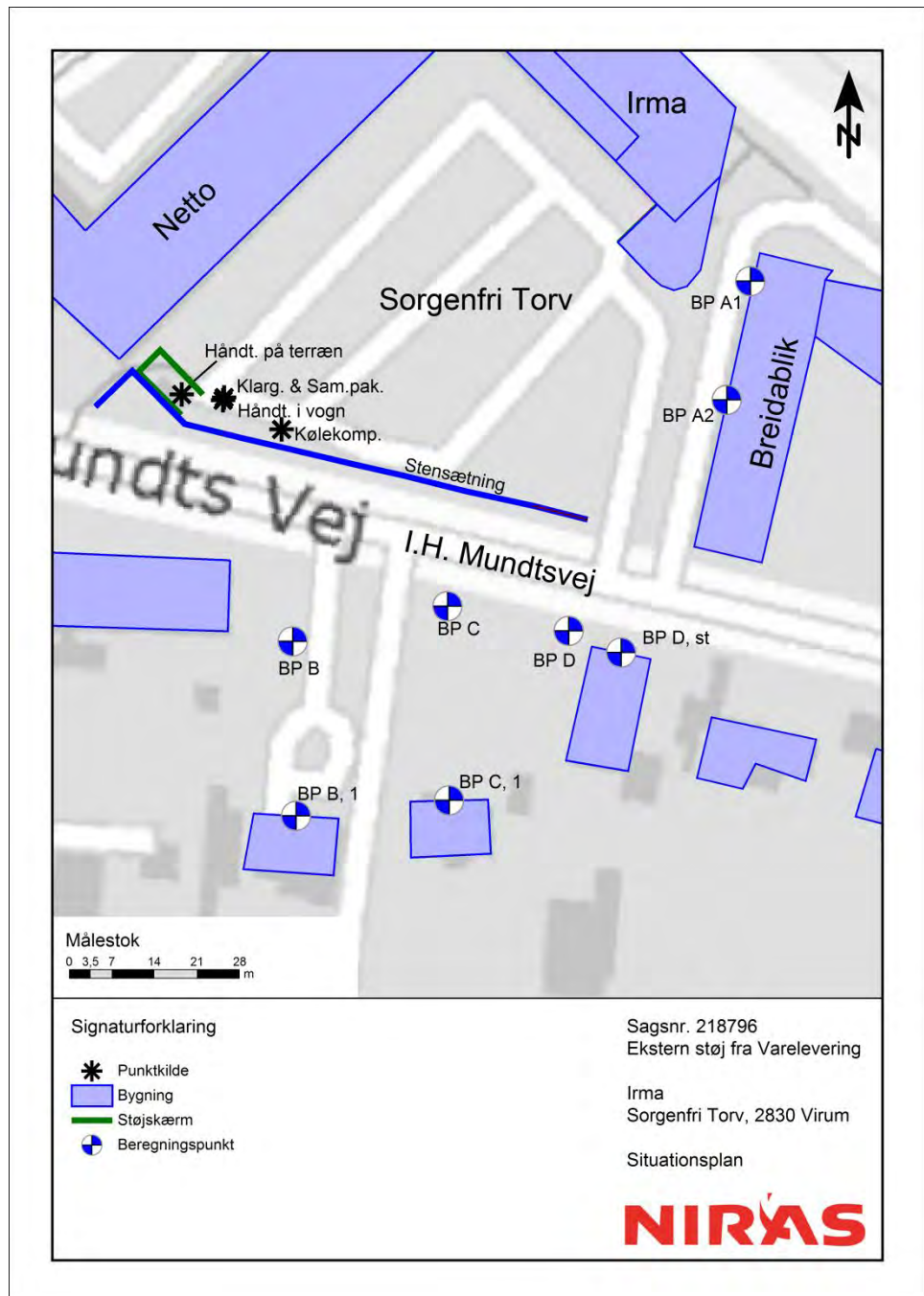


10 BILAG 2: LUFTFOTO

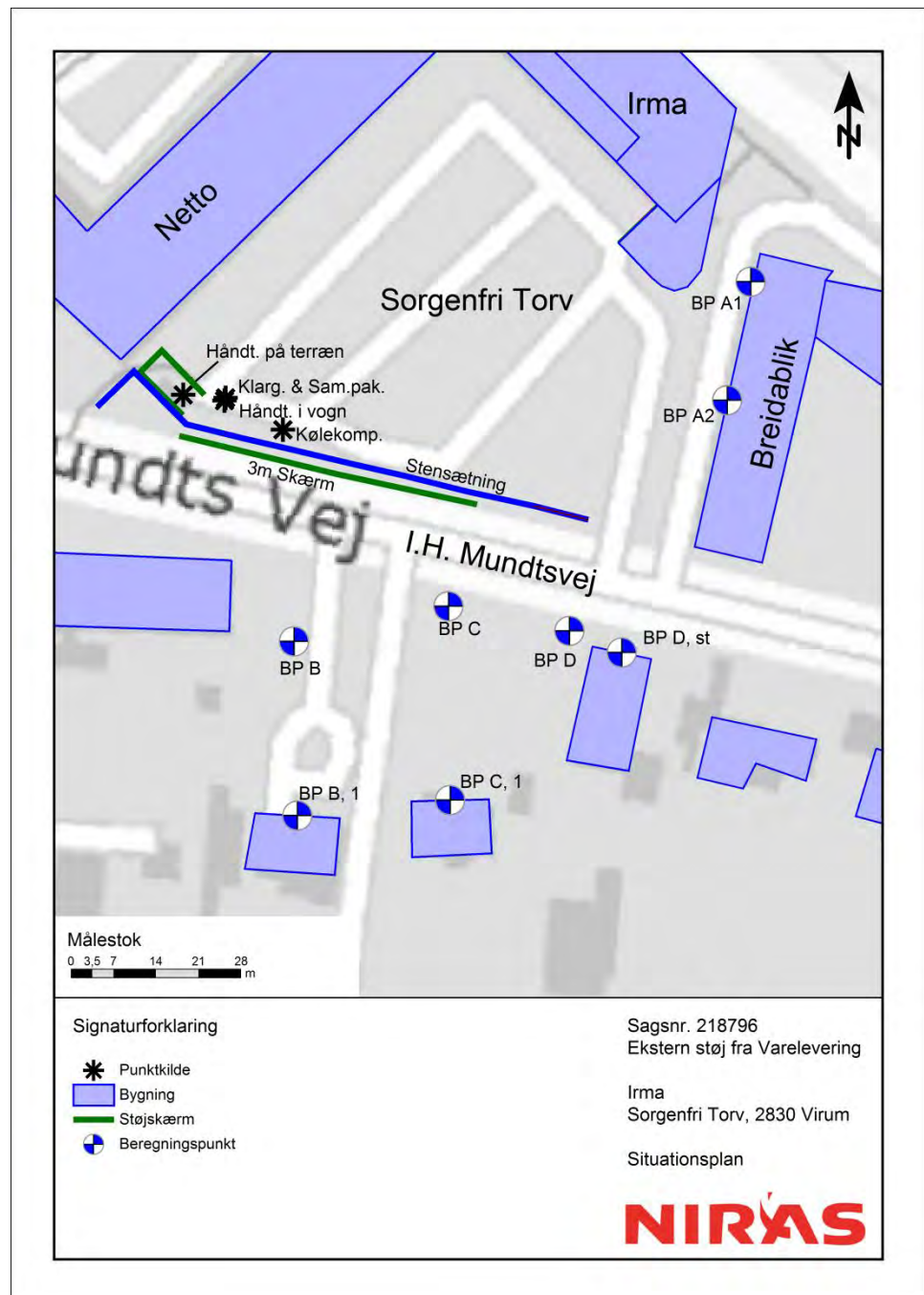


11 BILAG 3:
SITUATIONSPLANER (KILDER OG BEREGNINGSPUNKTER)

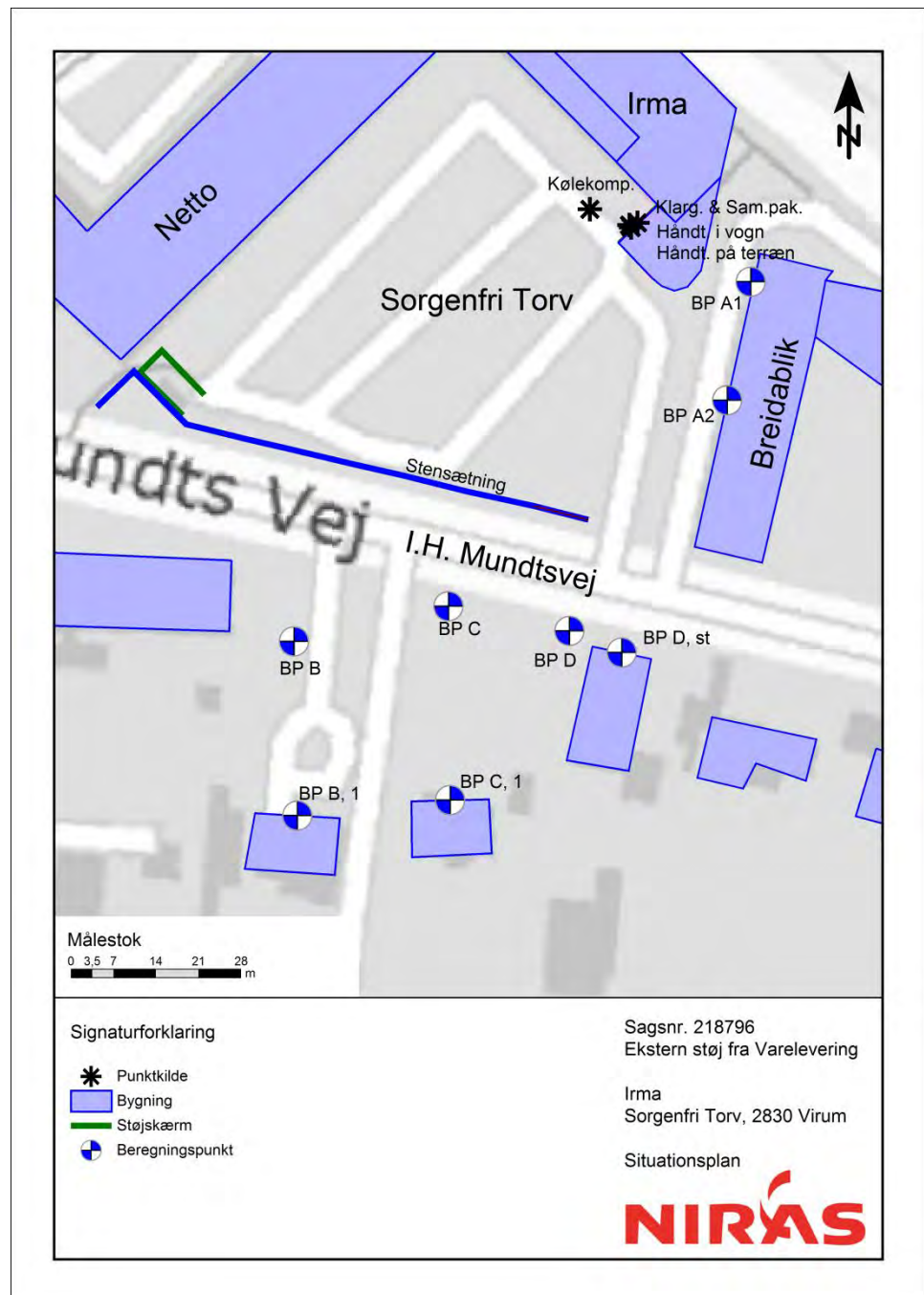
11.1 Situation 1




11.2 Situation 2



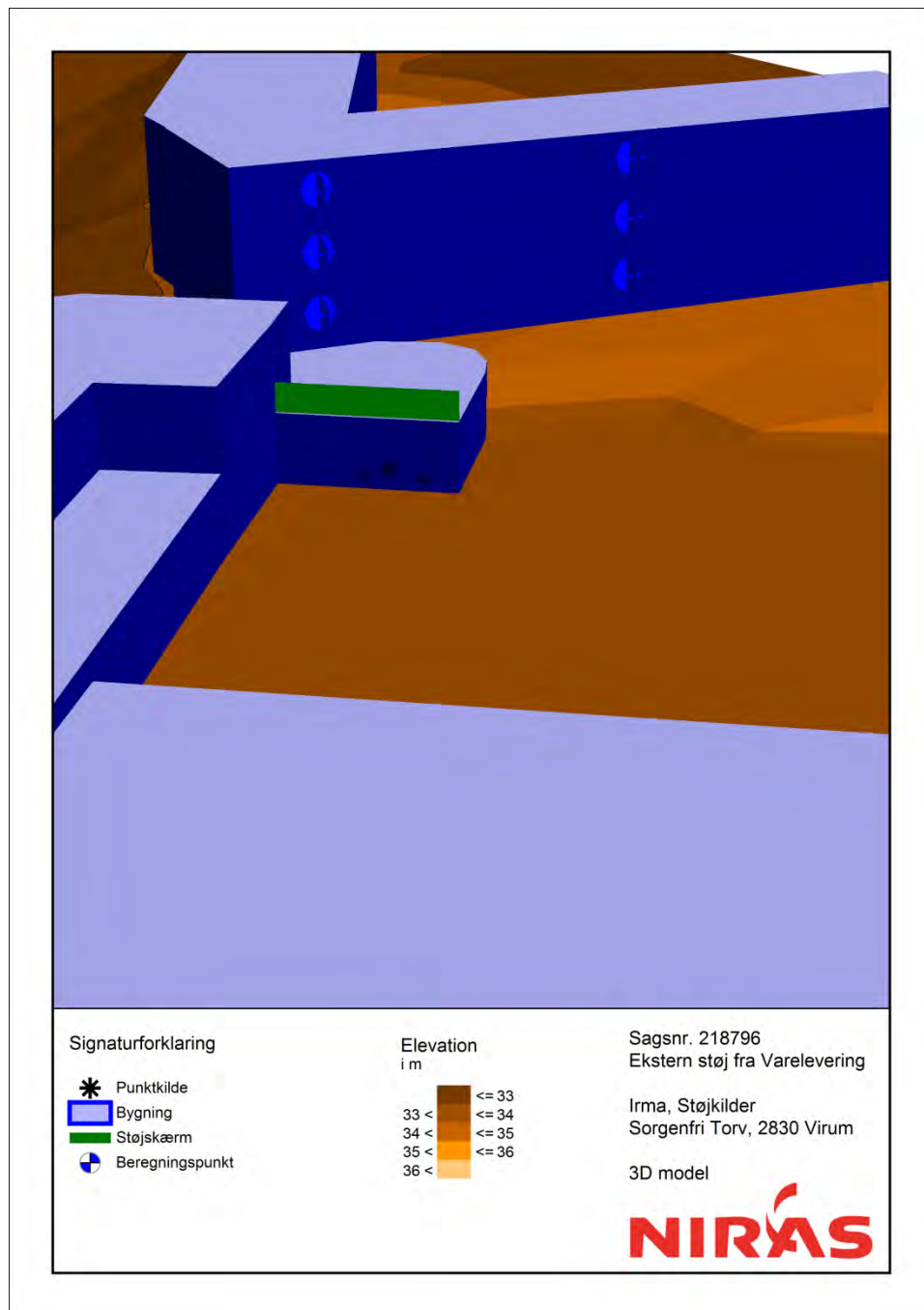
11.3 Situation 3

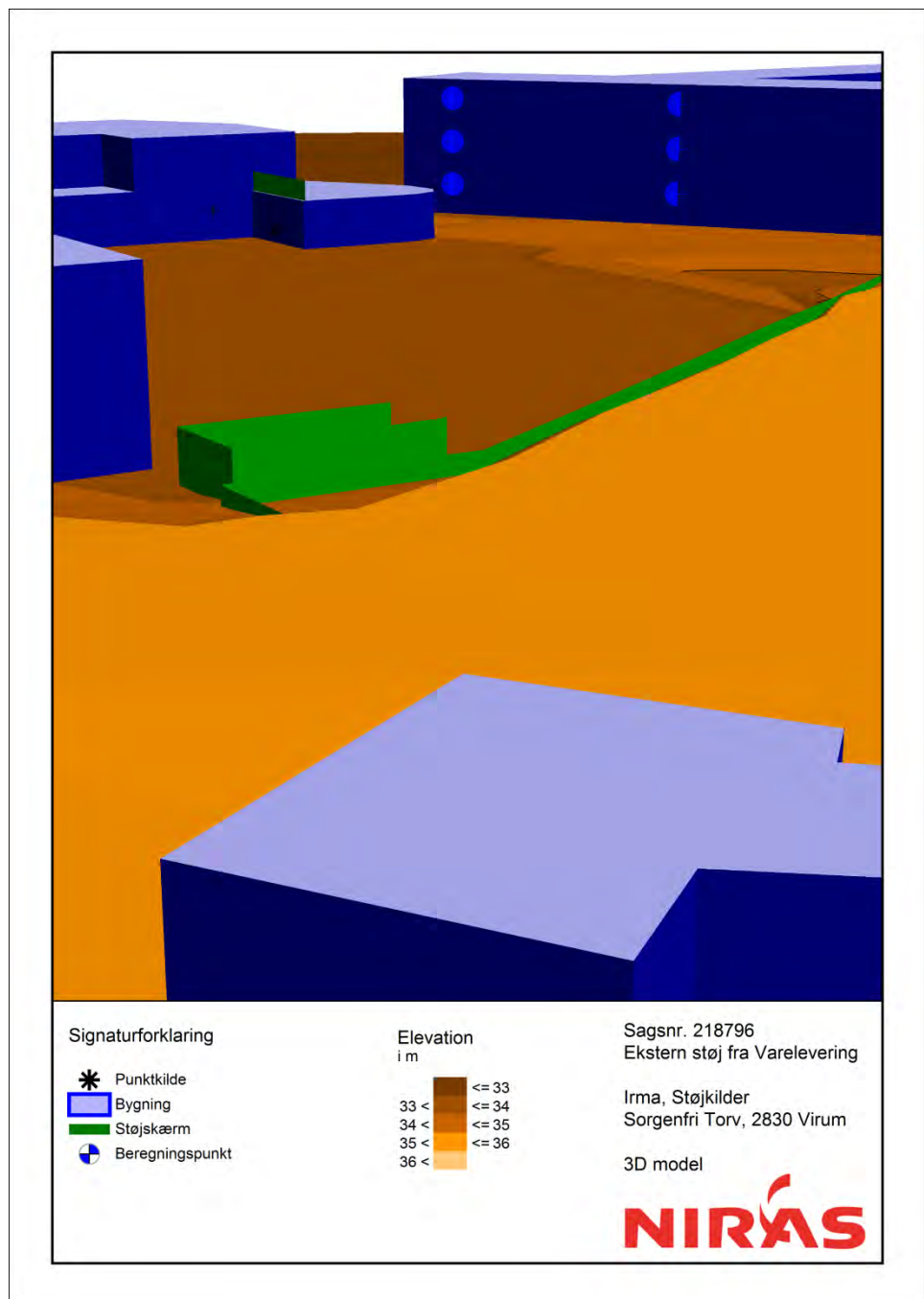


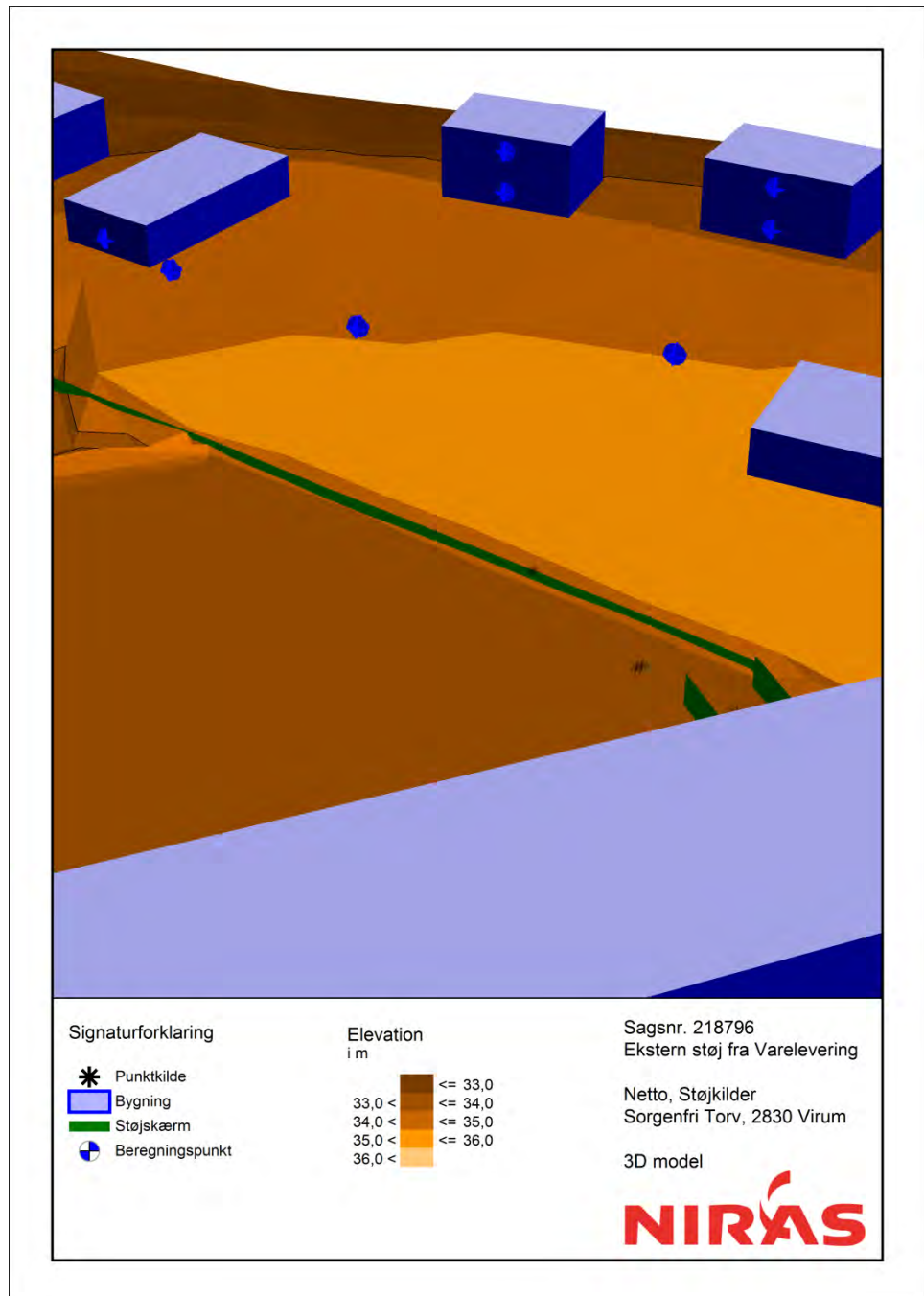
12 BILAG 4: KILDESTYRKER

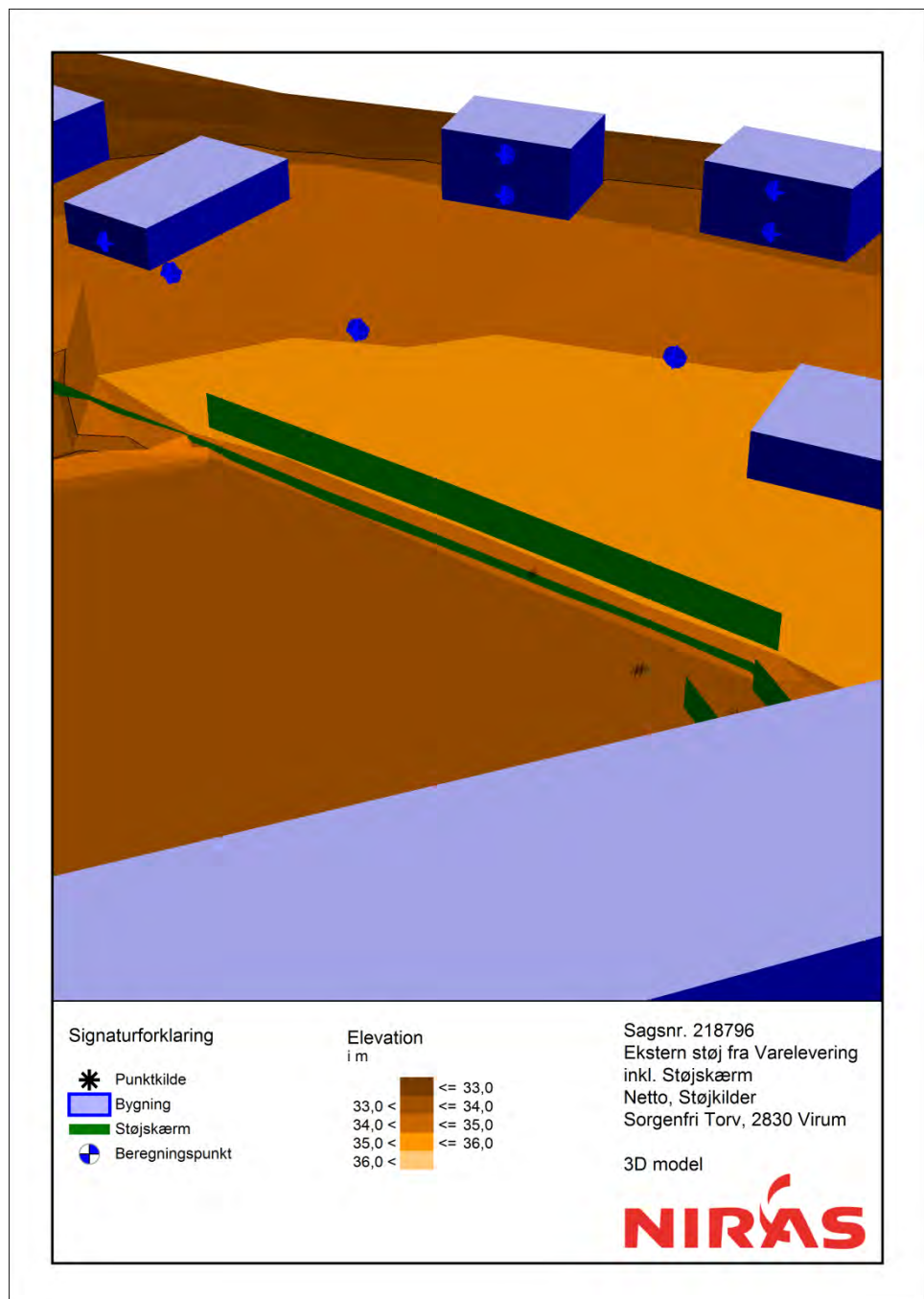
VIRKSOMHED: KS Sorgenfri Torv										
SAGSNR: 218796										
Alle de anførte støjdata er i dB(A) re. 20 µPa - Lw dog re. 1 pW										
		63 Hz	125 Hz	250 Hz	500 Hz	1 kHz	2 kHz	4 kHz	8 kHz	Total(A)
01 Klargøring og sammenpakning		Miljøprojekt 596 2011 "Støj fra varelevering til butikker"								
(Støjdata: Se DATA-linien nedenfor)										
Drifttid, T (Rel. 1 time):	T_korr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 %	DATA:	77,0	77,0	78,0	80,0	81,0	82,0	79,0	71,0	
	Lw	77,0	77,0	78,0	80,0	81,0	82,0	79,0	71,0	88,1
02 Håndtering af paller og trædbure i vogn		Miljøprojekt 596 2011 "Støj fra varelevering til butikker"								
(Støjdata: Se DATA-linien nedenfor)										
Drifttid, T (Rel. 1 time):	T_korr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 %	DATA:	71,0	81,0	85,0	85,0	81,0	78,0	73,0	64,0	
	Lw	71,0	81,0	85,0	85,0	81,0	78,0	73,0	64,0	89,9
03 Håndtering af paller og trædbure på terræn		Miljøprojekt 596 2011 "Støj fra varelevering til butikker"								
(Støjdata: Se DATA-linien nedenfor)										
Drifttid, T (Rel. 1 time):	T_korr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 %	DATA:	68,0	77,0	88,0	90,0	87,0	83,0	79,0	69,0	
	Lw	68,0	77,0	88,0	90,0	87,0	83,0	79,0	69,0	93,9
04 Kølekompresor		Carrier, Maxima 1200, Kildestyrkemåling af NIRAS								
(Støjdata: Se DATA-linien nedenfor)										
Drifttid, T (Rel. 1 time):	T_korr	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 %	DATA:	81,7	89,5	89,2	86,5	82,8	82,7	79,1	70,3	
	Lw	81,7	89,5	89,2	86,5	82,8	82,7	79,1	70,3	94,5

BILAG 5: 3D MODEL









13 BILAG 6: ÆKVIVALENT STØJBIDRAG (INKL. DRIFTSFORHOLD)

13.1 Situation 1: Hverdag og Lørdag

VIRKSOMHED:		KS Sorgenfri Torv		Netto - Uden støjskærm																											
CASACID Knappan Ekstern støj fra Netto Alle de anførte støjdata er i dB(A) re. 20 µPa		218796																													
BASERET PÅ OPLYSNINGER OM DRIFTSTID				DÆMPNING i dB(A)	STØJIMMISSION																										
DRIFTSTID i % AF					BP B			BP B, 1			BP C			BP C, 1			BP D			BP D, st			BP A1, 1			BP A2, 1					
8 t 7 t 4 t					Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag
07-18 07-14 14-18					07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18
STØJKILDE																															
Klarg og sam.pak i vogn				0	30,1 26,8 26,3			26,1 22,8 22,3			30,7 27,4 26,9			26,2 22,9 22,4			28,2 24,9 24,4			27,2 23,9 23,4			27,5 24,2 23,7			28,1 24,8 24,3					
Håndtering i vogn				0	35,6 32,2 31,6			32,4 29,0 28,4			37,0 33,6 33,0			32,1 28,7 28,1			34,6 31,2 30,6			33,4 30,0 29,4			35,1 31,7 31,1			35,5 32,1 31,5					
Håndtering i terræn				0	36,7 33,3 32,7			32,3 28,9 28,3			39,5 36,1 35,5			34,2 30,8 30,2			36,9 33,5 32,9			35,8 32,4 31,8			36,6 33,2 32,6			37,8 34,4 33,8					
Kølekompresor på lastbil				0	44,6 45,1 0,0			37,7 38,2 0,0			44,7 45,2 0,0			38,4 38,9 0,0			41,2 41,7 0,0			39,8 40,3 0,0			40,3 40,8 0,0			40,6 41,1 0,0					
STØJBIDRAG I ALT [dB(A)]					45,8 45,6 35,7			39,9 39,2 31,9			46,5 46,0 37,8			40,6 39,9 32,7			43,3 42,7 35,3			42,0 41,3 34,2			42,8 42,0 35,3			43,3 42,4 36,1					
SAMLET UDV. USIKKERHED ±dB					4,2 4,7 3,6			3,6 4,3 3,6			3,8 4,5 3,7			3,6 4,3 3,7			3,7 4,3 3,7			3,6 4,3 3,7			3,5 4,2 3,7			3,5 4,1 3,8					
STØJVILKÅR					45 45 40			45 45 40			45 45 40			45 45 40			45 45 40			45 45 40			50 50 45			50 50 45					
Tillæg for tone- eller impulsindhold [dB(A)]					0,0 0,0 0,0			0,0 0,0 0,0			0,0 0,0 0,0			0,0 0,0 0,0			0,0 0,0 0,0			0,0 0,0 0,0			0,0 0,0 0,0			0,0 0,0 0,0					
Støjbidrag i alt, inklusive ovennævnte tillæg [dB(A)]					45,8 45,6 35,7			39,9 39,2 31,9			46,5 46,0 37,8			40,6 39,9 32,7			43,3 42,7 35,3			42,0 41,3 34,2			42,8 42,0 35,3			43,3 42,4 36,1					
Konklusion: Støjvilkår OVERSKREDET					<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>					
Konklusion: Støjvilkår OVERHOLDT					<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>					
Konklusion: Støjvilkår kan IKKE konstateres overskredet					<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>					

*: Korrelerede Data-sæt. De støjkluder der har samme nummer i denne kolonne (yderst til højre) regnes korrelerede.

13.2 Situation 1: Søndag

VIRKSOMHED:		KS Sorgenfri Torv		Netto - Uden Skærm																								
SAETID:		218796																										
Knapban Ekstern støj fra Netto																												
Alle de anførte støjdata er i dB(A) re. 20 µPa																												
BASERET PÅ OPLYSNINGER OM DRIFSTID	DRIFSTID I % AF			DÆMPNING LdB(A)	STØJIMMISSION																							
	8 t	7 t	4 t		BP B			BP B, 1			BP C			BP C, 1			BP D			BP D, st			BP A1, 1			BP A2, 1		
STØJKILDE	Søndag 07-18	-	-		Søndag 07-18	-	-	Søndag 07-18	-	-	Søndag 07-18	-	-	Søndag 07-18	-	-	Søndag 07-18	-	-	Søndag 07-18	-	-	Søndag 07-18	-	-	Søndag 07-18	-	-
Klarg og sam.pak i vogn	1	0	0	0	23,2	0,0	0,0	19,2	0,0	0,0	23,8	0,0	0,0	19,3	0,0	0,0	21,3	0,0	0,0	20,3	0,0	0,0	20,6	0,0	0,0	21,2	0,0	0,0
Håndtering i vogn	2	0	0	0	28,6	0,0	0,0	25,4	0,0	0,0	30,0	0,0	0,0	25,1	0,0	0,0	27,6	0,0	0,0	26,4	0,0	0,0	28,1	0,0	0,0	28,5	0,0	0,0
Håndtering i terræn	3	0	0	0	29,7	0,0	0,0	25,3	0,0	0,0	32,5	0,0	0,0	27,2	0,0	0,0	29,9	0,0	0,0	28,8	0,0	0,0	29,6	0,0	0,0	30,8	0,0	0,0
Kølekompressor på lastbil	6	0	0	0	41,6	0,0	0,0	34,7	0,0	0,0	41,7	0,0	0,0	35,4	0,0	0,0	38,2	0,0	0,0	36,8	0,0	0,0	37,3	0,0	0,0	37,6	0,0	0,0
STØJBIDRAG I ALT [dB(A)]					42,1	0,0	0,0	35,7	0,0	0,0	42,5	0,0	0,0	36,4	0,0	0,0	39,2	0,0	0,0	37,8	0,0	0,0	38,4	0,0	0,0	38,9	0,0	0,0
SAMLET UDV. USIKKERHED ±[dB]					4,7	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	4,5	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	4,3	0,0	0,0	4,2	0,0	0,0	4,1	0,0	0,0
STØJVILKÅR					40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-
Tillæg for tone- eller impulsindhold [dB(A)]					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Støbidrag i alt, inklusive ovennævnte tillæg [dB(A)]					42,1	0,0	0,0	35,7	0,0	0,0	42,5	0,0	0,0	36,4	0,0	0,0	39,2	0,0	0,0	37,8	0,0	0,0	38,4	0,0	0,0	38,9	0,0	0,0
Konklusion: Støjvilkår OVERSKREDET					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konklusion: Støjvilkår OVERHOLDT					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konklusion: Støjvilkår kan IKKE konstateres overskredet					<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*: Korrelerede Data-sæt. De støjkilder der har samme nummer i denne kolonne (yderst til højre) regnes korrelerede.

13.3 Situation 2: Hverdag og Lørdag

VIRKSOMHED:		KS Sorgenfri Torv		Netto - med støjskærm																											
SÅRNUMMER: <input type="text" value="218796"/>																															
Knappej Ekstern støj fra Netto																															
Alle de anførte støjdata er i dB(A) re. 20 µPa																															
BASERET PÅ OPLYSNINGER OM DRIFSTID	DRIFSTID I % AF			DÆMPNING i dB(A)	STØJMISSION																										
	8 t	7 t	4 t		BP B			BP B, 1			BP C			BP C, 1			BP D			BP D, st			BP A1, 1			BP A2, 1					
	Hverdag	Lørdag	Lørdag		Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag	Hverdag	Lørdag	Lørdag
STØJKILDE	07-18	07-14	14-18		07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18	07-18	07-14	14-18
Klarg og sam.pak i vogn	3	1	1	0	19,6	16,3	15,8	21,0	17,7	17,2	22,2	18,9	18,4	22,4	19,1	18,6	19,6	16,3	15,8	18,7	15,4	14,9	28,4	25,1	24,6	28,9	25,6	25,1			
Håndtering i vogn	11	5	4	0	26,8	23,4	22,8	28,4	25,0	24,4	30,4	27,0	26,4	28,1	24,7	24,1	28,0	24,6	24,0	26,8	23,4	22,8	35,9	32,5	31,9	36,3	32,9	32,3			
Håndtering i terræn	13	6	5	0	29,7	26,3	25,7	30,0	26,6	26,0	30,5	27,1	26,5	29,5	26,1	25,5	27,5	24,1	23,5	26,9	23,5	22,9	37,5	34,1	33,5	38,6	35,2	34,6			
Kølekompresor på lastbil	13	14	0	0	38,7	39,2	0,0	32,2	32,7	0,0	39,1	39,6	0,0	34,5	35,0	0,0	36,6	37,1	0,0	36,0	36,5	0,0	41,5	42,0	0,0	40,9	41,4	0,0			
STØJBIDRAG I ALT [dB(A)]					39,5	39,5	27,8	35,4	34,3	28,6	40,2	40,1	29,8	36,5	35,9	28,4	37,6	37,5	27,1	37,0	36,9	26,2	43,8	43,1	36,1	43,9	42,8	36,9			
SAMLET UDV. USIKKERHED s[dB]					4,5	4,9	3,8	3,4	3,9	3,7	4,2	4,7	3,7	3,7	4,3	3,6	4,3	4,7	3,7	4,3	4,8	3,7	3,6	4,2	3,7	3,4	4,0	3,8			
STØJVILKÅR					45	45	40	45	45	40	45	45	40	45	45	40	45	45	40	45	45	40	50	50	45	50	50	45			
Tillæg for tone- eller impulsindhold [dB(A)]					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Støjbidrag i alt, inklusive ovennævnte tillæg [dB(A)]					39,5	39,5	27,8	35,4	34,3	28,6	40,2	40,1	29,8	36,5	35,9	28,4	37,6	37,5	27,1	37,0	36,9	26,2	43,8	43,1	36,1	43,9	42,8	36,9			
Konklusion: Støjkilår OVERSKREDET	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konklusion: Støjkilår OVERHOLDT	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Konklusion: Støjkilår kan IKKE konstateres overskredet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*: Korrelerede Data-sæt. De støjklår der har samme nummer i denne kolonne (yderst til højre) regnes korrelerede.

13.4 Situation 2: Søndag

VIRKSOMHED:		KS Sorgenfri Torv		Netto - medskærm																															
6 A 7 CMB		218796																																	
Knapopan Ekstern støj fra Netto																																			
Alle de anførte støjdata er i dB(A) re. 20 µPa																																			
BASERET PÅ OPLYSNINGER		DRIFTSTID I % AF			DÆMPNING	STØJMISSION																													
OM DRIFTSTID		8 t			7 t			4 t			i dB(A)	BP B			BP B, 1			BP C			BP C, 1			BP D			BP D, st			BP A1, 1			BP A2, 1		
STØJKILDE		Søndag			07-18			-			-			-			-			-			-			-			-			-			
Klarg og sam.pak i vogn	1	0	0	0	12,7	0,0	0,0	14,1	0,0	0,0	15,3	0,0	0,0	15,5	0,0	0,0	12,7	0,0	0,0	11,8	0,0	0,0	21,5	0,0	0,0	22,0	0,0	0,0							
Håndtering i vogn	2	0	0	0	19,8	0,0	0,0	21,4	0,0	0,0	23,4	0,0	0,0	21,1	0,0	0,0	21,0	0,0	0,0	19,8	0,0	0,0	28,9	0,0	0,0	29,3	0,0	0,0							
Håndtering i terræn	3	0	0	0	22,7	0,0	0,0	23,0	0,0	0,0	23,5	0,0	0,0	22,5	0,0	0,0	20,5	0,0	0,0	19,9	0,0	0,0	30,5	0,0	0,0	31,6	0,0	0,0							
Kølekompressor på lastbil	6	0	0	0	35,7	0,0	0,0	29,2	0,0	0,0	36,1	0,0	0,0	31,5	0,0	0,0	33,6	0,0	0,0	33,0	0,0	0,0	38,5	0,0	0,0	37,9	0,0	0,0							
STØJBIDRAG I ALT [dB(A)]					36,0	0,0	0,0	30,7	0,0	0,0	36,5	0,0	0,0	32,4	0,0	0,0	34,0	0,0	0,0	33,4	0,0	0,0	39,6	0,0	0,0	39,3	0,0	0,0							
SAMLET UDV. USIKKERHED ±[dB]					4,9	0,0	0,0	3,9	0,0	0,0	4,7	0,0	0,0	4,4	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	4,2	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0							
STØJVILKÅR					40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-	40	-	-							
Tillæg for tone- eller impulsindhold [dB(A)]					0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0							
Støjbidrag i alt, inklusive ovennævnte tillæg [dB(A)]					36,0	0,0	0,0	30,7	0,0	0,0	36,5	0,0	0,0	32,4	0,0	0,0	34,0	0,0	0,0	33,4	0,0	0,0	39,6	0,0	0,0	39,3	0,0	0,0							
Konklusion: Støjvilkår OVERSKREDET					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							
Konklusion: Støjvilkår OVERHOLDT					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							
Konklusion: Støjvilkår kan IKKE konstateres overskredet					<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							

*. Korrelerede Data-sæt. De støjkloder der har samme nummer i denne kolonne (yderst til højre) regnes korrelerede.

13.5 Situation 3: Hverdag og Lørdag

VIRKSOMHED:		KS Sorgenfri Trov		SAGSNR:		218796		Alle de anførte støjdata er i dB(A) re. 20 µPa																							
Knappanel		Sorgenfri Torv - Irma																													
BASERET PÅ OPLYSNINGER OM DRIFTSTID		DRIFTSTID I % AF			DÆMPNING [dB(A)]	STØJMISSION																									
		8 t	7 t	4 t		BP A1, st			BP A1, 1			BP A1, 2			BP A2, st			BP A2, 1			BP A2, 2			BP C			BP D				
STØJKILDE		Hverdag 07-18	Lørdag 07-14	Lørdag 14-18		DAG	AFTEN	NAT	DAG	AFTEN	NAT	DAG	AFTEN	NAT	DAG	AFTEN	NAT	DAG	AFTEN	NAT	DAG	AFTEN	NAT	DAG	AFTEN	NAT	DAG	AFTEN	NAT		
Klarg og sam.pak i vogn		3	1	0	0	11,6	8,3	0,0	20,5	17,2	0,0	20,7	17,4	0,0	25,0	21,7	0,0	25,0	21,7	0,0	25,1	21,8	0,0	26,6	23,3	0,0	25,3	22,0	0,0		
Håndtering i vogn		11	5	0	0	27,1	23,7	0,0	27,5	24,1	0,0	27,8	24,4	0,0	32,8	29,4	0,0	32,9	29,5	0,0	32,9	29,5	0,0	34,0	30,6	0,0	32,6	29,2	0,0		
Håndtering i terræn		13	6	0	0	30,4	27,0	0,0	30,5	27,1	0,0	30,5	27,1	0,0	37,0	33,6	0,0	37,1	33,7	0,0	37,1	33,7	0,0	38,8	35,4	0,0	37,6	34,2	0,0		
Kølekompressor på lastbil		6	7	0	0	30,6	31,1	0,0	38,5	39,0	0,0	41,2	41,7	0,0	42,4	42,9	0,0	42,5	43,0	0,0	42,4	42,9	0,0	39,1	39,6	0,0	36,3	36,8	0,0		
STØJBIDRAG I ALT [dB(A)]						34,4	33,1	0,0	39,4	39,5	0,0	41,7	42,0	0,0	43,9	43,6	0,0	44,0	43,7	0,0	43,9	43,6	0,0	42,7	41,5	0,0	40,8	39,3	0,0		
SAMLET UDV. USIKKERHED ±[dB]						3,4	3,8	0,0	4,3	4,8	0,0	4,7	5,0	0,0	4,0	4,6	0,0	4,0	4,6	0,0	4,0	4,6	0,0	3,4	3,9	0,0	3,4	3,7	0,0		
STØJVILKÅR						50	50	45	50	50	45	50	50	45	50	50	45	50	50	45	50	50	45	45	45	40	45	45	40		
Tillæg for tone- eller impulsindhold [dB(A)]						0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Støjbidrag i alt, inklusive ovennævnte tillæg [dB(A)]						34,4	33,1	0,0	39,4	39,5	0,0	41,7	42,0	0,0	43,9	43,6	0,0	44,0	43,7	0,0	43,9	43,6	0,0	42,7	41,5	0,0	40,8	39,3	0,0		
Konklusion: Støjvilkår OVERSKREDET						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Konklusion: Støjvilkår OVERHOLDT						<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Konklusion: Støjvilkår kan IKKE konstateres overskredet						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

*: Korrelerede Data-sæt. De støjklider der har samme nummer i denne kolonne (yderst til højre) regnes korrelerede.

CMP – Bearbejdning af drøftelsepunkter fra dialogmøderne med beboerne på I.H. Mundts Vej.

Den 11. juni 2014 besluttede Byplanudvalget grundlaget for den kommende planlægning i Sorgenfri Stationsområde. I beslutningen indgik, at lokalplanprocessen for Sydtorvet først kan sættes i gang, når der i dialog med beboerne på I.H. Mundts Vej er peget på alternative trafikløsninger. Endvidere blev det besluttet at trafikken på Hummeltoftevej belyses for at sikre en sikker og hensigtsmæssig trafikafvikling.

Efterfølgende er der den 10. og 24. september 2014 afholdt dialogmøder med repræsentanter for beboerne på I.H. Mundts Vej. På møderne drøftedes praktiske og økonomisk realiserbare løsninger, der kan afhjælpe generne ved at bo tæt på et indkøbscenter. Drøftelserne har drejet sig om forbedring af de trafikale forhold, parkering og afhjælpning af støj og kan sammenfattes i følgende punkter:

1. Ændring af I.H. Mundts Vej
2. Støj fra lastvogne
3. Udendørs salgsarealer
4. Kirkestien langs banen
5. Eksisterende ventilationskanaler på tag
6. Parkering på Sydtorvet
7. Andre forhold

Ad 1.

Beboerne peger på, at der allerede i dag er mange gener og farlige situationer i trafikken til Sydtorvet. Man peger på, at en forøgelse af trafikken, herunder lastvognstrafikken, vil forøge generne og de farligere trafiksituationer. Endvidere peger man på, at I.H. Mundts Vej er en villavej, som ikke er indrettet til så meget trafik.

Via Trafik er tilknyttet som konsulenter og peger på, at trafikken på I.H. Mundts Vej ikke er usædvanlig voldsom. Til gengæld rummer vejen en række usikkerhedsmomenter, der kan reguleres ved at ændre vejens udformning. Der er derfor udarbejdet 3 forslag til ændret udformning af I.H. Mundts Vej.

Forslag 1 fokuserer på at forbedre trafiksikkerheden for bløde trafikanter i krydset ved Hummeltoftevej og ved nedkørslen til Sydtorvets parkering. Begge steder udføres cykelstier samt svagt hævede plateauer eller anden form for opmærksomhedsgivende markering. Ved nedkørslen til Sydtorvet indsnævres I.H. Mundts Vej med pullerter, der forhindrer at lastbiler bakker ned af nedkørslen. På den mellemliggende strækning opretholdes vejens udformning i sin kendte form.

Forslag 2 er en videreudvikling af forslag 1, hvor der på mellemliggende strækning også udføres cykelstier. Både forslag 1 og 2 holder sig inden for det eksisterende vejprofil.

Forslag 3 indeholder samme indretning som forslag 2 og yderligere en helle mellem vejbane og cykelsti til afsætning af personer fra parkerede biler.

Forslaget kan ikke rummes inden for det eksisterende vejprofil og vil indebære en betydelig reduktion af beplantningen på I.H. Mundts Vej mod Sydtorvets parkeringsplads.

Både beboerne og forvaltningen peger på forslag 1 som en løsning, der vil give en forbedring af trafiksikkerheden uden at ændre vejens karakter af villavej.

Ad 2.

Allerede 2013 og 2014 er der gennemført en række foranstaltninger for at mindske støjgenerne i forbindelse med levering af varer. Lagerforholdene til den eksisterende Netto blev ændret i forbindelse med butikkens udvidelse. Det betyder en væsentlig udvidelse af lagerkapaciteten, hvilket medfører behov for færre leverancer. Tillige er lageret flyttet, så det nu er muligt at undgå at lastbiler og sættevogne bakker fra I.H. Mundts Vej via rampen til parkeringspladsen. Dette gavner trafiksikkerheden, og desuden undgås køretøjernes bip-lyde ved bakning.

Endvidere er det nu indskærpet over for leverandører, at køretøjernes motorer skal slukkes efter ankomst til butikken. Der er tale om en adfærdsændring, hvorfor der løbende skal ske påtaler ved overtrædelser, men på sigt vil det betyde en væsentlig forbedring.

Ved ombygningen er der støbt et glat betongulv både indendørs og uden for i aflæsningsområdet. Beklageligvis er det udendørs aflæsningsareal projekteret for småt og med kanter, hvilket medfører støj, når palleløftere forcerer kanterne. Dette forhold vil blive ændret. Det kan oplyses, at Netto har indkøbt elektriske palleløftere med gummihjul, hvilket også reducerer støjen.

Endelig er miljølovgivningens tider for vareleverancer indskærpet over for leverandører. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Lyngby-Taarbæk Forsyning - ifølge beboernes oplysninger - ofte tømmer glascontainere inden 7:00, hvilket er til betydelig gene. Forholdet er påtalt over for forsyningen.

På dialogmøderne er det drøftet, om der kan være andre tiltag, som kan fjerne eller mindske støj ved vareleverancerne. Ved den påtænkte Irma er der nu skitseret en lyddæmpende varesluse, der vender ryggen mod Breidablik.

Beboerne har peget på, at støj fra kølebilerne kompressorer er den væsentligste, enkeltstående støjkilde. Man peger derfor på, at der bør udføres lyddæmpende varesluser både ved den eksisterende Netto og ved en kommende Irma. Og at disse varesluser bør have en størrelse, så køretøjerne kommer bag lukkede porte, så støjen dæmpes mest muligt, Forvaltningen og K.S. Sorgenfri Torv har gransket dette forhold på flere måder.

I dag er teknologien omkring kølebiler baseret på dieseldrevne kompressorer. Det må medgives, at dieselmotorerne under drift har et lydniveau, der kan virke generende, især ældre modeller. Nyere kompressorer kan også fungere på el-drift, hvilket reducerer støjen betydeligt. Det vil blive pålagt både den eksisterende Netto og en kommende Irma dels at installere el-stik, der kan anvendes til kølebilerne. Dels at påse, at leverandører også benytter disse stik, hvis kompressorerne er indrettet til det.

Det kan endvidere oplyses, at det allerede nu er muligt at anvende en nyere teknologi end kompressor-teknologien. Cryo Tech er den nyeste teknologi på markedet, og den baserer sig på køling uden kompressor og dieselmotor. Kølingen sker ved naturlige kølemiddel. Den er CO₂-neutral og miljøneutral. Og ikke mindst er den lydsvag. Da teknologien samtidig giver forbedret kølestyring og hurtigere nedkøling, er det forvaltningens opfattelse, at teknologien vil vinde frem. Samtidig vil det blive en konkurrenceparameter at kunne levere varer i byområderne på en lydsvag måde. Det kan oplyses, at én af discountkæderne allerede har besluttet at omstille til Cryo Tech teknologien. Det er utvivlsomt, at de store varesluser, som kan rumme en kølebil bag lukkede porte, fylder meget, både visuelt og praktisk. Der er udarbejdet skitser af parkeringspladsen på Sydtorvet, hvor der er placeret store varesluser både ved den eksisterende Netto og ved en kommende Irma. Skitserne godtgør, at de store varesluser giver dårlige køremønstre på parkeringspladsen og "stjæler" ganske mange parkeringspladser.

Efter forvaltningens opfattelse bør der ikke stilles krav om store varesluser for at undgå en støj fra en fra en kompressor-teknologi, der ad åre må forventes at udgå. Derimod er der god grund til at fokusere på selve aflæsningssituationen, der ikke vil ændre sig ved ny teknologi. Der er derfor skitseret på, hvordan en lyd-dæmpende lydsluse kan udformes ved den kommende Irma. Og der er foretaget akustiske beregninger af effekten og af lyd-niveauet fra den eksisterende Netto. Metoden og forudsætninger er nævnt i rapporten.

Lydrapporten viser, at at det beregnede lyd-niveau holder sig inden for grænseværdierne. Dog overskrides grænseværdien ved et målepunkt, nemlig I.H. Mundts Vej 4A, men kun i forbindelse med "tydeligt hørbare impulser". Denne overskridelse af grænseværdien kan undgås, hvis der mellem parkeringspladsen og I.H. Mundts Vej opføres et lyd-dæmpende hegn i 3 meters højde, (vej-niveau).

Hvad angår det fremtidige lyd-niveau fra aflæsningen af varer ved en kommende Irma, vil den påtænkte varesluse reducere lyd-niveauet, så de vejledende grænseværdier overholdes. På den baggrund foreslås det, at denne varesluse opføres, hvilket K/S Sorgenfri Torv har erklæret sig enig i. Det er endnu ikke vurderet, om der kan være samme fordele ved at opføre en varesluse i forbindelse med den eksisterende Netto. Det er aftalt med bygherre, at en sådan vil blive vurderet inden der fremlægges lokalplanforslag. Det vil i den forbindelse være hensigtsmæssigt at vurdere, om en lyd-dæmpende mur eller en varesluse giver den bedste effekt. Det foreslås derfor, at dette spørgsmål afgøres i forbindelse med lokalplanlægningen.

Ad 3.

Beboerne har ved dialogmøderne gjort opmærksom på, at Nettos udendørs vareudstilling er til gene. Dels udstilles varer under cykleparkeringen ved hovedindgangen. Dels langs facaden ud mod parkeringspladsen. Beboerne tilkendegav, at det støjer, når vareburene trækkes fra pladsen og ind i

butikken. Desuden kan vareudstillingen langs facaden ses fra altanerne i Breidablik.

For at imødegå støjproblemer, sørger Netto for, at vareburene til og fra den udendørs udstilling ikke skal trækkes via de ujævne fortovsarealer, men gennem selve butikken. Det samme gælder for returflasker fra flaskeautomaten. Begge dele medvirker til at nedbringe støjniveauet. Da de fysiske forhold ændres ved opførelsen af en ny Irma, vil det være hensigtsmæssigt at optage regler i en ny lokalplan om udendørs vareudstilling.

Ad 4.

Beboerne har ved dialogmøderne gjort opmærksom på, at Kirkestien langs banen vil få et u hensigtsmæssigt knæk i forløbet. Samtidig fandt man forbindelsesstien mellem Kirkestien og parkeringspladsen u hensigtsmæssigt placeret.

Forvaltningen kan oplyse, at det pågældende knæk opstår ved, at den nye Irmabebyggelse flyttes længere ud mod baneterrænet. Efter forvaltningens opfattelse er der ingen praktiske gener ved ændringer. Derimod har der været enighed om, at den nævnte forbindelsessti er u hensigtsmæssig, da den ender, hvor vareindleveringen til den nye Irma ligger. Der er derfor fundet en mere hensigtsmæssig forbindelse, nemlig så forbindelsesstien ender ved indgangene til de 2 butikker og tæt ved elevatoren til Hummeltoftevej. Det foreslås, at den tidligere viste forbindelsessti udgår i den kommende lokalplan og erstattes erstattes som beskrevet.

Ad 5.

Beboerne på I.H. Mundts Vej har både i forhøringen, den fornyede høring og nu ved dialogmøderne tilkendegivet, at de eksisterende ventilationskanaler på taget af bygningen mod Hummeltoftevej er uskønne og meget dominerende. K/S Sorgenfri Torv har tidligere i brev af 23.6.2014 tilkendegivet at være indstillet på at udføre en afskærmning af de eksisterende ventilationskanaler. Det foreslås, at denne afskærmning udføres i form af et tag, der i udformning og materialevalg modsvarer områdets nye bygninger.

Ad. 6.

På dialogmøderne drøftedes også forholdene på den fremtidige parkeringsplads. Skitserne af pladsen viser, at der med en opstregning af parkeringspladsen kan opnås det antal pladser, der kræves i henhold til parkeringsnormerne. Dog er det nødvendigt at flytte forsyningsselskabets papir- og glascontainere, f. eks. til parkeringspladsen til pendlere på den anden side af banen. Der henvises endvidere til de kommende ændringer i håndtering af papir- og glasaffald.

På møderne gjorde beboerne opmærksom på langtidsparkeringen, der i dag finder sted på Sydtorvet. Forvaltningen gjorde klart, at sigtet er at afhænde parkeringspladsen til K/S Sorgenfri Torv og at det derfor er naturligt, at pladserne fortrinsvis skal dække behovet for butikkerne. Forvaltningen finder dog, at det må være muligt at hele eller dele af parkeringspladsen kan

benyttes til langtidsparkering i aftentimerne og i weekender. Det foreslås, at der i forbindelse med lokalplanlægningen findes en ny placering til forsyningsselskabets papir- og glascontainere, og at der optages forhandling med K/S Sorgenfri Torv om tidsbegrænsninger for Sydtorvets parkeringsplads.

Ad. 7.

Til orientering kan det oplyses, at der i forbindelse med byggeriet på Nordtorvet kan tilvejebringes et antal parkeringspladser, der kræves i henhold til parkeringsnormerne. På Polititorvet har bygherre derimod anmodet om at etablere færre parkeringspladser end angivet i parkeringsnormerne. Baggrunden er, at der i et projekt med både mange boliger og meget detailhandel kan ske en vis dobbeltudnyttelse. Derved forhindres tomme parkeringspladser. Der er fremlagt særskilt sag herom.

Som tidligere nævnt besluttede Byplanudvalget i juni 2014, at trafikken på Hummeltoftevej skal belyses for at sikre en sikker og hensigtsmæssig trafikafvikling. Til orientering kan det oplyses, at Via Trafik har udarbejdet et notat herom, jvf. særskilt sag herom. Økonomiske konsekvenser
Planopgaven løses inden for rammen. Sammen med lokalplanforslagene fremlægges en særskilt sag for ombygning af I.H. Mundts Vej. K/S Sorgenfri Torv og MT Højgaard har tilbudt at indgå i en udbygningsaftale om infrastruktur-opgaverne i henhold til Planlovens § 21 b, hvorfor der på baggrund af et prissat projekt skal udarbejdes en fordeling af omkostningerne mellem parterne og kommunen.

Forvaltningens forslag til supplement af Byplanudvalgets plangrundlag

Forvaltningen forslår, at Byplanudvalgets plangrundlag af 11. juni 2014 suppleres på følgende punkter:

For så vidt angår Teknik- og Miljøudvalgets område:

1. I.H. Mundts Vej ombygges som angivet i Forslag 1.

For så vidt angår Byplanudvalgets område:

2. Der udføres lyddæmpende varesluse i forbindelse med den planlagte Irma-butik. Det afgøres i forbindelse med den videre lokalplanlægning, om der skal udføres en lyddæmpende varesluse eller et lyddæmpende hegn ved den eksisterende Netto-butik.

3. De kommende lokalplaner skal indeholde regler om udendørs vareudstilling.

4. Den tidligere viste forbindelsessti mellem parkeringspladsen og Kirkestien udgår og erstattes af en ny forbindelse med direkte adgang fra Kirkestien til butikkernes indgange samt til trappe og elevator til Hummeltoftevej.

5. På den eksisterende bygning mod Hummeltoftevej udføres en afskærmning af ventilationsanlæg mv. i form af et tag, der i udformning og materialevalg modsvarer områdets nye bygninger.

6. I forbindelse med lokalplanlægningen findes en ny placering til forsyningsselskabets papir- og glascontainere
7. Der optages forhandling med K/S Sorgenfri Torv om tidsbegrænsninger for Sydtorvets parkeringsplads.

For så vidt angår Økonomiudvalgets område:

8. Der optages forhandlinger med K/S Sorgenfri Torv om overtagelse af den kommunale parkeringsplads på Sydtorvets.

Beboernes bemærkninger efter dialogmøde 2.

Som opfølgning på dialogmøde 2 blev der 31. oktober 2014 sendt nyt materiale til mødedeltagerne med mulighed for at fremkomme med kommentarer. Dette notat indeholder alene hovedsynspunkterne, mens politikerne har adgang til kommentarerne i fuld længde på "politiker-WEB".

Der er kommet kommentarer fra

1. Jan Fritzbøger, I.H. Mundts Vej 8A
2. Susanne Bisgaard, I.H. Mundts Vej 10
3. Birger Sulsbrück, I.H. Mundts Vej 15, 1C
4. Lise Wesenberg Jensen, I.H. Mundts Vej 15, 2. mh.
Susanne Grønsund, I.H. Mundts Vej 23, 2. tv.
Svend Lynge Jensen, I.H. Mundts Vej 17, st. tv.

1. Takker for tilsendte materiale.

En række forhold i materialet kan stadig undre og særligt en række konklusioner omkring trafik, støjafskærmning, miljøbelastning mm. synes ikke at være i tråd med hverken dialogmøder, tidligere skriftlige indsigelser eller sund fornuft. Parkeringsforholdene på Sydtorvet vil blive forringet, fordi langtidsparkeringen nødvendigvis må nedlægges. Dette forhold omtales ikke, men er blevet påpeget i seneste dialoggruppemøde. Jeres parkeringskabale kan ikke løses på andre måder. Dermed flyttes langtids-, personale-, og pendlerparkeringen til bl.a. I.H. Mundts Vej og andre omliggende veje. Se i stedet i øjne at dagligvarearealet skal begrænses og tilpasses omgivelserne og ikke omvendt.

2. Takker for indkaldelsen til og opfølgningen på dialogmøder om trafikken på I.H. Mundts Vej.

Den demokratiske proces er svær, men ideelt set er der et sammenfald mellem borgernes, bygherrernes og de folkevalgtes interesser. I dette tilfælde er det svært at få øje på dette sammenfald, idet ejerne af Sorgenfri Torv får store indrømmelser fra kommunen, selvom det fra et overordnet planlægnings-synspunkt ikke tjener hverken borgernes eller kommunens interesser.

3. Tak for indkaldelsen til dialogmøderne vedr. trafikken på I. H. Mundts Vej og udbygningen af Sorgenfri Torv.

Kommunen har mulighed for at flytte nye forretninger til Polititorvet, hvor der kan etableres ideelle tilkørselsforhold. Det er kun ideelt for ejerne af Sorgenfri Torv at klemme mere trafik og bebyggede kvadratmeter ind på Sydtorvet. Det er klart, at som politiker må man bevare overblikket og ikke ligge under for følelsesladede naboer, men hvorfor tager kommunen mere hensyn til ejerne af Torvet end til Sorgenfris borgere?

Dagligvarearealet er nødt til at blive tilpasset omgivelserne - og ikke omvendt.

4. Takker for indbydelse og deltagelse i 2 dialogmøder.

Formålet med dialogmøderne var at diskutere problemløsninger i forbindelse med flytning af Irma til Sydtorvet. Det var imidlertid karakteristisk for møderne, at vi brugte lige så meget tid på at diskutere de nuværende problemer med den eksisterende Netto-butik, hvilket er foranlediget af, at problemerne allerede i dag er store. Det kom der mange gode diskussioner ud af og også flere gode afværgeforanstaltninger, som helt sikkert ville mindske problemerne, hvis de generelle regler for vareaflevering blev overholdt.

Anbefalinger

- Gennemfør plan A vedrørende forbedring af forholdene på I.H. Mundts Vej.
- Opret en lukket aflæsningsssluse til Netto's vareaflevering og begræns støjen fra den udendørs varehåndtering i øvrigt.
- Find en anden placering til Irma og begræns udvidelsen af butiksarealet, således at
 - vareleveringsstøjen ikke forværres urimeligt
 - udsigten ikke spoles for 2 stuelejligheder i Breidablik
 - parkeringsnormen overholdes med god margin
 - sikker stiadgang sikres fra Kirkesti.

1. MT Højgaard A/S

Sorgenfri Torv - Hummeltoftevej

24.oktober 2014
PSA

1 Indledning

I forbindelse med byggeplanerne for området omkring Sorgenfri Torv, har Via Trafik analyseret de fremtidige trafikale forhold. Det er afrapporteret i en række notater, hvoraf det seneste er dateret 19. august 2014.

Der er efterfølgende efterspurgt dette korte notat, der beskriver forholdene på Hummeltoftevej.

2 Trafikmængder

Der er foretaget en række estimater af den forventede fremtidige trafik på Hummeltoftevej. De viser at trafikken, i begge retninger tilsammen kan forventes at stige fra ca. 10.000 til 11.000-13.500 køretøjer i døgnet.

I spidstimen er der i dag en trafik på ca. 1.200 køretøjer, der forventes at stige til 1.450-1.700 køretøjer i timen.

Forskellene i den estimerede fremtidige trafik afspejler usikkerheden på, hvor stor en andel af den trafikvækst som projektet vil skabe, der er trafik der i forvejen kører på Hummeltoftevej.

3 Hummeltoftevej

I projektet ombygges Hummeltoftevej på strækningen fra I. H. Mundts Vej i vest til motorvejrampene i øst.

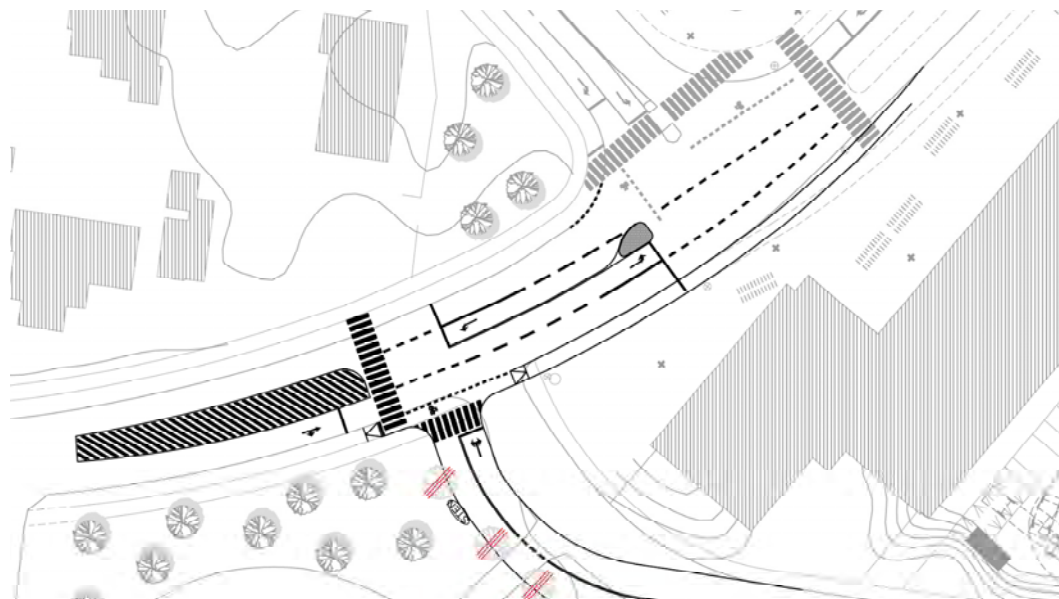
Ombygningen rummer tre overordnede ændringer.

1. Krydsene Hummeltoftevej – Grønnevej/I. H. Mundts Vej
2. Rampekrydsene
3. Hummeltoftevej på den mellemliggende delstrækning.

3.1 Krydsene Hummeltoftevej Grønnevej/I. H. Mundts Vej

Krydset Grønnevej – Hummeltoftevej udbygges, således at signalanlægget også omfatter I. H. Mundts Vej. Udformningen fastholdes som to T-kryds, men kombinationen af en udbygning og et fælles synkroniseret signalanlæg vil skabe en bedre trafikafvikling i det samlede krydsområde, og især skabe markante forbedringer for de lette trafikanter, der skal til eller fra I. H. Mundts Vej.

En principskitse er vist på figur 1.



Figur 1: I. H. Mundts Vej - Hummeltoftevej - Grønnevej - To forsatte T-kryds samlet i et signal, der indrettes så opstuvning inde i krydsområdet undgås.

3.2 Rampekrydsene

I projektet indgår, at de to rampekryds signalreguleres, hvilket både vil forbedre trafikafviklingen og trafiksikkerheden.

3.3 Hummeltoftevej

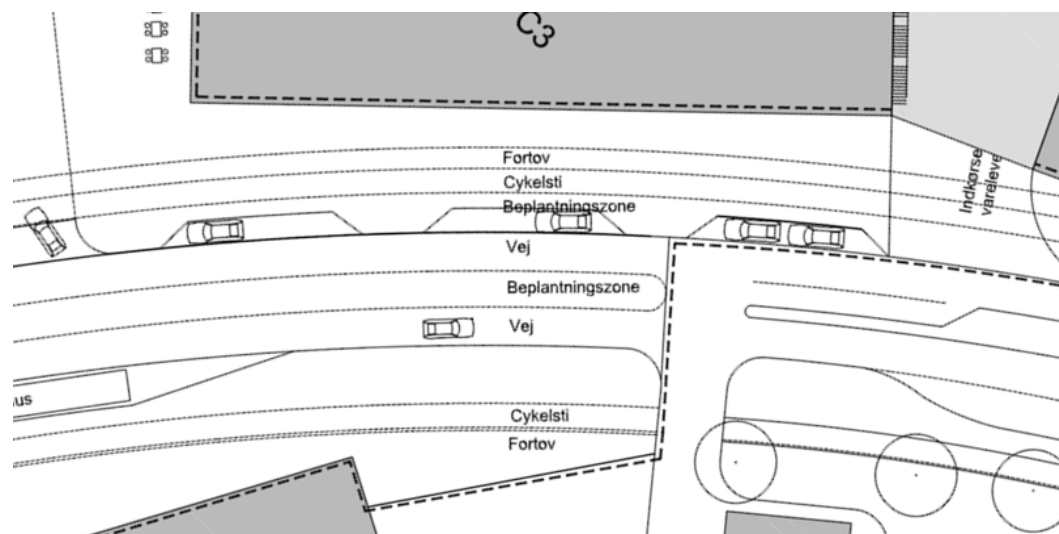
Hummeltoftevej på strækningen fra Grønnevej til det vestlige rampekryds ombygges i henhold til skitsen på figur 2.



Figur 2. Hummeltoftevej

Strækningen bliver strammet op og forskønnet, men indrettes i princippet nogenlunde som i dag. Det vil sige med ét kørespor i hver retning og med fortov og cykelsti i begge sider samt med busstoppesteder og enkelte langsgående

parkeringspladser til afsætning og korttidsparkering. Op mod de signalregulerede kryds bliver der kanaliseringsspor. Den principielle opbygning af tværprofillet fremgår af figur 3.



Figur 3. Principskitse af Hummeltoftevejs fremtidige udformning.

En markant ændring i forhold til i dag bliver at vejen indrettes med en langsgående zone i midten af vejen, der vil medvirke til at sænke hastighedsniveauet og gøre det lettere at krydse vejen som gående, fordi midterfeltet gør det muligt at krydse vejen i to tempi.

Midterzonen indgår også som en beplantningszone, der ses i sammenhæng med de omkringliggende pladser og dermed er medvirkende til, at hele arealet bestående af vej og sidearealer kan udformes med et ensartet arkitektonisk udtryk, der visuelt bindes sammen af belægninger, beplantninger og inventar.

Hummeltoftevej er en vigtig biltrafikvej, hvilket er i fokus ved udformningen. Der bliver således ikke tale om et shared spaces, men en indretning, med klare afgrænsninger mellem de enkelte trafikarter og med prioritering af biltrafikens afvikling, indenfor de præmisser som arealerne åbner mulighed for. Det betyder for eksempel at signalerne skal samordnes, således at afviklingen af den øgede trafik kan optimeres og trafikken ikke hober op på Hummeltoftevej på delstrækningen mellem krydsene ved ramperne og krydset ved Grønnevej.

Hummeltoftevej skal samtidigt indrettes under hensyntagen til omgivelserne og de lette trafikanter - ikke mindst ønsket om, at det skal være lettere at krydse vejen som fodgænger. Det betyder primært, at biltrafikken skal afvikles med lav og ensartet hastighed, hvilket i øvrigt også kan være med til at øge vejstrækningens kapacitet.



TRAFIK 1 FORVALTNINGENS FORSLAG

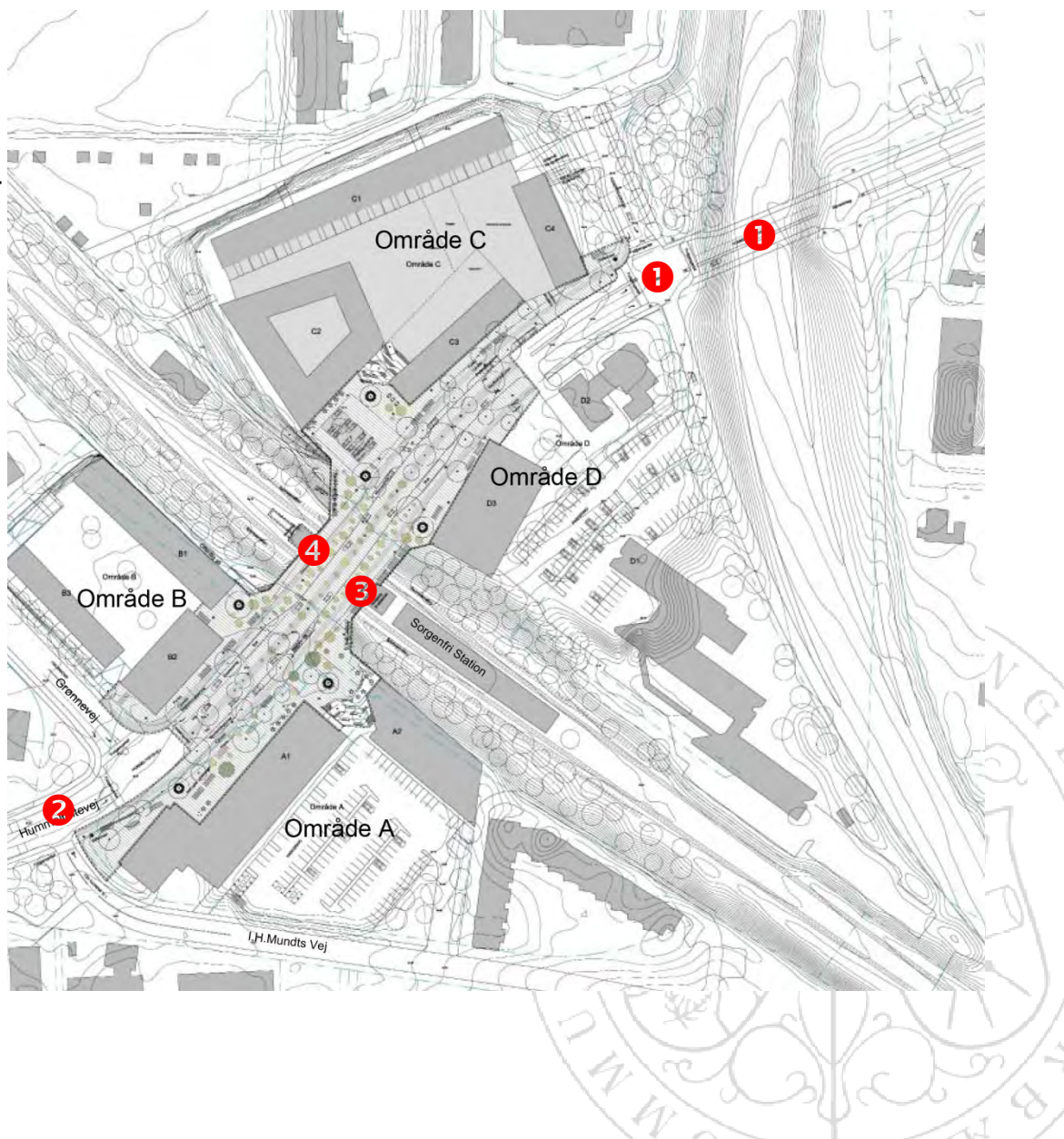
❶ Der udføres lysreguleringer ved de 2 tilslutninger til Omfartsvejen og ved Sennepsmarken.

❷ Krydset Hummeltoftevej - Grønnevej / I. H. Mundts Vej ombygges og lysreguleres, jf. løsning 1.

Mulighederne for dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne skal vurderes.

❸ Muligheden for at etablere cykelparkering ved Sorgenfri Station skal vurderes.

❹ Muligheden og behovet for at etablere en trappe Hummeltoftevejs nordside til stationens perron skal vurderes.

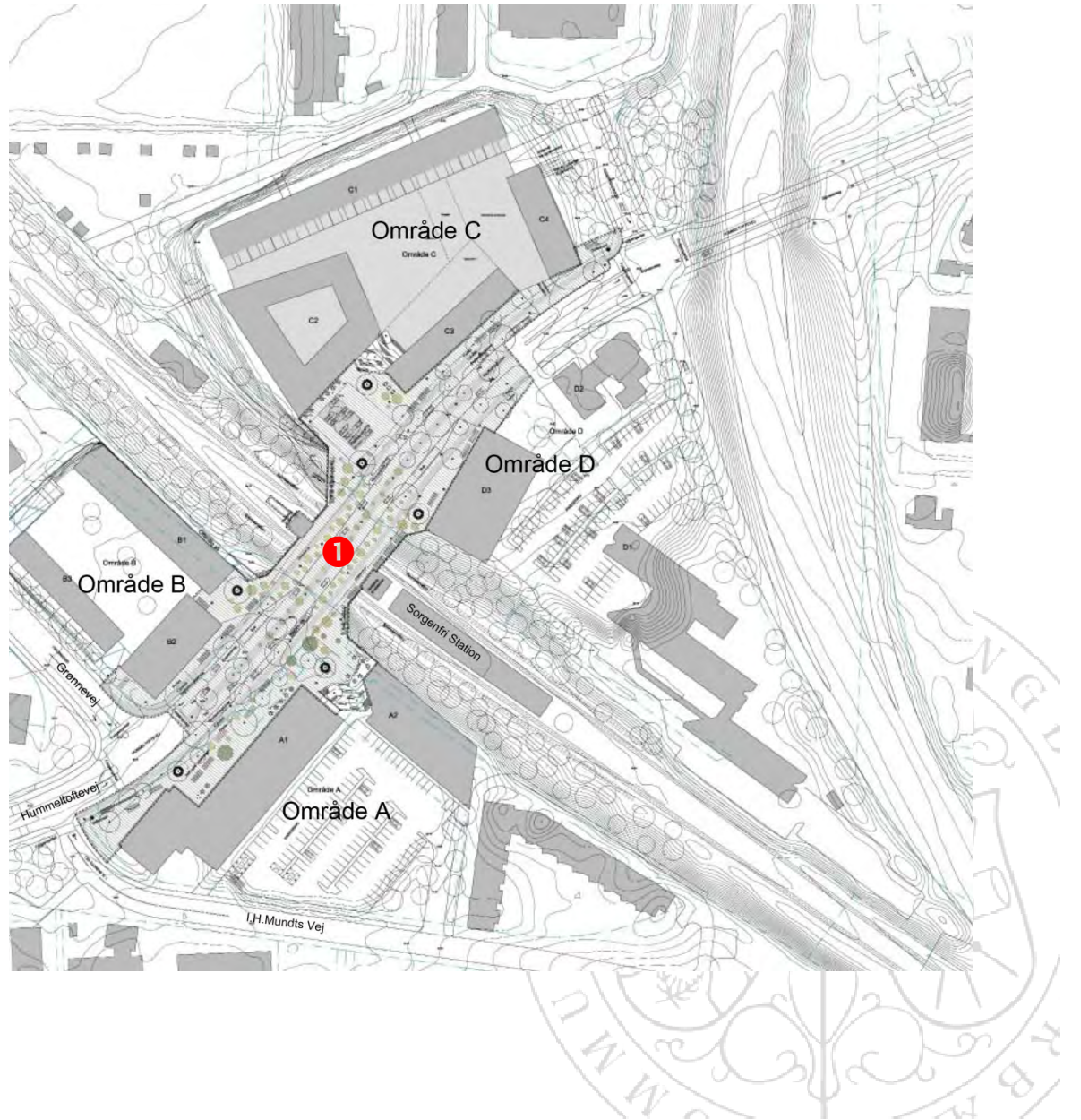


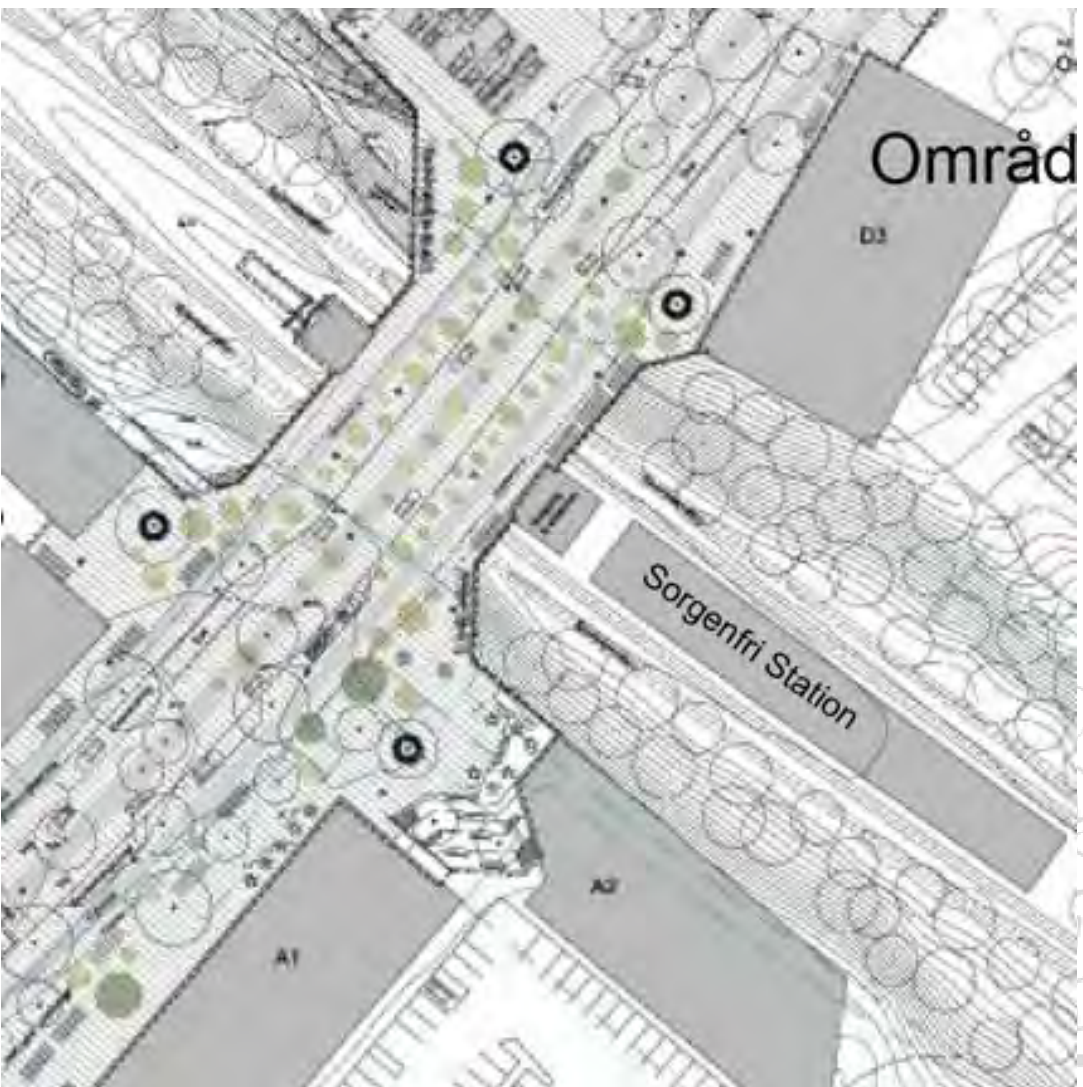


TRAFIK 2 FORVALTNINGENS FORSLAG

1 Der udarbejdes et detailprojekt for indretning og beplantning af "diagonal-løsningen" på Hummeltoftevej.

Det samlede vejprojekt prissættes og forelægges med en økonomisk fordelingsnøgle, da der foreligger tilbud om udbygningsaftaler vedrørende gennemførelse af infrastruktur-opgaverne fra KS Sorgenfri Torv og fra Freja Ejendomme/MT Højgaard.





LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

TRAFIK 3

FORVALTNINGENS FORSLAG

Diagonalen opbygning



Til: Jørgen Olsen (OLJ@ltk.dk) <OLJ@ltk.dk>,
Cc:
Bcc:
Emne: Principansøgning om etablering af bycentret "Flygelet"
Fra: Jan Poulsen <jp@reitanudvikling.dk> - Tirsdag 04-11-2014 15:40

4 bilag



141104 rs A3 mappe komp.pdf



Rapport-ICP Virum Sorgenfri feb 2013.pdf



image001.jpg



Parkeringstælling - Virum.pdf

Hej Jørgen Olsen

Idet vi henviser til vore møder og tidligere samtaler, skal vi hermed udbede os kommunens principielle stillingtagen til etablering af et bycenter med tilladelse til etablering af ca. 2.900 m² (heraf ca. 465 m² kælder) detail- og dagligvarehandel, samt 1.375 m² boliger på 1. sal, således som det fremgår af vedhæftede mappe.

Nærværende ansøgning og projekt afløser således tidligere fremsendte ansøgning og projekt tilbage fra 13. marts 2013 (se vedhæftede korrespondance ekskl. bilag, der grundet størrelse fremsendes i efterfølgende mail). Som det fremgår, er der i dag tale om et mindre projekt end tidligere.

Vi har i forbindelse med projektet forsøgt at finde en balance, så vi på én gang opnår en bygning med en for området passende størrelse og arkitektur, og på samme tid med etablering af 161 P-pladser, opfylder kommunens krav til parkering med 1 p-plads pr. 35 m detailhandel, og 1 p-plads pr. bolig samtidig med, at vi de facto reetablerer de i dag værende 56 pendler parkeringspladser + de nuværende 10 p-pladser med 2 timers tidsbegrænsning.

I relation til vor ansøgning finder vi det i øvrigt relevant at oplyse og bemærke følgende:

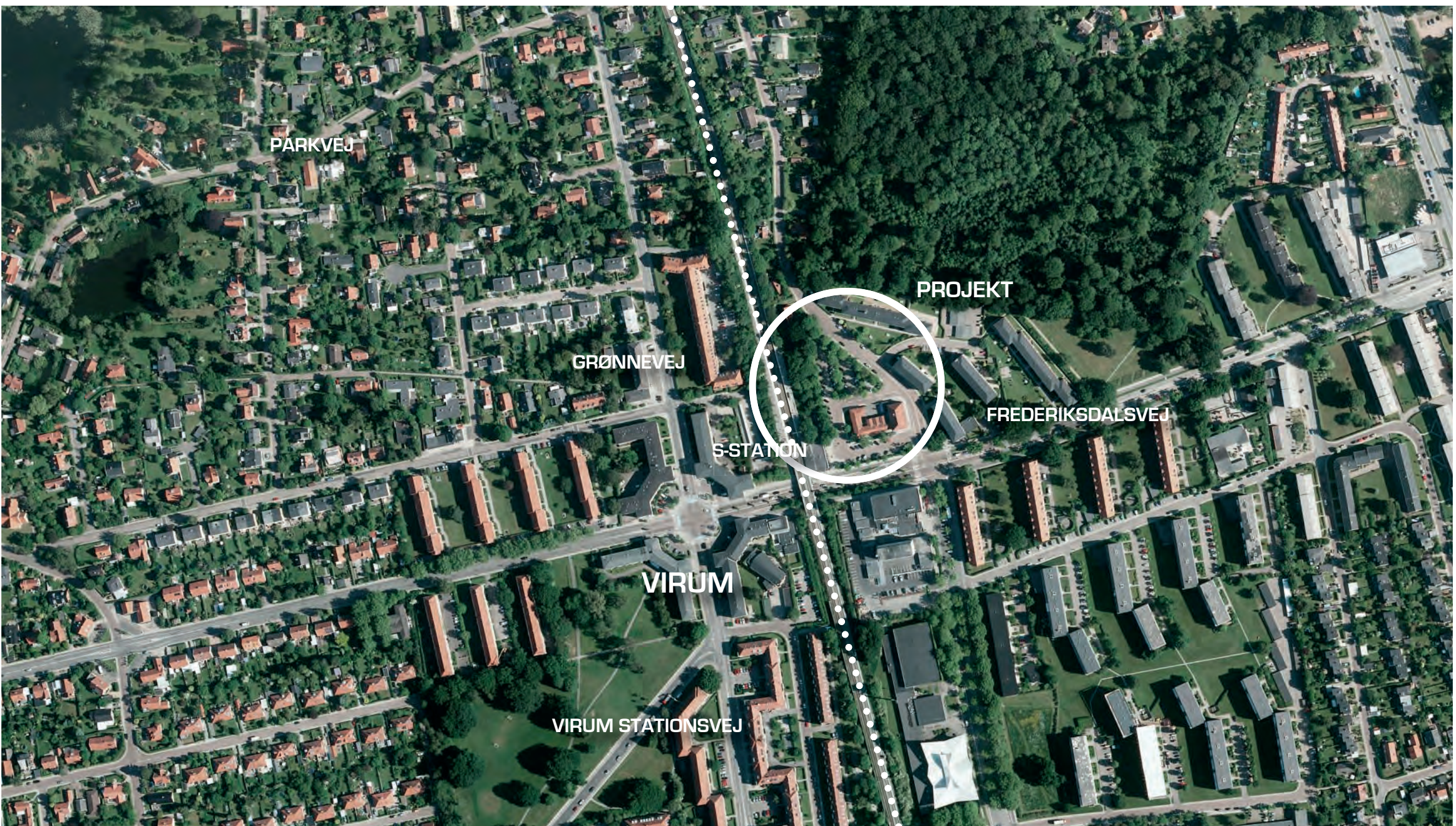
- Som det forhåbentlig også fremgår af vedhæftede mappe, så er det vor hensigt, at levere et byggeri med materialer af højeste kvalitet.
- På nuværende tidspunkt er det ikke afgjort om det bliver 1 stor dagligvarebutik eller 2 mindre, hvorfor det er af afgørende vigtighed, at vi bevarer fleksibiliteten omkring dette og i stedet fokuserer på af bygningen placeres, som angivet på tegningen, og med en samlet størrelse på ovennævnte ca. 2.900 m² til detail- og dagligvarehandel. Det kan dog siges med sikkerhed, at der (i givet fald kommunen godkender projektet) kommer en Rema 1000 dagligvarebutik, og at denne bliver i den absolut store størrelse (forventet ca. 1.500 m²) i forhold til en standard Rema 1000, som er ca. 1.000 m².
- Projektets størrelse og de ansøgte 2.900 m² til detail- og dagligvarehandel, er mindre end de 3.700 m², som fremgår af ICP's tidligere udarbejdede konsekvensanalyse (se vedhæftede), som tog sit udgangspunkt i det tidligere ansøgte projekt tilbage fra 13. marts 2013.

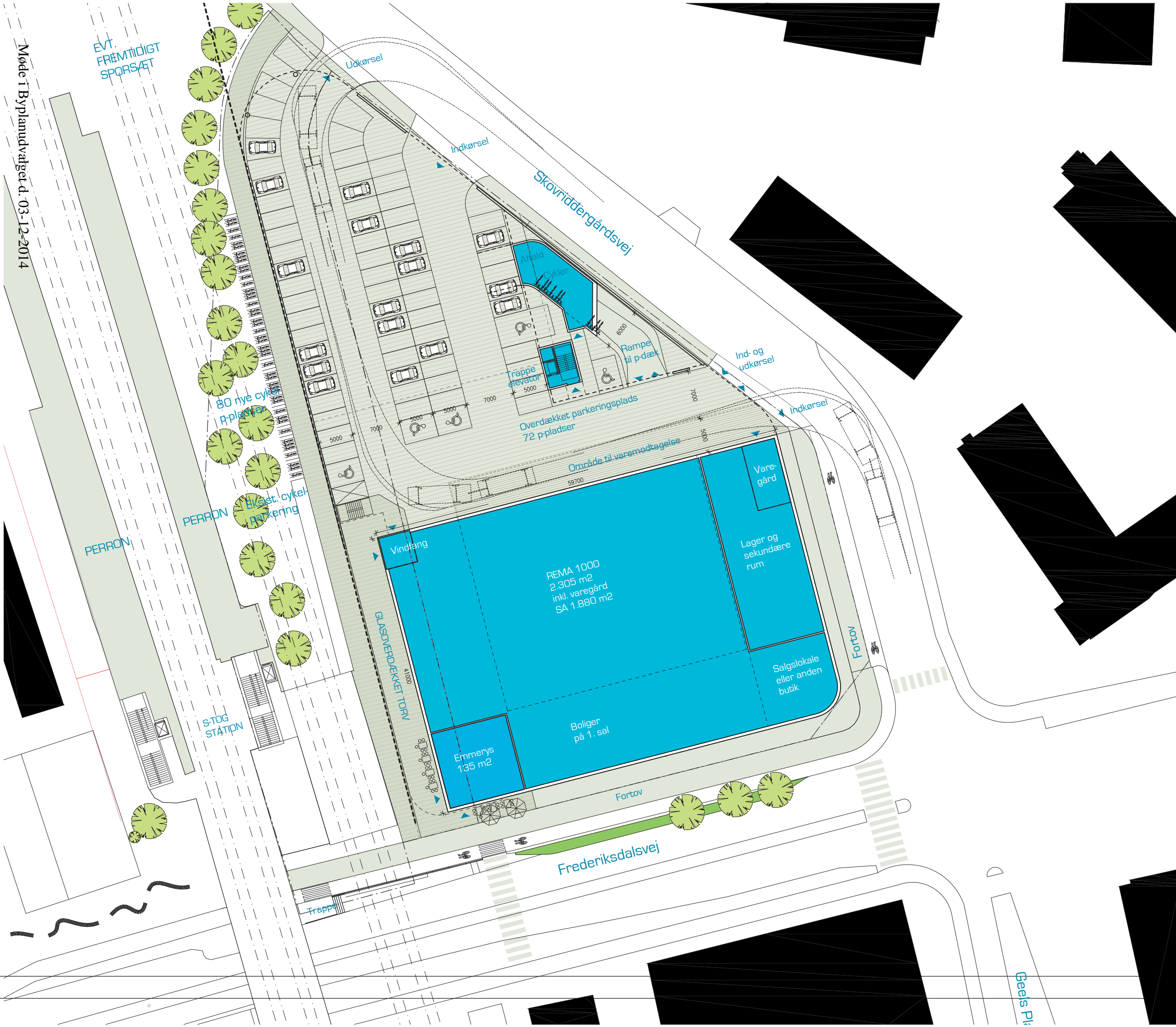
- Det er tanken, at de 88 p-pladser på p-dækket overvejende vil blive anvendt af pendlere og beboerne i de 12 boliger. De 12 p-pladser til boligerne forventes at få faste pladser tættest boligerne, og hvad angår de resterende 76 P-pladser, så vil 56 af disse bliver fuldstændig uden tidsbegrænsning (tilsvarende de 56 pendler p-pladser i terræn i dag). De resterende 20 p-pladser på dækket vil derimod bliver pålagt tidsbegrænsning, men kun i tidsrummet fra kl. 16.00 til butikernes lukketid (forventeligt 21.00). Herved vil der de facto være yderligere 20 p-pladser, som pendleren kan benytte sig af i dagtimerne, i det brugen af de i dag værende pendler p-pladser falder markant efter kl. 17.00, således som det fremgår af vedhæftede Cowi notat. Resultatet heraf skulle således gerne være, at forholdene for pendlerne forbedres i forhold til i dag, hvor de har 56 p-pladser til rådighed, til at de i fremtiden reelt får 76 p-pladser til rådighed. De 73 p-pladser i terræn ønskes eksklusivt anvendt af kunderne til butikkerne, hvorfor disse 73 p-pladser vil blive pålagt 1 times tidsbegrænsning.
- Vi er i dialog med DSB omkring erhvervelse af ca. 1.498 m² jordareal. Denne dialog er yderst positiv, idet DSB selv har en interesse i, at området og deres station kommer til at fremtræde attraktivt og tillokkende med gode forhold for pendlere og deres kunder i almindelighed.

Idet vi ser frem til at høre fra kommunen, skal vi afslutningsvis anmode om at erhverve ca. 3.426 m² areal af kommunen, med en bemærkning om, at vi i kraft af etablering af p-dæk sørger for fuld erstatning af den nuværende p-plads med 68 p-pladser.

Med venlig hilsen / *Yours sincerely* ,
Reitan Ejendomsudvikling A/S / *Reitan Property Development A/S*
Jan Poulsen
Adm. Direktør / *Chief Executive Officer (CEO)*
Hundige Strandvej 190, 1. sal
2670 Greve
Tlf. +45 36341440
Mobil +45 20100095
Mail. jp@reitanudvikling.dk







AREALER	
STUEETAGE	
DAGLIGVAREBUTIK	2.305 M ²
BAGER	135 M ²
1. ETAGE	
BOLIGER	1.375 M ²
SAMLET	3.815 M²

--- BYGGELINIE 5,9 M FRA MIDTE AF EVT. FREMTIDIGT SPOR

REMA 1000, VIRUM
 SITUATIONSPLAN 1:500
 SKITSEFORSLAG 01
 28.10.2014
 SKOVHUSARKITEKTER

EVT. FREMTIDIGT SPORSÆT

80 nye cykel p-pladser

Ekst. cykel-parkering

PERRON

PERRON

S-TOG STATION

GLASVERDEKKE TORV

Skovriddergårdsvej

Frederiksdalsvej

Gees Pl.



AREALER

STUEETAGE	
DAGLIGVAREBUTIK	2.305 M ²
BAGER	135 M ²
1. ETAGE	
BOLIGER	1.375 M ²
SAMLET	3.815 M²

--- BYGGE LINIE 5,9 M FRA MIDTE AF EVT. FREMTIDIGT SPOR

REMA 1000, VIRUM
 PLAN AF 1. ETAGE 1:500
 SKITSEFORSLAG 01
 28.10.2014
SKOVHUSARKITEKTER

EVT. FREMTIDIGT SPORSÆT

Møde i Byplanudvalget d. 03-12-2014

PERRON

PERRON

STOG STATION

Skovriddergårdsvej

Rampe

P-dæk
88 p-pladser

Gårdhave

Boliger på 1. sal

GLASOVERDEKNING

Frederiksdalsvej

Bees Pl.

ALTERNATIV STUEPLAN



AREALER

STUEETAGE

DAGLIGVARE 01	1.370 M2
DAGLIGVARE 02	830 M2
FÆLLES VINDFANG	90 M2
BAGER	150 M2

1. ETAGE

BOLIGER	1.375 M2
---------	----------

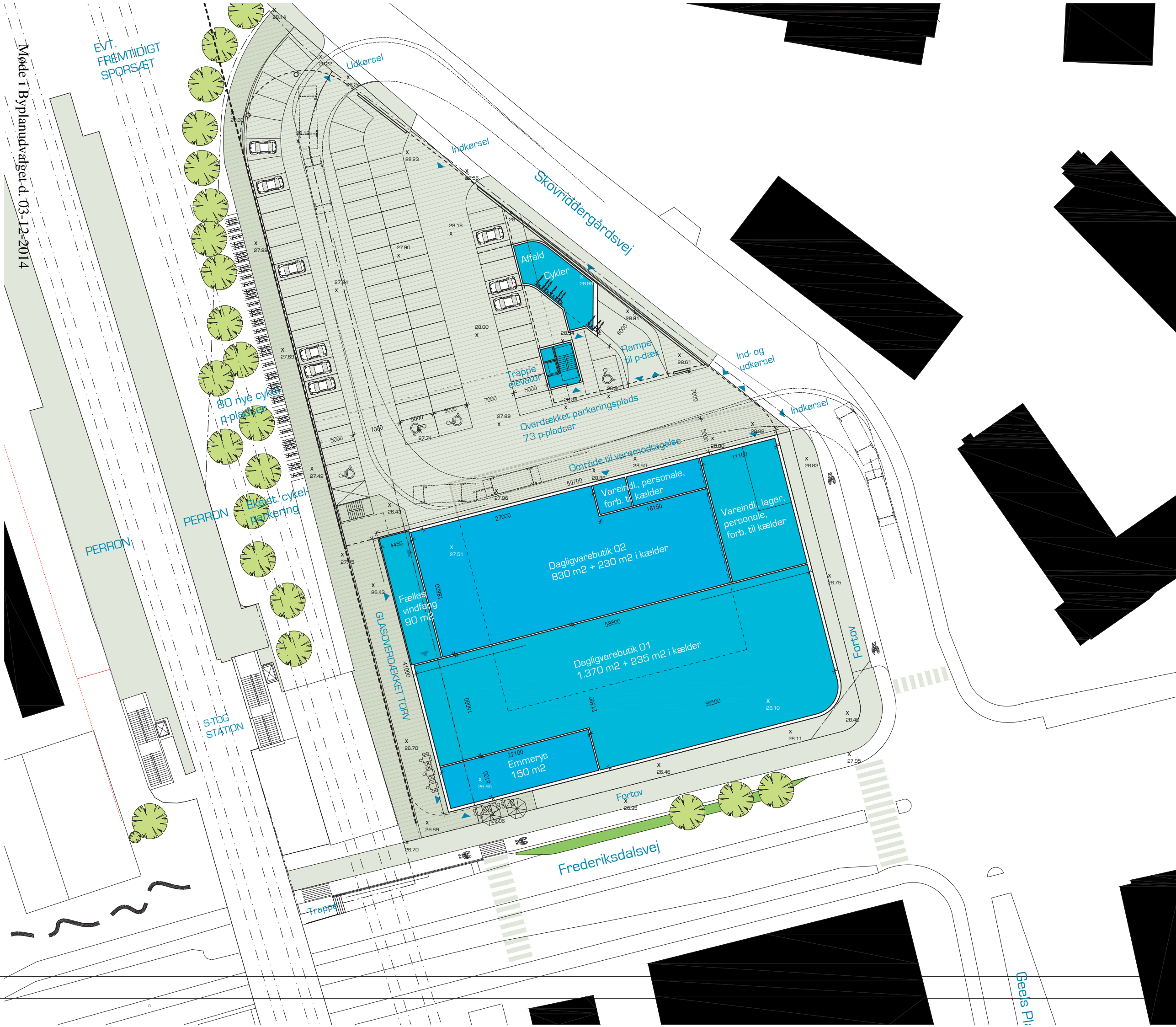
KÆLDER

LAGER TIL 01	235 M2
LAGER TIL 02	230 M2

SAMLET	4.280 M2
---------------	-----------------

--- BYGGELINIE 5,9 M FRA MIDTE AF EVT. FREMTIDIGT SPOR
 x EKSISTERENDE KOTER

REMA 1000, VIRUM
 SITUATIONSPLAN 1:500
 SKITSEFORSLAG 02
 04.11.2014
 SKOVHUSARKITEKTER



Møde i Byplanudvalget d. 03-12-2014

EVT. FREMTIDIGT SPORSÆT

80 nye cykel p-pladser

Eksist. cykel parkering

PERRON

STOG STATION

Trappe

Frederiksdalsvej

Fortov

Område til varemottagelse

Overdækket parkeringsplads 73 p-pladser

Affald

Cykler

Rampe til p-dæk

Indkørsel

Skovriddergårdsvej

Ind- og udkørsel

Indkørsel

Trappe

Bees Pl.

TILPASNING TIL OMRÅDET:
DEN NORDISKE FUNKIS STIL



S-STATION



GEELS PASSAGE



BEBYGGELSE FREDERIKSDALSVEJ

AFRUNDEDE ELEMENTER
LILLE TAGUDHÆNG
STORE VINDUER

2X REMA 1000, AARHUS
TEGL OG KOBBER



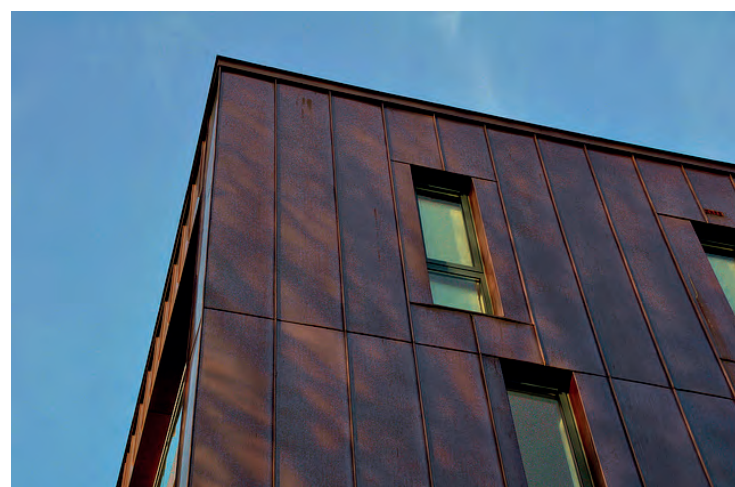
PETERSEN D51, MØRK FUGE



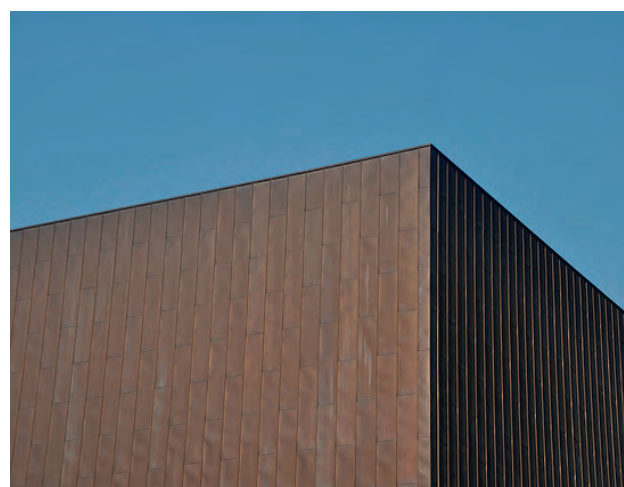
PETERSEN D51, LYS FUGE



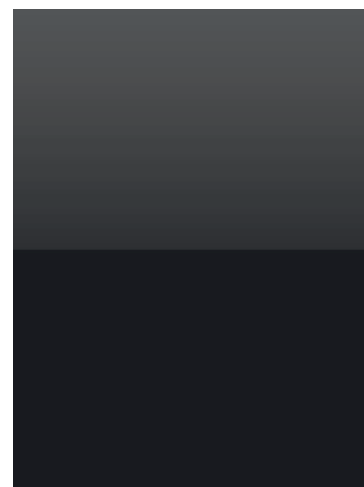
PETERSEN D73, MØRK FUGE



KOBBER



SORT GLAS

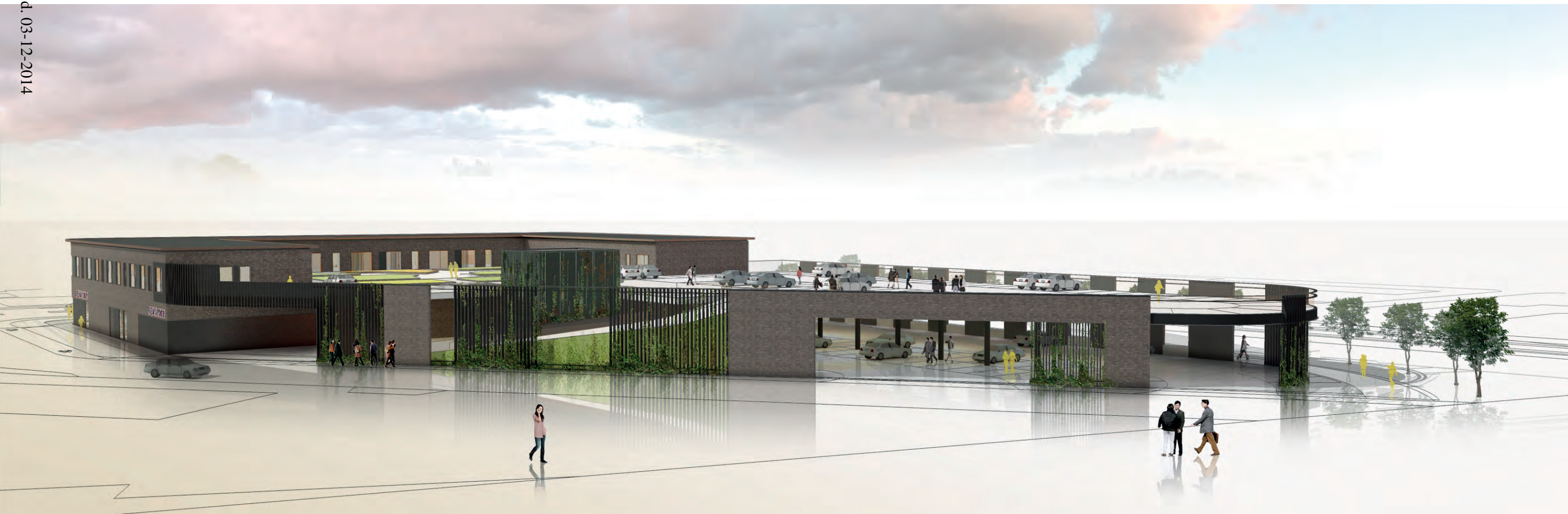




PERSPEKTIV FRA FREDERIKSDALSVEJ ØST



PERSPEKTIV FRA FREDERIKSDALSVEJ VEST



AFSKÆRMNING AF PARKERINGS-DÆK
LETTE SKÆRM ELEMENTER
TEGL
BEPLANTNING
TRANSPARENS





REITAN EJENDOMSUDVIKLING

PARKERINGSTÆLLING I VIRUM

TRAFIKTEKNISK NOTAT

ADRESSE COWI A/S
Visionsvej 53
9000 Aalborg

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

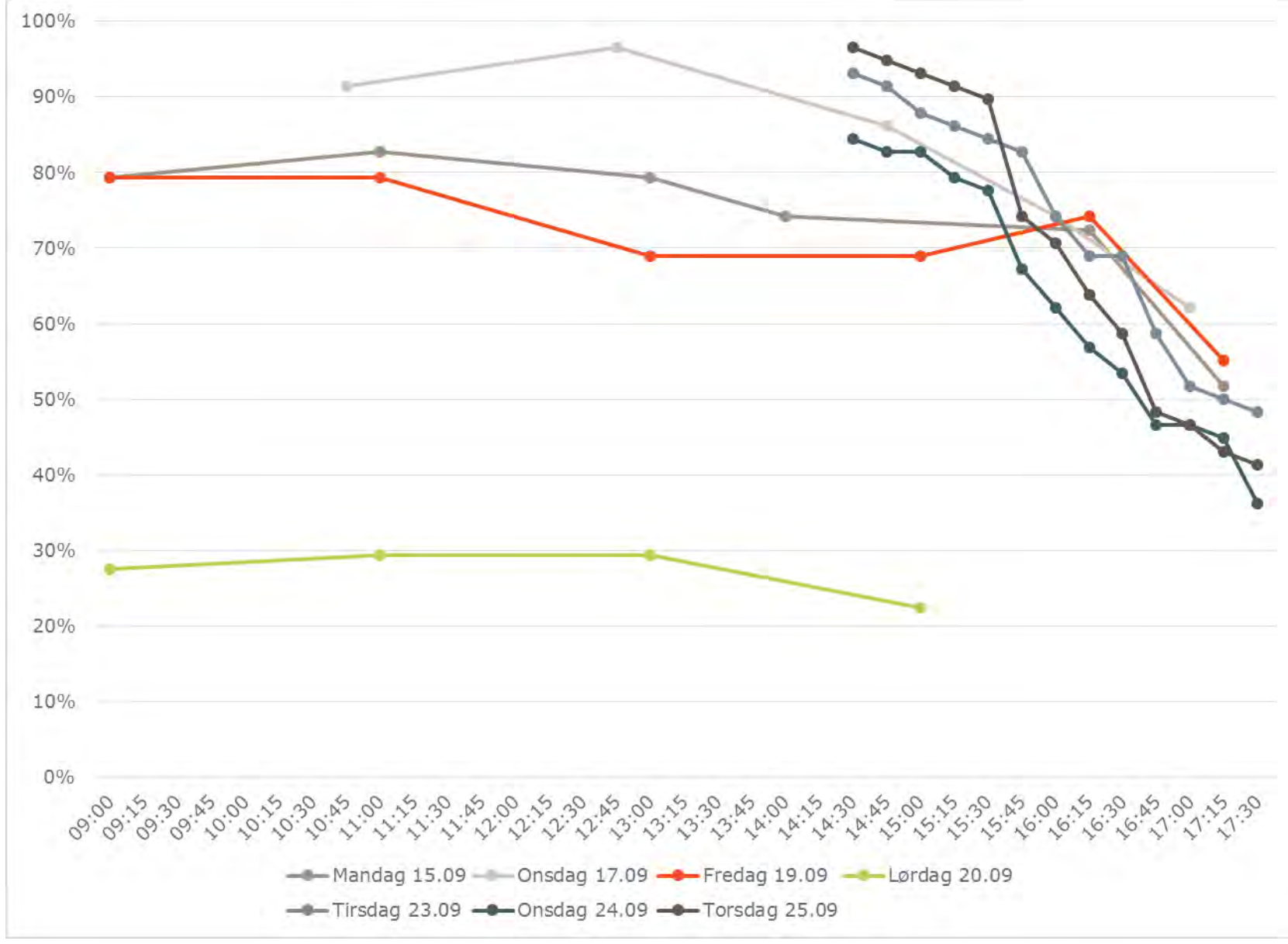
WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Posthuset Virum - uden tidsbegrænsning	2
2	Posthuset Virum – 2 timer parkering	4
3	Rema 1000 Stengårds Alle, Buddinge	6

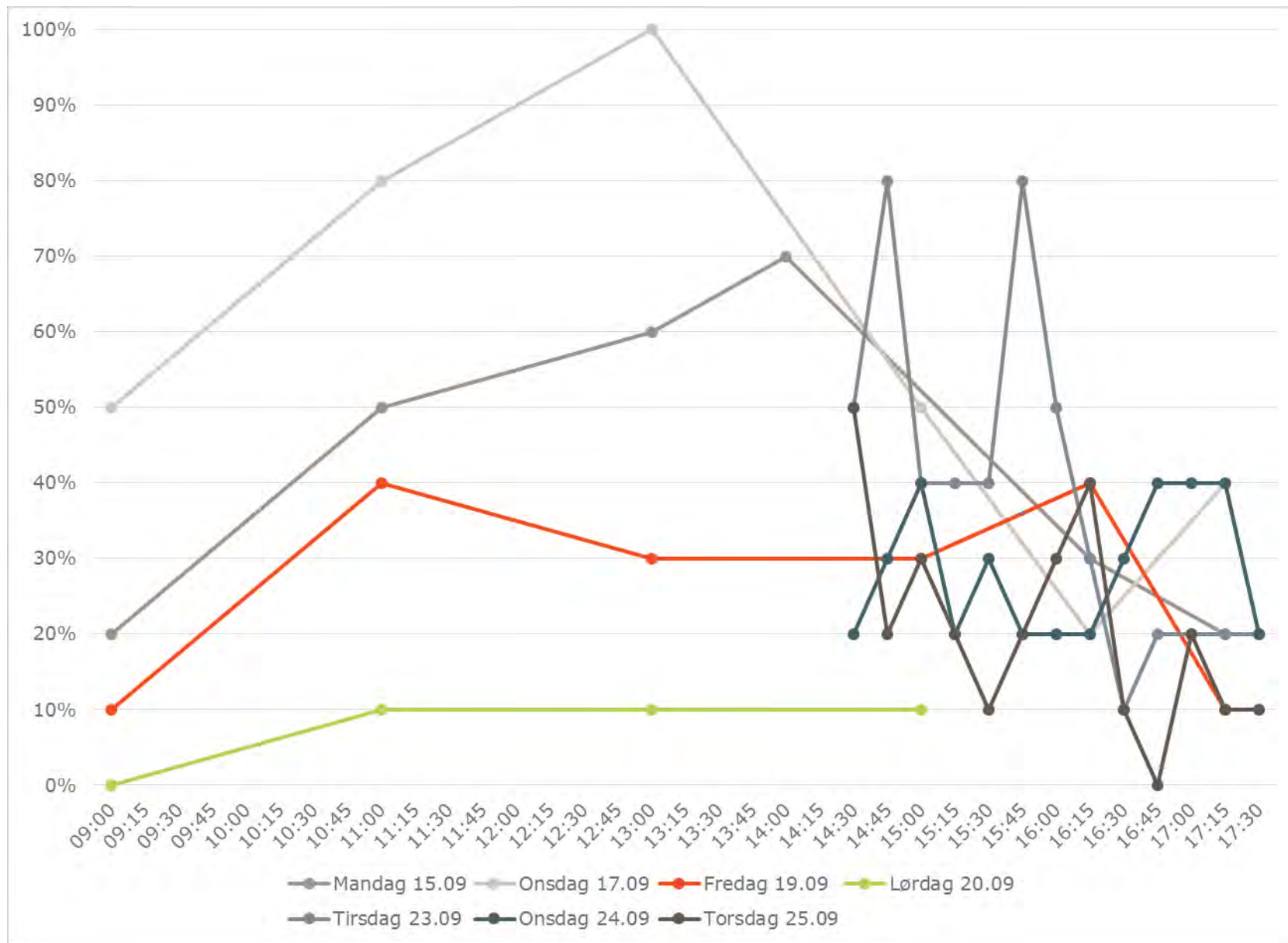
PROJEKTNR. A031640
DOKUMENTNR. 022-001
VERSION 1.0
UDGIVELSESDATO 01-10-2014
UDARBEJDET DANN
KONTROLLERET KSC
GODKENDT KSC

1 Posthuset Virum - uden tidsbegrænsning



	Mandag 15.09		Onsdag 17.09		Fredag 19.09		Lørdag 20.09		Tirsdag 23.09		Onsdag 24.09		Torsdag 25.09	
09:00	79%	Gråt	88%	Gråt	79%	Sol	28%	Gråt						
09:15														
09:30														
09:45														
10:00														
10:15														
10:30														
10:45														
11:00	83%	Gråt	91%	Sol	79%	Sol	29%	Gråt						
11:15														
11:30														
11:45														
12:00														
12:15														
12:30														
12:45														
13:00	79%	Sol	97%	Sol	69%	Sol	29%	Gråt						
13:15														
13:30														
13:45														
14:00	74%	Sol												
14:15														
14:30									93%	Sol	84%	Gråt	97%	Sol
14:45									91%	Sol	83%	Gråt	95%	Gråt
15:00			86%	Sol	69%	Sol	22%	Gråt	88%	Sol	83%	Gråt	93%	Sol
15:15									86%	Sol	79%	Gråt	91%	Sol
15:30									84%	Sol	78%	Gråt	90%	Gråt
15:45									83%	Sol	67%	Gråt	74%	Sol
16:00									74%	Sol	62%	Gråt	71%	Sol
16:15	72%	Sol	74%	Sol	74%	Sol			69%	Sol	57%	Gråt	64%	Gråt
16:30									69%	Sol	53%	Gråt	59%	Regn
16:45									59%	Sol	47%	Gråt	48%	Gråt
17:00									52%	Sol	47%	Gråt	47%	Gråt
17:15	52%	Sol	62%	Sol	55%	Sol			50%	Sol	45%	Gråt	43%	Sol
17:30									48%	Sol	36%	Gråt	41%	Sol

2 Posthuset Virum – 2 timer parkering

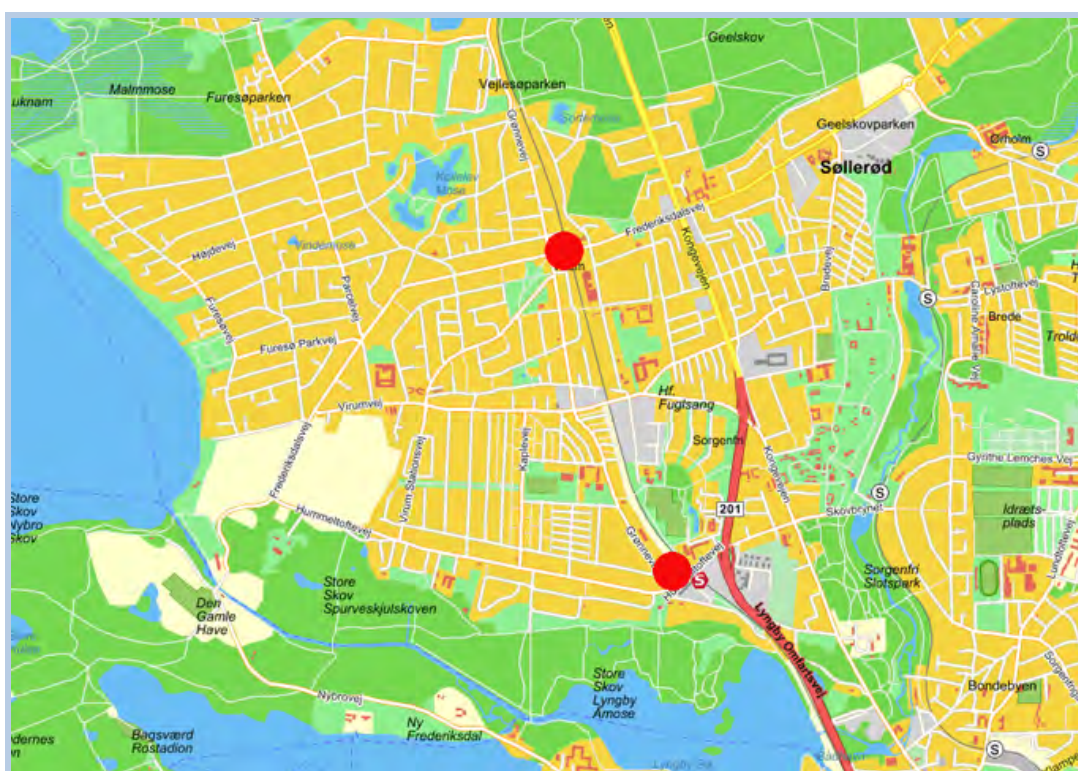


	Mandag 15.09		Onsdag 17.09		Fredag 19.09		Lørdag 20.09		Tirsdag 23.09		Onsdag 24.09		Torsdag 25.09	
09:00	20%	Gråt	50%	Gråt	10%	Sol	0%	Gråt						
09:15														
09:30														
09:45														
10:00														
10:15														
10:30														
10:45														
11:00	50%	Gråt	80%	Sol	40%	Sol	10%	Gråt						
11:15														
11:30														
11:45														
12:00														
12:15														
12:30														
12:45														
13:00	60%	Sol	100%	Sol	30%	Sol	10%	Gråt						
13:15														
13:30														
13:45														
14:00	70%	Sol												
14:15														
14:30									50%	Sol	20%	Gråt	50%	Sol
14:45									80%	Sol	30%	Gråt	20%	Gråt
15:00			50%	Sol	30%	Sol	10%	Gråt	40%	Sol	40%	Gråt	30%	Sol
15:15									40%	Sol	20%	Gråt	20%	Sol
15:30									40%	Sol	30%	Gråt	10%	Gråt
15:45									80%	Sol	20%	Gråt	20%	Sol
16:00									50%	Sol	20%	Gråt	30%	Sol
16:15	30%	Sol	20%	Sol	40%	Sol			30%	Sol	20%	Gråt	40%	Gråt
16:30									10%	Sol	30%	Gråt	10%	Regn
16:45									20%	Sol	40%	Gråt	0%	Gråt
17:00									20%	Sol	40%	Gråt	20%	Gråt
17:15	20%	Sol	40%	Sol	10%	Sol			20%	Sol	40%	Gråt	10%	Sol
17:30									20%	Sol	20%	Gråt	10%	Sol

3 Rema 1000 Stengårds Alle, Buddinge



	Mandag 15.09		Onsdag 17.09		Fredag 19.09		Lørdag 20.09	
09:00								
09:15								
09:30	11%	Gråt	13%	Gråt	11%	Sol		
09:45							27%	Gråt
10:00								
10:15								
10:30								
10:45								
11:00								
11:15	20%	Gråt	20%	Sol				
11:30					27%	Sol	40%	Gråt
11:45								
12:00								
12:15								
12:30								
12:45								
13:00					36%	Sol		
13:15								
13:30			31%	Sol			58%	Gråt
13:45	29%	Sol						
14:00								
14:15								
14:30								
14:45	38%	Sol						
15:00							44%	Gråt
15:15								
15:30								
15:45			56%	Sol	42%	Sol		
16:00								
16:15								
16:30								
16:45	24%	Sol	67%	Sol	69%	Sol		
17:00								
17:15								
17:30								
17:45	44%	Sol	40%	Sol	47%	Sol		



Virum Sorgenfri

Konsekvensanalyse ved udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte

Februar 2013

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Vurderinger og konsekvenser	3
2. Detailhandelen i Virum Sorgenfri Brede	12
3. Befolknings- og forbrugsforhold	18

Bilag 1: Branchefortegnelse



Vurderinger og konsekvenser

ICP er blevet bedt om at vurdere de omsætningsmæssige konsekvenser for den eksisterende detailhandel ved en udvidelse af detailhandelen i Virum og Sorgenfri bydele.

Vurderingerne foretages i forhold til bl.a. den nuværende og fremtidige konkurrencesituation på dagligvaremarkedet, herunder de forskellige operatører og deres butiks- og prisprofiler.

Det vurderes desuden, hvorledes etableringen vil påvirke de lokale forbrugeres indkøbsforhold.

► **Konklusion**

Ved en etablering af et varehus i Sorgenfri bymidte, en udvidelse af Irma og Netto samt etablering af et supermarked og en discountbutik i Virum bymidte, vurderes Virum og Sorgenfri bydele samlet set at øge dagligvareomsætningen med 226 mio. kr. til 622 mio. kr. i 2020.

Dagligvareomsætningen forventes at stige 85 % i Sorgenfri bymidte til 279 mio. kr., mens dagligvareomsætningen forventes at stige 59 % i Virum bymidte til 298 mio. kr. i 2020 i forhold til hvis hverken Sorgenfri bymidte eller Virum bymidte udvides.

En udvidelse af begge bymidter vil betyde væsentlig bedre indkøbsforhold for borgerne i den nordlige del af Lyngby-Taarbæk kommune, men vil ligeledes få konsekvenser for de eksisterende dagligvarebutikker i området.

Det forventes, at dagligvareomsætningen i Virum og Sorgenfri bydele i øvrigt falder med 22 %, mens dagligvareomsætningen i lokalcenter Brede forventes at falde med 10 % i forhold til 0-alternativet.

Det er ICP's vurdering, at dagligvareomsætningen vil falde med ca. 13 %, svarende til 145 mio. kr. i Kgs. Lyngby, mens dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt vurderes at falde med ca. 11 %.

Det vurderes, at etableringen af de nye butikker og udvidelsen af Irma og Netto vil medføre, at en af de større dagligvarebutikker i Virum bymidte samt enkelte mindre dagligvarebutikker i Virum bydel bliver lukningstruede.

En udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte vil samlet set styrke detailhandelen i Virum og Sorgenfri bydele og forbedre de lokale indkøbsforhold for borgerne i bydelene væsentligt.

► **Dagligvareudbuddet i markedsområdet**

ICP har foretaget en rekognoscering af dagligvareudbuddet i Virum og Sorgenfri bydele samt Brede Torv.

På Sorgenfri bymidte er der i dag 8 dagligvarebutikker, heriblandt discountbutikken Netto og supermarkedet Irma, som de største. Den samlede dagligvareomsætning var i 2012 156 mio. kr. incl. moms.

I Virum bymidte ligger 12 dagligvarebutikker med en samlet omsætning på 192 mio. kr. Her ligger supermarkedet SuperBest, discountbutikken Fakta og en række fødevarer specialbutikker.

På Brede Torv er i alt 7 dagligvarebutikker. Her er discountbutikken Netto og en række fødevarer specialbutikker.

I det øvrige Virum og Sorgenfri bydele ligger et par mindre supermarkeder samt et par tankstationer. Samlet set er der 34 dagligvarebutikker i Virum,

Sorgenfri og Brede. Bruttoarealet udgjorde 11.100 m² og den samlede dagligvareomsætning var 482 mio. kr. i 2012.

► Markedsunderlaget

I Virum og Sorgenfri bydele boede der i 2012 godt 20.600 personer. Befolkningstallet forventes at stige med ca. 2 % i perioden 2012 til 2020 til 20.900 personer.

Forbrugerne i Sorgenfri bydel havde i 2012 et samlet dagligvareforbrug på godt 228 mio. kr. Dette forbrug ventes ikke at ændre sig væsentligt frem til 2020.

Virum bydel havde et samlet dagligvareforbrug på ca. 494 mio. kr. incl. moms i 2012, hvilket forventes at stige med 2 % til 504 mio. kr. i 2020.

► Udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte

Konsekvenserne for den eksisterende detailhandel er beregnet for 2020.

► 0-Alternativ

Der etableres ikke yderligere detailhandel i hverken Sorgenfri bymidte eller Virum bymidte.

► Alternativ 1

Sorgenfri bymidte udvides Netto med 800 m² til i alt 1.600 m². Samtidig flyttes Irma til Sydtorvet og opdateres til en butik på i alt 1.200 m². Der etableres ligeledes et varehus på 3.500 m² i Sorgenfri bymidte.

Herudover etableres en række mindre butikker og andre kundeorienterede servicefunktioner i Sorgenfri bymidte for at udfylde sin funktion som bydelscenter.

I Virum bymidte etableres to nye dagligvarebutikker på posthusgrunden modsat Geels Plads. Her etableres supermarkedet Føtex Food med en butik på 2.500 m², samt discountbutikken Rema 1000 på 1.200 m².

De øvrige dagligvarebutikker i Virum bymidte forbliver, som de er i dag.

Det forventes, at alle projekter får optimale parkerings- og tilkørselsforhold. Herudover forventes det, at alle projekter bliver optimalt integreret med de eksisterende butikker i både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte.

► Forudsætninger

Konsekvenserne vurderes ud fra følgende forudsætninger:

- **Lyngby Storcenter** udvides med i alt 10.000 m². Udvidelsen vil kun i meget begrænset omfang indeholde dagligvarebutikker og da kun i form af mindre specialbutikker.
- **I Kgs. Lyngby** etableres et varehus på 3.500 m² og en discountbutik på 1.000 m² i den østlige ende af Lyngby Hovedgade (umiddelbart nord for Omfartsvejen).
- Der etableres en discountbutik på 1.000 m² på hjørnet af Chr. X's Alle og Lyngby Hovedgade.
- Detailhandelen i **Holte** i **Rudersdal kommune** ventes ikke i nævneværdig grad udbygget.

- I **Bagsværd i Gladsaxe kommune** etableres Bagsværd Bypark i tilknytning til bymidten med 5.000 m² til detailhandel. Bagsværd bymidte forventes også udviklet løbende.
- På **Buddingevej** ved Buddinge Station etableres der et varehus på 3.500 m².
- For så vidt angår den fremtidige konkurrencesituation på dagligvareområdet i øvrigt, er det i denne analyse forudsat, at der ikke etableres andre større dagligvarebutikker frem til 2017 i markedsområdet.
- Befolkningsudviklingen i kommunen følger den gældende befolkningsprognose.
- Der regnes i forbindelse med fremskrivningen af det potentielle forbrug med en begrænset mængdemæssig stigning i forbruget pr. person frem til 2020.
- Handel med dagligvarer via internettet forudsættes i 2020 at udgøre ca. 2 % af den samlede dagligvareomsætning.

► Metode

Med udgangspunkt i omsætnings- og forbrugsforudsætningerne udarbejdes på grundlag af de foreliggende oplysninger samt vurderinger og erfaringer fra lignende analyser et indkøbsmønster i 2012.

I denne model indlæses forbrugsforudsætningerne for 2020, og der fås en omsætning for 2020. Denne omsætning vil butikkerne teoretisk opnå, såfremt forbrugernes indkøbsmønster er uændret fra 2012 frem til 2020.

Derefter vurderes de nye projekters indflydelse, ændringerne i detailhandelsstrukturen og den generelle forventning til forbrugernes indkøbsorientering frem til 2020. På denne baggrund fremkommer omsætningen, såfremt Sorgenfri bymidte og Virum bymidte ikke udvides.

Med udgangspunkt i denne beregning foretages vurderinger af, i hvor høj grad udvidelsen af bymidterne vil påvirke dette indkøbsmønster og omsætningen i butikkerne.

Der er alene foretaget en egentlig beregning af konsekvenserne for dagligvarer. For så vidt angår udvalgsvarer vil udvidelsen blive beskeden i forhold til det udbud, der ligger i Kgs. Lyngby, hvorfor konsekvenserne alene er beskrevet verbalt.

► **Konsekvenser**

I nedenstående tabel vises konsekvenserne af en udvidelse af Sorgenfri bymidte og Virum bymidte for detailhandelen i markedsområdet.

De fremtidige omsætninger i 2020 er et udtryk for et omsætningsniveau og skal ikke opfattes som præcise tal. Alle tal er i 2012 priser.

Dagligvareomsætningen

Tabel 1.1 viser dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk kommune i 2012 samt den vurderede dagligvareomsætning i 0-alternativet og Hoved-alternativet.

Eksempelvis viser tabel 1.1, at dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte var 156 mio. kr. Hvis Sorgenfri bymidte og Virum bymidte *ikke* udvides (0-alternativet), forventes dagligvareomsætningen at falde til 151 mio. kr. i 2020. Hvis begge bymidter udvides (Hoved-alternativet), vurderes dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte at være 279 mio. kr. Det vil sige, at konsekvensen ved Hoved-alternativet er en omsætningsstigning for Sorgenfri bymidte i forhold til 0-alternativet på 127 mio. kr., svarende til en stigning på 85 %.

Nedenstående tal skal ikke ses som ICP's eksakte vurdering, men som niveauer for den fremtidige omsætning.

Tabel 1.1 Udviklingen i dagligvareomsætningen i Lyngby-Taarbæk (mio. kr. inkl. moms i 2012-priser)

	Omsætning i 2012	Omsætning i 2020 0-alternativ	Omsætning i 2020 Hoved-alternativ	Konsekvens (mio. kr.)	Konsekvens (%)
Sorgenfri bymidte	156	151	279	+127	+85 %
Virum bymidte	192	187	298	+111	+59 %
Virum/Sorgenfri i øvrigt	75	58	45	-12	-22 %
Virum/Sorgenfri i alt	423	396	622	+226	+57 %
Lokalcenter Brede	58	52	47	-5	-10 %
Kgs. Lyngby	960*	1.078	933	-145	-13 %
Lyngby-Taarbæk i øvrigt	390*	367	327	-40	-11 %
Lyngby Taarbæk i alt	1.821	1.893	1.929	+36	
Uden for kommunen	**	**	**	-36	

*) Tallet er vurderet af ICP på baggrund af seneste detailhandelsanalyse

**): Omsætningen ikke opgjort

2020 – 0-alternativ

Hvis hverken Sorgenfri bymidte eller Virum bymidte udvides, forventes dagligvareomsætningen i Virum og Sorgenfri bydele i alt at falde ca. 6 % i perioden 2012 til 2020. Dagligvareomsætningen i både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte forventes at falde ca. 3 %, mens dagligvareomsætningen i Virum og Sorgenfri bydele i øvrigt forventes at falde med ca. 23 %.

Dette skyldes primært den generelle strukturudvikling, hvor det må forventes, at de mindre dagligvarebutikker lukker på bekostning af de større dagligvarebutikker.

Ikke mindst de øgede åbningstider med åbnet til 22 hverdag og søndagsåbent hos discountbutikkerne og varehusene vil få betydning for omsætningen og dermed antallet af mindre dagligvarebutikker og tankstationer.

Forbrugerne køber generelt dagligvarer så tæt på bopælen som muligt, især hvis det rigtige udbud kan tilbydes lokalt. Derfor forventes dagligvarebutikkerne i Virum og Sorgenfri bydele ikke i væsentlig grad at miste omsætning på trods af styrkelsen af dagligvareudbuddet i Kgs. Lyngby.

2020 – Hoved-alternativ

Hvis Sorgenfri bymidte styrkes med et varehus samt en udvidelse af Irma og Netto, og Virum bymidte samtidig får tilført endnu et supermarked og en discountbutik, vil det få betydning for de øvrige dagligvarebutikker i Lyngby.

En udvidelse af både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte vil betyde, at borgerne i Virum og Sorgenfri bydele vil få forbedret deres indkøbsmuligheder væsentligt. Den samlede lokalkøbsandel for dagligvarer, som er et udtryk for hvor stor en andel forbrugerne køber lokalt, vil blive styrket i både Virum og Sorgenfri.

Sorgenfri bymidte forventes at opnå en dagligvareomsætning på 279 mio. kr. i 2020, hvis Netto og Irma udvides samt der etableres et varehus i bymidten. En udvidelse forventes hermed at betyde en omsætningsstigning for Sorgenfri bymidte i alt på 127 mio. kr., svarende til en stigning på 85 % i forhold til 0-alternativet.

Borgerne især i Sorgenfri bydel vil i højere grad købe deres dagligvarer i Sorgenfri bymidte, men bymidten vil ligeledes i højere grad tiltrække forbrugere fra Virum og Lyngby.

Virum bymidte forventes at opnå en dagligvareomsætning på 298 mio. kr. i 2020, hvis der etableres et supermarked og en discountbutik på posthusgrunden. Hermed forventes dagligvareomsætningen i bymidten at stige 111 mio. kr. i forhold til 0-alternativet, hvilket svarer til en stigning på 59 %.

I Virum bymidte forventes en væsentlig del af dagligvareomsætningen i de to nye dagligvarebutikker at være en omfordeling fra de eksisterende dagligvarebutikker i Virum bymidte. De eksisterende dagligvarebutikker må forventes at få forringet deres driftsvilkår, og en af de større dagligvarebutikker kan være lukningstruet.

I Virum og Sorgenfri bydele i øvrigt forventes dagligvareomsætningen at falde ca. 12 mio. kr. i 2020, hvis Sorgenfri bymidte og Virum bymidte styrkes. Det forventes, at de eksisterende dagligvarebutikker mister 22 % af deres omsætning, og det kan ikke udelukkes, at enkelte mindre butikker i Virum bydel i øvrigt bliver lukningstruede.

Lokalcenter Brede med Netto og en række fødevarer specialbutikker tiltrækker især forbrugerne fra et absolut næropland. Den geografiske placering i

et boligområde med forholdsvis vanskelige adgangsforhold fra Virum bydel betyder, at Brede Torv i mindre grad vil blive påvirket af styrkelsen af Virum og Sorgenfri. Det må dog forventes, at Brede Torv mister ca. 5 mio. kr. i 2020, svarende til en reduktion på ca. 10 % i forhold til 0-alternativet.

Det vurderes, at ca. 61 % af væksten i dagligvareomsætningen i Sorgenfri bymidte og Virum bymidte vil blive flyttet fra dagligvarebutikkerne i Kgs. Lyngby. Dagligvareomsætningen i Kgs. Lyngby forventes at falde omkring 145 mio. kr. i 2020 i forhold til 0-alternativet. Den samlede dagligvareomsætning i Kgs. Lyngby vurderes at være 933 mio. kr. i Hoved-alternativet, svarende til et fald på ca. 13 % i 2020 i forhold til 0-alternativet.

I Lyngby-Taarbæk kommune i øvrigt forventes dagligvareomsætningen at falde ca. 40 mio. kr. svarende til et fald på 11 % i forhold til 0-alternativet.

Omsætningen vurderes ikke at blive taget fra én bestemt butik, men vil få betydning for alle dagligvarebutikker i Kgs. Lyngby samt i mindre grad Lyngby og Lundtofte bydele. Det vurderes, at dagligvarebutikkerne generelt vil få forringet deres driftsvilkår, men det betyder ikke, at butikkerne bliver lukningstruede.

En styrkelse af dagligvareudbuddet i Virum og Sorgenfri forventes ligeledes at få nogen betydning for dagligvarebutikkerne uden for Lyngby-Taarbæk kommune. Især forbrugerne i Virum forventes i mindre grad at foretage dagligvareindkøb i Holte Midtpunkt. I alt vurderes ca. 36 mio. kr. at blive flyttet fra dagligvarebutikker uden for Lyngby Taarbæk kommune, heraf vurderes over halvdelen at blive taget fra Holte Midtpunkt.



2020 - Andre alternativer for Sorgenfri bymidte og Virum bymidte

Hoved-alternativet er en maksimal udvidelse af både Sorgenfri bymidte og Virum bymidte, og hermed også den maksimale omsætning begge projekter må forventes at kunne opnå.

Der er mulighed for adskillige alternative udviklingsscenarier for Sorgenfri bymidte og Virum bymidte.

Hvis Hoved-alternativet ikke realiseres, vil konsekvenserne for den eksisterende detailhandel blive mindre.

Et alternativ kunne være, hvis projektet i Virum bymidte indeholdt en flytning af det eksisterende supermarked SuperBest til posthusgrunden samt etablering af to discountbutikker: en Rema 1000 på posthusgrunden samt en KIWI på Geels Plads i det tidligere supermarked.

Alternativet med 2 discountbutikker og flytning af det eksisterende supermarked vil fortsat styrke dagligvarehandelen i Virum bymidte, men ville ikke i samme grad kunne tiltrække forbrugerne fra Virum og Sorgenfri bydele.

Et andet alternativ for Sorgenfri bymidte kunne være, at supermarkedet Irma blev konverteret til discountbutikken Fakta.

Det er ICP's vurdering, at en konvertering af supermarkedet Irma til discountbutikken Fakta i mindre grad vil kunne tiltrække forbrugere og dermed omsætning til Sorgenfri bymidte. Hermed må der forventes en lavere omsætning og dermed færre konsekvenser, hvis dette alternativ realiseres.

Et tredje alternativ er, at kun det ene projekt bliver realiseret i enten Virum bymidte eller Sorgenfri bymidte.

Hvis kun Sorgenfri bymidte projektet realiseres må det forventes at tage omkring 10 % af dagligvareomsætningen fra Virum bymidte.

Hvis kun Virum bymidte projektet realiseres, må Sorgenfri bymidte forventes at miste 5-10 % af dagligvareomsætningen.



Udvalgsvareomsætningen

Hvor dagligvarer typisk bliver købt lokalt og ofte tæt på bopælen, bliver køb af udvalgsvarerne typisk koncentreret i få store indkøbssteder.

Forbrugerne er fortsat villige til at bevæge sig endnu længere for at få det rigtige dybe og brede udbud af udvalgsvarer.

Det er ICP's forventning at koncentrationstendenserne mod færre og større udbudspunkter også i fremtiden vil være udtalt. Den fortsatte konkurrence fra især ehandel må forventes at påvirke koncentrationstendenserne også i fremtiden.

Kgs. Lyngby skal fortsat være det primære udbudspunkt for udvalgsvarer, mens dagligvarer i højere grad købes lokalt.

Både Sorgenfri og Virum bymidter har en funktion som bydelscenter. De skal kunne tilbyde et varieret udbud af dagligvarer og her skal være mulighed for standardiserede udvalgsvarer til borgerne i de enkelte bydele.

Det er ikke en nødvendighed at have specialiserede udvalgsvarebutikker i et bydelscenter. Den meget korte afstand til det store udbud af udvalgsvarer i Kgs. Lyngby kan gøre det vanskeligt at etablere udvalgsvarebutikker i henholdsvis Sorgenfri bymidte og Virum bymidte.

Detailhandelen i Virum Sorgenfri



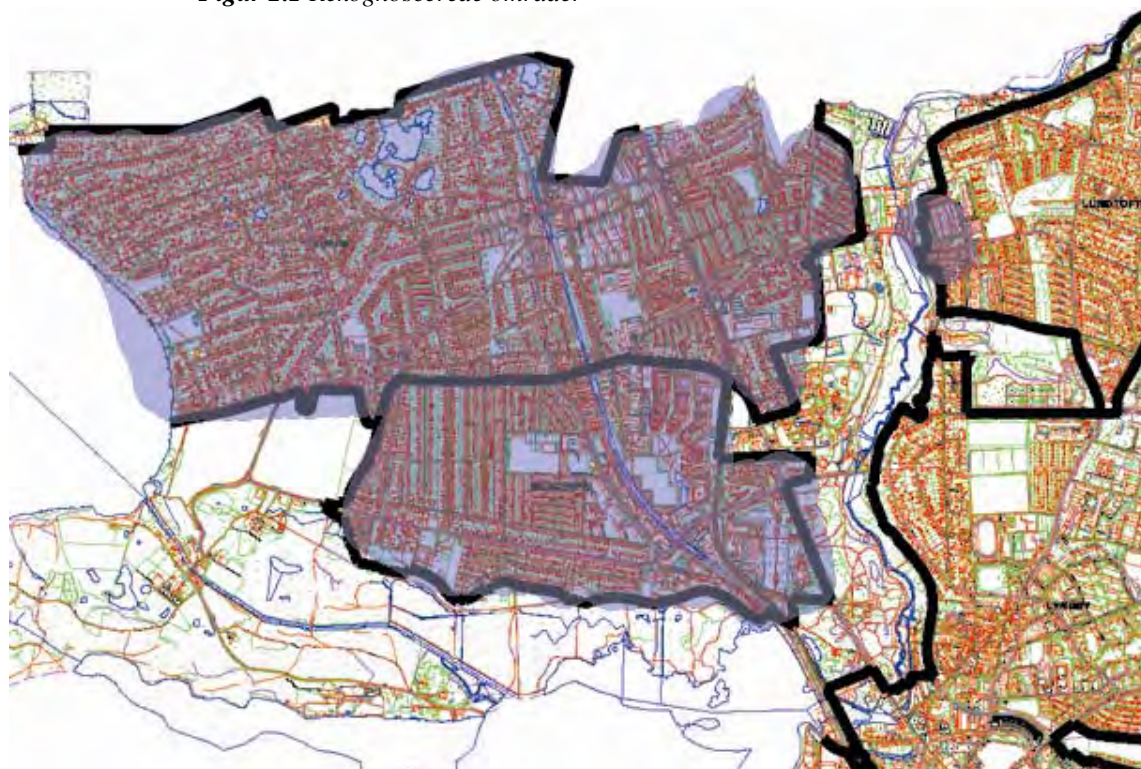
Detailhandelen i Virum Sorgenfri Brede

ICP har i januar 2013 foretaget en rekognoscering af samtlige dagligvarebutikker i bydelene Sorgenfri og Virum, samt Brede Torv. De rekognoscerede områder vises i nedenstående figur 2.1.

ICP har opgjort de enkelte butikkers bruttoareal samt indhentet oplysninger om omsætningen.

For at give en karakteristik af butiksudbuddet har ICP endvidere vurderet de enkelte butikkers attraktionsværdi i forhold til forbrugerne.

Figur 2.1 Rekognoscerede områder



Antal butikker

I nedenstående tabel 2.1 vises antallet af butikker i Virum og Sorgenfri bydele samt Brede Torv.

I Sorgenfri bydel er der i alt 9 dagligvarebutikker. Heraf er langt hovedparten placeret i Sorgenfri bymidte. Her ligger supermarkedet Irma, discountbutikken Netto samt en bager, fiskehandel, apoteksudsalg, blomsterbutik og en helsebutik. Herudover ligger der en tankstation.

Virum bymidte, som består af Virum Torv og Geels Plads, rummer i alt 12 dagligvarebutikker. Her ligger supermarkedet SuperBest, discountbutikken Fakta samt en ostephandel, Matas, en vinhandler, en slagter, en kaffe/the butik samt frugt og grønt. Herudover ligger der 10 udvalgswarebutikker.

I Brede lokalcenter er der 7 dagligvarebutikker. Her ligger discountbutikken Netto, en slagter, en fiskehandel, en bager, et apoteksudsalg, en vinhandler og en kiosk.

I Virum bydel i øvrigt ligger en DagligBrugsen, et Irma supermarked, et mindre minimarked og 3 tankstationer.

Tabel 2.1 Antal dagligvarebutikker 2013 i markedsområdet

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	8
Sorgenfri bydel i øvrigt	1
Sorgenfri i alt	9
Virum bymidte	12
Kongevej lokalcenter	1
Parcelvej lokalcenter	1
Virum i øvrigt	4
Virum i alt	18
Brede lokalcenter	7

I det øvrige Lyngby er de væsentligste dagligvarebutikker varehuset Føtex og supermarkederne SuperBest og Irma i Kgs. Lyngby.

Herudover tiltrækker varehuset Kvickly og supermarkedet Irma i Holte Midtpunkt også kunder fra Virum.

Butikkernes attraktion

For at give en karakteristik af butiksudbuddet har ICP i forbindelse med re-kognosceringen af butikkerne foretaget en overordnet bedømmelse af hver enkelt butiks attraktion.

Der er blandt andet taget hensyn til kvaliteten og bredden i butikkens sortiment i vurderingen. Herudover spiller faktorer som butikkens størrelse i forhold til sortimentet og branchen, disponeringen af arealerne samt butikkens indretning og fremtoning – herunder skilte og facader ind på vurderingen af den enkelte butiks attraktion.

Følgende skala er anvendt:

- 5: Meget høj**
- 4: Høj**
- 3: Middel**
- 2: Lav**
- 1: Meget lav**

Vurderingen skal opfattes som en forbrugers bedømmelse af den enkelte butiks attraktion.

Tabel 2.2 Butikkernes gennemsnitlige attraktion januar 2013 fordelt på områder

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	3,3
Sorgenfri bydel i øvrigt	*
Sorgenfri i alt	*
Virum bymidte	2,9
Kongevej lokalcenter	*
Parcelvej lokalcenter	*
Virum i øvrigt	3,3
Virum i alt	3,0
Brede lokalcenter	3,0

** Attraktionen kan ikke vises grundet diskretionshensyn*

Den samlede gennemsnitlige attraktion er generelt omkring middel for dagligvarebutikkerne i de rekognoscerede dagligvarebutikker.

I Sorgenfri bymidte ligger den gennemsnitlige attraktion over middel for dagligvarebutikkerne, mens den gennemsnitlige attraktion ligger lidt under middel for Virum bymidte.

I Brede lokalcenter ligger den gennemsnitlige attraktion for dagligvarebutikkerne på middel.

Bruttoareal

ICP har foretaget en grov opmåling af bruttoarealet i butikkerne i Virum, Sorgenfri og Brede.

Bruttoarealet er defineret som det samlede areal, der hører til butikken, hvilket vil sige salgsareal og eventuelle kontorer, lager- og personalerum.

Tabel 2.3 Bruttoareal i dagligvarebutikkerne januar 2013 i m²

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	3.400
Sorgenfri bydel i øvrigt	100
Sorgenfri i alt	3.500
Virum bymidte	4.800
Kongevej lokalcenter	300
Parcelvej lokalcenter	400
Virum i øvrigt	900
Virum i alt	6.400
Brede lokalcenter	1.200

I Sorgenfri bymidte er der i dag i alt 3.400 m² bruttoareal til dagligvarebutikker.

I Virum bymidte er der i alt 4.800 m² bruttoareal til dagligvarebutikker, mens der i Brede lokalcenter er 1.200 m² bruttoareal til dagligvarebutikker.

I Virum og Sorgenfri bydele i alt er der 11.100 m² bruttoareal til dagligvarebutikker.

Omsætning

Tal for omsætningen i 2012 er blevet indhentet ved direkte henvendelse til de enkelte butiksindehavere. For enkelte butikker har ICP måttet skønne omsætningen, da indehaverne ikke har ønsket at oplyse omsætningen.

Nedenstående tabel viser alene dagligvareomsætningen i Virum, Sorgenfri Brede.

Tabel 2.4 Omsætning i 2012 i mio. kr. incl. moms

	Dagligvarer
Sorgenfri bymidte	157
Virum bymidte	192
Virum Sorgenfri Brede i øvrigt	133
Virum Sorgenfri Brede i alt	482

Den samlede dagligvareomsætning i markedsområdet Virum Sorgenfri Brede var i 2012 482 mio. kr.

Heraf udgjorde dagligvareomsætning i Sorgenfri bymidte 33 %, mens dagligvareomsætningen i Virum bymidte udgjorde 40 %.

I den øvrige del af området var dagligvareomsætningen 133 mio. kr. i 2012.



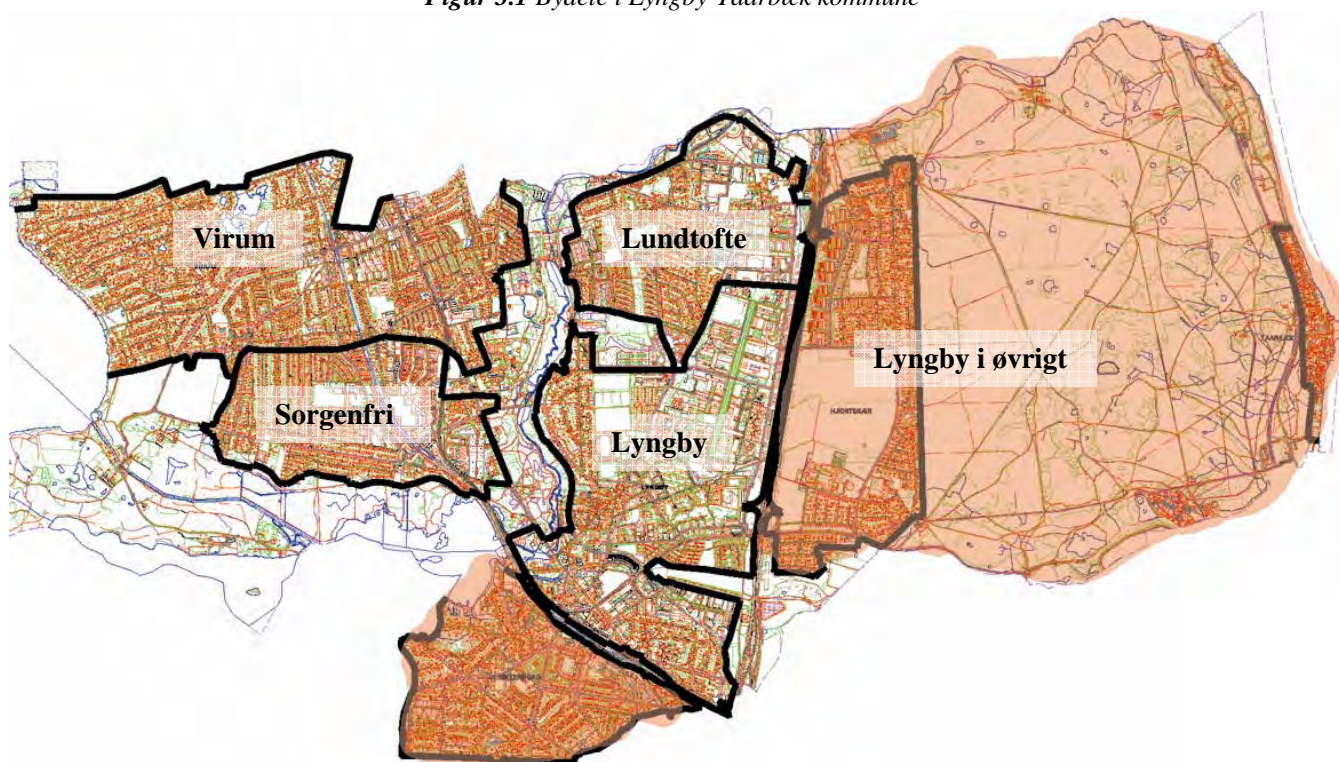


Befolknings- og forbrugsforhold

Til brug for vurderinger af udviklingsmulighederne for detailhandelen i Virum Sorgenfri er det nuværende og fremtidige forbrug af dagligvarer beregnet for de forskellige områder i Lyngby-Taarbæk kommune.

Områderne er illustreret i nedenstående figur 3.1.

Figur 3.1 Bydele i Lyngby-Taarbæk kommune



Datagrundlag

Der er ved beregningen af forbruget anvendt ICP's bearbejdnings af Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser samt oplysninger om bl.a. indkomst- og befolkningsforhold fra Danmarks Statistik og Lyngby-Taarbæk kommune. Der er endvidere anvendt den seneste befolkningsprognose for Lyngby-Taarbæk kommune.

Beregningerne og opgørelserne knytter sig til 2012 samt horisontåret 2020.

Befolknings- og indkomstforhold

Figur 3.2 viser udviklingen i befolkningstallet i Lyngby-Taarbæk kommune.

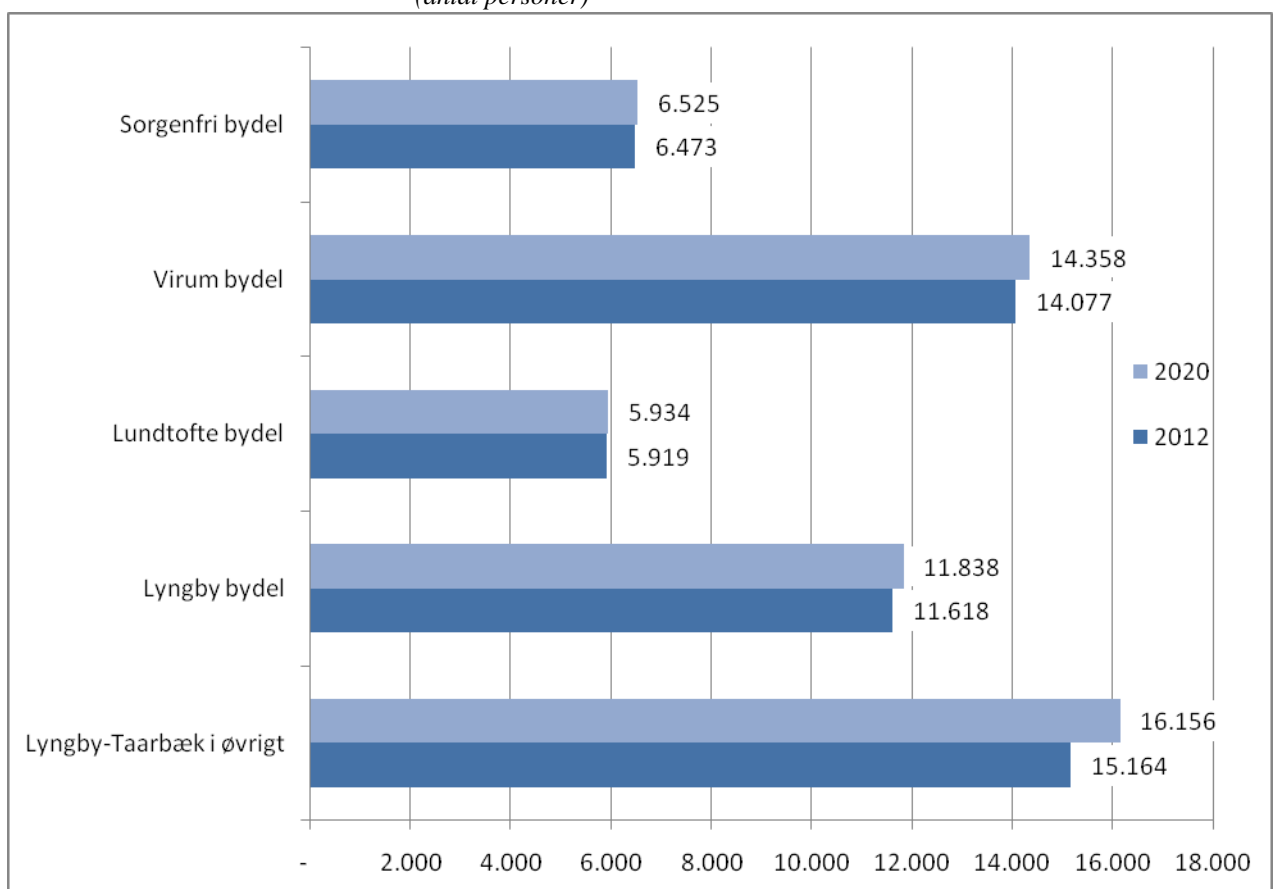
Der bor i alt omkring 6.500 personer i Sorgenfri bydel, hvilket forventes at være nogenlunde konstant i perioden 2012 til 2020.

I Virum bydel bor 14.100 personer i 2012. Befolkningstallet i Virum forventes at stige ca. 2 % i perioden 2012 til 2020 til knap 14.400 personer.

I Lundtofte bydel bor 5.900 personer, hvilket forventes at være nogenlunde konstant i perioden 2012 til 2020.

I hele Lyngby-Taarbæk kommune bor 53.300 personer, hvilket forventes at stige med 3 % i perioden 2012 til 2020 til 54.800 personer.

Figur 3.2 Udviklingen i befolkningstallet i Lyngby-Taarbæk kommune (antal personer)



Niveauer for husstandsindkomst og -størrelse

Forbruget i den enkelte husstand afhænger bl.a. af husstandens indkomstniveau samt antallet af personer pr. husstand.

Niveauet for den gennemsnitlige husstandsindkomst i Virum Sorgenfri ligger på omkring 710.000 kr., hvilket er en del over landsgennemsnittet (ca. 472.000 kr.).

Niveauet for den gennemsnitlige husstandsstørrelse i Lyngby-Taarbæk kommune er 2,08 personer pr. husstand, hvilket er omkring landsgennemsnittet på 2,05.

Forbrugsforhold

På baggrund af ovenstående oplysninger om befolknings- og indkomstforholdene samt ICP's specialtabeller fra Danmarks Statistiks forbrugsundersøgelser er dagligvareforbruget for 2012 og 2020 beregnet.

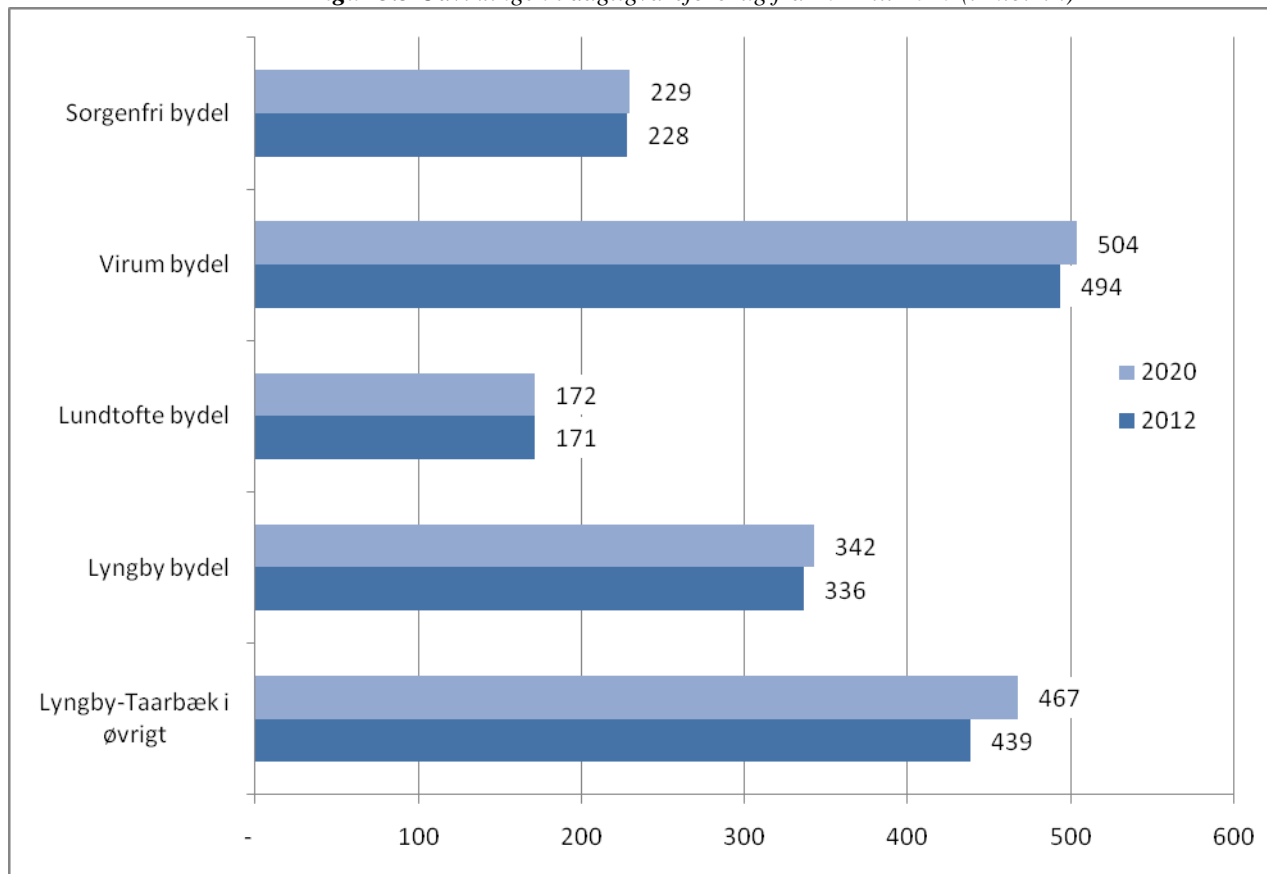
Det samlede dagligvareforbrug er omkring 1,7 mia. kr. i hele Lyngby-Taarbæk kommune, jf. figur 3.3.

Det forventes, at det samlede dagligvareforbrug i kommunen stiger ca. 3 % i perioden 2012 til 2020. Således forventes det samlede dagligvareforbrug i Lyngby-Taarbæk kommune at være 1,7 mia. kr. i 2020.

I Sorgenfri bydel var dagligvareforbruget ca. 228 mio. kr. i 2012, mens dagligvareforbruget i Virum bydel var ca. 494 mio. kr. i 2012.

Dagligvareforbruget forventes at stige ca. 1 % i perioden 2012 til 2020 i Sorgenfri, mens det forventes at stige ca. 2 % i bydelen Virum. Således forventes dagligvareforbruget i Sorgenfri at være 229 mio. kr. og 504 mio. kr. i Virum i 2020.

Figur 3.3 Udviklingen i dagligvareforbrug fra 2012 til 2020 (i mio. kr.)



Bilag 1

Branchefortegnelse

1. DAGLIGVARER

47.30.00	Servicestationer med kiosksalg
47.11.10	Købmænd og døgnkiosker
47.11.20	Supermarkeder
47.11.30	Discountforretninger
47.11.20	Varehuse. Selvbetjeningsbutikker med fuldt fødevarsortiment, hvor omsætningen af non-food-varer udgør mere end 20% af den samlede omsætning og hvor salgsarealet udgør mindst 1.500m ² .
47.21.00	Frugt- og grøntforretninger
47.22.00	Slagter- og viktualieforretninger
47.23.00	Fiskeforretninger
47.24.00	Detailhandel med brød, konditori- og sukkervarer
47.25.00	Detailhandel med drikkevarer
47.29.00	Anden detailhandel med fødevarer i specialforretninger
47.29.00	Chokolade- og konfektreforretninger
47.29.00	Vinforretninger
47.26.00	Tobaksforretninger
47.29.00	Osteforretninger
47.29.00	Helsekostforretninger
47.73.00	Apoteker
47.74.00	Detailhandel med medicinske og ortopædiske artikler
47.75.00	Parfumerier
47.75.00	Materialister
47.76.10	Blomsterforretninger
77.22.00	Udlejning af videobånd

2. BEKLÆDNING

47.19.00	Stormagasiner
47.51.00	Detailhandel med kjolestoffer, garn, broderier mv.
47.71.10	Dametøjsforretninger
47.71.10	Herretøjsforretninger
47.71.10	Herre- og dametøjsforretninger (blandet)
47.71.20	Babyudstøvs- og børnetøjforretninger
47.72.10	Skotøjsforretninger
47.79.00	Forhandlere af brugt tøj
47.91.20	Detailhandel fra postordre eller internetforretninger, hvis salgslokale

3. BOLIGUDSTYR

43.21.00	El-installatører med butikshandel
43.22.00	VVS-installatører og blikkenslagerforretninger
47.53.00	Detailhandel med tæpper, vægbeklædning og gulvbelægning, hvis salgslokale
43.34.20	Glemesterforretninger med butikshandel
47.59.10	Møbelforretninger *)
47.59.20	Boligtekstilforretninger
47.59.30	Detailhandel med køkkenudstyr, glas, porcelæn, bestik, vaser, lysestager m.v.
47.59.90	Detailhandel med belysningsartikler samt husholdningsartikler i .a.n.”
47.54.00	Detailhandel med elektriske husholdningsapparater
47.43.00	Radio- og tv-forretninger
47.52.00	Detailhandel med isenkram og glas
47.52.20	Byggemarkeder og værktøjsmagasiner
47.52.10	Farve- og tapetforretninger
47.78.30	Forhandlere af gaveartikler og brugskunst
47.78.40	Kunsthandel og gallerivirksomhed
47.41.00	Detailhandel med computere, ydre enheder og software
47.42.00	Detailhandel med telekommunikationsudstyr
47.79.00	Antikvitetsforretninger
47.79.00	Detailhandel med brugte varer i forretninger
47.91.10	Detailhandel fra internet eller postordreforretninger, hvis salgslokale
47.78.90	Detailhandel med køkken og badeværelseelementer
95.29.00	Låsesmede, hvis salgslokale

*) Planloven definerer visse møbelforretninger og tømmerhandler med tilknyttet byggemarked som særligt pladskrævende varegruppe. ICP behandler omsætningsmæssigt både møbelforretninger og byggemarkedsdelen i en tømmerhandel som boligudstyr.

4. ØVRIGE UDVALGSVARER

45.40.00	Detailhandel med reservedele og tilbehør til biler mv. (autoudstørsforretninger)
45.32.00	Detailhandel med motorcykler, reservedele og tilbehør
47.72.20	Lædervareforretninger
47.63.00	Detailhandel med musik- og videooptagelser
47.59.40	Forhandlere af musikinstrumenter
47.61.00	Detailhandel med bøger
47.62.00	Detailhandel med aviser og papirvarer, herunder kontorartikler og plakater
47.77.00	Detailhandel med ure, smykker og guld- og sølvvarer
47.78.10	Optikere
47.78.20	Fotoforretninger
47.78.90	Detailhandel med frimærke- og mønter
47.64.10	Forhandlere af sports- og campingudstyr
47.65.00	Detailhandel med spil og legetøj
47.64.20	Cykel- og knallertforretninger
47.76.30	Dyrehandel
47.78.90	Pornobutikker
47.78.90	Detailhandel med andre varer, barnevogne, børstevarer, skumgummi, ovne og pejse, skibsproviantering med butikshandel.
47.79.00	Bogantikvarier
47.79.00	Andre forhandlere af brugte varer.
47.91.10	Detailhandel fra internet eller postordreforretninger, hvis salgslokale

**5. BUTIKSTYPER DER FORHANDLER SÆRLIGT PLADSKRÆVENDE
VAREGRUPPER**

45.11.20	Detailhandel med biler
45.19.10	Detailhandel med campingvogne mv.
47.76.20	Planteforhandlere og havecentre
47.59.10	Møbelforretninger *)
47.64.30	Forhandlere af lystbåde og udstyr hertil
47.52.20	Tømmerhandler og butikker med større bygningsmaterialer *)

*) Planloven definerer visse møbelforretninger og tømmerhandler med tilknyttet byggemarked som særligt pladskrævende varegruppe. ICP behandler detailhandelsomsætningen i både møbelforretninger og byggemarkedsdelen i en tømmerhandel som boligudstyr.



Lyngby-Taarbæk Kommune
Rådhuset
Stab for Politik og Jura
Lyngby Torv 17
2800 Lyngby

Jour. nr.

13.06.02 P 20

Sagsident:

20/304/0/70

17-06-2013

TILSYNET

MED KOMMUNERNE OG
REGIONSRADET I
REGION HOVEDSTADEN

STATSFORVALTNINGEN HOVEDSTADEN
BORUPS ALLÉ 177, BLOK D-E
2400 KØBENHAVN NV

JOURNAL NR.: 2013-614/232

SAGSBEHANDLER: MMLHOV

DIREKTE TELEFON:

TELEFON: 7256 7000

TELEFAX: 38 19 01 95

GIRO: 3001 4329848

EAN-NR. 5798000362222

SE-NR. 29-37-62-20

tilhov@statsforvaltning.dk

www.statsforvaltning.dk

TELEFONTID:

Mandag-onsdag: 09.00 - 12.00

Torsdag: 13.00 - 16.00

Fredag: 09.00 - 12.00

ÅBNINGSTID FOR PERSONLIGE

HENVENDELSER:

Mandag-onsdag: 09.00 - 12.00

Torsdag: 13.00 - 16.00

Fredag: 09.00 - 12.00

Forespørgsel om fritagelse for offentligt udbud

Lyngby-Taarbæk Kommune har i brev af 17. april 2013 til Statsforvaltningen Hovedstaden forespurgt, om statsforvaltningen kan samtykke til, at kommunen sælger et offentligt parkeringsareal, matr.nr. 7000 be og 7 eø, til Virum Bymidte A/S uden offentligt udbud, jf. § 2, stk. 3, i bekendtgørelse om offentligt udbud ved salg af kommunens faste ejendomme.

Om baggrunden for anmodningen har kommunen oplyst følgende:

"Baggrunden for henvendelsen er, at "Virum Bymidte A/S" – der ejer det nu nedlagte Virum Postkontor – har planer om at gennemføre et projekt på stedet, hvor kommunens areal indgår som en nødvendig del. Antallet af p-pladser, der er påkrævet til en gennemførelse af projektet, forudsætter således etableringen af nye parkeringsfaciliteter herunder en p-kælder. Kommunens arealer skal bl.a. sikre en hensigtsmæssig placering af adgangsforholdene til de nye p-arealer. (...)

Det kan oplyses, at kommunen ud fra byplanmæssige hensyn vil være indstillet på at sælge arealet til brug for en gennemførelse af et projekt, der kan skabe nye og bedre faciliteter omkring det nedlagte posthus og Virum station, der begge for øjeblikket fremtræde noget slidt.

Hertil kommer, at landsplandirektivet om detailhandel har udpeget Virum til en såkaldt "bymidte". Det betyder, at kommunalbestyrelsen kan øge det samlede detailhandelsareal fra 5.000 m² til 8.000 m² for området.

Det konkrete projekt, "Virum Bymidte" der foreløbig er på skitseplan, lever netop op til ovenstående forudsætning, idet en opgradering af denne "bymidte" vil indikere, at det samlede detailareal opfylder de ønskede parametre.

Det skal bemærkes, at man til gengæld ikke vil være indstillet på at sælge arealet til andre formål, idet de omhandlede offentlige p-arealer i det daglige anvendes af de handlende, der kommer på Virum Torv og Geels Plads."

Statsforvaltningens afgørelse

Salg af kommunens faste ejendomme skal ske ved offentligt udbud, medmindre andet er fastsat i lovgivningen, jf. kommunestyrelseslovens § 68¹, og udbudsbekendtgørelsens § 1².

Med tilsynsmyndighedens samtykke kan offentligt udbud endvidere undlades ved mageskifter samt ved salg, hvor der i øvrigt foreligger særlige forhold, der kan begrunde en undladelse af offentligt udbud, jf. § 2, stk. 3, i udbudsbekendtgørelsen.

Undtagelsesbestemmelsen om salg, hvor der i øvrigt foreligger særlige forhold, er alene tænkt anvendt i ganske særlige tilfælde, navnlig hvor det må antages på den ene side, at krav om offentligt udbud vil kunne lægge hindringer i vejen for salget, og på den anden side, at et offentligt udbud ikke vil kunne fremkalde højere købstilbud.

Fritagelse for offentligt udbud forudsætter at tilbudsgiveren har en sådan særlig tilknytning eller interesse i netop den pågældende ejendom, at det vil være ubetænkeligt at afskære andre potentielle tilbudsgivere fra at komme i betragtning. Fritagelse forudsætter endvidere, at tilbudsgiveren har et konkret og aktuelt behov for erhvervelse af netop den omhandlede ejendom.

Det er herudover en forudsætning for tilsynsmyndighedens samtykke, at salg, der fritages for offentlig udbud, sker til markedsprisen.

Som eksempler på tilfælde, der – afhængigt af de konkrete omstændigheder – vil kunne begrunde en undladelse af offentligt udbud, nævnes i udbudsvejledningen³ pkt. 5.4

¹ Lovbekendtgørelse nr. 1440 af 1. november 2010

² Bekendtgørelse nr. 799 af 24. juni 2011 om offentligt udbud ved salg af kommunens henholdsvis regionens faste ejendomme.

³ Vejledning om offentligt udbud ved salg af kommunens faste ejendomme, vejledning nr. 60 af 28. juni 2004.

blandt andet salg til en virksomhed beliggende på en naboejendom, der har et konkret og aktuelt behov for at erhverve netop denne kommunale ejendom med henblik på en udvidelse af virksomheden. Fritagelse i sådanne tilfælde forudsætter, at det må påregnes, at der ikke vil kunne opnås højere eller bedre købstilbud ved at udbyde ejendommen offentligt.

Endvidere nævnes tilfælde, hvor salg sker med henblik på, at en ejendom kan indgå i et større projekt. Begrebet projekt skal forstås bredt og kan bl.a. omfatte opførelse af en institution, en virksomhed, et trafik-, havne- eller parkanlæg eller lignende. Projektet kan evt. omfatte andre arealer, der ikke kun eller delvis kun ejes af den pågældende kommune. Fritagelse kan ske i tilfælde, hvor det må antages, at et krav om offentligt udbud vil kunne lægge hindringer i vejen for et salg af ejendommen eller for virkeliggørelsen af projektet, og hvor det samtidig må antages, at et offentligt udbud ikke vil fremkalde højere eller bedre købstilbud. Det vil i den forbindelse kunne tillægges vægt, såfremt der i det omhandlede projekt indgår arealer, der ikke eller kun delvis ejes af den pågældende kommune.

Statsforvaltningen finder, at der i det konkrete tilfælde foreligger sådanne særlige forhold, der kan begrunde, at de omhandlede arealer kan sælges uden offentligt udbud og meddeler hermed samtykke til, at matr.nr. 7000 be samt 7 eø kan sælges til Virum Bymidte A/S uden offentligt udbud.

Statsforvaltningen har herved lagt vægt på kommunens oplysning om, at salget af arealet er en forudsætning for gennemførelsen af det konkrete projekt "Virum Bymidte", som efter det oplyste vil medføre nye og bedre faciliteter omkring det nedlagte posthus og Virum station.


Statsforvaltningen har desuden lagt vægt på, at arealet indgår som en del af et større projekt, i hvilket der indgår arealer, som ikke ejes af kommunen, og et udbud af arealet vil dermed kunne lægge hindringer i vejen for projektet.

Statsforvaltningen har endvidere lagt vægt på, at salget af arealet til ejeren af "Virum Bymidte A/S" efter det oplyste er nødvendig for at realisere aktuelle planer og ikke blot er en sikring af en teoretisk mulighed for udvidelse af butiksområdet.

Tilladelsen er givet under den forudsætning, at salget af arealet sker til markedspris.

Med venlig hilsen


Katrine Harlou
Souschef


/Marie Louise M. Lauritzen
Fuldmægtig

Parkeringsstrategi, diskussion af evt. ændring af parkeringsnorm i de stationsnære områder

Sagsfremstilling

Det forelægges til udvalgets drøftelse, om der på nuværende tidspunkt skal udarbejdes forhøringsmateriale mhp. evt. ændring af parkeringsnorm i de stationsnære områder, jf. Grønt Lys.

I forbindelse med diverse verserende planlægnings- og byggeopgaver i specielt Kgs. Lyngby, er spørgsmålet om parkeringsnormer for de stationsnære områder blevet rejst.

I forbindelse med forslag til ændring af Kommuneplanrammer for Kanalvejsområdet, ligger det bl.a. i forslaget, at en aftale om etablering af et stort sammenhængende anlæg, med mulighed for intensiv udnyttelse af de etablerede p-pladser, kan resultere i en nedsættelse af det aktuelle parkeringskrav med 20%.

Forvaltningen har derfor fået udarbejdet en sammenligning mellem de aktuelle p-normer i Lyngby-Taarbæk og en række andre kommuner, jf. det sagen vedlagte notat, som kan indgå i en evt. forhøringsproces. Det ses bl.a., at flere andre kommuner har arbejdet med reduktion af p-normerne, generelt eller i udvalgte områder. Flere kommuner arbejder ligeledes med forskellige andre tiltag vedr. mobilitet, parkeringsplacering mv.

Forvaltningen ser overordnet set følgende muligheder:

- De eksisterende p-normer bevares.
- De eksisterende p-normer ændres for specifikke anvendelser/i specifikke områder, efter forhøring og efter høring af ændringsforslag til kommuneplanrammerne.
- De eksisterende p-normer ændres generelt, efter forhøring og efter høring af ændringsforslag til kommuneplanrammerne.

Det kunne f.eks. diskuteres i forbindelse med forhøring m.v., om p-normerne i de stationsnære områder skal ændres (sænkes), idet disse områder iht. overordnet planlægning primært skal betjenes af højklasset offentlig trafik, for bl.a. at mindske trængslen i hovedstadsområdet.

I den sammenhæng kunne det diskuteres, om en sådan ændring udelukkende skal gælde for det centrale Kgs. Lyngby, idet området er bedre betjent af offentlig trafik end kommunens øvrige stationsnære områder.

Det foreslås derfor, at forvaltningen arbejder videre med forundersøgelser f.eks.: Nuværende kapacitet og anvendelse af p-pladser, Virkemidler for at forbedre forhold for gående, cyklende, passagerer i offentlig transport, herunder ved skift mellem transportmidler, Virkemidler til effektivisering af p-kapaciteten, herunder henvisning, med henblik på at udarbejde forhøringsmateriale vedr. ændring af p-norm, i første omgang muligvis kun for Kgs. Lyngby.

Økonomiske konsekvenser

Der er tale om myndighedsbehandling inden for rammen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med forundersøgelser med henblik på at udarbejde forhøringsmateriale vedr. ændring af p-norm.

Økonomiudvalget den 22. november 2012:

Godkendt med 6 stemmer.

2 (C) stemte imod, idet C ikke ser det som et mål at nedsætte parkeringsnormen i Lyngby.

22 NOV. 2012

Sag: 13 Bilag: 1

Lyngby-Taarbæk Kommune – undersøgelse af p-normer

Sags nr. LT 22.0

Den 12.11.2012

Notat nr. 5 vedr. P-normer

Lyngby-Taarbæk Kommune overvejer, om de gældende p-normer for Kgs. Lyngby skal ændres. I den forbindelse har de ønsket et notat, der beskriver:

- den gældende p-norm i kommunen
- p-normer i andre relevante kommuner (f.eks. København, Gentofte, Gladsaxe, Rudersdal og Roskilde)
- lidt om historien i p-normer
- argumenter for f.eks. at nedsætte normerne,
- hvad arbejdes der i øvrigt med som supplement (særlige cykelforanstaltninger, kollektiv trafik eller noget andet) i de kommuner der har nedsat p-normerne
- relevante forskningsresultater/konsulentrapporter om f.eks. p-norm og stationsnærhed eller lign.

Dette notat søger at besvare nogle af de opstillede spørgsmål.

Lidt om historien om p-normer

I Bygningsreglementet frem til 1982 var der angivet, hvilke p-normer kommunerne skulle anvende for forskellige anvendelser. For boliger var normen opdelt på åben-lav, tæt lav og etagebolig, og derudover var der en generel norm for erhverv. Siden 1982 har det været op til kommunerne selv at fastlægge p-normerne i kommune- og lokalplanlægningen.

I BR 2012 fremgår det at: *"Der skal udlægges (reserveres) tilstrækkelige parkeringsarealer til, at bebyggelsens beboere, de beskæftigede i bebyggelsen, besøgende, kunder, leverandører m.v. kan parkere biler, motorcykler, knallerter, cykler, m.v. på ejendommens område".*

Det fremgår endvidere: *"Hvor stor en del af grundens areal, der skal udlægges (reserveres) til parkeringsareal, og hvornår det skal anlægges, fastsættes af kommunalbestyrelsen og det skal fremgå af byggetilladelsen. Ved udformningen af parkeringspladser skal et passende antal parkeringspladser udformes, så de kan anvendes af personer, hvis funktionsevne er nedsat".*

Vejdirektoratet har udgivet forskellige vejregler, vejledninger mv. Dem der omfatter parkering er en rapport fra november 2009, udarbejdet af Rambøll for Vejdirektoratet: "Parkeringsbehov" og Byernes Trafikarealer, Hæfte 9, Anlæg for parkering og standsning i byer" fra december 2009. I rapporten "Parkeringsbehov", der er baseret på undersøgelser af den faktiske anvendelse af p-arealer samt på interviews, er der udarbejdet et skema, der viser det gennemsnitlige parkeringsbehov ved forskellige anvendelser. Anvendelseskategorierne er langt mere omfattende end i BR82.

Af denne undersøgelse fremgår endvidere følgende:

Der er i gennemsnit over dobbelt så mange biler til rådighed for familier bosat i parcelhuse som for familier i etageboliger, mens familier i række- og kædehuse ligger midt i mellem.

Parkeringsbehovet varierer meget mindre mellem byer indbyrdes end mellem boligtyper indbyrdes. Parkeringsbehovet vokser generelt med stigende afstand til centrum. For parcelhuse er parkeringsbehovet således mindst i bykernen og størst i de ydre forstæder. For række- og kædehuse forefindes derimod det største behov i brokvarterer, mens etageboliger her har det mindste behov. Parkeringsbehovet er størst ved ejerboliger og nogenlunde ens ved lejerboliger og andelsboliger.

Og

Der er ikke fundet nogen statistisk signifikant sammenhæng mellem afstand til centrum og parkeringsbehov for butikker og kontorer. Det er således andre forhold end afstanden til den nærmeste station, der har betydning for parkeringsbehovet. Gennemsnitligt er der 2-3 gange så mange parkeringspladser pr. m² ved de hoteller, konferencecentre og restauranter, hvor der svares bekræftende på spørgsmålet, om der er tilstrækkeligt med parkeringspladser, end på lokaliteter, hvor dette ikke er tilfældet. Parkeringsbehovet ligger et sted imellem disse niveauer.

Og

Parkeringsbehovet vil såfremt den hidtidige udvikling fortsætter øges i størrelsesordenen ca. 20 % inden for de kommende 12 år – dog meget afhængig af lokale forhold og parkeringssituationen i udgangspunktet. Såfremt parkeringsbehovet ønskes tilgodeset og forgæves parkeringssøgning begrænses mest muligt, anbefales erfaringsmæssigt anlagt 10 % flere parkeringspladser end behovet viser. Denne procentdel kan evt. reduceres, hvis der anvendes parkeringshenvisning og parkeringsdetektering.

I "Byernes Trafikarealer, Hæfte 9" er disse erfaringstal indarbejdet som normer, og der er derudover fastsat normer for handicappladser og cykelparkeringspladser. Antal handicap p-pladser fastlægges efter størrelsen på p-pladsen. Cykelnormen efter anvendelse.

I det vedheftede skema fremgår normerne i BR82 og de gældende vejregler.

Fingerplanen

Fingerplanen fastlægger de overordnede planlægningsmæssige rammer for kommunernes planlægning. I Fingerplan 2007 er der udarbejdet retningslinjer for kommunernes planlægning, der skal sikre optimal brug af de kollektive trafikformer ved planlægning for intensive byfunktioner i det stationsnære område (ca. 600 - 1200 m fra en station).

Uden for det stationsnære kerneområde (op til 600 m gangafstand fra stationen), anbefaler Fingerplanen, at antallet af bilparkeringspladser minimeres for på den måde at fremtvinge nye trafikvaner, hvor cykel, gang og kollektiv trafik bliver fremherskende.

I Fingerplanen fremgår det endvidere, at der er en nøje sammenhæng mellem arbejdspladslokalisering og bilbenyttelse. I de stationsnære områder anvender kun 40-60% bil, mens den er helt nede på 10-25% i Indre By og oppe på 75-85% for ikke stationsnært beliggende arbejdspladser.

P-normer fordelt på anvendelse

De stationsnære områder indgår i den fysiske planlægning i kommunerne. Her er der særlige muligheder for at lokalisere store og arbejdspladsintensive virksomheder og tæt boligbyggeri og at udlægge områder med en høj B%. Hensigten er at mindske graden af bilafhængighed.

I de undersøgte kommuner (Gentofte, Gladsaxe, Rudersdal, Roskilde, København, Helsingør, Glostrup og Lyngby-Taarbæk) er der stor forskel på, hvordan de anvender p-normerne i deres planlægning og, om de fastsætter særlige normer i de stationsnære områder.

Alle kommunerne har p-normer i deres kommuneplan. I nogle kommuner fremgår p-normerne af de generelle rammer, i andre kommuner er det opdelt på områdetyper eller på bydele. Der er stor forskel på, hvor detaljerede normerne er. Nogle kommuner har alene fastsat normer for bolig, erhverv ol., mens andre har opstillet p-normer for flere anvendelser.

Normer for bolig

I flere kommuner er normer for parkering til boligformål fastsat til 2 for åben-lav og 1,5 for tæt lav og etageboliger, hvilket svarer til BR82-krav. Der er dog også en del kommuner der har fastsat en lavere norm, således har Gentofte en norm på 1,5 i centerområdet og Helsingør og Glostrup har 1 pr. bolig. København har en norm på min. 1 pr. 200 og max. 1 pr. 100 m².

VD anbefaler generelt betydelig lavere normer 1 pr. 100 m² åben lav, 0,9 pr 100 m² tæt lav og 0,6 pr. 100 m² etagebolig.

Lyngby-Taarbæk er den eneste kommune der har særlige normer for 2-rumsboliger. Nogle af de øvrige kommuner har normer for ungdomsboliger/kollegier og plejehjem/ældreboliger.

VD anbefaler 0,7 pr. 100 m² ungdomsbolig/kollegium, og mellem 1,1 og 1,3 pr. 100 m² for plejehjem/ældrebolig.

Normer for erhverv

Kommunernes fastlæggelse af normer for erhverv har meget forskellig detaljeringsgrad. Gentofte, Gladsaxe, Glostrup og Lyngby-Taarbæk har kun én norm for erhverv/kontor. Flere af de øvrige kommuner har normer, der er specificeret på, om området er stationsnært og derudover på anvendelser som industri, kontor, liberale erhverv, lager, servicestationer, boigraf/teater, hotel/konference, restauranter og forsamlingslokaler.

Normen på 1 pr. 50 m², som Lyngby-Taarbæk, Gentofte, Gladsaxe og Glostrup anvender svarer til den norm, der var i BR82.

For de specificerede erhvervsanvendelser er der stor forskel på de fastsatte normer i de forskellige kommuner. Inden for samme anvendelser svinger normen mellem 1 pr. 50 m² over 1 pr. 100 m² til 1 pr. 150 m².

De kommuner der har fastsat normer for bio/teater, hotel og konference samt restaurant har fastsat stort set de samme normer.

De to kommuner (Rudersdal og Roskilde) der har fastsat skærpede normer for de stationsnære områder har meget forskellig opfattelse af hvad normen skal være. Generelt skal der etableres dobbelt så mange biler i Rudersdal som i Roskilde.

VD har kun vejledende normer på kontor, hotel/konference og restaurant. For kontor er den 1,4 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 70 m².

Parkeringsnormer vil normalt være en ramme for, hvor mange p-pladser, der skal udlægges. I en lokalplan kan man efterfølgende fastlægge, hvor stor en del af rammen, der skal anlægges. Det er bl.a. den praksis, som anvendes i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Der kan desuden i den administrative praksis være forskel på hvordan p-normerne administreres. I Københavns Kommune skal normerne samtidig betragtes som max. og min. normer. Der skal således udlægges minimum xx p-pladser og må ikke udlægges mere end samme antal.

Normer for detailhandel

Også indenfor detailhandel er der stor forskel både på p-normerne og på, hvor detaljerede anvendelser der er fastsat normer for i de enkelte kommuner. I 5 af de 8 undersøgte kommuner er der fastsat generelle normer. De svinger mellem 1 pr. 25 m² over 1 pr. 50 m² til 1 pr. 100 m². Skrappest er man i København og Roskilde.

Anvendelserne er opdelt på dagligvare, supermarked, udvalgsvarer, butikcentre og pladskrævende. Nogle kommuner definerer p-normen ud fra salgsarealer i butikkerne, men i de fleste er det ud fra bruttoetagearealet.

Normer for dagligvarer

For dagligvarer svinger normen fra 1 pr. 25 over 1 pr. 35 (LT) til 1 pr. 50 m².

VD anbefaler en norm for dagligvare på 1,7 pr. 100 m² svarende til ca. 1 pr. 60 m².

Normer for supermarkeder

For supermarkeder er der kun to kommuner (Gentofte og Rudersdal) der har fastsat normer og de svinger fra 1 pr. 12,5 m² til 1 pr. 25 m² salgsareal + 1 pr. 50 m² bruttoetageareal.

VD anbefaler en norm for supermarkeder på 2,3 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 45 m².

Normer for udvalgsvarer

Normen på udvalgsvarer svinger mellem 1 pr. 50 m² (LT) til 1 pr. 100 m².

VD anbefaler en norm for udvalgsvarer på 1,9 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 53 m².

Normer for butikcentre

Der er ingen af de undersøgte kommuner, der har fastsat normer for butikcentre.

VD anbefaler en norm for butikcentre på 2,3 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 45 m².

Normer for pladskrævende varegrupper

Der er 3 af de undersøgte kommuner der har fastsat normer for pladskrævende varegrupper. De ligger på hhv. 1 pr. 40 m² eller 1 pr. 50 m².

VD anbefaler ikke normer for pladskrævende varegrupper.

Normer for offentlige formål

Lyngby-Taarbæk Kommune har ikke specifikt fastsat p-normer for offentlige formål. 2 af de undersøgte kommuner har generelle rammer på 1 pr. 50 m² (Gentofte) og 1 pr. 100 m² (København).

3 af kommunerne (Rudersdal, Roskilde og Helsingør) har fastsat p-normer for uddannelsesinstitutioner, skoler og børneinstitutioner/institutioner. Roskilde har også fastsat normer for sygehuse og sportshaller/idrætshaller.

VD anbefaler en norm for børneinstitutioner på mellem 2,0 og 2,9 pr. 100 m², svarende til ca. 1 pr. 40 m². De anbefaler også en norm for skoler på 0,5 pr. 100 m², svarende til 1 pr. 200 m².

Kommunernes planlægning for p-normer

Nedenfor beskrives uddrag af den særlige planlægning, som nogle af de undersøgte kommuner har gennemført for parkering.

Glostrup Kommune

I Glostrup Kommune fremgår rammerne ikke af kommuneplanen, men der henvises til en Parkeringspolitik. Parkeringspolitikken er fra 2000, men påtænkes revideret i 2012. Politikken indeholder dels politiske mål for parkeringen i kommunen samt en registrering af eksisterende p-pladser og deres benyttelse. I parkeringspolitikken er der fastsat p-normer på forskellige anvendelseskategorier, som gælder for hele kommunen. Dog er de gældende normer for Glostrup bymidte 50% af de gældende normer for detailhandel i resten af kommunen og i visse områder af bymidten 25%.

I bebyggelser med blandede anvendelser kan kravet til p-pladser reduceres efter den nedenfor fastsatte regnemodel, som tager højde for fordelingen af de forskellige anvendelser samt anvendelser for forskellige anvendelseskategorier fordelt over døgnet.

Ud fra bebyggelsens fordeling af m² etageareal med forskellig anvendelse beregnes først:

- P(B), krav til anlagt parkering for boliger
- P(D), krav til anlagt parkering for detailhandel
- P(E), krav til anlagt parkering for øvrige erhverv

Parkeringskravet for anlagt parkering vil herefter være det største af følgende 4 tal:

1. P(B) (natparkering)
2. 40%P(B) + 60%P(D) + P(E) (hverdage omkring frokost)
3. 50%P(B) + 90%P(D) + 40%P(E) (hverdage kl. 16-17)
4. 70%P(B) + P(D) + 10%P(E) (lørdage omkring frokost)

(Beregningsmetoden er opstillet efter gennemsnitsudnyttelsen for eksisterende parkering i Bymidten.)

Derudover kan det i planlægningen fastsættes, hvor stor en del af p-pladserne der skal udlægges og anlægges.

Der er tidsrestriktioner på hhv. 30 min, 1 time og 2 timer.

Da der er rigeligt med p-pladser var det vurderingen i 2000, at der ikke var grundlag for at indføre betalingsparkering.

Der arbejdes for at udbygge og forbedre p-henvisningsskilte.

Helsingør Kommune

I Helsingør er der udarbejdet et notat "Parkeringsnormer for Helsingør by, 19.1.2009". Det fremgår i dette, at p-normerne skal revurderes hvert 2. år. Der er opstillet en parkeringsstrategi, der differentierer parkeringsnormerne i Helsingør og Hornbæk bymidte og i resten af kommunen.

Målet er at

- Reducere trafikulykker, barriereeffekt, utryghed og støjproblemer
- Sikre og styrke bykernens rolle som regionalt center, kollektivt knudepunkt og turistcenter
- At mindske trafikarbejdet til bykernen og få flere til at benytte cykel og kollektiv trafik
- At sikre god tilgængelighed for alle befolkningsgrupper og for erhvervslivet

Der er fastsat p-normer fordelt på en lang række forskellige anvendelser.

Der er fastsat regler for beregning af dobbeltudnyttelse, som kan reducere kravet i ved nybyggeri.

Der er fastsat krav til placering og udformning af p-pladser.

Der er fastsat p-normer for anlæg af handicap p-pladser.

Der er fastsat p-normer for anlæg af motorcykler.

Der er fastsat p-normer for anlæg af cykler.

Roskilde Kommune

I Roskilde er der udarbejdet generelle rammer for de enkelte delområder i kommunen. I Roskilde Midt er der således rammer for områder, der ligger stationsnært og som anvendes til arbejdspladsintensive erhverv, og for de ikke stationsnære dele af bymidten er der fastsat rammer for forskellige anvendelsestyper.

I Roskilde Kommune har man i 2011 udarbejdet en "Mobilitetsplan for Roskilde Bymidte" med undertitlen "Byfortætning, byliv og bæredygtig trafik". Tetraplan har udarbejdet planen.

Målet er:

- Ønsker om byfortætning i og omkring bymidten
- En større del af trafikken skal foregå med bæredygtige transportformer som gang, cykel, bus og tog
- Ønsker om en vital bymidte, der i højere grad skal opleves bilfri, så der bliver plads til mere byliv, handel og leg.

I mobilitetsplanen indgår analyser af den nuværende trafik i og omkring bymidten, og der er opstillet et virkemiddelkatalog for initiativer, som kan påvirke transportmiddelvalg.

Virkemidlerne er bl.a.:

- En del af parkeringen samles i parkeringshuse og -kældre i bymidtens udkant, hvor der er let adgang til det overordnede vejnet
- Som udgangspunkt fastholdes det nuværende antal p-pladser i bymidten og suppleres med nødvendige p-pladser til nybyggeriet
- Initiativer der forbedrer forholdene for cyklister over en bred kam, som fx at øge sikkerhed og fremkommelighed, skiltning af cykelruter, cykelparkering ved stationen og vigtige cykelmål, kampagner for at få flere til at cykle, kommunen som cykelarbejdsplads, el-cykler til 100 pendlere med 5-10 km til arbejde
- Bred vifte af initiativer, der skal gøre bus/tog mere attraktiv for bilister, som fx transportplaner for virksomheder, gode og hurtige busforbindelser, markedsføring af erhvervskortet, kampagner for brug af bus og tog

- P-restriktioner, som fx at flytte offentlig parkering til bymidtens udkant, flytte langtidsparkering til ydre ringvej, samkørsel på arbejdspladserne, delebiler, betalingsparkering i bymidten, lavere p-norm for stationsnære områder
- P-restriktioner og ændringer i byfortætningsområdernes udnyttelse

Der arbejdes i stigende grad med Mobilitetsplaner i kommuner og virksomheder. Odense Kommune er en anden kommune, der har arbejdet med dette emne i flere år.

Gladsaxe Kommune

I Gladsaxe Kommune har man gennem de seneste år arbejdet med to store omdannelsesområder i Bagsværd Bypark og Gladsaxe Ringby. I den forbindelse har man i Kommuneplanen indarbejdet betydelige muligheder for fortætning og omdannelse af disse områder, som ligger helt eller delvis stationsnært. Der er derfor også fastsat normer for parkering og for muligheden for at reducere p-kravet med 50% ved dobbeltudnyttelse. Desuden beskrives, at en stor del af p-pladserne skal etableres i konstruktion. Det vides, at kommunen er i færd med at undersøge muligheden for at etablere fælles p-huse i forbindelse med fortætningen af områderne.

Københavns Kommune

Den mest omfattende og kontroversielle tilgang til parkering har Københavns Kommune, som med deres Klimaplan 2015 lancerer nødvendigheden af en markant reduktion af p-normerne, som et af virkemidlerne til at reducere CO₂-effekten. Målet er at reducere antal p-pladser.

Dette gøres gennem at fastlægge max. grænser for parkering og at udlægge bilfri områder. I Klimaplanen er konsekvensen for CO₂-regnskabet opgjort ved en række forskellige p-normer. Københavns Kommune har i en række år arbejdet med p-normer, der både fastlægger min/max antal p-pladser og ikke kun minimum, sådan som de fleste normer tidligere blev tolket.

Med klimaplanen planlægger man at reducere maksimumsnormerne for parkering i bolig- og erhvervsområder samt i blandet bebyggelse til 1 pr. 150 m² eller 1 pr. 200 m² og i udvalgte områder (bilfri) 1 pr. 500 m². Selvom Klimaplanen tilsyneladende ikke er helt implementeret i kommuneplanen endnu er p-normerne i København alligevel markant skarpere end i de øvrige kommuner, som er undersøgt. Generelt skal der i Kbh. anlægges halvdelen af de p-pladser, som nabokommunerne kræver ved tilsvarende byggeri.

Kommunen bygger i sin planlægning på erfaringer med, at god kollektiv trafik tilgængelighed og gode forhold for cyklister samt begrænsning i antal p-pladser mindsker biltrafikken. Erfaringer der også understøttes af Fingerplanen og VD's vejledninger.

Kommunernes planlægning for cykelparkering mv.

Det er endnu ikke lige så udbredt at fastsætte normer for cykelparkering i kommuneplanen, som det gælder for parkering til biler. Af de undersøgte 8 kommuner har 4 (LT, Roskilde, København og Helsingør) fastsat cykel p-normer. Roskilde har dog kun fastsat cykel p-normer for erhverv i de stationsnære områder

Cykelnormer for bolig

For boliger opdeles normen i generelt, etagebolig, ungdoms/kollegieboliger og plejehjem/ældreboliger. Der er ikke de store uoverensstemmelser mellem de fastsatte normer i

de forskellige kommuner. Lyngby-Taarbæk Kommune har fastsat normer for etageboliger på 2,5 pr. bolig og 1 pr ungdoms/kollegiebolig. De svarer stort set til VD's anbefalinger som er 2-2,5 pr 100 m² og 1 pr beboer.

Cykelnorm for erhverv

For erhverv er de vejledende cykelnormer fastsat efter antal ansatte og brugere og ikke efter m². Helsingør Kommune følger stort set vejledningen. LT har fastsat cykelnormer for kontor og liberale erhverv på 1 cykelp-plads pr. 40 m². VD anbefaler 0,4 pr. ansat for kontor, svarende til ca. 1 pr. 50 m² (hvis 1 ansat i gennemsnit bruger 20 m²). VD anbefaler samme fordeling for industri og for liberale erhverv anbefaler VD 0,3-0,4 pr. 100 m² og 0,4 pr. ansat.

VD anbefaler også normer for bio/teater, hotel/konference og restauranter.

Cykelnorm for detailhandel

I København er der en generel norm at der skal etableres 1 cykelp-plads pr. 25 m² butik. Ved butikcentre skal der foretages en konkret vurdering. I Helsingør er der kun fastsat krav til dagligvare, som er på 1 pr. 50 m². I LT er normen 1 pr. 30 m² for dagligvare og 1 pr. 40 m² på udvalgsvarer.

VD anbefaler generelt for detailhandel i Hovedstadsområdet 1 cykelp-plads pr. 50 m².

Cykelnorm for offentlige formål

Helsingør Kommune har cykelnormer til flere forskellige offentlige anvendelser. De har normer på de samme områder som VD har anbefalinger, men normerne er ikke de samme. Der er normer for uddannelsesinstitutioner, børneinstitutioner, skoler og sportshaller.

Cykelnorm til trafikanlæg

Helsingør Kommune har som den eneste af de undersøgte kommuner fastsat normer for cykelparkering ved trafikanlæg. De følger VD's anbefalinger med 1 plads for 10-30% rejsende pr. dag ved stationer og 1 pr. 10 passagerer i spidstimen ved busstop og terminaler.

Cykelnorm for rekreative områder

Der er ingen af de undersøgte kommuner, der har fastsat cykel p-norm for rekreative arealer.

VD anbefaler en norm på 1-4 pr. 10 gæster.

Argumenter for at nedsætte p-normerne for bilparkering

Som det fremgår ovenfor, er der forskellige årsager til, at de enkelte kommuner har fastsat de normer, som de har. Bortset fra København, Roskilde og Helsingør, som i deres Klimaplan og parkeringspolitikker fastslår, at de ønsker at reducere trafikken i deres bymidter, beskrives det ikke i kommuneplanerne, hvorfor de har fastsat de normer, som de har. Men, som det fremgår, har nogle kommuner tilsyneladende valgt at fastholde, de normer, som fremgik af BR82 og, som de sikkert har haft gennem en årrække.

Vejdirektoratets nye normer giver imidlertid et nyt og opdateret grundlag for at kunne revurdere de fastsatte p-normer. Hvis dette bliver aktuelt, bør man have i baghovedet, at normerne ikke indeholder den af VD anbefalede forøgelse af antal p-pladser på 10%.

I Kgs. Lyngby og generelt i kommunerne er trafikken imidlertid faldet de seneste par år (iflg. Erling og Ole).

Generelt må en beliggenhed nær stationer forventes at medføre et lavere parkeringsbehov for såvel boliger som kontorer end normalt. Anvendelse af en lavere parkeringsnorm i området vil tilskynde til en højere brug af kollektiv trafik og begrænsning af ny trafik, hvorved biltrafikken til og fra området kan mindskes.

Erfaringer fra stationsnært byggeri andre steder og Vejdirektoratets turvaneundersøgelser viser, at beboere og ansatte i højere grad benytter kollektiv trafik, jo tættere bebyggelsen er lokaliseret i forhold til kollektive trafikknudepunkter.

For supermarkeder og butikker udnyttes parkeringsanlæg erfaringsmæssigt mellem 40-70 % i hverdagsspidsstimen (afhængig af parkeringsudbuddet og butikkernes størrelse), mens belægningsgraden ofte er 100 % om lørdagen. Der kan altså være tale om en måske endda betydelig dobbeltudnyttelse af p-pladserne i Kgs. Lyngby.

Sammenligning af normerne i Lyngby-Taarbæk med BR 82 og VDs anbefalinger

Anvendelse	Lyngby-Taarbæk Kommune (udlæg)	BR82	Vejdirektoratets normer (gennemsnitligt p-behov)
Åben-lav	2	2	1 pr. 100 m ²
Tæt lav	2	1,5	0,9 pr. 100 m ²
Etagebolig	1,5	1,5	0,6 pr. 100 m ²
2-rumsbolig	1		
Ungdoms- og kollegiebolig	Vurderes		0,7 pr. 100 m ²
Plejhjem/ældreboliger	Vurderes		1,1-1,3 pr. 100 m ²
Kontor	1 pr. 50 m ²		1,4 pr. 100 m ²
Hotel/konference			1,3-2,9 pr. 100 m ²
Restaurant			4,2-13,2 pr. 100 m ²
Dagligvarer	1 pr. 35 m ²		1,7 pr. 100 m ²
Supermarked			2,3 pr. 100 m ²
Udvalgsvarer	1 pr. 50 m ²		1,9 pr. 100 m ²
Udvalgsvarer i Kgs. Lyngby og bydelscentre	1 pr. 35 m ²		
Butikcenter			2,3 pr. 100 m ²
Børneinstitution			2,0-2,9 pr. 100 m ²
Skole			0,5 pr. 100 m ²

Forud for at beslutte at nedsætte p-normerne i Kgs. Lyngby bør der skabes et overblik over den nuværende kapacitet og anvendelse af p-pladserne (offentlige og private) og vurderes, hvilke virkemidler der kan/skal tages i anvendelse for at forbedre forholdene for gående, cyklende, passagerer i busser, tog og letbane. Samt hvilke initiativer der kan/skal tages i anvendelse for at forbedre og effektivisere parkeringskapaciteten og henvisningen til p-pladserne.

Det har naturligvis en stor indflydelse på udnyttelsen af p-pladser om de er etableret som private p-pladser for den enkelte grundejer (er udgangspunktet i Bygningsreglementet) eller, om de er etableret som offentligt tilgængelige p-pladser. Offentligt tilgængelige p-pladser giver mulighed for



dobbeltudnyttelse, men kan også have utilsigtede virkninger, som fx at der ikke er de fornødne p-pladser ledige til virksomhedens ansatte og kunder som derfor må parkere andre steder.

P-normerne bør ved en revision suppleres med retningslinier for etablering af handicap p-pladser.

Som det fremgår ovenfor, har nogle kommuner i deres parkeringspolitik angivet regnemetoder til at udregne parkeringsnormen for områder med blandet anvendelse. Det kunne måske også indarbejdes i Lyngby-Taarbæk som fælles retningslinier.

Cykel p-normerne svarer stort set til de af VD anbefalede. Det kan overvejes i forbindelse med næste kommuneplanrevision at udbygge listen med anvendelser.

Der henvises til vedheftede oversigt over p-normer og cykel p-normer i de omtalte kommuner.

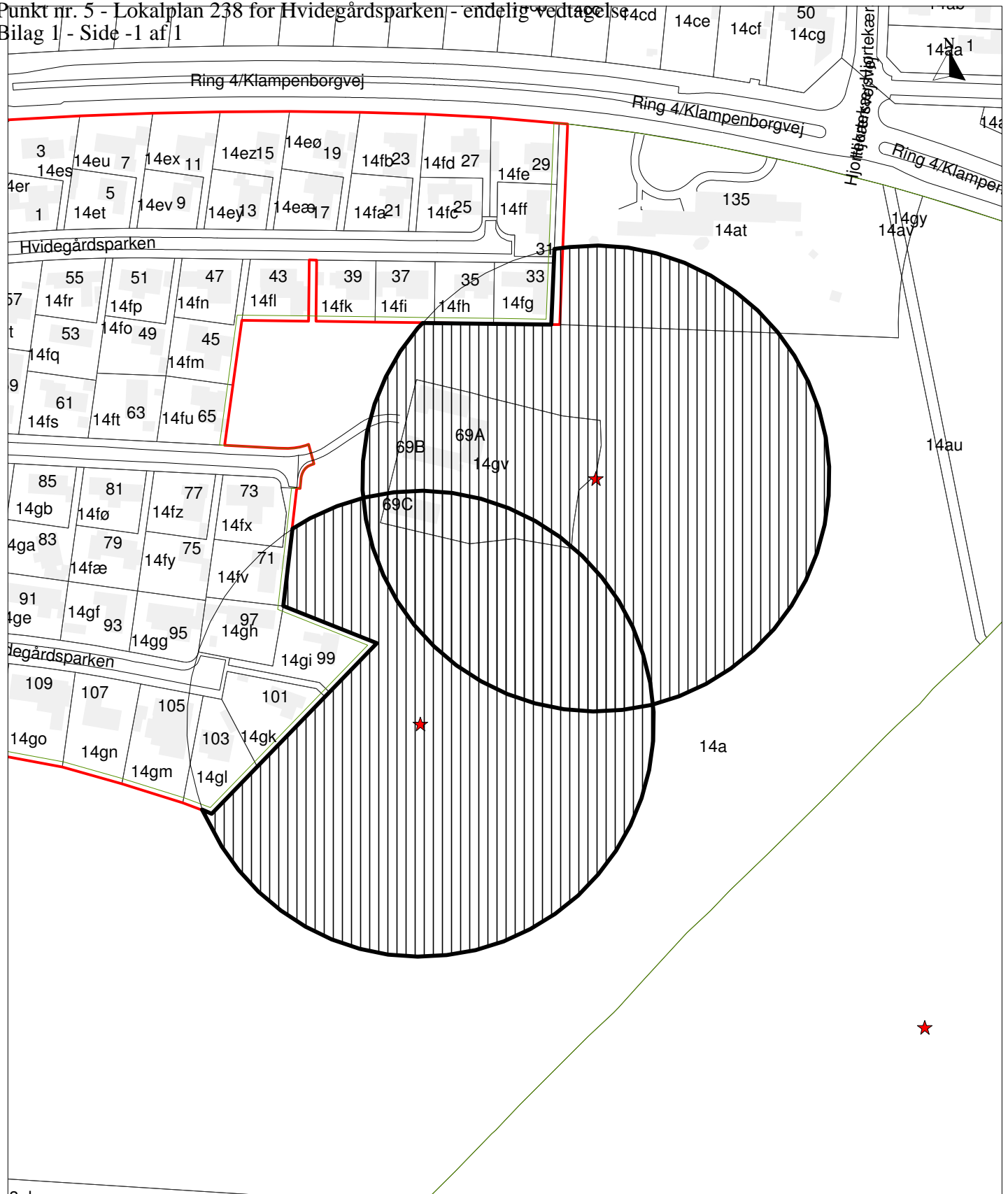
BM








Parkering Polititorvet

Anvendelse	m ²	P-norm	Antal	Dobbeltudnyttelse "Glostrup-model"	Antal
Bolig	12.000	1,5 p-plads pr. bolig	180	P(B)	180
Detailhandel	6.200	1 p-plads pr. 35 m ²	177	40%*P(B) + 60%*P(D) + P(E)	178
Erhverv	0	1 p-plads pr. 50 m ²	0	50%*P(B) + 90%*P(D) + 40%*P(E)	249
I alt	18.200		357	70%*P(B) + P(D) + 10%*P(E)	303





Reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinje

- | | | |
|--|---|--|
|  Lokalplanafgrensning |  Ny afgrænsning af fortidsmindebeskyttelseslinje |  Skovbyggelinje |
|  Fortidsminde |  Areal som udgår af fortidsbeskyttelsen | |
- Kommende fortidsmindebeskyttelseslinje

<p>Sag : 2012210098</p>	<p>Bemærkninger</p> <p>Screening i forbindelse med lokalplanforslag 238 for Hvidegårdsparken. Bebyggelsen er fra 1960'erne og består af 91 parcelhuse, som fortrinsvis er opført i én etage. Lokalplanforslaget har til formål udlægge bebyggelsen som åben-lav helårsbeboelse og at fastholde områdets grønne karakter. Derudover forventes der fastsat enkelte bestemmelser om den ydre fremtræden og om hegning.</p> <p>I forbindelse med lokalplanen søges Naturstyrelsen om reduktion af to fortidsmindebeskyttelseslinjer.</p>				
<p>Dato : 14.11.2013</p>					
<p>Sagsbeh. : tmch</p>					
<p>Fagtilsyn : lokalplangruppen</p>					
<p>Kontrol : sip</p>					
<p><i>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ?</i></p> <p><i>Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</i></p>	<p>Ingen betydning</p>	<p>Mindre betydning</p>	<p>Væsentlig betydning</p>	<p>Bør undersøges</p>	
<p>Befolkning</p>					
<ul style="list-style-type: none"> • Sundhed og velfærd 	<p>X</p>				<p>1</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Svage grupper 	<p>X</p>				<p>2</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Tilgængelighed 	<p>X</p>				<p>3</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Sikkerhed og tryghed 	<p>X</p>				<p>4</p>
<p>Natur</p>					
<ul style="list-style-type: none"> • Biologisk mangfoldighed 	<p>X</p>				<p>5</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Fauna 	<p>X</p>				<p>6</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Flora 	<p>X</p>				<p>7</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Indhold af biotoper 	<p>X</p>				<p>8</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Fredning og beskyttelse 		<p>X</p>			<p>9</p> <p>I lokalplanens østlige og sydlige del er de nærmeste parceller pålagt en skovbygge- linje ca. 2,5 m ind på matriklen. Lokalplanen ændrer ikke ved dette forhold. Naturstyrelsen søges om reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjer i forhold til to gravhøje øst for lokalplanområdet, således at fortidsmindebeskyttelseslinjen kommer til at følge lokalplangrænsen. Da området er fuldt udbygget forventes der ikke at finde fortidsminder under de bebyggede matrikler.</p>
<p>Forurening</p>					
<ul style="list-style-type: none"> • Støj 	<p>X</p>				<p>10</p> <p>Området er støjplaget i forhold til trafikstøj fra Klampenborgvej, men lokalplanen vil det stadig være muligt at etablerer støjhegn ud mod Klampenborgvej.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Lys / skygge 		<p>+</p>			<p>11</p> <p>Bebyggelse må ikke opføres højere end én etage, hvilket vil reducere skyggegener.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Luft 	<p>X</p>				<p>12</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Jordbund 	<p>X</p>				<p>13</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Grundvand 	<p>X</p>				<p>14</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Overfladevand 		<p>X</p>			<p>15</p> <p>Da bebyggelse ikke må opføres i mere end én etage vil det sandsynligvis betyde at bebyggelse opføres med et større bebygget areal, hvilket kan give en negativ betydning for nedsivning af regnvand.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Spildevand 	<p>X</p>				<p>16</p>
<p>Ressourcer</p>					
<ul style="list-style-type: none"> • Energiforbrug 	<p>X</p>				<p>17</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Vandforbrug 	<p>X</p>				<p>18</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Forbrug, andre ressourcer 	<p>X</p>				<p>19</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Affald, genanvendeligt 	<p>X</p>				<p>20</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Affald, ikke genanvendeligt 	<p>X</p>				<p>21</p>

SCREENING				
Trafik				
• Sikkerhed / tryghed	x			22
• Trafikmønstre	x			23
• Trafikstøj og vibrationer		+		Lokalplanen giver mulighed for støjhegn mod Klampenborgvej, hvilket kan reducere støjen for de nærmeste beboere. 24
By & Landskab				
• Grønne områder	x			25
• Landskab		+		Beplantningen langs områdets veje sikres bevaret med lokalplanen. 26
• Arkitektur		+		Der fastsættes en max. glansværdi på 15 for tagmaterialer. Der udpeges desuden bevaringsværdige bygninger. 27
• Kulturhistoriske værdier	x			28
Interesser				
• Borgere		x		Høres i lokalplanprocessen. 29
• Erhverv	x			30
• Myndigheder		x		Naturstyrelsen ved reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjer. Kroppedal forud for lokalplanlægningen. 31
• Foreninger		x		Bygningskulturforeningen ved bevaringsværdige bygninger, Grundejerforeningen Hvidegårdsparken. 32
Konklusion: På baggrund af ovennævnte beskrivelse vurderes det ikke, at planen vil betyde en væsentlig ændring af det eksisterende miljø i området.				
	Nej	Ja	Dato	
Miljøvurdering ?	x		14.11.2013	

Formål

Screeningen (tjeklisten) bruges til at afgøre om en plan eller et program skal miljøvurderes jf. Lov om Miljøvurdering (Lov nr. 316 af 05.06.2004).

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

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

Afgørelsen af, om der skal foretages miljøvurdering eller ej, foretages altid ud fra en konkret vurdering og kan eksempelvis ikke alene baseres på antallet og placeringen af afkrydsninger. Afgørelsen kvalificeres af en udfyldt tjekliste samt evt. uddybende undersøgelser, vedlagt som bilag eller beskrevet med præcise henvisninger.

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

Proces (organisation m.m.)

(figur med pile)

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

Skema for myndigheder der skal høres

Vejledning

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

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

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

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

- ¹ Påvirkes befolkningens (borgernes) sundhed og velfærd, helbredstilstand og velbefindende ?
- ² Påvirkes forholdene for handicappede (blinde og svagtsende, gangbesværede, hørehæmmede), ældre og børn?
- ³ Påvirkes tilgængeligheden (uhindret adgang for alle) i anlæg og bygning ?
- ⁴ Påvirkes sikkerhed og trygheden for beboere og besøgende ?
- ⁵ Påvirkes områdets biologiske mangfoldighed (indholdet af forskelligartet dyre- og planteliv) ?
Er området spredningskorridor, kerneområde, sårbart naturområde, EF-habitatområde, geologisk interesse område, enkelt lokalitet af geologisk interesse?
- ⁶ Påvirkes områdets indhold af fauna (dyreliv) ? Er der særlig fauna, som er beskyttet i.h.t. lovgivning eller som bør beskyttes ud fra andre hensyn ?
- ⁷ Påvirkes områdets indhold af flora (planter) ? Er der særlig flora, som er beskyttet i.h.t. lovgivning eller som bør beskyttes ud fra andre hensyn ?
- ⁸ Påvirkes områdets indhold af biotoper (levesteder) ? Påvirkes sammenhængen (spredningskorridorerne) mellem biotoperne ?
- ⁹ Er der eksisterende fredninger eller andre lovfæstede beskyttelser, f.eks. strand-, fortidsminde, sø- og åbeskyttelseslinje, kirke- og skovbyggelinie, beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3 ? Skal de pågældende myndigheder høres i sagen ?
- ¹⁰ Påvirkes mængden af støj, f.eks. i form af støj fra maskiner, ventilationer, transport, eller støj fra legende børn ?
- ¹¹ Påvirkes lys- og skyggeforholdet, f.eks. pga. skyggende bygninger/træer eller pga. belysning, trafiklys og refleksioner ?
- ¹² Påvirkes luftens indhold af støv, vanddamp, aerosoler, lugt m.m. ?
- ¹³ Påvirkes jordbundsmiljøet ? Findes der registrerede jordforureninger i området ?
- ¹⁴ Påvirkes grundvandet, f.eks. i form af ændring i de grundvandsbeskyttende forhold (jordlag, afstand til vandforsyningsanlæg, vandboringer m.m.) ?
- ¹⁵ Påvirkes forholdene for overfladevand, herunder afledning fra befæstede arealer og tagarealer til søer, grøfter og dræn ? Påvirkes risiko for spild med forurenende stoffer på arealerne ?
- ¹⁶ Påvirkes håndteringen af spildevand ?
- ¹⁷ Påvirkes forbruget af energi (el, olie- og benzin, gas, fjernvarme m.m.)
- ¹⁸ Påvirkes forbruget af drikkevand (og indirekte afledningen af vand)
- ¹⁹ Påvirkes forbruget af andre ressourcer, herunder f.eks. sten, grus, træ m.m.
- ²⁰ Påvirkes mængden af genanvendeligt (glas, sten, metal, komposterbart og brændbart) affald
- ²¹ Påvirkes mængden af ikke-genanvendeligt (miljøbelastende) affald ?
- ²² Påvirkes trafiksikkerheden for især de svage trafikanter (gående, cyklister og handicappede)
- ²³ Påvirkes trafikens valg af veje ? Påvirkes trafikmængden og indenfor hvilke trafikarter ?
- ²⁴ Påvirkes mængden af trafikstøj og/eller vibrationer/støj fra trafikken ?
- ²⁵ Påvirkes de grønne områder (f.eks. parkområde, græsareal, skov, hegn, mark), herunder adgangen til disse områder ?
Er området et regionalt friluftsområde, et skovrejsningsområde / eks. eller planlagt skov, er skovrejsning uønsket?,

-
- ²⁶ Påvirkes det billede, som kendetegner landskabet ?
Landskabeligt interesseområde, eksisterende sommerhus- / kolonihaveområde, inden for kystnærhedszonen, værdifuldt landbrugsareal, landbrugsareal af sekundær betydning, town-scape, bybilledet, arkitektur, fritliggende bebyggelser
- ²⁷ Påvirkes opfattelsen af stedets arkitektur i form af bygningsarkitekturen eller bybilledet
- ²⁸ Påvirkes miljøet omkring f.eks. kirker, fredede- og bevaringsværdige bygninger, ældre bygninger, kulturhistoriske interesseområder, værdifulde kulturmiljøer, historiske vejstrækninger, fortidsminder og gærder.
- ²⁹ Påvirkes borgerne generelt eller grupper heraf direkte ? Er der gener forbundet med planen / programmet ? Påvirkes borgerne dagligdag igennem længere tid ? Skal borgerne høres i sagen ?
- ³⁰ Påvirkes forholdene for erhvervslivet ? Skal erhvervslivet høres i sagen ?
- ³¹ Påvirkes andre myndigheder af planen / programmet og skal de høres i sagen ?
- ³² Påvirkes interesseforeninger af planen / programmet og skal de høres i sagen ?

238 for Hvidegårdsparken

FORSLAG



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 bestemmelsernes punkt 16.

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

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

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

Bemærkninger/ændringsforslag til lokalplanforslaget kan sendes på e-mail eller brev til kommunalbestyrelsen senest **xxdag d. xxx 2014**.

Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

Lokalplan238@ltk.dk

INDHOLDSFORTEGNELSE

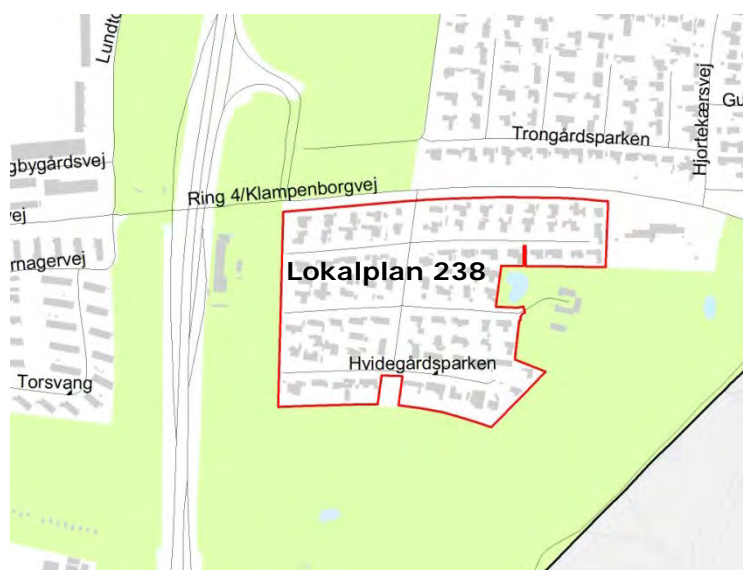
REDEGØRELSE	4
Baggrund	4
Eksisterende forhold	4
Lokalplanens indhold	5
LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING	9
Statslig planlægning	9
Kommuneplan	9
Andre planer	9
Bygge- og beskyttelseslinjer	9
Museumslovgivning	11
Servitutter	11
Miljøvurdering	11
LOKALPLAN 238	12
§ 1. Lokalplanens formål	12
§ 2. Område og zonestatus	12
§ 3. Områdets anvendelse	12
§ 4. Udstykning	13
§ 5. Vej, sti og parkering	13
§ 6. Bebyggelsens omfang og placering	13
§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden	14
§ 8. Bevaringsværdige bygninger	14
§ 9. Ubebyggede arealer	15
§ 10. Tekniske anlæg	15
§ 11. Ophævelse af servitut / hidtil gældende lokalplan	15
§ 12. Lokalplanens retsvirkninger	16
§ 13. Vedtagelsespåtegning	17
Bilag 1: Områdets afgrænsning	
Bilag 2: Vejforhold, sti og parkering	
Bilag 3: Bevaringsværdige bygninger og områdets beplantning	

REDEGØRELSE

Baggrund

Byplanudvalget besluttede den 15. maj 2013 at nedlægge et såkaldt §14 forbud på ejendommen Hvidegårdsparken 49. Forbuddet blev givet efter en ansøgning om at etablere høj tagrejsning på ejendommens tag med en tagvinkel på 45 grader. Ejendommen ville derved syne af et hus i 1½ plan. I henhold til Lov om planlægning kan kommunalbestyrelsen fastholde forbuddet gennem udarbejdelse af en lokalplan.

Kommunalbestyrelsen ønsker med lokalplanen at bevare områdets karakter af åben-lav bebyggelse i grønne omgivelser.



Lokalplanområdets afgrænsning er markeret med rødt.

OMRÅDET

Eksisterende forhold

Lokalplanens område omfatter 91 ejendomme beliggende i Hvidegårdsparken. Hvidegården og det grønne område, beliggende omkring Hvidegårdsparken, er ikke taget med i lokalplanområdet. Området ligger i Hjørtøkær bydel.

Lokalplanområdet afgrænses mod nord af Klampenborgvej, mod vest af et bredt grønt bælte, der grænser op til Helsingørmotorvejen, mod syd af Ermelundskilen og mod øst af en mindre sø, samt Hvidegården og en institution. Endvidere er der øst for området to gravhøje, som afkaster fortidsmindebeskyttelselinjer ind over lokalplanområdet. De omkringliggende grønne arealer benyttes i dag til hestehold og som rekreativt areal.

Området blev udstykket fra Hvidegården i starten af 1960'erne. De første huse stod klar i 1962, og området var fuldt udbygget i 1968, med undtagelse af fire parceller beliggende ved stamvejen, som først blev bebygget i 1995. Området består af parcelhuse i hovedsageligt 1 etage. Der er dog enkelte parcelhuse i 1½-2 etager. Et væsentligt

karaktertræk i området er de store platantræer som i grønne græsbælter danner alléer langs områdets veje.



Forskellige hegningsstyper i området.

Lokalplanens indhold

FORMÅL

Formålet med lokalplanen er at fastlægge områdets anvendelse til boligformål, helårsbeboelse. Det er desuden formålet at sikre områdets grønne karakter. Dette gøres ved at indskrive bestemmelser om bebyggelsens afstand til områdets veje. Endvidere fastsættes bestemmelser om vejenes udseende og hegningen mod vej.

OMRÅDETS ANVENDELSE

Indenfor området må der kun opføres helårsboliger som åben-lav bebyggelse. Der må kun opføres én bolig pr. ejendom. Lokalplanen giver desuden mulighed for, at man må indrette en mindre del af egen bolig til virksomhed under nærmere fastsatte forudsætninger.

UDSTYKNING

Området må ikke udstykkes yderligere. Mindre skel reguleringer i forbindelse med sti og vej er tilladt.

TRAFIKFORHOLD

Området afgrænses mod nord af Klampenborgvej, som er en overordnet trafikvej samtidig adgangsgivende til lokalplanområdet. Hvidegårdsparken består af en nord-syd gående stamvej i midten af området med tre "udstikkerveje" på hver side. Disse opdeler området med de lige numre mod vest og de ulige numre mod øst. Alle udstikkervejene er blinde veje med vendeplads for enden. Hvidegårdsparken er privat fællesvej.

Langs den vestlige grænse af lokalplanområdet går der en sti, som forbinder de tre blinde veje. Der er desuden i den østlige del af området en række stier, som forbinder Klampenborgvej og

Hvidegårdsparken med det grønne område, som omgiver Hvidegården. Stierne skal bevares, da de er med til at skabe sammenhæng for den gående trafik i området.

På hver ejendom skal der ved ny bebyggelse etableres 2 parkeringspladser. Derudover er der langs den nord-syd gående stamvej en række parkeringspladser i begge sider af vejen som fastholdes.

Der må ikke etableres indkørsler fra stamvejen, dog kan de to eksisterende indkørsler fra stamvejen fra nr. 68 og 89 fastholdes.



Stamvejen i midten af området med parkeringsbælter.

BEBYGGELSE

Inden for lokalplanområdet må bebyggelsesprocenter ikke overstige 30 for den enkelte ejendom. Det er formålet med lokalplanen at bevare områdets grønne karakter. Derfor skal bebyggelse holde en afstand på mindst 5 m til vejskel mod Hvidegårdsparken og 9,5 m fra vejskel mod Klampenborgvej. Dette gør at området vil opfattes som åbent set fra vejen. Bebyggelse må kun opføres i én etage med en bygningshøjde på højst 6 m og med en taghældning på højst 30 grader. Dette gøres for at bevare områdets karakter af lav bebyggelse i grønne omgivelser.

Garager og carporte må højst have et samlet areal på 40 m² pr ejendom. Der kan i forbindelse med garager og carporte etableres et skur på højst 10 m². Dette må kun placeres bagved garager og carporte. Garager og carporte skal som den øvrige bebyggelse placeres mindst 5 m fra vejskel mod Hvidegårdsparken og 9,5 m fra vejskel mod Klampenborgvej. Hvis den eksisterende bebyggelse er placeret mindre end 5 m fra vejskel, må garager og carporte placeres så den enten flugter med villaens afstand til vejskel eller placeres længere bagved.

YDRE FREMTRÆDEN

Bebyggelsen skal fremstå med ydremure i tegl som blank mur eller vandskuret, pudset eller malet i lyse farver. Bygningerne kan have partier af træ eller glas. Træpartier kan være i mørke farver. Dette gøres for at bevare det eksisterende udtryk af lys bebyggelse i grønne omgivelser, hvor markante farve ikke dominerer udtryket. Lokalplanen indeholder en generel bestemmelse om, at der ikke må anvendes tagmaterialer, der har en glansværdi højere end 15. Dette gælder dog ikke for solceller og solfangere. Bestemmelsen skal hindre, at tagmaterialer medfører generende refleksioner for de omkringboende.



Hvidegårdsparken 55 en af de bygninger som i lokalplanen udpeges som bevaringsværdige.

BEVARING AF BEBYGGELSE

Lokalplanområdet rummer enkelte bevaringsværdige bygninger, som lokalplanen fastlægger nedrivningsforbud mod. Disse kan ses på bilag 2. Man skal desuden søge om tilladelse til at foretage ydre ændringer af en bevaringsværdig bygning. Lokalplanen er ikke til hinder for, at der kan opføres tilbygninger til bevaringsværdig bebyggelse, så længe disse opføres i respekt for det bevaringsværdige hus, og så den bevaringsværdige bygning fortsat fremstår med en udformning og placering som oprindeligt.

UBEBYGGEDE AREALER

Hegning i skel mod vej og sti, skal være levende grønne hegn. Der kan etableres trådhegn i eller umiddelbart bag ved det levende grønne hegn. Hegning mod stamvejen må ikke placeres nærmere vejkanten end 5 m. Dette er for at bevare den brede stamvej, som har en væsentlig anderledes karakter end de øvrige veje i området. Mod Klampenborgvej skal der hegnes med levende grønne hegn. Der kan etableres trådhegn eller støjhegn umiddelbart bag det levende grønne hegn.

Langs med området interne veje er der grønne græsbelter mellem fortovene og vejene. Græsbelterne er omkring 1,5-2 m brede. Disse skal bevares. Ligeledes skal allétræerne bevares, da dette er et af de

væsentlige træk i området. Såfremt et af træerne går ud eller fældes, skal der plantet et nyt af samme eller tilsvarende art til erstatning.

KORTBILAG

Kortbilag 1 – Lokalplanområdets afgrænsning. Bilaget viser lokalplanområdets afgrænsning, samt de eksisterende matrikulære forhold.

Kortbilag 2 - Bilaget viser parkering og disponering af ubebyggede arealer, vejadgang samt bevaringsværdige bygninger og allé beplantning.

LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

Statslig planlægning

FINGERPLAN 2013

Landsplandirektiv "Fingerplan 2013" fastligger retningslinjer for planlægningen i hovedstadsområdet. I Fingerplan 2013 er lokalplanområdet beliggende i det ydre storbyområde som en del af Helsingør byfinger jf. fingerplanens hovedstruktur. De omkringliggende grønne områder er en del af de grønne kiler.

Lokalplanen er i overensstemmelse med Fingerplan 2013.

Kommuneplan

KOMMUNEPLANRAMME

Kommuneplan 2013 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 kommuneplanramme 6.2.64 for Hvidegårdsparken. Områdets anvendelse er fastlagt til åben-lav boligområde med en bebyggelsesprocent på 30 for den enkelte ejendom. Bebyggelse må opføres i op til 1 etage.

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

Lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanrammen.

Andre planer

VARMEPLAN

Varmeanlæg inden for lokalplanens område skal godkendes af kommunalbestyrelsen efter det til enhver tid gældende varmeplanlægningsgrundlag. Kommunalbestyrelsen skal i henhold til Planlovens § 19, stk. 4 dispensere fra lokalplanens bestemmelse om tilslutning til kollektivt varmforsyningsanlæg som betingelse for ibrugtagning, når bebyggelsen opføres som lavenergiklasse. Kommunalbestyrelsen er generelt positivt indstillet over for lavenergibebyggelse.

SPILDEVAND

Lokalplanområdet er omfattet af gældende spildevandsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Bygge- og beskyttelseslinjer

SKOVBYGGELINJE

Mod øst og syd er en mindre del af de yderste matrikler omfattet af skovbyggelinjer i henhold til Lov om naturbeskyttelse § 17.

Inden for skovbyggelinjen må der ikke placeres bebyggelse, campingvogne og lignende. Loven har til formål at sikre skovens værdi som landskabelement samt opretholde skovbrynene som værdifulde levesteder for plante- og dyrelivet. Ejere af ejendomme, der er

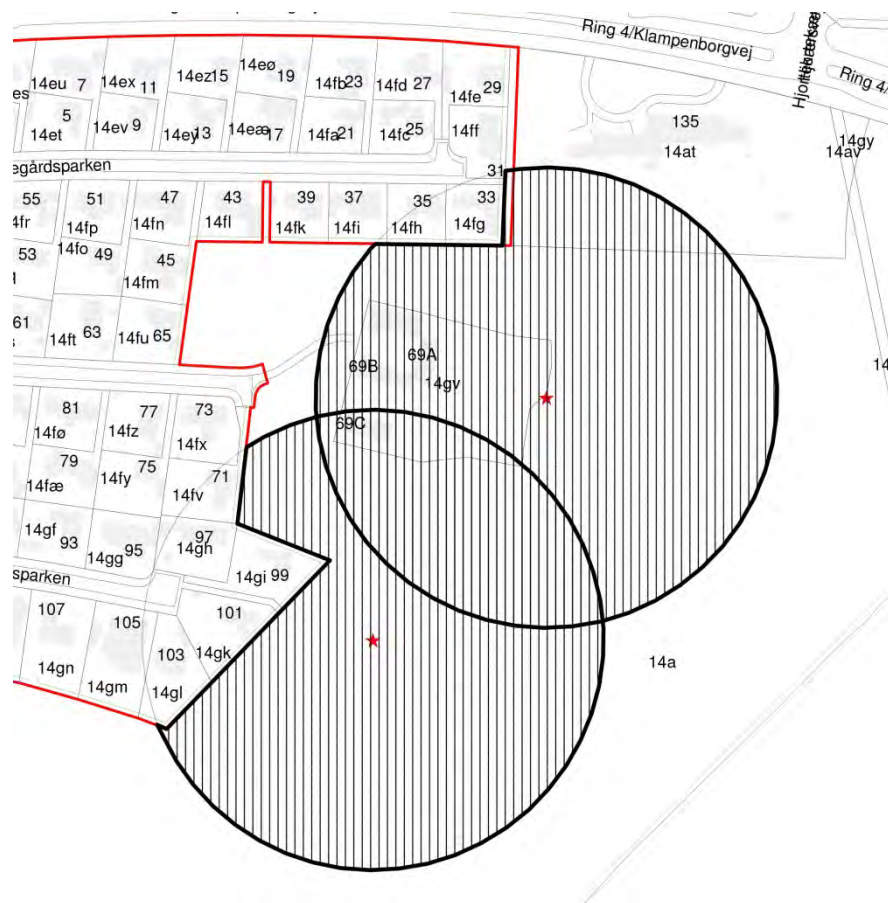
omfattet af skovbyggelinjen må ikke opføre bygninger nærmere end de fastsatte afstande mod skellet.

Det er Lyngby-Taarbæk Kommune, som træffer afgørelser om dispensation fra skovbyggelinjen.

FORTIDSMINDER

En del af lokalplanområdets østlige parceller er omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinje afkastet fra to fredede gravhøje i det grønne område øst for lokalplanområdet. Lyngby-Taarbæk Kommune har i forbindelse med udarbejdelsen af dette lokalplanforslag ansøgt Naturstyrelsen om en reduktion af beskyttelseslinjerne. Med reduktionen opnås en administrativ forenkling i forhold til byggesager og en mere realistisk afgrænsning af, hvor fortidsminderne kan forventes at ligge.

Naturstyrelsen er blevet ansøgt om at fortidsmindebeskyttelseslinjerne om de to gravhøje kan reduceres, således at de flugter med lokalplanafgrænsningen som vist på kortet her under.



Det lodret skraverede areal er det område som stadig vil være omfattet af fortidsmindebeskyttelsen. Den stiplede streg viser den tidligere grænse.

FORTIDSMINDER	<p>Museumslovgivning</p> <p>Forud for igangsættelse af jordarbejder, skal det lokale kulturhistoriske museum inddrages efter reglerne i Museumslovens kapitel 8, således at området kan undersøges for eventuelle fortidsminder i jorden.</p> <p>Udover de to eksisterende gravhøje er Hvidegårdsområdet et af de vigtigste områder fra bronzealderen i Danmark. Det er bl.a. pga. Hvidegårdsgraven, der blev udgravet i 1845, og som indeholdt en mand gravlagt med bronzesværd og en læderpung, hvis indhold er tolket som amuletter. På baggrund af gaverne er det foreslået, at den gravlagte var en shaman.</p> <p>Højene var to ud af en større gruppe, hvoraf der nu kun er nogle få tilbage. Der er stadig mulighed for at gøre fund i de overpløjede højrester. De seneste års arkæologiske undersøgelser har desuden vist, at det er muligt at finde flere fortidsminder omkring højene. Den bebyggelse, der har hørt til gravhøjene kan endvidere forventes at ligge indenfor kort afstand på samme højdedrag.</p> <p>Udover højene er der under Hvidegårdsbebyggelsen fundet spor efter en stenalderboplads og en boplads fra ældre jernalder.</p>
SERVITUTTER	<p>Servitutter</p> <p>Servitut A 195 tinglyst på matr. alle af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, tinglyst den 25/4-1961 ophæves hvad angår bebyggelsens omfang og placering, hegning og parkering. Den ophæves ikke hvad angår grundejerforening.</p> <p>Servitut BP 232 tinglyst på matr. 14gu, 14gt, 17bd, 17bf, 17be, 17bg, alle af Kgs. Lyngby by, Kgs. Lyngby, tinglyst den 28/11-1988 ophæves hvad angår bebyggelsens omfang og placering, hegning og parkering. Den ophæves ikke hvad angår grundejerforening.</p>
MILJØVURDERING	<p>Miljøvurdering</p> <p>Ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der foretages en miljøvurdering af planer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.</p> <p>Der er foretaget en screening af lokalplanforslaget, og på den baggrund er det kommunalbestyrelsens vurdering at der ikke skal foretages en miljøvurdering af lokalplanen, idet planerne ikke vurderes at danne grundlag for anlæg, der medfører en væsentlig påvirkning af miljøet jf. § 3, stk. 1 nr. 3 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer.</p>

LOKALPLAN 238

For Hvidegårdsparken

I henhold til Lov om Planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 587 af 27/05/2013 med efterfølgende lovændringer, fastsættes herved følgende bestemmelser for det i pkt. 2.1 nævnte område.:

§ 1. Lokalplanens formål

1.1. Det er lokalplanens formål:

- at udlægge området til helårs boligformål, åben-lav bebyggelse.
- at sikre områdets grønne karakter.

§ 2. Område og zonestatus

2.1. Lokalplanområdet afgrænses som vist på bilag 1 og omfatter matrikelnumre, samt alle matrikler, der efter den XX 2014 udstykkes herfra:

17i, 17k, 17l, 17m, 17n, 17o, 17p, 17q, 17r, 17s, 17t, 17u, 17v, 17x, 17y, 17z, 17æ, 17ø, 17aa, 17ab, 17ac, 17ad, 17bd, 17be, 17bf, 17aæ, 17bg, 17bm, 17at, 17bo, 17am, 17an, 17al, 17ak, 17ao, 17ai, 17ap, 17ah, 17ag, 17aq, 17af, 17ar, 17ba, 17ax, 17av, 17au, 17ae, 17as, 17bn, 14es, 14er, 14eu, 14et, 14ex, 14ev, 14ez, 14ey, 14eø, 14eæ, 14fb, 14fa, 14fd, 14fc, 14fe, 14ff, 14fg, 14fh, 14fi, 14fk, 14fl, 14fn, 14fm, 14fu, 14fp, 14fo, 14ft, 14fr, 14fq, 14fs, 14gt, 14gu, 14gq, 14gc, 14gd, 14gb, 14ga, 14ge, 14fø, 14fæ, 14gf, 14fz, 14fy, 14gg, 14fx, 14fv, 14gh, 14gi, 14gk, 14gl, 14gm, 14gn, 14go og 14gp.

Alle af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby.

2.2. Lokalplanområdet er beliggende i byzone.

§ 3. Områdets anvendelse

3.1. Området må kun anvendes til boligområde, åben-lav bebyggelse.

3.2. På hver ejendom må der kun indrettes én bolig til helårsbeboelse.

3.3. Det er tilladt at drive en sådan virksomhed, som almindeligvis kan udføres i boligområdet under forudsætning af,

at virksomheden drives af den, der bebor den pågældende ejendom,

at der ikke beskæftiges andre end boligens beboere

at virksomheden efter kommunalbestyrelsens skøn drives på en sådan måde, at ejendommens karakter af beboelsesejendom ikke forandres herunder ved skiltning eller lignende og områdets karakter af boligområde ikke brydes,

at erhvervsarealet højst udgør 25 % af det samlede etageareal over terræn på den pågældende ejendom,

at virksomheden ikke medfører væsentlige gener i form af støj, lugt, rystelser og lignende, og

at virksomheden ikke medfører væsentlig øget trafikbelastning eller skaber behov for parkerings, der ikke er plads til inden for området.

§ 4. Udstykning

- 4.1. Ejendommene må ikke udstykkes yderligere.
- 4.2. Mindre skelreguleringer, udlæg af areal til offentlig vej-, sti- og friarealer samt forsynings og afløbsledninger er tilladt.

§ 5. Vej, sti og parkering

- 5.1. Områdets veje- og stier fastholdes, jf. bilag 2.
- 5.2. Der skal etableres 2 parkeringspladser pr. bolig på egen grund ved ny bebyggelse.
- 5.3. Parkeringsbælterne langs stamvejen i midten af området skal bevares, jf. bilag 2.

§ 6. Bebyggelsens omfang og placering

- 6.1. Omfang af bebyggelse
 - 6.1.1. Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 30 for den enkelte ejendom.
 - 6.1.2. Bebyggelse må opføres i højst én etage.
 - 6.1.3. Taghældningen må ikke overstige 30 grader.
 - 6.1.4. Bygningshøjden må ikke overstige 6 m. Skorstene og antenner er ikke omfattet af højdebegrænsningen.
- 6.2. Placering af bebyggelse
 - 6.2.1. Ny bebyggelse må ikke placeres nærmere end 5 m fra vejskel mod Hvidegårdsparken og 9,5 m fra vejskel mod Klampenborgvej.
- 6.3. Carporte, garager og småbygninger

- 6.3.1. På hver ejendom må der i alt opføres carporte/garager med et samlet areal på højst 40 m². Det er tilladt, at etablere et skur på højst 10 m² i umiddelbar forlængelse af og bagved carporte/garager.
- 6.3.2. Carporte/garager skal placeres mindst 5 m fra vejskel mod Hvidegårdsparken og 9,5 m fra vejskel mod Klampenborgvej. Bygningerne kan placeres tættere på vej, hvis den eksisterende villa er placeret mindre end 5 m fra vejskel mod Hvidegårdsparken og 9,5 m fra vejskel mod Klampenborgvej. Carporten/garagen skal i det tilfælde placeres enten så den flugter med villaens facade eller placeres længere bagved facadelinjen.
- 6.3.3. Skure, drivhuse og lignende småbygninger må ikke placeres tættere på vejskel til Hvidegårdsparken end 5 m eller tættere på vejskel til Klampenborgvej end 9,5 m.
- 6.3.4. For bevaringsværdige bygninger gælder, at der ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse må etableres yderligere garager, carporte, udhuse og lignende småbygninger.

§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden

- 7.1. Boligbebyggelsen skal fremstå med ydermure i tegl som blank mur pudset eller vandskuret mur malet i lyse farver. Der kan indgå partier af glas og træ. Træpartier kan fremstå i mørke farver.
- 7.2. Tagmaterialer må ikke have en glansværdi på over 15. Solceller/solfangere er undtaget denne bestemmelse.
- 7.3. Der må ikke opsættes skilte udover almindelige navneskilte, medmindre kommunalbestyrelsen har givet sin tilladelse i hvert enkelt tilfælde.

§ 8. Bevaringsværdige bygninger

- 8.1. Alle bygninger, som på bilag 2 er markeret som bevaringsværdige, må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres på den ydre fremtræden uden kommunalbestyrelsens tilladelse.
- 8.2. Eventuelle ændringer af den ydre fremtræden af en bevaringsværdig bygning, herunder også tilbygninger, skal ske med respekt for bygningens oprindelige byggeskik. Ændringer skal udføres, så den bevaringsværdige bygning tydeligt fremstår som den væsentligste bygning i forhold til bygningsændringen.
- 8.3. I tilfælde af brand eller lignende er det tilladt at genopføre bebyggelse med en størrelse, udformning og placering som den oprindelige bevaringsværdige bebyggelse.

- 8.4. Der må ikke etableres solfangere/solceller på bevaringsværdige bygninger. Etablering af parabolantener forudsætter kommunalbestyrelsens godkendelse.

§ 9. Ubebyggede arealer

- 9.1. Ubebyggede arealer, herunder også parkeringsarealer skal befæstes og/eller beplantes. Der må ikke finde større skæmmende oplag sted.
- 9.2. De grønne bæltter med platantræer langs Hvidegårdsparkens veje skal bevares. Platantræerne der er afmærket som bevaringsværdige allétræer på kortbilag 2 må ikke fældes eller på anden måde ændres væsentligt uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Såfremt et af træerne må fældes pga. sygdom, skal træet erstattes ved genplantning af samme eller tilsvarende art.
- 9.3. Hegning mod vej og sti skal være levende grønne hegn. Der kan etableres trådhegn i eller umiddelbart bag det levende grønne hegn.
- 9.4. Hegning mod stamvejen midt i området må ikke placeres nærmere vejkannten end 5 m.
- 9.5. Hegning mod Klampenborgvej skal være levende grønne hegn. Der kan etableres støjhegn bag de levende grønne hegn.
- 9.6. Der må ikke etableres udkørsel mod stamvejen i midten af området eller mod Klampenborgvej, dog må de eksisterende udkørsler til stamvejen fra nr. 68 og 89 fastholdes.
- 9.7. Terrænreguleringer må kun udføres, såfremt disse ikke medfører gene med regnvand, nedfald af jord mv. for naboerne.
- 9.8. Der må udføres terrænreguleringer på op til +/- 0,3 m. Terrænreguleringer på mere end dette skal godkendes af kommunalbestyrelsen.
- 9.9. Der må ikke parkeres last- eller varebiler over 3,5 t (tilladt totalvægt) samt større både. Der må ikke ske opbevaring af uindregistrerede køretøjer, som normalt er registreringspligtige på de ubebyggede arealer, herunder arealer, som er indrettet til parkering og lignende.

§ 10. Tekniske anlæg

- 10.1. Der kan opføres transformere, pumper, måler eller trykreguleringsstationer til områdets forsyning, hvis det bebyggede areal maksimalt er 10 m² og bygningshøjden maksimalt er 3 m.

§ 11. Ophævelse af servitutter

- 11.1. Følgende servitutter ophæves delvist:

Servitut A 195 tinglyst på matr. 17i, 17k, 17l, 17m, 17n, 17o, 17p, 17q, 17r, 17s, 17t, 17u, 17v, 17x, 17y, 17z, 17æ, 17ø, 17aa, 17ab, 17ac, 17ae, 17af, 17ag, 17ah, 17ai, 17ak, 17al, 17am, 17an, 17ao, 17ap, 17aq, 17ar, 17as, 17au, 17av, 17ax, 17ba, 14er, 14es, 14et, 14eu, 14ev, 14ex, 14ey, 14ez, 14eæ, 14eø, 14fa, 14fb, 14fc, 14fd, 14fe, 14ff, 14fg, 14fh, 14fk, 14fl, 14fm, 14fn, 14fo, 14fp, 14fq, 14fr, 14fs, 14ft, 14fu, 14fv, 14fx, 14fy, 14fz, 14fæ, 14fø, 14ga, 14gb, 14gc, 14gd, 14ge, 14gf, 14gg, 14gh, 14gi, 14gk, 14gl, 14gm, 14gn, 14go, 14gp alle af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, tinglyst den 25/4-1961 ophæves hvad ang. bebyggelsens omfang og placering, hegning og parkering. Den ophæves ikke ang. grundejerforening.

Servitut BP 232 tinglyst på matr. 14gu, 14gt, 17bd, 17bf, 17be, 17bg, alle af Kgs. Lyngby by, Kgs. Lyngby, tinglyst den 28/11-1988 ophæves hvad ang. bebyggelsens omfang og placering, hegning og parkering. Den ophæves ikke ang. grundejerforening.

§ 12. Lokalplanens retsvirkninger

- 12.1. Den endeligt vedtagne lokalplan:
 - 12.1.1. Efter kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse og offentliggørelse af lokalplanen må ejendomme, der er omfattet af denne lokalplan kun udstykkes, bebygges eller i øvrigt anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.
 - 12.1.2. Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg med videre, der er indeholdt i planen.
 - 12.1.3. Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen.
 - 12.1.4. Kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun foretages ved tilvejebringelse af en ny lokalplan. Der henvises i øvrigt til Lov om Planlægning § 18 om lokalplanens retsvirkninger og kapitel 14: Klage og søgsmål.
 - 12.1.5. Lokalplanen indeholder i pkt. 8.1 en bestemmelse om, at bebyggelsen ikke må nedrives uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Hvis denne tilladelse nægtes, kan ejeren ifølge Planlovens § 49 forlange ejendommen overtaget mod erstatning. Dette gælder dog kun, hvis der er et væsentligt misforhold mellem ejendommens afkastningsgrad og afkastningsgraden for ejendomme med lignende beliggenhed og benyttelse, som ikke er omfattet af nedrivningsforbud.
 - 12.1.6. Ovennævnte retsvirkninger er først gældende efter offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsen endeligt vedtagne lokalplan.

- 12.2. Lokalplanforslaget:
- 12.2.1. Indtil offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsens endeligt vedtagne lokalplan gælder nedenstående retsvirkninger, dog i højst 1 år efter lokalplanforslagets offentliggørelse.
- 12.2.2. Ejendomme, der er omfattet af dette lokalplanforslag, må ikke udnyttes på en måde, der skaber risiko for en foregribelse af den endelige plans indhold, f.eks. ved udstykning, bebyggelse eller ændring af anvendelse. Den eksisterende lovlige anvendelse af ejendommene kan fortsætte som hidtil.
- 12.2.3. Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag til lokalplanforslaget er udløbet, kan kommunalbestyrelsen give sin tilladelse til, at en ejendom bebygges og udnyttes i overensstemmelse med planen. Der er fastsat nærmere regler for, hvornår en sådan tilladelse kan gives. Ovennævnte retsvirkninger er fastsat i Lov om Planlægning, § 17.

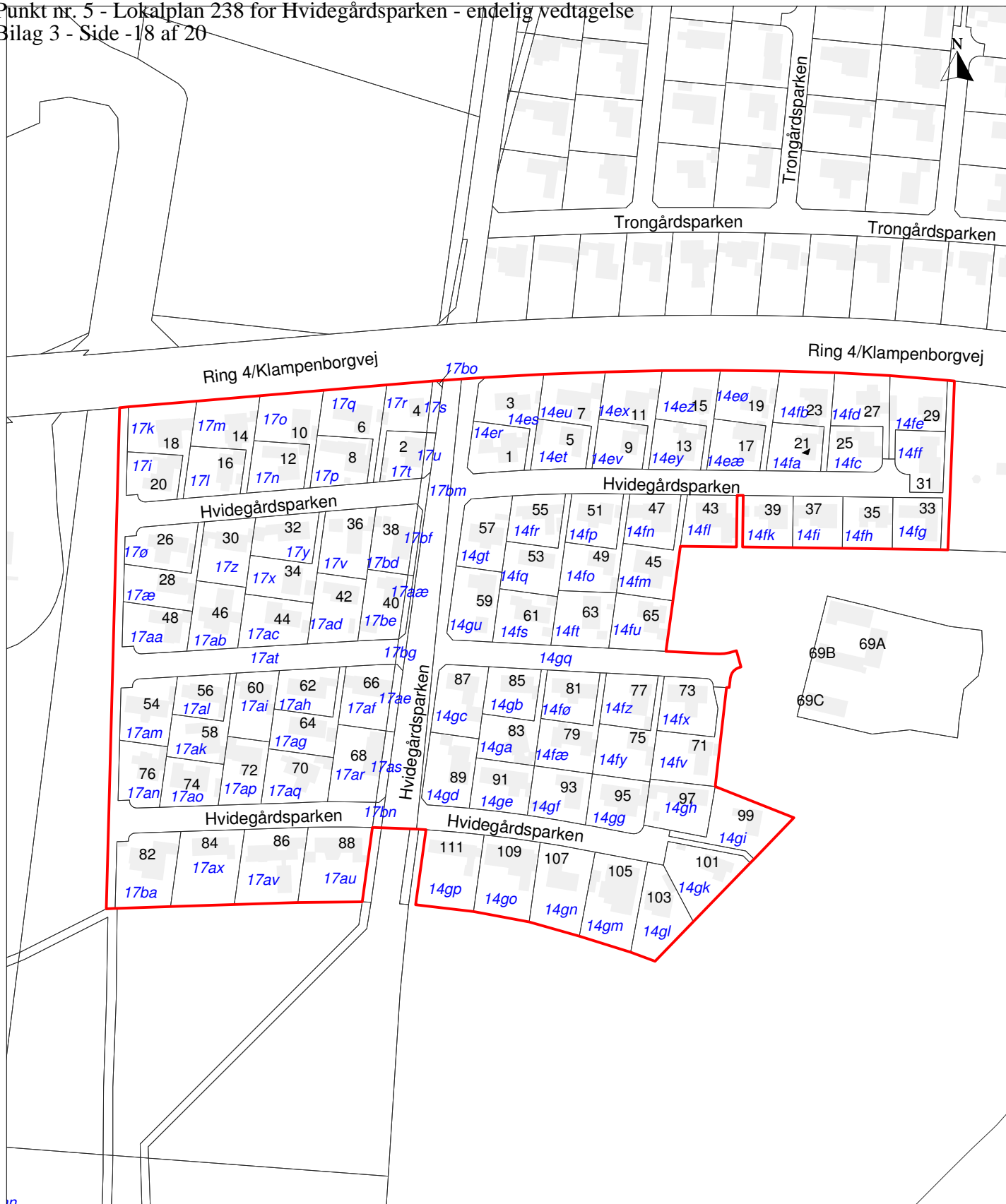
§ 13. Vedtagelsespåtegning

- 13.1. Forslaget er vedtaget af kommunalbestyrelsen d. xx. måned 2014.

Sofia Osmani





/

Sidsel Poulsen



Bilag 1






Lokalplanområdets afgrænsning

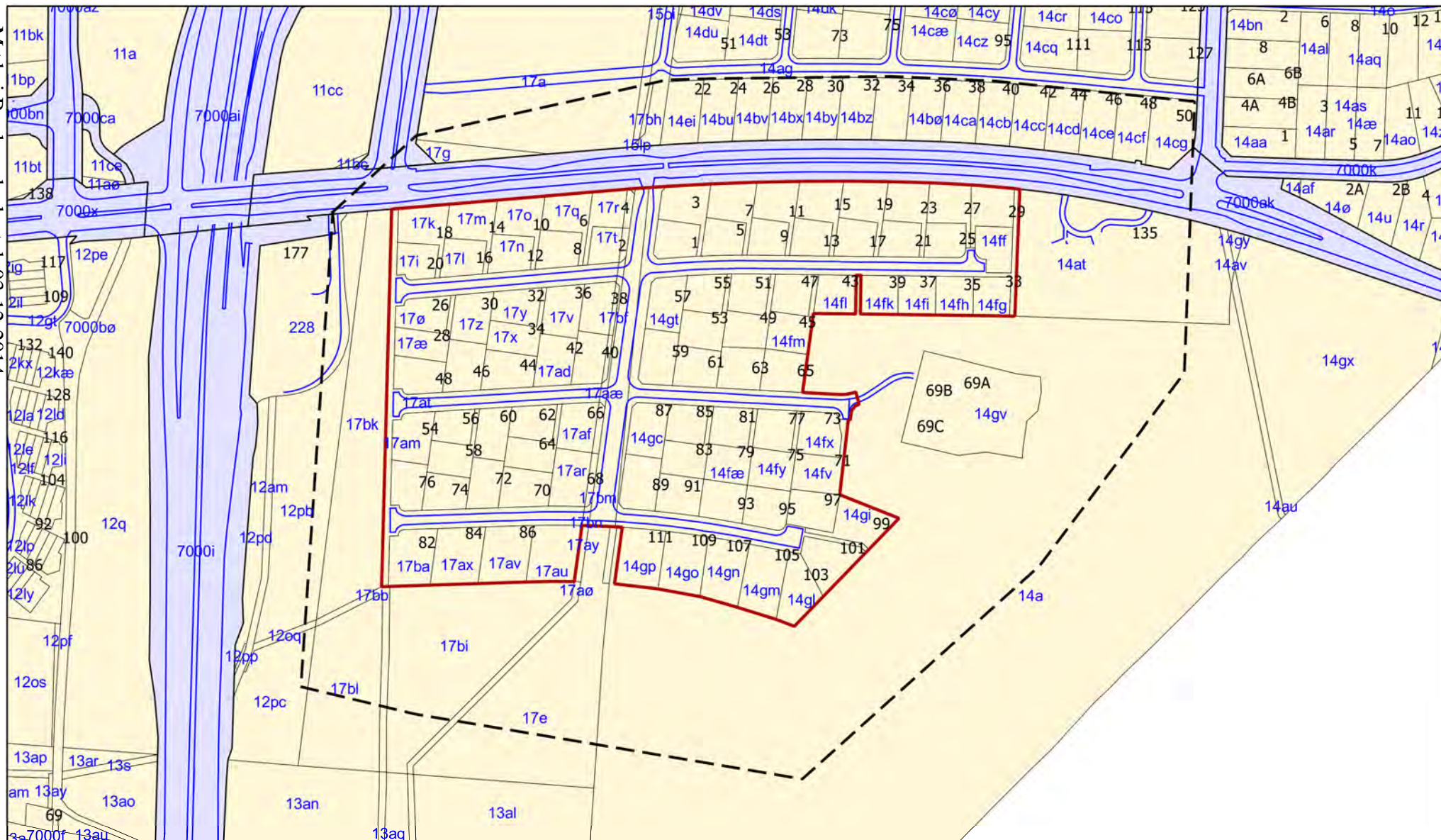
- | | |
|--|--|
|  Lokalanens afgrænsning |  Matrikel numre |
|  Matrikel skel |  Husnumre |





Bilag 2

Vej, stier og parkering samt bevaringsværdige bygninger

-  Bevaringsværdigt allé træ
-  Stier
-  Parkeringsbælter
-  Bevaringsværdig bygning
-  Husnumre



Kortbilag 2 - Høringskort

-  Høringsområde
-  Lokalplanafgrænsning

22 36
28/11
37

Mtr. nr., ejerlav, sogn: 14 gu., 14 gt., Stempel: 550 kr. øre
Punkt nr. 5 Lokalplan 238 for Hvidegårdsparken - endelig vedtagelse
Bilag 5 Side 1 af 3
17 bd, 17 bf, 17 be og 17 bg Kgs. Lyngby by,
art. nr., ejerlav, sogn: Kgs. Lyngby

Akt: Skab A nr. 195
(udfyldes af dommerkontoret)
BP 232

4/14 a og 12 f

Justitsministeriets genpartipapir. Til lejekontrakter, servitutdokumenter o.l., fortsættelse af dokumenter, fortegnelse over pantsatte genstande o.l. (vedr. fast ejendom)

Gade og hus nr.:

Anmelder:

Hvidegårdsparken 38, 40 57 og 59.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE
Juridisk kontor
Rådhuset, 2800 Lyngby

DEKLARATION

Underskrevne ejer af ejendommene matr.nr.14 gu, 14 gt, 17 bd, 17 bf, 17 be og 17 bg Kgs. Lyngby by, Kgs. Lyngby, pålægger herved ejendommene følgende servitutter vedrørende bebyggelse og benyttelse m.v.:

- a) Ejendommene må ingensinde udstykkedes i mindre selvstændige parceller.
- b) Kommunalbestyrelsen forbeholder sig ret til ved enhver bebyggelse af ejendommene, herunder ved eventuelle senere ændringer af bebyggelsen, inden byggearbejdets påbegyndelse at godkende bygningernes, herunder tagenes, udformning, udseende og materiale, bygningernes placering samt indretning, og ingen bebyggelse må påbegyndes, før kommunalbestyrelsens godkendelse af projektet foreligger.
- c) Der må på hver af ejendommene kun opføres én til helårsbeboelse indrettet bygning indeholdende én lejlighed. Bygningen, der ikke må have mere end to beboelseslag foruden kælder, skal placeres mindst 5 m fra vejgrænsen og 3 m fra naboskel. Ved bygning med kælder må kælderloftet højst være beliggende 1 m over terræn. Foruden beboelsesbygningen må der kun opføres de til denne hørende nødvendige udhuse, såsom garage og brændselskur med en største højde på 2,5 m. Sådanne udhuse må dog placeres i naboskel, når bygningsreglementet i øvrigt iagttages. Udhuse o.lign. må tidligst opføres i forbindelse med opførelse af beboelsesbygningen. Lysthuse og sommerhuse må ingensinde opføres på parcellerne.
- d) På hver ejendom skal der udføres en holdeplads for én vogn. Hvis garage opføres, skal nævnte holdeplads ligge mellem garagen og vejarealet.
- e) Porte og låger, som anbringes ud mod vej, må kun være til at åbne ind mod ejendommene, og overkørsel over de til vejen hørende fortove og rabatter skal af ejerne forsynes med reglementsmæssig belægning. Den fremtidige vedligeholdelse af overkørsler påhviler ejerne.

Der må ikke etableres overkørsel eller anden adgang til den nord-sydgående hovedfærdselsvej, men adgangen til ejendommen skal ske fra de øst-vestgående parallelveje til Klampenborgvej.

Bestillingsformular

- f) Ejendommene skal stedsse holdes forsvarligt hegned. Straks efter overtagelsen skal ejendommene forsynes med hegn, der skal godkendes af kommunalbestyrelsen, såvel med hensyn til højde som materiale og udseende. Hegn mod vej må højst være 1,30 m højt målt fra fortovet. Mod sider og bagskel må højden højst være 1,80 m målt i skel fra terrænet på den lavest beliggende grund.

For så vidt angår hegning mod de ved den nord-sydgående hovedfærdselsvej liggende grønne arealer, som er vist på vedlagte skitse, henvises også til pkt. k).

Kommunalbestyrelsen skal være berettiget til at give tilladelse til, at ejerne - bortset fra nedannævnte tilfælde - bliver fritaget for at oprette hegn mod vej. I forhold til Lyngby-Taarbæk kommune har ejerne fuld hegnpligt, hvorimod pligten mellem naboejendomme fordeles efter lovgivningens almindelige regler.

I haverne må pil, poppel og bøg roser kun plantes efter indhentet tilladelse fra kommunalbestyrelsen og under ingen omstændigheder i skel eller så nær ved skel, at det kan blive til gene for naboerne.

Plantning af træer med dybtgående rødder i de klarationsarealer matr.nr. 17-55 og 17-56 i Hvidegårdsparken, hvori Gentofte Kommunes 800 mm hovedvandledning er beliggende, må kun foretages efter forud indhentet tilladelse hos Gentofte kommune.

- g) Vedligeholdelse og renholdelse, herunder snekastning og grusning i glat føre af de med gul farve viste stier, påhviler ejerne af samtlige ejendomme inden for udstykningsområdet og foranlediges udført af den i pkt. d) nævnte grundejerforening. Udgifterne til udførelse af de nævnte arbejder fordeles på samtlige ejendomme inden for området med én part pr. ejendom.

Såfremt vedligeholdelsen og renholdelsen af stierne ikke sker på en efter kommunens sken tilfredsstillende måde, er kommunen berettiget til at udføre vedligeholdelsen og renholdelsen for grundejernes regning og opkræve udgifterne hos grundejerforeningen, respektive de enkelte grundejere, der hæfter solidarisk.

- h) Den del af ejendommene, der ikke bebygges, skal anlægges som have og skal fremtidig holdes i en ordentlig stand, alt på en sådan måde, at det til enhver tid kan godkendes af kommunalbestyrelsen. Skæmmende og lidelugtende affaldsbunker må ikke forefindes på ejendommene. I øvrigt må affaldsbunker kun indeholde haveaffald og må ikke anbringes nærmere skel end 3 m. På ejendommene må ud over haveaffald ikke forefindes oplag af nogen art. Om fornødent kan kommunen for vedkommende ejers regning foretage slåning, rensning eller anden vedligeholdelse af en ejendom, som ved ukrudt, frospreddning, eller på anden måde er til ulempe for ejerne af naboejendommene.

Ethvert dyrehold ud over almindelig stuedyr skal godkendes af kommunalbestyrelsen, der forbeholder sig ret til at nægte godkendelse.

- i) Ejerne er forpligtet til at påbegynde permanent og servitutmæssig bebyggelse snarest muligt. For så vidt der ikke er påbegyndt bebyggelse inden udløbet af 2 år fra ejendommens

første overtagelse et regne, eller hvis påbegyndt byggeri ikke fremmes uden unødigt ophold, er kommunen berettiget til uden forudgående varsel at fordrø ejendommene tilbageskødet alene mod tilbagebetaling af den oprindelige grundkøbesum med fradrag af eventuelle prioriteter, som overtages eller indfries i den udstrækning, deres samlede pålydende inklusive renter ikke overstiger købesummens størrelse. Såfremt ejendommene måtte være behæftet herudover, er sådanne prioriteter kommunen uvedkommende, og disse bliver på kommunens forlangende at afløse af tingbogen. Kommunen bærer omkostningerne ved et eventuelt tilbagekøb.

- j) De på ejendommene opførte huse må kun benyttes til beboelse. Dog skal det være beboerne tilladt at have privatkontorer, atelierer, konsultationsværelser, tegnestuer o.lign., som almindeligvis forefindes i beboelsesejendomme eller parcelhuse, når det efter kommunalbestyrelsens skøn kan ske, uden at ejendommens karakter af beboelsesejendomme ændres, eller kvarterets præg af villa- og beboelsekvarter brydes, samt uden at det medfører ulemper for de omboende. Kommunen forbeholder sig i så tilfælde at kræve anlagt et passende antal parkeringspladser på privat grund. Ingen skiltning på ejendommene må finde sted uden grundejerforeningens og kommunalbestyrelsens godkendelse.
- k) Det på ejendommene med grøn farve viste 3,5 m brede grønne areal beliggende mellem vejgrænsen for den nord-sydgående hovedfærdsålsvej og byggelinien ved denne vej skal anlægges af ejerne efter en af kommunalbestyrelsen godkendt plan, i hvilken forbindelse særligt bemærkes, at selv om dette grønne bælte matrikulært henhører under de respektive grunde, vil der ikke blive givet tilladelse til opætning af hegn mod vejgrænsen eller i matrikelskel i det grønne bælte, men grundejerne forpligter sig derimod til at udføre ensartet hegning i en afstand af 5 m fra vejgrænsen, hvilket hegn skal godkendes af kommunalbestyrelsen, såvel med henblik på højden som til materialeudseende.

Det grønne areal på ejendommene skal vedligeholdes og renholdes af ejerne på en efter kommunalbestyrelsens skøn tilfredsstillende måde. Finder kommunalbestyrelsen, at det grønne areal henligger i skæmmende forømt eller uordentlig tilstand, kan kommunalbestyrelsen lade de fornødne arbejder udføre på ejernes regning.

- l) Ejerne forpligter sig til at være medlemmer af Hvidegårdens Grundejerforening, der repræsenterer samtlige grundejere inden for området. Som medlemmer af grundejerforeningen er ejerne pligtige til efter foreningens lovligt vedtagne love at svare kontingent bl.a. til vej- og stivejledelse, vejbelysning, renholdelse af veje og stier og i øvrigt enhver form for bidrag og afgifter til det offentlige vedrørende de faste ejendomme, alt i det omfang sådanne afgifter og bidrag måtte kunne opkræves hos grundejerforeningen på medlemmernes vegne. Afgifter, hvis størrelse alene er afhængige af de enkelte medlemmers forbrug og ønsker, kan ikke opkræves gennem grundejerforeningen.
- m) Det skal være tilladt at opføre de nødvendige transformatorstationer og gæsuregulatorstationer af højst 20 m² bebygget areal og ikke over 3 m højde. Disse bygninger kan opføres i

1009

25. 11. 1957

Justitsministeriets genbrugspapir. Til skæder, skadesløsbreve, kvitteringer til udsteltelse og andre påtegninger m. m. (vedr. fast ejendom).

Mtr. nr., ejerlav, sogn: 14 a, 17 e og 12 g af Kongs Lyngby by og sogn. Stempel: 4 kr. - øre

Akt: Skab nr. 195 (udfyldes af dommerkontoret)

Gade og hus nr.:

Købers } bopæl: Kreditors }

Anmelder:

LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNALBESTYRELSE

D e k l a r a t i o n.

Underskrevne ejer af ejendommene matr. nr. 14 a, 17 e og 12 g Kongens Lyngby by og sogn pålægger herved de dele af nævnte matrikelnumre, der er beliggende inden for det på vedhæftede plan med rød begrænsning viste område - herfra dog undtaget de med blå skravering viste 2 parceller nr. 39 og 40 - og parceller udstykkede herfra, følgende servitutter vedrørende arealerne bebyggelse, benyttelse m.v.:

- a) De på udstykningsplanen viste parceller må ikke senere udstykkes i mindre, selvstændige parceller, hvilken bestemmelse også skal gælde for de parceller, som senere måtte blive udstykket fra det på planen med rød skravering viste areal.
- b) Kommunalbestyrelsen forbeholder sig ret til ved enhver bebyggelse af parcellerne, herunder ved eventuelle senere ændringer ved bebyggelsen, forinden byggearbejdets påbegyndelse at godkende bygningernes - herunder tagenes - udformning, udseende og materiale, bygningernes placering samt indretning, og ingen bebyggelse må påbegyndes, før kommunalbestyrelsens godkendelse af projektet foreligger.
- c) Der må på hver parcel kun opføres een til helårsbeboelse indrettet bygning indeholdende 1 lejlighed. Bygningen må ikke have mere end 2 beboelseslag foruden kælder og skal placeres mindst 5 meter fra vejgrænsen (for Klampenborgvejs vedkommende dog mindst 9,5 meter fra vejgrænsen) og 3,0 meter fra naboskel. Ved bygninger med kælder må kælderloftet højst være beliggende 1 meter over terræn. Foruden beboelsesbygningen må der kun opføres de til denne hørende nødvendige udhuse, såsom garage og brændselsskur med en største højde på 2,5 meter. Sådanne udhuse må dog placeres i naboskel, når bygningsreglementets bestemmelser i øvrigt iagttages. Udhuse o.l. må tidligst opføres i forbindelse med opførelse af beboelsesbygningen. Lysthuse og sommerhuse må ingensinde opføres på parcellerne. På parcellerne nr. 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23 og 25 mod Klampenborgvej skal bygningerne orienteres med længderetningen nord-syd og opføres så tæt ved det østlige skel, som servitutterne og bygningsreglementet tillader det. Ved vinkelhuse skal den længste fløj orienteres med længderetningen nord-syd.
- d) På hver parcel skal der udføres en holdeplads for een vogn. Hvis garage opføres, skal nævnte holdeplads ligge mellem garagen og vejarealet.

Bestillingsformular

- e) Porte og låger, som anbringes ud mod vej, må kun være til at åbne ind mod parcellerne, og overkørsler over de til vejen hørende fortove og rabatter skal af parcelejerne forsynes med reglementsmæssig belægning. Den fremtidige vedligeholdelse af overkørsler påhviler parcelejerne. For parcellerne med facade til Klampenborgvej gælder, at der fra disse ikke må være udkørsel eller anden adgang til Klampenborgvej, men kørsel og adgang i det hele taget til og fra disse parceller skal ske ad parallelvejen til denne vej. Fra parcellerne 9, 10, 11 og 12 må der heller ikke etableres udkørsel eller anden adgang til den nord-syd gående hovedfærdselsvej, men adgangen skal ske fra den foran nævnte parallelvej til Klampenborgvej.
- f) Parcellerne skal stedse holdes forsvarligt hegned. Parcellerne skal straks efter overtagelsen forsynes med hegn, der skal godkendes af kommunalbestyrelsen, såvel med hensyn til højde som materiale og udseende. Hegn mod vej må højst være 1,30 meter højt målt fra fortovet; mod side- og bagskel må højden højst være 1,80 meter målt i skel fra terrænet på den lavest beliggende grund. For så vidt angår hegning imod de ved den nord-syd gående hovedfærdselsvej liggende grønne arealer henvises også til punkt n). Kommunalbestyrelsen skal være berettiget til at give tilladelse til, at parcelejerne - bortset fra nedennævnte tilfælde - bliver fritaget for at opsætte hegn mod vej. I forhold til Lyngby-Taarbæk kommune har parcelejerne fuld hegnspligt, hvorimod pligten mellem naboparceller fordeles efter stovgivningens almindelige regler. For parcellerne mod Klampenborgvej gælder, at der skal udføres ensartet hegning mod denne vej. Denne hegning skal godkendes af kommunalbestyrelsen såvel med hensyn til højde som materiale og udseende. I haverne må pil, poppel og bævreasp kun plantes efter indhentet tilladelse fra kommunalbestyrelsen og under ingen omstændigheder i skel eller så nær ved skel, at de kan blive til gene for naboerne.
- g) Ejerne af parceller, der grænser mod de på vedhæftede plan med gul farve viste stiarealer, har fuld hegnspligt mod stierne.
- h) Vedligeholdelse og renholdelse, herunder snekastning og grusning i glat føre, af de med gul farve viste stier, påhviler ejerne af samtlige parceller inden for udstykningsområdet og foranlediges udført af den i punkt o) nævnte grundejerforening. Udgifterne til udførelse af de nævnte arbejder fordeles på samtlige parceller med én part pr. parcel. Såfremt vedligeholdelsen og renholdelsen af stierne ikke sker på en efter kommunens skøn tilfredsstillende måde, er kommunen berettiget til at udføre vedligeholdelsen og renholdelsen for grundejernes regning og opkræve udgifterne hos grundejerforeningen, respektive de enkelte grundejere, der hæfter solidarisk.
- i) Den del af parcellerne, der ikke bebygges, skal anlægges som have og skal fremtidig holdes i en ordentlig stand, alt på en sådan måde, at det til enhver tid kan godkendes af kommunalbestyrelsen. Skæmmende og ildelugtende affaldsbunker må ikke forefindes på parcellerne. I øvrigt må affaldsbunker kun indeholde haveaffald og må ikke anbringes nærmere naboskel end 3 meter. På parcellerne må ud over haveaffald ikke forefindes oplag af nogen art; om fornødent kan kommunen på vedkommende ejers regning foretage slåning, rensning eller anden vedligeholdelse af en par-

- cel, som ved ukrudt, frøspredning eller på anden måde er til ulempe for ejerne af naboparcellerne. Ethvert dyrehold udover almindelige stuedyr skal godkendes af kommunalbestyrelsen, der ganske forbeholder sig sin ret til at nægte godkendelse.
- j) Køberen er forpligtet til at påbegynde permanent og servitutmæssig bebyggelse snarest muligt. For så vidt der ikke er påbegyndt bebyggelse inden udløbet af 3 år fra parcellernes første overtagelse at regne, eller hvis påbegyndt byggeri ikke fremmes uden unødigt ophold, kan kommunen berettiget til uden forudgående varsel at fordre de pågældende parceller tilbagekøbt alene mod tilbagebetaling af den oprindelige grundkøbesum med fradrag af eventuelle prioriteter, som overtages eller indfries af kommunen i den udstrækning, deres samlede pålydende sinder renter ikke overstiger købesummens størrelse. Såfremt parcellerne måtte være behæftet herudover, kan sådanne prioriteter kommunen uvedkommende, og disse bliver på kommunens forlangende at aflyse af tingbogen. Kommunen bærer omkostningerne ved et eventuelt tilbagekøb.
- k) De 3,5 meter brede adgangsarealer til parcellerne nr. 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 23, 25, 34, 36, 38, 42, 45, 57, 59, 61, 66, 69 og 81 må ingensinde bebygges. Det samme gælder adgangsarealet til parcel 56.
- l) De på parcellerne opførte huse må kun benyttes til beboelse, dog skal det være beboerne tilladt at have privatkontorer, atelierer, konsultationsværelser, tegnestuer og lignende, som almindeligvis forefindes i beboelsesejendomme (eller parcelhuse, når det efter kommunalbestyrelsens skøn måske, uden at ejendommens karakter af beboelsesejendomme forandres, eller kvarterets præg af villa- og beboelseskvarter brydes, samt uden at det medfører ulemper for de omboende. Kommunen forbeholder sig i så tilfælde at kræve anlagt et passende antal parkeringspladser på privat grund. Ingen skiltning på nogen ejendom må finde sted uden grundejerforeningens og kommunalbestyrelsens godkendelse.
- m) Parcelejerne skal tåle, at der som følge af vejanlæg udføres skråninger på parcellerne uden erstatning af nogen art, uanset om der findes hegn eller andet på det til skråninger nødvendige areal.
- n) De på parcellerne nr. 9, 10, 11, 12, 63, 64, 75 og 76 med grøn farve viste 5 meter brede grønne arealer beliggende mellem vejgrænsen for den nord-syd gående hovedfærdselsvej og byggelinien ved denne vej skal anlægges af ejerne af parcellerne efter en af kommunalbestyrelsen godkendt plan, i hvilken forbindelse særligt bemærkes, at selvom dette grønne bælte matrikulært henhører under de respektive grunde, vil der ikke blive givet tilladelse til opsætning af hegn mod vejgrænsen eller i matrikel-skel i det grønne bælte, medens grundejerne derimod forpligter sig til at udføre ensartet hegning i en afstand af 5 meter fra vejgrænsen, hvilket hegn skal godkendes af kommunalbestyrelsen såvel med hensyn til højde som materiale og udseende. Det grønne areal på hver parcel skal vedligeholdes og renholdes af ejeren af parcellen på en efter kommunalbestyrelsens skøn tilfredsstillende måde. Finder kommunalbestyrelsen, at de grønne arealer henligger i skæmmende, forsømt eller uordentlig tilstand, kan kommunalbestyrelsen lade de fornødne arbejder udføre på ejernes regning.

- o) Parcelejerne forpligter sig til at danne og være medlem af en grundejerforening, der repræsenterer samtlige grundejere inden for det område, som er vist på den deklarationen vedhæftede plan. Som medlemmer af grundejerforeningen er parcelejerne pligtige til efter foreningens lovligt vedtagne love at svare kontingent bl.a. til vej- og stivedligholdelse, vejbelysning, renholdelse af veje og stier og i øvrigt enhver form for bidrag og afgifter til det offentlige vedrørende de faste ejendomme, alt i det omfang, sådanne afgifter og bidrag måtte kunne opkræves hos grundejerforeningen på medlemmernes vegne. Afgifter, hvis størrelse alene er afhængig af de enkelte medlemmers forbrug og ønsker, kan ikke opkræves gennem grundejerforeningen. Foreningens love skal godkendes af kommunalbestyrelsen.
- p) Det skal være tilladt at opføre de nødvendige transformestationer og gasktrykregulatorstationer af højst 20 m² bebygget areal og ikke over 3 meters højde. Disse bygninger kan opføres i naboskel. Det skal endvidere være tilladt at opføre andre for den offentlige forsyning nødvendige anlæg.
- q) Servitutattester kan kun udstedes af kommunalbestyrelsen. Betalingen herfor udgør det til enhver tid i bygningsreglementet fastsatte gebyr.
- r) Påtaleretten for nævnte servitutter tilkommer alene Lyngby-Taarbæk kommunalbestyrelse. Kommunalbestyrelsen kan også alene og med bindende virkning for samtlige grundejere indrømme mindre ubetydende lempelser til foranstående bestemmelser. Dispensation med hensyn til afstand fra naboskel kan dog ikke indrømmes uden naboens tilladelse. Med hensyn til de ejendommene påhvillende servitutter og andre byrder henvises til ejendommens blade i Betingbogen.

Kongens Lyngby, den 24/4 -1961.

Tiltrædes **LYNGBY-TAARBÆK**
Københavns Magistrat. **KOMMUNALBESTYRELSE**
den 29/4 1961

S. Munk.
Paul Pagh. P. Fenneberg
S. A. Hjermov
Indført i dagbogen for retskreds nr. 4
Lyngby-Civilret
25 APR. 1961

Lyst
fra Københavns Kommune
Genpartens Rigtighed bekræftes.

11
63

Mtr. nr., ejerlav, sogn: 14 a, 17 e Stempel: kr. øre

Akt: Skabel nr. 195
(udfyldes af dommerkantoret)

Punkt nr. i Købekatalogen 28 for Hvidegræssparken - endelig vedtagelse

Bilag 6 Side 5 af 13 (eller side 13 i landsdele) bd. og bl. i tingbogen, Kgs. Lyngby by og sogn.

art. nr., ejerlav, sogn.

Købers } bopæl:
Kreditors }

Gade og hus nr.:

3237

23-3-62

Anmelder:
LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNALBESTYRELSE

P å t e g n i n g

på deklaration tinglyst den 25. april 1961 på matr. nr. 14 a, 17 e og 12 q af Kgs. Lyngby by og sogn:

"Bestemmelsen i deklarationens litra j respekterer kredit- og hypotekforeningslån og hertil svarende lån af sparekasse- eller forsikringsmidler samt 3. prioritetslån ydet af sparekasser eller af finansieringsinstitutter, der er godkendt i henhold til lov af 27. december 1958.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNALBESTYRELSE,
den 19/3 1962.

P. Fenneberg.

S. A. Hjermov."

Indført i dagbogen for retskreds nr. 4
Lyngby Civilret
den 23. mar. 1962.

Lyst

Genpartens rigtighed bekræftes.

ch.
Gh.



100
15.4
Justitsministeriets genpartspapir. Til skæder, skadesløsbreve, kvitteringer til udslettelse og andre påtegninger m. m. (vedr. fast ejendom)

1009
257
61

Justitsministeriets genpartipapir. Til skøder, skadesbreve, kvitteringer til udsættelse og andre påtegninger m. m. (vedr. fast ejendom).

Mtr. nr., ejerlav, sogn: 14 a, 17 e og Stempel: kr. øre
Punkt nr. 5, Lokalplan 238 for Hvidegårdsparke - endelig vedtagelse
Lokalplan nr. 12 Hvidegårdsparke
Bilag 6 Side 6 af 13
eller i de sønderjydske lands- Lyngby by og dele) bd. og bl. i tingbogen, sogn.
art. nr., ejerlav, sogn.

Akt: Skab A nr. 195
(udfyldes af dommerkantoret)

Købers }
Kreditors } bopæl:

Anmelder:
LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNALBESTYRELSE

Gade og hus nr.:

4619
6/5.63

Påtegning på dupl. l. 25/4-6/

Deklarationens litra j begæres herved aflyst af tingbogen for så vidt angår ejendommene matr. nr. 14 et, 14 ev, 14 eø, 14 fl, 14 fn, 14 fö, 14 fü, 14 fy, 14 gä, 14 gk, 17 l, 17 p, 17 r, 17 s, 17 t, 17 u, 17 ah, 17 ai, 17 ak og 17 an alle af Kgs. Lyngby by og sogn.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNALBESTYRELSE,
den 3. maj 1963.

sign. P. Fenneberg

sign. Anker Andersen

Indført i dagbogen for retskreds nr. 4
Lyngby Civilret
den 6. maj 1963

Lyst

Genpartens rigtighed bekræftes.

ly
lv



Mtr. nr., ejerlav, sogn: 14 a, 17 e Stempel: kr. øre

Akt: Skab A nr. 195
(udfyldes af dommerkontoret)

23/6 1961
Punkt nr. 3 af Køberkvittering nr. 8 for Hvidegårdsparken - endelig vedtagelse
Pålagt af Side 1 af 43 lands- Kgs. Lyngby
dele) bd. og bl. i tingbogen, by og sogn.
art. nr., ejerlav, sogn.

Købers }
Kreditors } bopæl:

Gade og hus nr.: Hvidegårdsparken

Anmelder:

LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNALBESTYRELSE

1009
25/4-61

P å t e g n i n g

6161

14/6-1963

på deklARATION af 24. april 1961, tinglyst den 25. april 1961 m.m., på ejendommene matr. nr. 14 a, 17 e og 12 q af Kgs. Lyngby by og sogn:

"Deklarationens litra j begæres herved aflyst af tingbogen for så vidt angår ejendommen matr. nr. 14 gp af Kgs. Lyngby by og sogn.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNALBESTYRELSE
den 11. juni 1963.

sign. Fenneberg.

sign. Anker Andersen."

Indført i dagbogen for retskreds nr. 4

Lyngby Civilret

den 14. juni 1963

Lyst

Genpartens rigtighed bekræftes.

th
th

1009
25/1
6!
Justitsministeriets genpartspapir. Til skøde-
skadesløsbreve, kvitteringer til udslettelse og andre
påtegninger m. m. (vedr. fast ejendom).

Mtr. nr., ejerlav, sogn: 14 a, 17 e og Stempel: kr. øre
Punkt nr. i Københavns Kommune 38 for Hvidegårdssparken - endelig vedtagelse
eller Side 5 af de 18 lands-
dele) bd. og bl. i tingbogen, Lyngby by og sogn.
art. nr., ejerlav, sogn.

Akt: Skab A nr. 195
(udfyldes af dommerkontoret)

Købers }
Kreditors } bopæl:

Anmelder:

LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNALBESTYRELSE

Gade og hus nr.:

1708
10/2.65

P å t e g n i n g

på deklARATION af 24. april 1961 vedrørende matr. nr. 14 a, 17 e
og 12 q af Kgs. Lyngby by og sogn, tinglyst 25. april 1961:

"Deklarationens litra j) begæres herved aflyst
af tingbogen for så vidt angår ejendommene matr. nr. 14 es, 14 eu,
14 ey, 14 fa, 14 fb, 14 fc, 14 fd, 14 fe, 14 fg, 14 fi, 14 fk,
14 fm, 14 fp; 14 fv, 14 fæ, 14 gb, 14 gd, 14 gg, 14 gh, 14 gi,
14 gl; 14 gn, 17 i, 17 k, 17 m, 17 o, 17 v, 17 x, 17 y, 17 z,
17 aa, 17 ad, 17 am, 17 ao, 17 aq, 17 au, 17 av og 17 ax alle af
Kgs. Lyngby by og sogn.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNALBESTYRELSE
den 8. februar 1965.

sign. Fenneberg

sign. Anker Andersen."

med i dagens for etoktens nr.
Lyngby Avis
den 10.2.1965.

Lyst

Genpartens rigtighed bekræftes.

[Handwritten signatures]

1009
25/4
1961

Mtr. nr., ejerlav, sogn: 14 a, 17 e Stempel: 4 kr. - øre

Akt: Skab A nr. 195
(udfyldes af dommerkontoret)

Punkt nr. 1 i Købekonkordien for Hvidegårdsparkeby og delig vedtagelse

eller Side 5 i den af de lands- by by og sogn.

(dele) bd. og bl. i tingbogen,
art. nr., ejerlav, sogn.

Købers }
Kreditors } bopæl:

Anmelder:

LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNALBESTYRELSE

Gade og hus nr.:

5157

20/5-1967

P å t e g n i n g

på deklARATION vedrørende matr. nr. 14 a, 17 e og 12 q Kgs.
Lyngby by og sogn, udstedt 24.4.1961 og lyst 25.4.1961:

"Deklarationens litra j) begæres herved af-
lyst af tingbogen for så vidt angår ejendommene matr. nr. 14 er,
14 ex, 14 ez, 14 fh, 14 fs, 14 fz, 14 ge, 14 gf, 14 gm, 17 n,
17 q, 17 ø, 17 ac, 17 al, 17 ap, 17 ar, as, samt 17 ba alle af
Kgs. Lyngby by og sogn.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNALBESTYRELSE,
den 18. maj 1967.

sign. P. Fenneberg

sign. Anker Andersen."

Indført i dagbogen for retsbred nr. 4
Lyngby Civilret

den 20.5.1967.

Lyst

Genpartens rigtighed bekræftes.

Handwritten initials

Handwritten signature

1009
25/4-67
Justitsministeriets genpartspapir. Til skader
skadesbrev, kvitteringer til udsættelse og andre
påtegninger m. m. (vedr. fast ejendom).

Mtr. nr., ejerlav, sogn:

Stempel: 4 kr. - øre

Akt: Skab A nr. 195
(udfyldes af dommerkontoret)

Punkt nr. København 1238 for Hvidegårdsparken - endelig vedtagelse

Bilag for (Se bender) af lands-
dele) bd. og bl. i tingbogen,
art. nr., ejerlav, sogn.

Købers }
Kreditors } bopæl:

Gade og hus nr.: Hvidegårdsparken

Anmelder:

LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNALBESTYRELSE

12086
27/10-67

P å t e g n i n g

på deklaration vedrørende matr. nr. 14 a, 17 e og 12 q af Kgs. Lyngby by og sogn, udstedt 24. april 1961 og tinglyst 25. april 1961:

"Deklarationens litra j) begæres herved aflyst af tingbogen for så vidt angår ejendommene matr. nr. 14 ea, 14 ff, 14 fr, 14 go, 17 æ, 17 ab, 17 ag alle af Kgs. Lyngby by og sogn.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNALBESTYRELSE,
den 25. oktober 1967.

sign. Fenneberg sign. Anker Andersen."

Indført i dagbogen for retskreds nr. 4
Lyngby Civilret
den 27-10-67

Lyst

Genpartens rigtighed bekræftes.

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
Hilden

1009
25/1-68
Justitsministeriets genpærtapir. Til skoder
skadesbreve, kvitteringer til udslettelse og andre
påtegninger m. m. (vedr. fast ejendom).

Mtr. nr., ejerlav, sogn: 14 a, 17 e og Stempel: 4 kr. - øre

Akt: Skab A nr. 195
(udfyldes af dommerkontoret)

Punkt nr. Købekvalifikation for Hvidegårdsparken - endelig vedtagelse
eller Side sandprøve Lands-
dele) bd. og bl. i tingbogen,
Lynby by og sogn.

Købers }
Kreditors } bopæl:

art. nr., ejerlav, sogn.

Anmelder:

Gade og hus nr.: Hvidegårdsparken.

LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNALBESTYRELSE

925
30/1-68

P å t e g n i n g

på deklARATION vedr. matr. nr. 14 a, 17 e og 12 g af Kgs. Lynby
by og sogn, udstedt 24. april 1961 og tinglyst 25. april 1961:

"Deklarationens litra j) begæres herved aflyst af
tingbogen for så vidt angår ejendommene, matr. nr. 14 æ, 14 ff,
14 fg, 14 fr, 14 fø, 14 go, 17 æ, 17 ab, 17 ae, af, og 17 ag alle
af Kgs. Lynby by og sogn.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNALBESTYRELSE,
24. januar 1968.

sign. Fenneberg

sign. Anker Andersen."

Indtæn i dagbogen for retskreds nr. 4

Lynby Civilret

den 30-1-68

Lyst

Aflyst f. s. v. ang. matr. nr. 14æ, 14ff, 14fg,
14fr, 14fø, 17æ og 17ag, Lynby by og sogn.
der er aflyst f. s. v. ang. litra j ved. plan.
25/10-1967.

Genpartens rigtighed bekræftes.

g/ed

1009
25/7-1968
Justitisministeriets genparts-papir. Til skøde, skadesprøve, kvitteringer til udsættelse og påtegninger m. m. (vedr. fast ejendom).

Mtr. nr., ejerlav, sogn: 14 a, 17 e og Stempel: kr. øre

Akt: Skab *CP* nr. 195.
(udfyldes af dommerkontoret)

(i København kvarter) 12 g af Kgs. Lyngby
Lokalplan 238 for Hvidegårdsparcken
eller de sønderjyske lands- by by og sogn.
Side 12 af 15 dele) bd. og bl. i tingbogen,
art. nr., ejerlav, sogn.

Købers }
Kreditors } bopæl:

Gade og hus nr.: Hvidegårdsparken.

Anmelder:

LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNALBESTYRELSE

7529

20/7-1968.

P å t e g n i n g

på deklARATION vedr. ejendommene matr. nr. 14 a, 17 e og 12 g
Kongens Lyngby by og sogn, udstedt 24. april 1961 og tinglyst
25. april 1961:

"Deklarationens litra j) begæres herved aflyst af
tingbogen for så vidt angår ejendommene, matr. nr. 14 fx og
14 gc begge af Kgs. Lyngby by og sogn.

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNALBESTYRELSE,
16. juli 1968.

sign. Ole Harkjær

sign. S. A. Hjermov."

Indført i dagbogen for retskreds nr. 4
Lyngby Civilret

den 20/7-1968.
Lyst

Genpartens rigtighed bekræftes.

At denne kort-genpart er nøjagtig genpart af det originale kort vedrørende ejendommen(e)

mtr. nr. 14^a og 17^a Kongens Lyngby By og Sogn
 attesteres herved. Kgs. Lyngby d. 21. dec. 1960

Navn:

[Handwritten signature]

Lustiministeriets genpartkalkuleret. Til kopi



Bestillingsformular
Y-2 fløj



S00120767S 4_A_195
 A00149861A 88302730

Bilag til sag nr. 6 – Lokalplan 238 for Hvidegårdsparken.

Jf. beslutning fra Byplanudvalget den 2. april 2014 ændres lokalplanens bestemmelser således det fastlægges at ny bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse. Derfor indskrives følgende i lokalplanens bestemmelser:

- Ny boligbebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse i henhold til det til enhver tid gældende bygningsreglement. Dette gælder dog ikke tilbygninger og ombygninger af eksisterende boligbebyggelse.

Der vil i løbet af høringsperioden afholdes borgermøde i kantinen på Rådhuset.



Lyngby-Taarbæk Kommune
Att.: Thilde Mørup Christensen (tmch@ltk.dk)

Tværgående planlægning
J.nr. NST-4131-173-00007
Ref. malil
Den 25. juni 2014

Sindetskrivelse om reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjer

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslag for Hvidegårdsparken har Lyngby-Taarbæk Kommune i brev af 11. februar 2014 ansøgt om en sindet skrivelse i forbindelse med reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjer omkring to gravhøje (jf. naturbeskyttelseslovens §§ 18 og 69, stk. 1). Kommunen har vedlagt udkast til lokalplanens bestemmelser samt afgrænsning af lokalplanområdet.

Naturstyrelsens forhåndstilkendegivelse

Lokalplanens overordnede formål er at udlægge området til åben-lav boligbebyggelse, helårsbeboelse, samt at fastholde områdets grønne karakter.

Med det formål at opnå en administrativ forenkling er Naturstyrelsen indstillet på at reducere fortidsmindebeskyttelseslinjerne som beskrevet i ansøgningen. Arealet, som foreslås udtaget af fortidsmindebeskyttelseslinjerne, består af syv matrikler, som i forvejen er bebygget med parcelhuse. Kulturstyrelsen er blevet hørt i sagen og har ingen bemærkninger til den ansøgte reduktion. Naturstyrelsen vurderer på baggrund af ansøgningen og Kulturstyrelsens tilbagemelding, at lokalplanforslaget ikke vil påvirke fortidsminderne omgivelser - herunder indsyn til og udsyn fra fortidsminderne - samt de arkæologiske lag i området.

Vi gør opmærksom på, at reduktionen alene vil komme til at gælde for lokalplanforslaget for Hvidegårdsparken, hvilket betyder, at fortidsmindebeskyttelseslinjen træder i kraft igen hvis lokalplanen ophæves eller ændres.

Naturstyrelsen træffer endelig afgørelse om reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjerne, når vi har modtaget den endeligt vedtagne lokalplan.

Med venlig hilsen

Maja Bagge Lillelund
72 54 21 07
malil@nst.dk

Henvendelse fra:	Resumé:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
1. Jytte og Bjarne Roed-Petersen Hvidegårdsparken 55 2800 Kgs. Lyngby	1.1 Gør indsigelse imod, at deres hus er udpeget som bevaringsværdigt i lokalplanen, da de mener, at argumenterne for udpegningen ikke er vægtende nok i forhold til de restriktioner, der lægges på ejendommen.	I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget blev alle bygninger i området med en bevaringsværdi 3 og 4 gennemgået af Bygningskultur Foreningen og forvaltningen. Udpegningen af Hvidegårdsparken 55 blev truffet på baggrund af fotografier samt tegninger af huset. Fotografier og tegninger viste et fint samspil mellem omgivelser og bygning, samt et enkelt og fint formsprog i bygningen, der er kendetegnende for den tid, hvor bygningen blev bygget. I lokalplanen pålægges de bevaringsværdige bygninger forbud mod nedrivning. Andre ændringer af den ydre fremtræden skal ske med respekt for bygningens oprindelige byggeskik jf. § 8.2 i lokalplanen.	Medfører ingen ændringer
	1.2 Hvis bevaringsværdien ikke ændres, ønsker man § 8.4 ændret, så det bliver muligt at opsætte solfangere/solceller og paraboler på bevaringsværdige bygninger med kommunalbestyrelsens godkendelse.	Der er som udgangspunkt forbud mod at opsætte solceller/paneler på bevaringsværdige bygninger. Der kan dog ud fra et konkret projekt opnås dispensation for bestemmelsen efter en konkret vurdering af, at det ikke forringer husets bevaringsværdi. Dette tilføjes i redegørelsen under bevaringsværdige bygninger.	Der indskrives i redegørelsen ang. de bevaringsværdige bygninger: <i>"I forbindelse med bevaringsværdige bygninger kan solceller/solfangere kun tillades efter ansøgning, og kun hvis det ud fra en konkret vurdering ikke forringer husets bevaringsværdi"</i>
2. Inge og Torben Skovgaard Hvidegårdsparken 103	2.1 Mener, der skal være begrænsninger i området i forhold til parkering af større varebiler og lastbiler.	Området er i lokalplanforslaget udlagt som boligområde. I boligområder er der en række restriktioner i etableringen af erhverv, som er beskrevet i § 3.3. Endvidere er det i § 9.9 fastlagt, at der ikke må parkeres last- og varebiler over 3,5 t. Forvaltningen mener, at disse bestemmelser bør tilgodese indsigelsen.	Medfører ingen ændringer.
3. Palle Damsbo Jensen Hvidegårdsparken 11 2800 Lyngby	3.1 Ønsker, at der bliver etableret støjhegn ud mod Klampenborgvej.	I henhold til § 9.5 kan der etableres støjhegn ud mod Klampenborgvej, hvis det etableres bag det levende grønne hegn. Dette er for at give beboerne mulighed for at afværge en del af støjen, samtidig med at det grønne udtryk mod Klampenborgvej bevares.	Medfører ingen ændringer.

Punkt nr. 5 - Lokalplan 238 for Hvidsøårdsparcken - endelig vedtagelse Bilag 9 - Side 2 af 7	Henvendelse fra: Resumé.	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
	3.2 Foreslår, at der må etableres 2 boliger pr. matrikel i stedet for én.	For at bevare områdets karakter af lav bebyggelse i grønne omgivelser er der i lokalplanen indskrevet at bebyggelse kun må opføres i én etage og at der ikke må udstykkes yderligere. Derved bevares de grønne mellemrum i bebyggelserne og bebyggelsen holdes lav og dette er med til at understøtte områdets karakter. Bestemmelsen om udstykning forhindrer, at der kan indrettes 2 boliger pr. ejendom i området, da det i henhold til byggelovens § 10A skal være muligt at udstykke hver husstand til en selvstændig ejendom med lovlig vejadgang hvis ejer ønsker det. Endvidere forhindrer bestemmelsen om, at der kun må bygges i én etage, at der kan indrettes familieboliger med vandret lejlighedsskel.	Medfører ingen ændringer
	3.3 Foreslår, at der i området gives mulighed for at bygge i to etager i en højde af maksimalt 8.5 m i henhold til bygningsreglementet 2.2.2.	Baggrunden for lokalplanen er et ønske om at bevare området med lav villabebyggelse i én etage. Der er nogle villaer i området, som er bygget i 1½ etage og enkelte i 2, men det er overvejende ét plans villaer, hvilket Kommunalbestyrelsen ønsker at fastholde. Der er derfor ikke mulighed for at bygge i 1½ og 2 etager i området. Ejendomme som i dag lovligt er indrettet som 1½ og 2 etager kan fortsat udnytte dette. For ejendomme som er i 1½ plan, men ikke har udnyttet tagetagen, skal der søges om dispensation for lovligt at kunne udnytte tagetagen.	Medfører ingen ændringer
	3.4 Mener, at afstandskravet til Klampenborgvej bør ændres til 5 m som de øvrige veje i området, da indsiger finder, det usandsynligt, at der sker vejudvidelser af Klampenborgvej.	Det foreslås at afstanden til Klampenborgvej fastholdes for at give plads til evt. fremtidige vejudvidelser eller andre trafikale foranstaltninger og samtidig holde udtrykket mod Klampenborgvej grønt.	Medfører ingen ændringer.
	3.5 Mener, at begrænsningen i byggematerialer for ydre (§7.1) mure samt farvevalg er for restriktiv. Hvad med zink, kobber, skifer, eternit, eternitlignende materialer eller stenuldsplader? Mener, at hele afsnittet (§7) bør udgå, undtagen punktet om reflekterende tagmateriale.	Det er forvaltningens vurdering, at området overordnet er præget af bebyggelse i tegl, enten som blank mur eller pudset, malet eller lignende. Dette gennemgående træk ønskes bevaret ved at fastsætte, at ny bebyggelse også skal opføres i tegl. Forvaltningen er til gengæld åben for, at der benyttes partier i andre materialer i forbindelse med ombygning, tilbygning og	§7.1 ændres til: <i>"Boligbebyggelsen skal fremstå med ydermure i tegl som blank mur, pudset eller vandskuret mur malet i lyse farver. Der kan indgå partier af glas, træ eller andre materialer, forudsat at facaderne overvejende fremstår som teglstensfacader. Partier</i>

Punkt nr. 5 - Lokalplan 238 for Hvidegårdssparken - endelig vedtagelse Bilag 9 - Side 3 af 7	Henvendelse fra:	Resumé:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
			nybyggeri.	<i>i andre materialer end tegl kan fremstå i mørke farver.”</i>
		3.6 Ønsker, at det indskrives, at der i vinduespartier ikke må være sprosser.	Hensigten med lokalplanen er at bevare områdets overordnede karakter. Forvaltningen finder det derfor ikke hensigtsmæssigt at indskrive bestemmelser om vinduessprosser, da dette er en detaljeringsgrad, der ikke lægges op til med lokalplanen.	Medfører ingen ændringer.
		3.7 Ønsker, at det præciseres, at tekniske anlæg integreres i den bygningsdel, hvori de indgår, samt at krav til begrænsning af støj osv. overholdes.	Paragraffen om tekniske anlæg drejer sig alene om anlæg til områdets forsyning, og der er dermed ikke tale om tekniske anlæg i forbindelse med beboelsesejendommene. I forhold til støj fastsætter miljølovgivningen regler for støj niveauer i blandt andet boligområder.	Medfører ingen ændringer.
4. Majbrit og Jeppe Andersen Hvidegårdssparken 30 Kongens Lyngby		4.1 Ønsker, at det i lokalplanen præciseres, at der gælder de samme regler for dyrehold som i øvrige områder i kommunen.	Der kan ikke i en lokalplan i henhold til planloven indskrives bestemmelser om dyrehold. Servitutten, som hidtil har sat begrænsninger i forhold til dyreholdet, aflyses med undtagelse af bestemmelserne omkring grundejerforeningen. Der vil derfor i området fremadrettet gælde de samme regler for dyrehold som i resten af kommunen.	Medfører ingen ændringer.
5. Mikael Luel-Brockdorff Hvidegårdssparken nr. 45 og nr. 15		5.1 Ønsker ikke, at der fastlægges krav til bebyggelsens farver.	En stor del af bebyggelsen er opført i gule tegl eller malet/pudset i lyse farver. Forvaltningen ser dette som et væsentligt træk i området, som hovedsageligt består af lys bebyggelse i grønne omgivelser.	Medfører ingen ændringer.
		5.2 Er imod at der i området kun må bygges i én etage. Man mener, det gør området utidssvarende og ringere i værdi.	Jf. 3.3	Medfører ingen ændringer.
		5.3 Mener, at afstandskravet til Klampenborgvej på 9,5 m bør nedsættes til 5m, da det vil give mulighed for at placere ny bebyggelse mere hensigtsmæssigt i forhold til støjen fra vejen.	Jf. 3.4	Medfører ingen ændringer.
6.		6.1 Ønsker, at sidste afsnit i § 3.3 ændres fra, at	Bestemmelsen er skrevet for at sikre, at for	Medfører ingen ændringer.

Punkt nr. 5 - Lokalplan 238 for Hvidegårdssparken - endelig vedtagelse Bilag 9 - Side 4 af 7 Henvendelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
Hvidegårdssparkens Grundejerforening v/formand Jacob Johnsen	erhverv ikke må skabe behov for parkering, som der ikke er plads til inden for området, til at "erhverv ikke må skabe behov for parkering, som der ikke er plads til inden for <i>matriklen</i> ".	eksempel små private tegnestuer, frisører og lignende kan have mulighed for at etablere sig i boligområder. Det er forvaltningens vurdering, at de samlede bestemmelser i § 3.3 forhindrer erhverv, som ikke er foreneligt med et boligområde.	
	6.2 Ønsker, at der indskrives, at kun almindelige stuedyr er tilladt, og at anden husdyrhold skal godkendes af kommunalbestyrelsen. Dette ønskes for at forhindre f.eks. krybdyrhold, hønse- og andegårde, hestehold eller lignende, samt for at sikre, at grundejerforeningen og beboeren høres, såfremt der gives tilladelse til andet.	Jf. 4.1	Medfører ingen ændringer.
	6.3 Ønsker, at § 5.3 ændres, så der bliver mulighed for på sigt at nedlægge parkeringsbælterne på stamvejen med kommunalbestyrelsen og grundejerforeningens samtykke. Dette grunder i et ønske om ikke at stille parkeringspladser til rådighed for folk, som arbejder i lokalområdet. Man ønsker dog stadig at pladserne kan benyttes ved lejligheder såsom hundeluftning, hubertusjagt eller kondiløbere.	Forvaltningen forslår, at der lægges op til, at parkeringsarealerne langs stamvejen kan nedlægges med kommunalbestyrelsens tilladelse. Hvis parkeringspladserne nedlægges, foreslår forvaltningen, at arealerne overgår til grønt rekreativt areal til områdets beboere.	§ 5.3 ændres til: <i>"Parkeringsbælterne langs stamvejen jf. bilag 2, kan overgå til rekreativt grønt areal til områdets beboere, med kommunalbestyrelsens tilladelse."</i>
	6.4 I § 6.2.1 ønskes et tidligere krav om, at bebyggelse ikke må opføres nærmere end 3 m til naboskel, fastholdt.	I henhold til bygningsreglementet 2.2.3 for fritliggende enfamiliehuse er der fastlagt en mindste afstand til skel på 2,5 m. Forvaltningen mener, at bygningsreglementets bestemmelser om afstand til skel skal være gældende i området, og ser ikke grund til at skærpe dem.	Medfører ingen ændringer.
	6.5 Ønsker i § 6.3.1, at der fastsættes en maksimal højde for garager og carporte. Der foreslås 3 m.	Forvaltningen foreslår, at carporte/garager ikke må overstige 3,5 m, dog indskrives også, at der i skelzonen, som er 2,5 m fra skel mod nabo kun, må bygges i op til 2,5 m.	§ 6.3.1 ændres til: <i>"På hver ejendom må der i alt opføres carporte/garager med et samlet areal på højst 40 m². Det er tilladt at etablere et skur på højst 10 m² i umiddelbar forlængelse af og bagved carporte/garager. Carporte/garager og skure må ikke oversige en højde på 3,5 m. Carporte/garager og skure nærmere skel mod nabo end 2,5 m, må ikke overstige en højde på 2,5 m."</i>

Henvendelse fra:	Resumé:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
Punkt nr. 5 - Lokalplan 238 for Hvidsøårdsparcken - endelig vedtagelse Bilag 9 - Side 5 af 7	6.6 Forslag om, at det fx i en ny § 6.3.5 indskrives, at koteletben til ejendommene ikke må bebygges.	Forvaltningen finder ikke, at der er planmæssig begrundelse for at indføre et generelt forbud mod bebyggelse af koteletben. En evt. bebyggelse vil normalt bestå af f.eks. carport eller lignende mindre byggeri. Evt. byggeri i koteletben skal stadig overholde almindelige adgangskrav og øvrig lovgivning så som brandkrav.	Medfører ingen ændringer.
	6.7 Ønsker tilføjelser til § 7 om bebyggelsens ydre fremtræden: 1. Til hver ejendom må opsættes ét antenneanlæg, som ikke må være fritstående. Parabolantenne kan placeres fritstående, men skal placeres med en højde på højst 1,8 m målt fra terræn til overkant. 2. Der må ikke opstilles private vindmøller. 3. Ved opsætning af solcelle- eller solfangeranlæg eller andre nagelfaste anlæg på bygningens tagflade, skal følgende være gældende: - For bygninger med skrå tage skal anlægget placeres direkte på tagfladen og i plan med denne, sådan at anlægget ikke rager frit i vejret, - For bygninger med flade tage må anlæggets overkant ikke overstige 0,5 meter målt fra tagfladen, og anlægget må ikke placeres så tæt på tagkanten, at det rager ud eller skæmmer bygningens udseende.	Ad 1: Forvaltningen finder ikke, at der er planmæssig begrundelse for at optage bestemmelser, som regulerer antenneanlæg. Ad 2: Forvaltningen finder ikke umiddelbart begrundelse for at begrænse brugen af vedvarende energi i området, såfremt lokalplan og øvrig lovgivning som f.eks. miljølovgivning overholdes. I henhold til lokalplanens højdebestemmelse vil det umiddelbart være muligt at opsætte mindre private vindmøller, i det det dog er tvivlsomt at der på markedet i dag kan findes mindre vindmøller som lever op til de støjkrav der ligger i miljølovgivningen for boligområder. Ad 3: Forvaltningen foreslår at indsigelsen tilgodeses i forhold til solceller/solfanger anlæg. Forvaltningen foreslår at der indskrives i lokalplanens bestemmelser, at solceller/solfangere for bygninger med skrå tagflade skal placeres på bygninger med plant tag skal placeres mindst 0,5 m fra tagkanten, og at de ikke må have en vinkel på mere end 15 grader.	Ad 1 og 2, medfører ingen ændringer. Ad. 3: der indskrives i redegørelsen at: <i>"Solceller/solfangere skal for bygninger med skrå tagflade placeres plant med tagfladen. Endvidere skal solceller/solfangere på bygninger med plant tag placeres mindst 0,5 m fra tagkanten, og må ikke have en vinkel på mere end 15 grader i forhold til taget. Dette er for at sikre at solceller/solfangere ikke virker skæmmende i området."</i> Der indskrives i bestemmelserne som ny § 7.3 at: <i>"Solceller/solfangere skal for bygninger med skrå tagflade placeres plant med tagfladen. Endvidere skal solceller/solfangere på bygninger med plant tag placeres mindst 0,5 m fra tagkanten, og må ikke have en vinkel på mere end 15 grader i forhold til taget."</i>
	6.8 I forhold til § 8.4 ønskes mulighed for, at der kan opsættes solceller med kommunalbestyrelsens godkendelse.	Jf. 1.2	Jf. 1.2
	6.9 Ønsker, at sidste del af § 9.2 om bevaringsværdige træer ændres fra: <i>Såfremt et af træerne må fældes pga. sygdom, skal træet erstattes ved genplantning af samme eller tilsvarende art.</i> Til: <i>Såfremt et af træerne må fældes pga. sygdom, vindskader eller andet,</i>	Der er ikke i en lokalplan mulighed for at indskrive bestemmelser som regulerer økonomiske forhold i området. I henhold til privatvejsloven er det de tilgrænsende grundejere, der har ansvaret for at vedligeholde vejtræer på private fællesveje, så træerne ikke er til gene for trafik-	Medfører ingen ændringer.

Punkt nr. 5 - Lokalplan 238 for Hvidsoårdsparken - endelig vedtagelse Bilag 9 - Side 6 af 7	Henvendelse fra: Resumé:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
	skal træet erstattes ved genplantning af samme eller tilsvarende art. Udgiften hertil påhviler kommunen.	ken. Det vil derfor være de tilgrænsende grundejeres udgift at holde træerne.	
6.10	§ 9.4 – udtrykket "stamvejen" bør være nok. Man behøver ikke skrive "midt i området". Desuden påpeges det, at der fra "de nye huse" kun er 3,5 m til vejkant og ikke 5 m.	Forvaltningen foreslår at det tilrettes, så der kun står stamvejen i bestemmelserne. Endvidere foreslår forvaltningen at det tilrettes i § 9.4, at der for de "nye huse" gælder, at hegn må placeres i en afstand af 3,5 m fra vejkant.	Stamvejen i midten af området ændres til "stamvejen" i §§ 9.4 og 5.3 Endvidere rette § 9.4 til: <i>"Hegnning mod stamvejen må ikke placeres nærmere vejanten end 5 m. Undtaget herfra er ejendommene Hviddegårdsparken 38, 40, 57 og 59 hvor der gælder, at hegn ikke må placeres nærmere vejanten end 3,5 m."</i>
6.11	Ønsker, at det i § 9.5 specificeres, at det skal være bøgehæk, og helst avnbøg, som skal benyttes til de levende grønne hegn	Det er et klart ønske at bevare det grønne udtryk ud mod Klampenborgvej. Dog vil en præcisering af sorten være svær at håndhæve i praksis. Forvaltningen fastholder, at der skal være levende grønne hegn i området.	Medfører ingen ændringer
6.12	Ønsker, at det i § 9.9 præciseres, at der med større både menes både over 25 fod, og at oplag over 2,5 m i højden ikke må forekomme.	Det er formålet med bestemmelsen, at der i boligområderne holdes en passende orden, og at der ikke finder skæmmende oplag sted.	Medfører ingen ændringer.
6.13	I henhold til § 12 ønskes der en præcision af, at alle punkter i servitutten, undtagen bestemmelserne om grundejerforeningen, udgår.	Det er i kommunens interesse, at der er klarhed om, hvilke dele af servitutterne der ikke aflyses, derfor foreslås det at teksten i § 12.1 præciseres.	§ 12.1 præciseres: "Servitut A 195 tinglyst på matr. nr....., tinglyst den 25/4-1961 ophæves hvad ang. bebyggelsens omfang, placering og udseende, hegning, parkering, beplantning og dyrehold. Servitutten ophæves ikke hvad ang. grundejerforening." "Servitut BP 232 tinglyst på matr. nr... .., tinglyst den 28/11-1988 ophæves hvad ang. bebyggelsens omfang, placering og udseende, hegning, parkering, beplantning og dyrehold. Servitutten ophæves dog ikke hvad ang. grundejerforening."
6.14	Mener, der skal indskrives, hvem der er påta-	Det er kommunalbestyrelsen som administrer	Medfører ingen ændringer

Punkt nr. 5 - Lokalplan 238 for Hvidsøårdsparcken - endelig vedtagelse Bilag 9 - Side 7 af 7	Resume: leberettiget i forhold til lokalplanen, samt hvilken rolle grundejerforeningen spiller.	Forvaltningens kommentarer: lokalplanen og er myndighed i forhold til dispensationer.	Forvaltningens forslag:
---	---	---	--------------------------------



HVAD SKAL DER SKE PÅ LYNGBY HOVEDGADE 63?

Indkaldelse af idéer og forslag

Der har i flere år været overvejelser om en omdannelse af ejendommen Lyngby Hovedgade 63 - også kaldet Andersen & Martini grunden.

I kommuneplan 2013 for Lyngby-Taarbæk Kommune er området nævnt som et stationsnært område, hvor der kan ske en fortætning af bymiljøet.

Kommunalbestyrelsen har derfor besluttet, at der skal igangsættes en planlægning, der kan medvirke til en gennemførelse af denne omdannelse. En fortætning af området indebærer en ændring af den gældende kommuneplanramme med hensyn til bebyggelsesprocent, etageantal og bygningshøjde.

Derfor gennemføres hermed en forudgående høring efter Planlovens § 23c med henblik på

at ændre planlægningen for området.

Kommunalbestyrelsen opfordrer borgerne til at komme med idéer og forslag til planlægningen for området.

Idéer og forslag skal fremsendes til kommunalbestyrelsen senest den 31. oktober 2014.

Skriv eller mail til:

Kommunalbestyrelsen
Lyngby Rådhus
2800 Kgs. Lyngby
forslag-lyngbyhovedgade63@ltk.dk

Eventuelle spørgsmål kan stilles til Center for Miljø og Plan, miljoplan@ltk.dk eller tlf. 45 97 36 24.

PROJEKTET



Områdets beliggenhed.

Ud fra Kommuneplanens vision om byfortætning arbejdes der med et konkret projekt for området, med en samlet bebyggelse på op til ca. 11.000 m² med mulighed for bl.a. butikker i stueetagen og boliger på de øvrige etager, samt mulighed for liberale erhverv og serviceerhverv på 1. sal. Anvendelserne i den gældende kommuneplanramme ønskes fastholdt og videreført i den kommende planlægning.

Bebyggelsen foreslås etableret med en base i 1 etage, hvori der kan indrettes eksempelvis butikker, serviceerhverv o.l. Oven på basen etableres en åben karréstruktur, der trapper op og ender som 5 etager ud mod Lyngby Hovedgade.



Modelbillede af foreslået projekt til bebyggelse.

STATIONSNÆRHED

Projektområdet ligger i den sydøstlige del af Kgs. Lyngby og tæt på Lyngby Station. Stationsnærheden betyder, at en kommende højere og tættere bebyggelse er i tråd med den overordnede planlægning for de stationsnære områder. Denne planlægning fastsætter, at der inden for de stationsnære kerneområder i kommuner i hovedstadsområdet kan ske en bymæssig udvikling med en høj bebyggelsestæthed.

TRAFIK

Etableringen af højere og tættere bebyggelse vil medføre en forøgelse af trafikken, og ingeniørfirmaet Rambøll A/S har derfor tidligere udarbejdet en analyse af trafikken ved en fremtidig bebyggelse. Der vil i forbindelse med den videre planlægning blive udarbejdet yderligere trafikanalyser.

Af analysen fremgår det, at der ved en kommende udvikling skal etableres nogle trafikale tiltag på bl.a. Lyngby Hovedgade, for at sikre en god trafikafvikling til og fra området. Ud fra de indledende analyser forventes det, at den primære vejadgang skal ske fra Lyngby Hovedgade via Frem, som lukkes for gennemkørsel efter indkørslen til

ejendommen, mens der fortsat vil være en sekundær vejadgang fra Gyldendalsvej.

Al parkering planlægges etableret i en parkeringskælder under bebyggelsen, ligesom arealer til varelevering, håndtering af affald o.l. planlægges overdækket af bl.a. støjhensyn.

ÆNDRINGER AF KOMMUNEPLANEN

I den gældende kommuneplanramme for området er der mulighed for en bebyggelse på op til 3,5 etager og maksimalt 16 meters højde og en maksimal bebyggelsesprocent på 110 for området under ét.

De foreslåede ændringer omfatter:

- Bebyggelsesprocenten for området fastsættes til 190 for området under ét.
- Etageantallet fastsættes til maksimalt 5.

Rammeområdets anvendelse fastholdes, mens bestemmelserne om bebyggelsesprocent og højde ønskes ændret som angivet ovenfor, således at den foreslåede bebyggelse muliggøres.

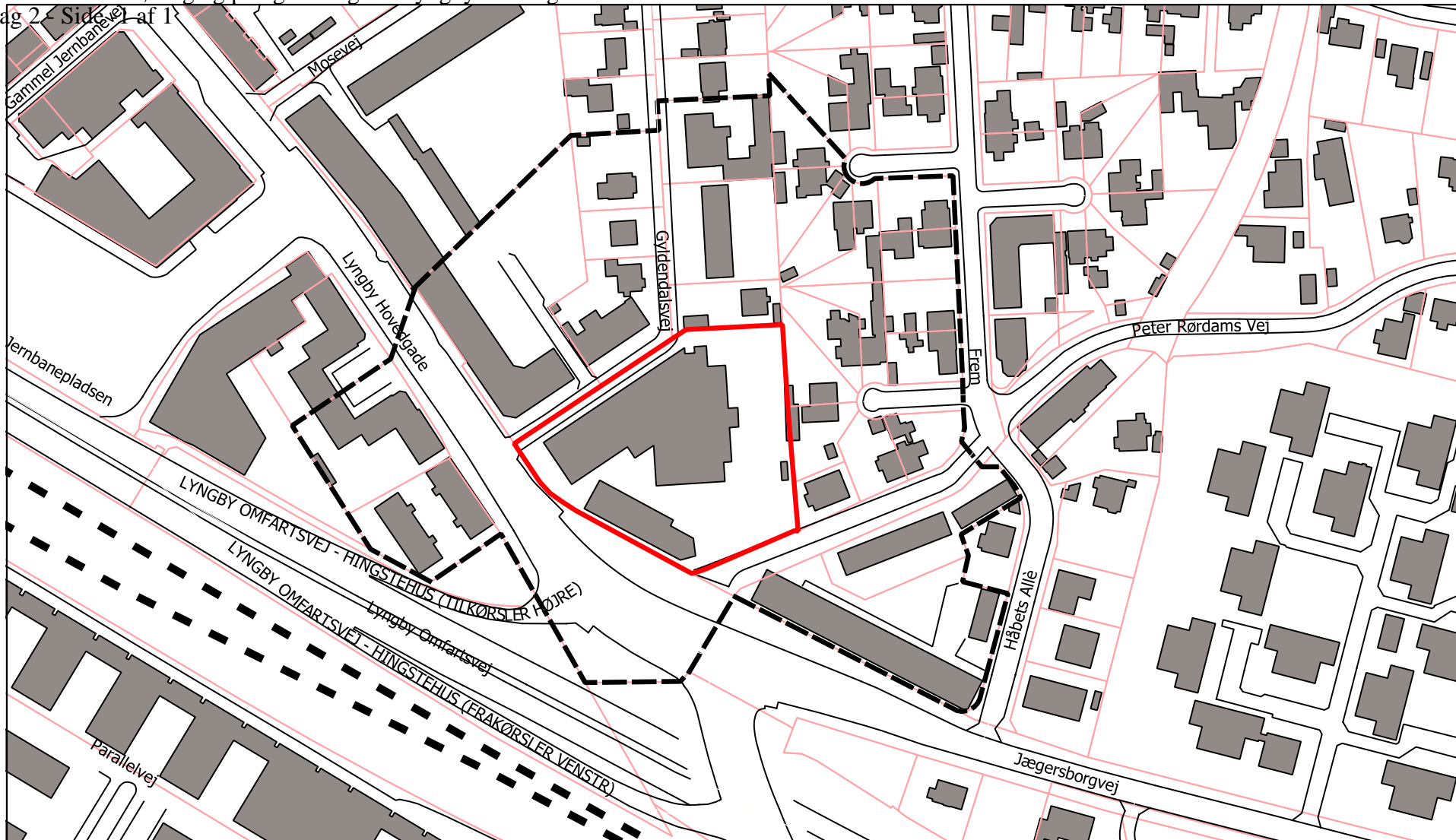




Modelbillede af foreslået projekt til bebyggelse

DEN VIDERE PROCES

Det forventes at der efter behandlingen af denne høring igangsættes en lokalplanproces samt en ændring af kommuneplanrammen for området. Lokalplanen vil fastsætte hvordan et kommende byggeri kan udformes. I forbindelse med disse planer, vil kommunen i henhold til Lov om Miljøvurdering af planer og programmer, få udarbejdet en miljøvurdering, der har til formål at belyse planernes påvirkning af miljøet.

Miljøvurderingen vil blandt andet beskrive hvordan planerne vil påvirke de trafikale forhold, herunder også støj, samt hvordan planernes realisering forventes at påvirke bymiljøet.



-  Områdets afgrænsning
-  Forhøringsområdets afgrænsning

-  S-tog
-  Matrikkel

R E F E R A T

Opsummerende referat af møde om forhøring for Lyngby Hovedgade 63

Mødet blev afholdt på Lyngby Rådhus den 27.10.2014. I alt deltog 45 borgere.

Fra Lyngby-Taarbæk Kommune deltog:

Sofia Osmani, borgmester

Jan Kaspersen, næstformand byplanudvalget, ordstyrer

Bjarne Holm Markussen, direktør

Trine Tybjerg, afdelingsleder, Plan og Erhverv

Thilde Mørup Christensen, byplanarkitekt, Plan og Erhverv

Helle Jørgensen, byplanarkitekt, Plan og Erhverv (Referent)

Tilstede fra Kommunalbestyrelsen var desuden: Karsten Lumholt (C), Finn Riber Rasmussen (A).

Eksterne deltagere:

Bygherre KPC v/ Jan Bo Rollmann, KPC

Bygherre rådgiver, Henrik Dorn-Jensen, Rambøll

Bygherre rådgiver, Kim Risager, Arkitema

Dagsorden

- Velkomst - Sofia Osmani
- Præsentation af området og forslag til ændringer - Thilde Mørup Christensen
- Præsentation af de trafikale udfordringer og løsninger - Henrik Dorn-Jensen.
- Præsentation af arkitektoniske muligheder – Kim Risager
- Spørgsmål og svar
- Tak for i aften, opsummering og høringsfrist mm. - Jan Kaspersen.

Sofia Osmani bød velkommen og opfordrede alle til at komme med input til forslaget. Sofia Osmani understregede, at det er en indledende høring. Det er således ikke besluttet noget endnu. Sofia Osmani opfordrede til en god dialog.

Præsentation af området og forslag til ændringer

Thilde Mørup Christensen præsenterede området og gennemgik forhøringsmaterialet. Se vedlagte kopi af dias fra powerpoint show.

Spørgsmål og kommentarer:

- Der blev stillet spørgsmål om, hvornår Andersen og Martini blev en del af bymidten? Og om borgerne ikke skal høres om det?

Thilde Mørup Christensen svarede, at bymidteafgrænsning i henhold til detailhandel blev fastlagt i forbindelse med ændringen af Planloven i slutningen af 1990'erne. Forvaltningen vil undersøge spørgsmålet.

"Planlovens detailhandelsformål og bestemmelser er fra 1997. Lyngby Hovedgade 63 blev udlagt til centerformål i kommuneplan 1994-2006. Dette kommuneplanforslag var i offentlig høring forud for vedtagelsen" Ref.

Præsentation af de trafikale udfordringer og løsninger

Henrik Dorn-Jensen præsenterede en trafikvurdering af konsekvenserne af en udbygning af Andersen og Martini grunden. Se vedlagte kopi af dias fra powerpoint show.

Henrik Dorn-Jensen oplyste, at beregningerne viser trafikstigninger i årsdøgntrafikken fra 7.800 til 9.200 på Lyngby Hovedgade syd og fra 8.100 til 9.700 på Jægersborgvej. En arealanvendelse med 4.700 m² etageareal til dagligvarer er den type arealanvendelse, der genererer allermost trafik.

Henrik Dorn-Jensen oplyste endvidere, at trafikvurderingen rummer en stor usikkerhed, f.eks. er en stor del af trafikken til det nye supermarked her allerede i dag. Der kommer f.eks. ikke nogen kunder til de nye butikker fra Helsingør.

Krydset tænkes ændret til et firbenet kryds - med Frem som det fjerde ben. En skitse af rampe til parkeringskælder viser, at det skulle være i orden med den forudsatte hældning på rampen.

Spørgsmål og kommentarer:

- Der blev stillet spørgsmål om, hvorvidt Jægersborgvej skal udvides?

Henrik Dorn-Jensen svarede nej. Trafiksimuleringen viser, at der vil være en kø på ca. 24 m. Det svarer til 5-6 biler. Den maksimale kø er beregnet til 175 m.

Henrik Dorn-Jensen oplyste, at der er regnet på spidstimebelastningen. Den er defineret som hverdagstrafikken om eftermiddagen. Der er ikke regnet på trafiksituationen om lørdagen.

Henrik Dorn-Jensen oplyste, at der skal udarbejdes et egentligt skitseprojekt for krydset, ligesom trafikikkerhedssituationen skal vurderes.

- Det blev kommenteret, at det essentielle er, at man skal åbne for et fjerde ben. Krydset kommer til at få en længere afviklingstid. Det trebenede kryds kan klare langt mere trafik. Der skal laves trafikmålinger.

Henrik Dorn-Jensen svarede, at det væsentlige er, at nybyggeriet betyder, at trafikken vil stige. Der kommer mere trafik, og dermed mere kø. Hvis den maksimale belastning af krydset overskrides, skal man til at udvide med flere vejbaner.

- Er etablering af en rundkørsel blevet undersøgt?

Henrik Dorn-Jensen svarede, at man ikke vurderer, at det er den rette løsning på dette sted, og at den mest effektive trafikafvikling er et moderne kryds frem for en rundkørsel.

- Det blev foreslået en løsning, hvor man kan køre ned til p-kælderen midt i bygningen (Mod Lyngby Hovedgade).

Henrik Dorn-Jensen svarede, at man har vurderet, at den mest hensigtsmæssige placering af nedkørslen er den viste.

- Hvor skal varetrafik foregå?

Henrik Dorn-Jensen svarede, at den mest hensigtsmæssige placering vurderes at være ved Gyldendalsvej.

- Der blev spurgt om, hvor meget mere trafik der kommer til Mærsk, og om det er medregnet?

Henrik Dorn-Jensen svarede, at det ikke er undersøgt endnu. Det er nu en forhøringsproces. Dette medtages i de efterfølgende trafikberegninger.

Præsentation af arkitektoniske muligheder og overvejelser.

Kim Risager indledte med at oplyse om, at Arkitema har udviklet projektet for KPC Byg, og at KPC Byg har en option på Lyngby Hovedgade 63. Kim Risager understregede, at det foreliggende projekt alene er volumenstudier. Den viste udformning tager udgangspunkt i et helt andet projekt, som Arkitema har tegnet til Christianshavn. Dette er blot medtaget for at vise et muligt arkitektonisk udtryk.

Kim Risager præsenterede herefter de arkitektoniske muligheder og overvejelser for, hvorledes en udbygning af Andersen og Martini kan foregå. Se vedlagte kopi af dias fra powerpoint show. Tilkørsel til p-kælderen sker ved Frem, og der etableres en overdækket varetilkørsel ved Gyldendalsvej.

Spørgsmål og kommentarer:

- Er det rigtigt forstået, at græsplænen ligger oven på dagligvarebutikken?

Kim Risager svarede, at opholdsarealet er placeret oven på butiksarealet, og at det er Arkitemas bud på, hvordan man kan udvikle byerne. Opholdsarealet vil blive placeret i en så lav højde som mulig, i det Arkitema ønsker at gulvkoten i butikken placeres lavere end i haverne. En inspiration til byhaver kunne være terrasserne i Ørestaden.

- Gyldendalsvej bliver til en slugt. Pludselig bygges der også i 5 etager ned ad Gyldendalsvej mod Lyngby Hovedgade 61.

- Hvorfor tages der ikke udgangspunkt i de omkringliggende bygninger, de har alle saddeltag?

Kim Risager svarede, at Gyldendalsvej i dag kun er ca. 6 m bred. Med den nye bygning skal man også ind og arbejde med de nye byrum. Gyldendalsvej skal være en fornuftig gade, hvor

der kommer lys ned i bunden. Det betyder sandsynligvis, at den nye bygning må placeres længere væk fra vejskel.

Angående bebyggelsens udtryk svarede Kim Risager, at spørgsmålet er hvordan et hus skal se ud i 2017. Arkitema mener at et nybyggeri med sedumtag dels er moderne og, dels optager og forsinker vand.

- Der blev stillet spørgsmål om, hvor høj den nye bygning vil blive?

Kim Risager svarede, at den nye bygning forventes at blive ca. 16 m høj (Ref.: 4 m i stueetagen og de øvrige fire etager - 3 m). Jægergården har en højde på ca. 17 m.

- Der blev stille spørgsmål om, hvorfor bebyggelsesprocenten skal stige fra 110 til 190?

- Byg en lav bebyggelse mod Gyldendalsgade.

- Stedet er indgangen til Lyngby. Lad være med at hæve bebyggelsesprocenten. Ønsker ikke et så bombastisk byggeri. Det er der rigtig mange, der mener.

- Hvorfor bygges et så intenst byggeri? Ønsker kommunalbestyrelsen bare så mange borgere som mulig?

Sofia Osmani svarede, at muligheden for en bebyggelsesprocent på 110 og en højde på 16 m gælder i dag. Som det er nu, kan der inden for rammerne bygges i højen mod Gyldendalsvej og Frem, ligesom offentlig adgang til evt. grønne arealer ikke er en forudsætning. En lidt højere bebyggelsesprocent mod at området bygges lavt, grønt og med offentlig adgang mod Frem kan måske være bedre. Derfor er planerne værd at se på.

Sofia Osmani oplyste, at det første projekt kommunen modtog, havde en bebyggelsesprocent på 265.

Sofia Osmani svarede, at det ikke er et spørgsmål om nye borgere i kommunen. Der er ikke mange penge i nye borgere, lige med undtagelse af familier uden hjemmeboende børn, og de unge der giver en lille forbedring på udligningsordningen. Det væsentlige er, at der sker en forbedring af byen. Ingen kan vel være glad for, sådan som det ser ud i dag? Men hvis det viser sig, at alle har den holdning, at man ikke ønsker noget nyt, så sker der sandsynligvis heller ikke noget.

- Der var forslag om ikke at lave dagligvarebutikken. Er dagligvarebutikken begrundelsen for, at man laver en p-kælder?

Sofia Osmani svarede, at der ikke kan etableres en parkeringskælder, hvis der ikke er noget, der kan finansiere den. Sofia Osmani gjorde opmærksom på, at muligheden for at lave dagligvarebutikker/udvalgswarebutikker er til stede i de gældende rammer.

- Er der lavet en detailhandelsanalyse?

Sofia Osmani svarede, at den seneste store detailhandelsanalyse, der blev lavet i forbindelse med en udbygning af detailhandel i Sorgenfri viser, at der er underskud på dagligvarebutikker i Kgs. Lyngby.

- Kan der bygges boliger med parkering bagved. Kan det lade sig gøre?

Jan Bo Rollmann fra KPC svarede, at det er dagligvarebutikkerne, der giver mulighed for at lave byudvikling. Projektet kan ikke gå op med en bebyggelsesprocent på 110, for med den pris KPC så kan tilbyde, så forventer man ikke, at grundejerne ønsker at sælge grunden.

- Flyttede ikke til Kgs. Lyngby, fordi der var en skøn dagligvarebutik, men blandt andet fordi det er en hyggelig by, med en hovedgade med mange små og interessante butikker.

- Lidt skræmmende med forslaget om en park mod hovedgaden, og byggeri i 5 etager mod Frem.

- Det opleves som om, at man har taget hensyn til villakvarteret, men ikke beboerne på Gyldendalsvej. Gyldendalsvej ønsker også et snit fra deres vej.

- Hvor meget tager man af Jærgergårdens areal med den nye vej?

- Vil der være adgang fra Gyldendalsvej til det grønne område?

Kim Risager svarede, at det er en forudsætning, at man ikke tager noget af arealet fra Jærgergården. Der vil blive adgang til friarealet på Lyngby Hovedgade 63 fra Gyldendalsvej. Kim Risager oplyste, at man hurtigst muligt vil sende et snit af Gyldendalsvej.

- Det virker som spild af penge, at Jærgergården nu skal sikre vejarealet på Frem bliver renoveret for så at grave det op lige om lidt. Hvor lang tid tager projektet?

- Projektet er en god ide. Det er byfornyelse.

Kim Risager og Jan Bo Rollmann svarede, at man forventer, at byggeriet tager i alt ca. 24 måneder. Det er trods alt en stor parkeringskælder, og denne udgravning tager tid. Det vil sige at byggeriet er færdig ca. 3 år fra nu, inklusiv lokalplanprocessen. Jan Bo Rollmann oplyste, at i optionen med Andersen og Martini er der ingen tidshorizont, andet end at der skal være en færdig lokalplan, før man handler.

Bjarne Holm Markussen vil gå ind i en dialog med Jærgergården for at se på, om man kan skyde den egentlige renovering og i stedet lappe de mest nødvendige huller nu.

- Man skal være opmærksom på, at der kan komme byggeskader på Frem, da bygningerne er opført uden fundament.

Jan Bo Rollmann svarede, at det er en vigtig information. Dette kan løse teknisk. Man bygger meget i middelalderbyen i København. En teknik, der kunne anvendes, er at vibrere spunsen ned.

- Hvad er det for nogle dagligvarebutikker, der kommer? Alle typer af butikker er her alle sammen allerede i Lyngby i dag. Det er dagligvarebutikkerne, der giver alle problemerne.

Sofia Osmani svarede, at kommunen jo ikke ejer grunden, og derfor ikke kan vælge at anlægge en park.

Jan Bo Rollmann svarede, at markedsprisen kan vise sig at være ligegyldig, hvis ejeren ikke vil sælge.

Er grunden forurennet?

Jan Bo Rollmann svarede, at der er kælder under nybyggeriet, hvorfor en forurening vil blive gravet væk.

Sofia Osmani kvitterede for alle de gode input, og opfordrede til at tage mødet i den positive ånd. Jan Kaspersen takkede for mødet og opfordrede til, at man også skriver sin indsigelse til kommunalbestyrelsen.

Orienterende Borgermøde

Indkaldelse af idéer og forslag til hvad der skal ske på Lyngby Hovedgade 63

Mandag den 27. oktober kl 19-21

- Velkomst v/ Sofia Osmani, Borgmester
- Præsentation af området og forhøringsmaterialet
- Præsentation af de trafikale udfordringer og løsnings idéer
- Præsentation af arkitektoniske muligheder og overvejelser.
- Spørgsmål og debat
- Farvel og tak for i aften

Aftenens program

Områdets placering



Lyngby Hovedgade 63



Centrale ankomstpunkter, der skal bearbejdes og synliggøres.

Fra Kommuneplan 2013 - Byudvikling



1. Krydset Lyngby Hovedgade, Jægersborgvej og Lyngby Omfartsvej



Området i dag



Set fra Gyldendalsvej



Set fra krydset Jægersborgvej/Lyngby Hovedgade

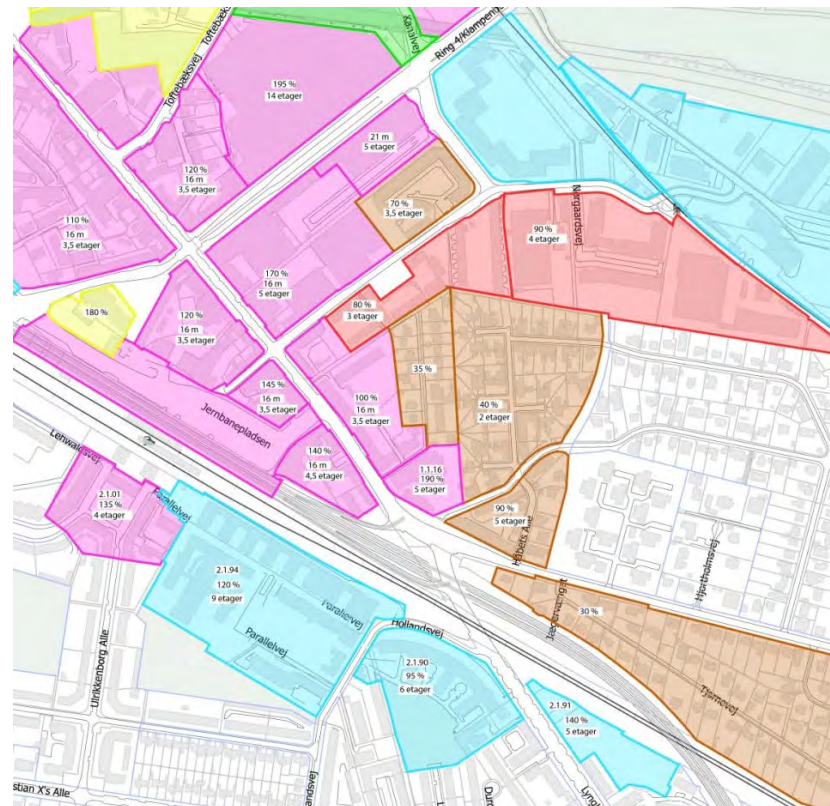


Set fra Jægersborgvej
Møde i Byplanudvalget d. 03-12-2014



Set fra Lyngby Hovedgade

Plangrundlag



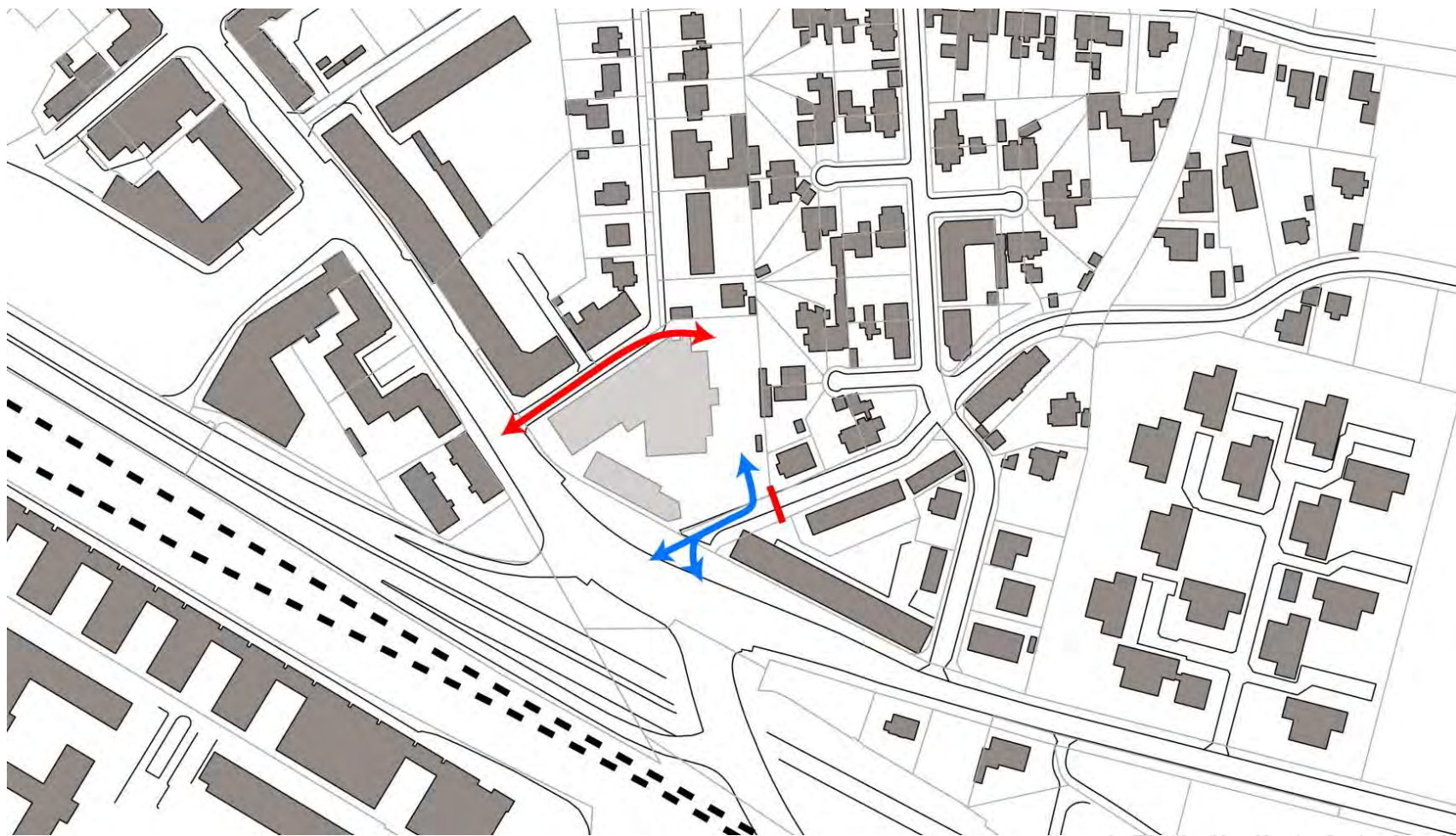
Klampenborgvej
Passagen Nørgårdsvej Mosevej

Gyldendalsvej

Frem

S-tog

Trafik



Planprocessen

Indkaldelse af idéer og forslag - Forhøring

- Offentlig høring i 4 uger til 31/10 2014
- Politisk behandling af idéer og forslag

Lokalplanforslag og forslag til kommuneplantillæg

- Kommuneplanrammen ændres i forhold til bebyggelsesprocent og etage antal.
- Udarbejdelse af Lokalplanforslag, miljøvurdering, trafikanalyser. Lokalplanen fastlægger placering, omfang og udseende på det nye byggeri.
- Offentlig høring i 8 uger – i løbet af høringsperioden afholdes borgermøde.

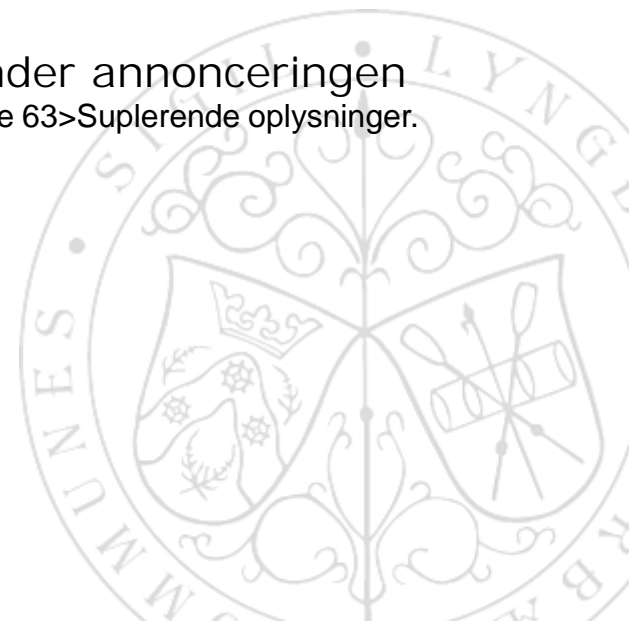
Bemærkninger, idéer og forslag sendes senest
Fredag den **31. oktober** 2014 til:

forslag-lyngbyhovedgade63@ltk.dk

Eller

**Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
Lyngby Torv
2800 Kgs. Lyngby**

Referatet bliver lagt på Kommunens hjemmeside under annonceringen
Forside>Kommune>Annonceringer og høringer>Forhøring - Lyngby Hovedgade 63>Supplerende oplysninger.



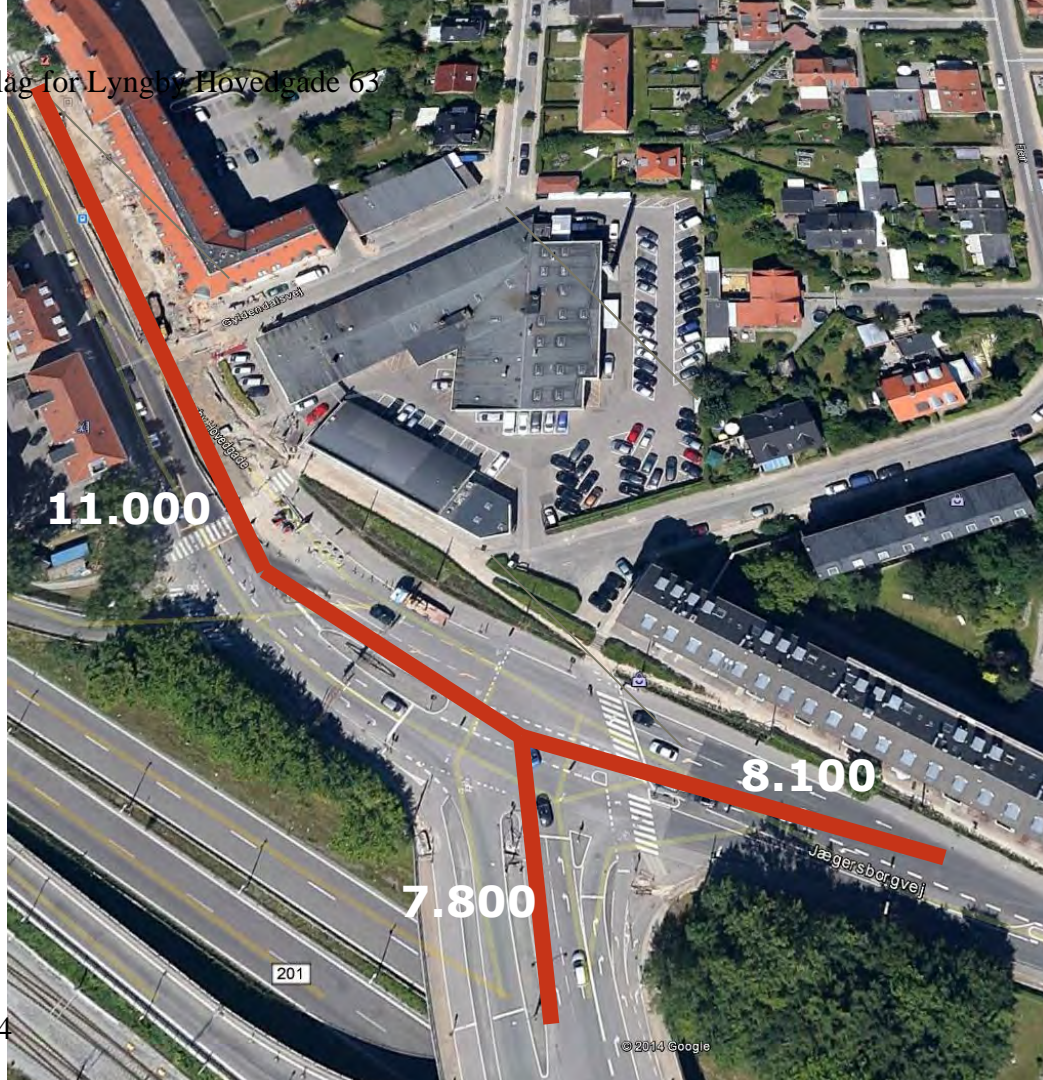
Punkt nr. 6 - Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63
Bilag 3 - Side -15 af 40



TRAFIKVURDERING ANDERSEN&MARTINI-GRUNDEN

EKSISTERENDE TRAFIK - KOMMUNENS TÆLLINGER 2012

Punkt nr. 6 Forhøring og plangrundlag for Lynghøj Hovedgade 63
Bilag 3 - Side 16 af 40



RAMBOLL

Møde i Byplanudvalget d. 03-12-2014

27/10-2014

© 2014 Google

TO MULIGE LØSNINGER

Punkt nr. 6 - Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63
Bilag 3 - Side -17 af 40



- **Gyldendalsvej** – krydset Lyngby Hovedgade/Gyldendalsvej signalreguleres.
 - For lidt plads til svingbaner på Lyngby Hovedgade
- **Frem** – Udvidelse af krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej til 4-benet kryds.
 - Der er plads til svingbaner.
 - Kapaciteten af krydset vurderes tilstrækkelig.
 - Krydset skal vurderes trafiksikkerhedsmæssigt.

BEREGNE TRAFIK TIL/FRA ANDERSEN&MARTINI-GRUNDEN

Alternativ 1 – 50% store lejligheder og 50 % små lejligheder

	Etageareal (m ²)	Turrate Ture/døgn pr. 100 m ²	Ture/døgn	Spidstime- pct. (%)	Spidstime- trafik (ture/time) - afrundet
Dagligvarer 1	3.700	75,0	2.775	10	280
Dagligvarer 2	1.000	75,0	750	10	75
Boliger, små	3.000	2,5	75	40	30
Boliger, store	3.000	3,5	105	40	45
I alt	10.800	-	3.705	-	430

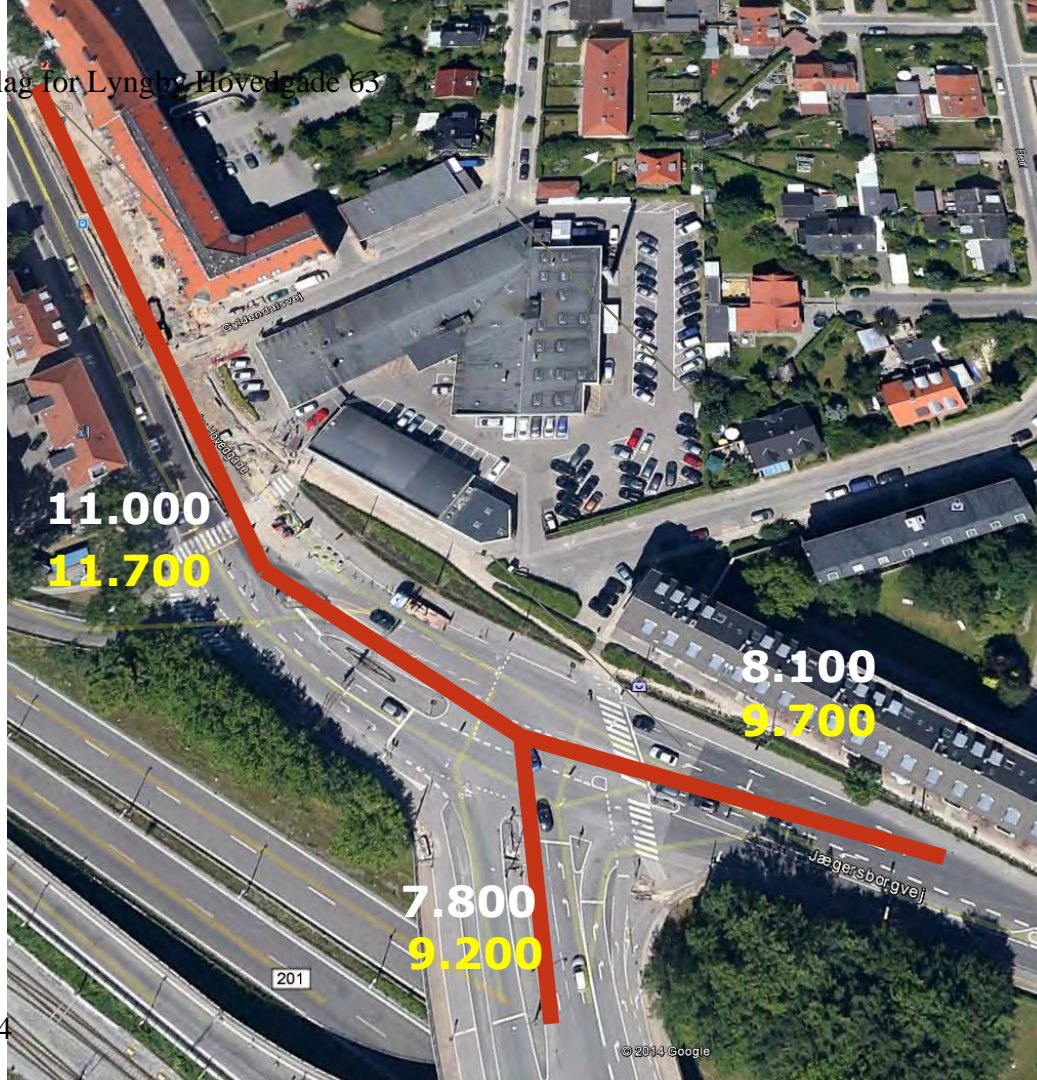
Alternativ 2 – 100 % små lejligheder

	Etageareal (m ²)	Turrate Ture/døgn pr. 100 m ²	Ture/døgn	Spidstime- pct. (%)	Spidstime- trafik (ture/time) - afrundet
Dagligvarer 1	3.700	75,0	2.775	10	280
Dagligvarer 2	1.000	75,0	750	10	75
Boliger, små	6.100	2,5	150	40	60
Boliger, store	0	3,5	0	40	0
I alt	10.800	-	3.675	-	415



FREMTIDIG TRAFIK

Punkt nr. 6 - Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63
Bilag 3 - Side -19 af 40



Møde i Byplanudvalget d. 03-12-2014

27/10-2014

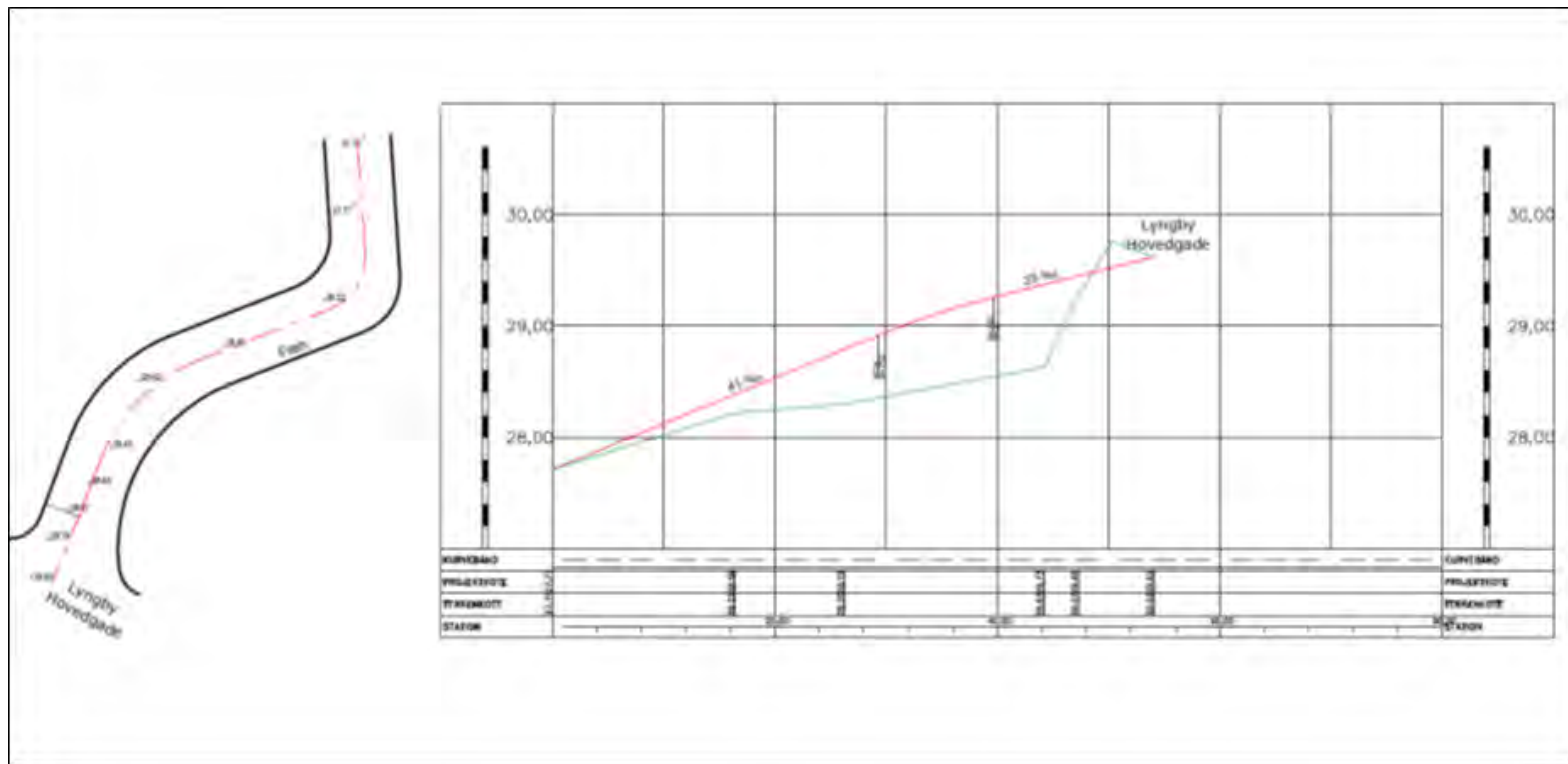
UNDERSØGT LØSNING

Punkt nr. 6 – Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63
Bilag 3 - Side -20 af 40

- Krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej udvides til 4-vejs kryds.
- P-kælderen tilsluttes Frem, som lukkes.
- Kombineret ligeud- og højresvingbane fra Jægersborgvej.
- Krydset indgår i signalgruppeplan med rampe-tilslutning og Lyngby Hovedgade/Hollandsvej.
- Særlig fase for de to venstresvingsspor fra Jægersborgvej syd.



FORSLÅG TIL LÆNGDEPROFIL



AFVIKLING AF TRAFIKKEN

- Trafikken simuleret i eftermiddags-spidsstime vha. kommunes trafikmodel (2012).
- Oprindelig modelberegning anvendt, fordi det justerede projekt kun har medført en marginal ændring af trafikken.
- Beregningen på den sikre side, fordi der er set bort fra
 - eksisterende trafik til/fra Andersen&Martini.
 - at en betydelig del af trafikken til det nye byggeri vil være eksisterende og ikke nyskabt trafik.

RESULTAT AF SIMULERINGER

Punkt nr. 6 - Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63
Bilag 3 - Side -23 af 40



Svingbevægelse	Gnsn. kølængde [m]	Maksimal kølængde [m]
Jægersborgvej-Lyngby Hovedgade syd	1,9	26,8
Jægersborgvej-Lyngby Hovedgade nord	7,6	75,7
Lyngby Hovedgade syd-Lyngby Hovedgade nord	2,0	30,7
Lyngby Hovedgade syd-Jægersborgvej	6,4	53,6
Lyngby Hovedgade nord-Jægersborgvej	0	0
Lyngby Hovedgade nord-Lyngby Hovedgade syd	0	2,1

Svingbevægelse	Gennemsnitlig kølængde [m]	Maksimal kølængde [m]
Jægersborgvej-Lyngby Hovedgade syd	2,2	26,0
Jægersborgvej-Nybyggeri/Lyngby Hovedgade nord	24,0	175,0
Lyngby Hovedgade syd-Lyngby Hovedgade nord	9,7	55,2
Lyngby Hovedgade syd-Nybyggeri/Jægersborgvej	5,8	58,8
Lyngby Hovedgade nord-Nybyggeri/Jægersborgvej	4,3	56,7
Lyngby Hovedgade nord-Lyngby Hovedgade syd	0	9,2
Nybyggeri (Frem)	14,8	81,2

- Trafikken i krydset vil øges i spidstimen, men vil kunne afvikles med acceptable kølængder.
- Kun marginal forskel mellem de to alternativer.
- Trafikken regnet på den sikre side.

HVAD SKAL DER VIDERE SKE?

- Valg af løsning.
- Udarbejdelse af skitseprojekt.
- Trafiksikkerhedsrevision for krydset.

Punkt nr. 6 - Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63
Bilag 3 - Side -26 af 40

TAK FOR OPMÆRKSOMHED

LYNGBY HOVEDGADE

BUTIK & BOLIGER





VISUALISERING - PROJEKTET SET FRA JÆGERSBORGVEJ

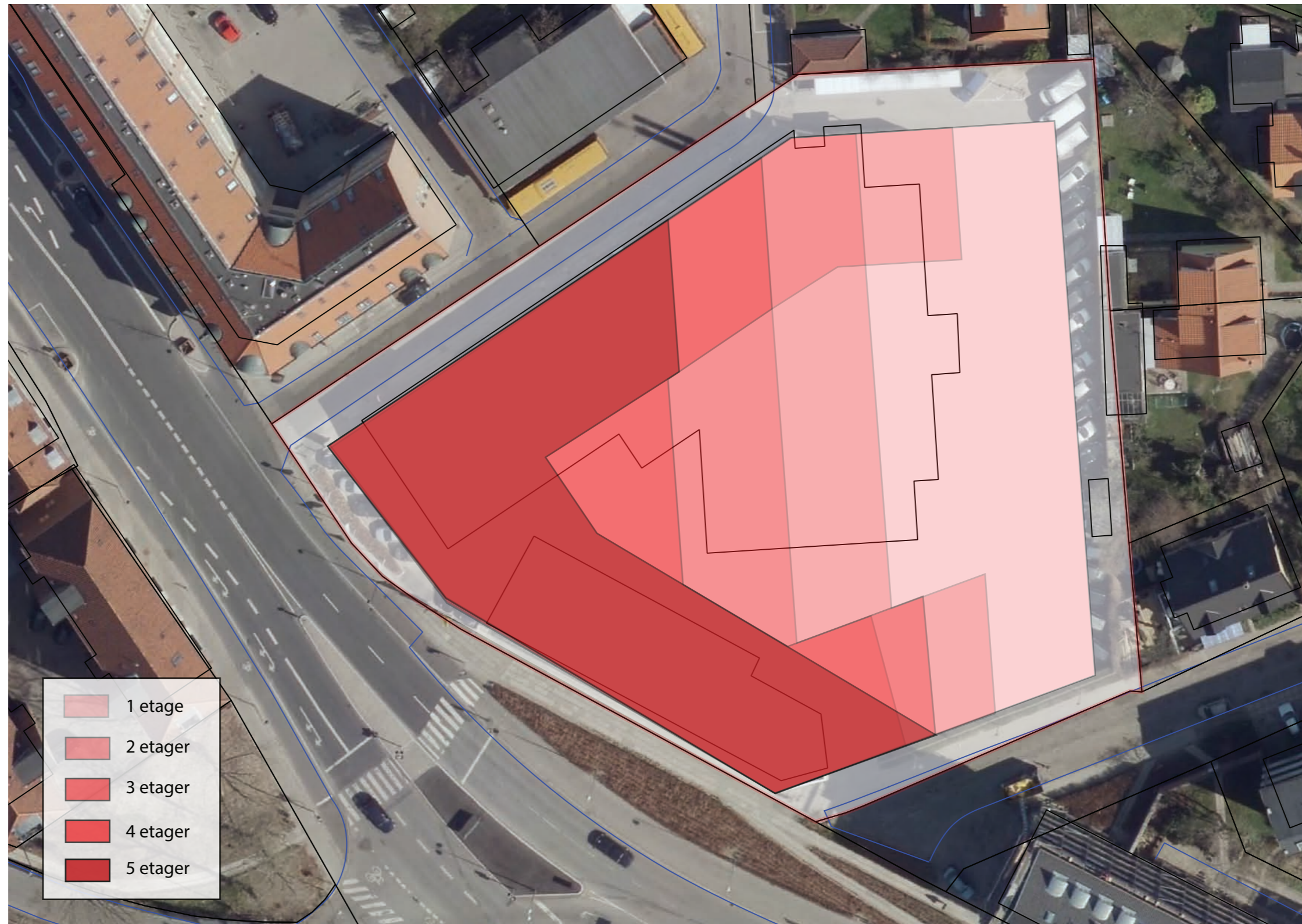


DIAGRAM - BYGNINGSHØJDER





VISUALISERING - OVERVIEW





Terassen begrønnes og der skabes opholdszoner med belægning og beplantning. Med denne tilgang kan der differentieres mellem semiprivate og offentlige opholdsrum.



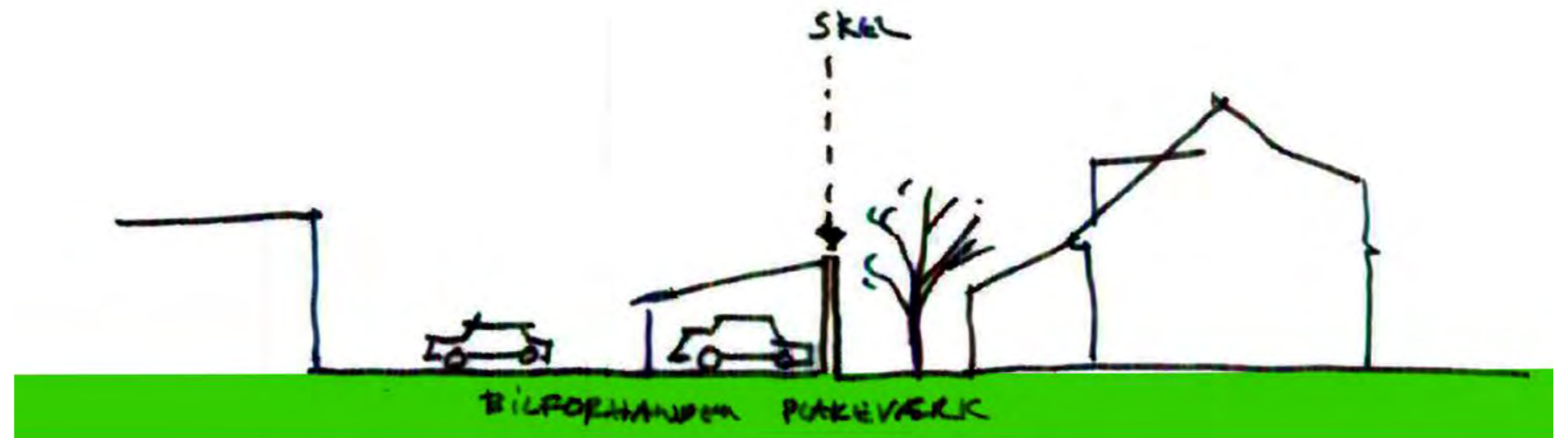
REFERENCER - GRØNNE TAGFLADER



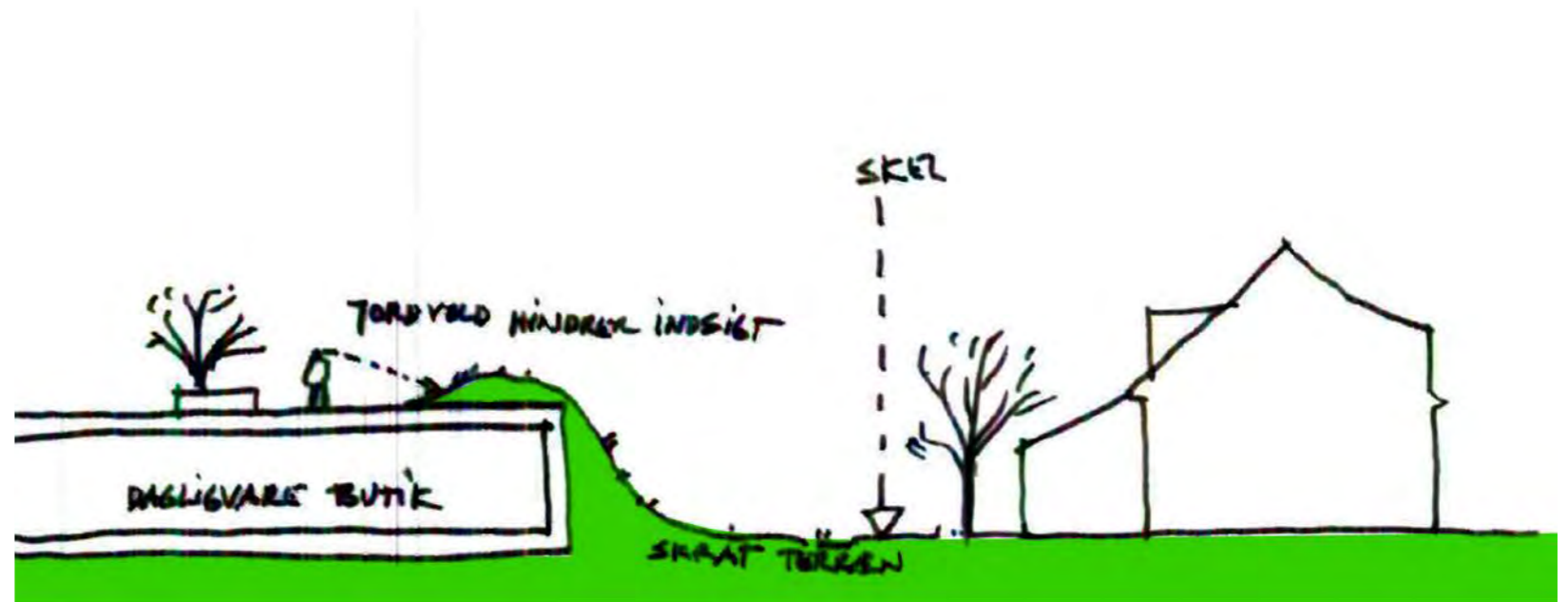
REFERENCER - UDERUMS INVENTAR



FØR



EFTER



FACADE MOD NABOER



ARKITEMA ARCHITECTS

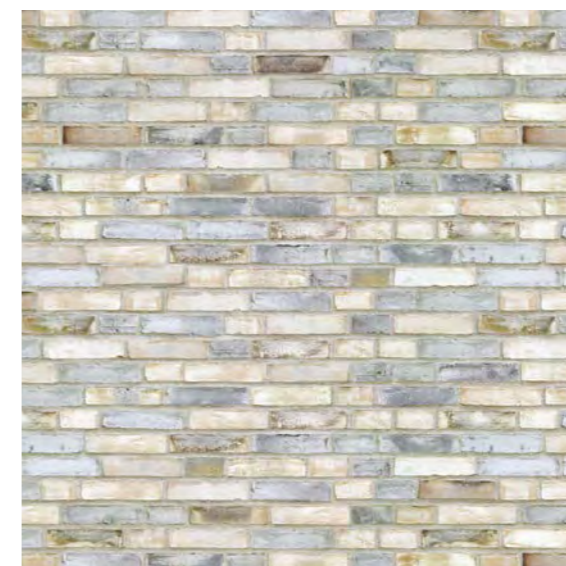
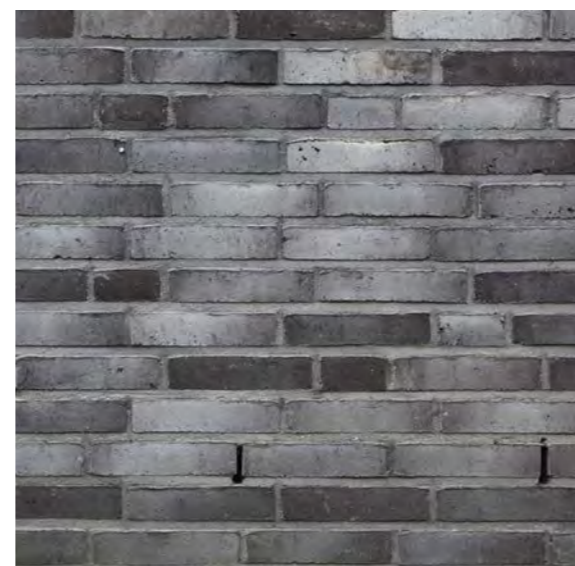
22.10.2014

Møde i Byplanudvalget d. 03-12-2014



VISUALISERING - PROJEKTET SET FRA LYNGBY HOVEDGADE





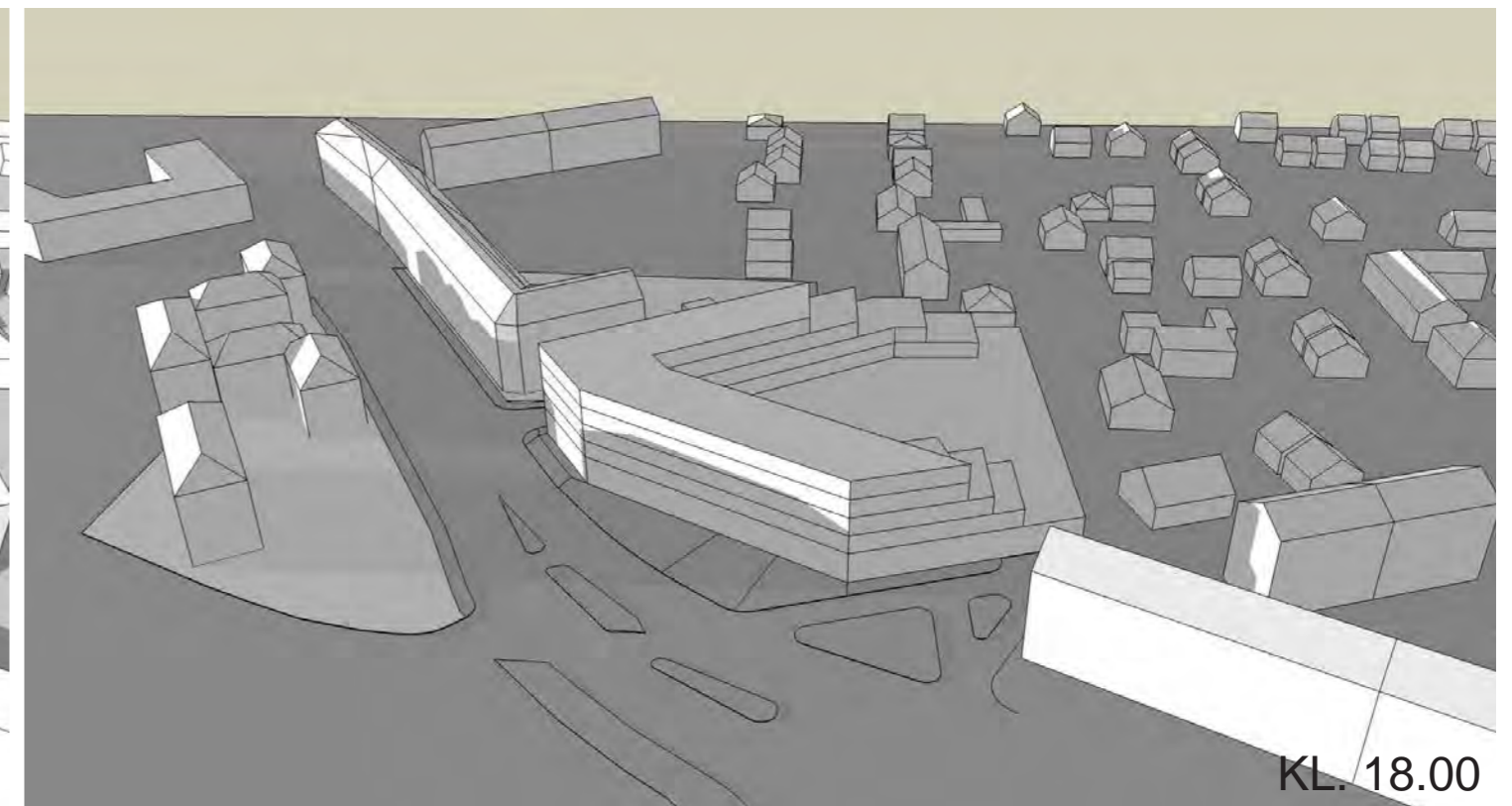
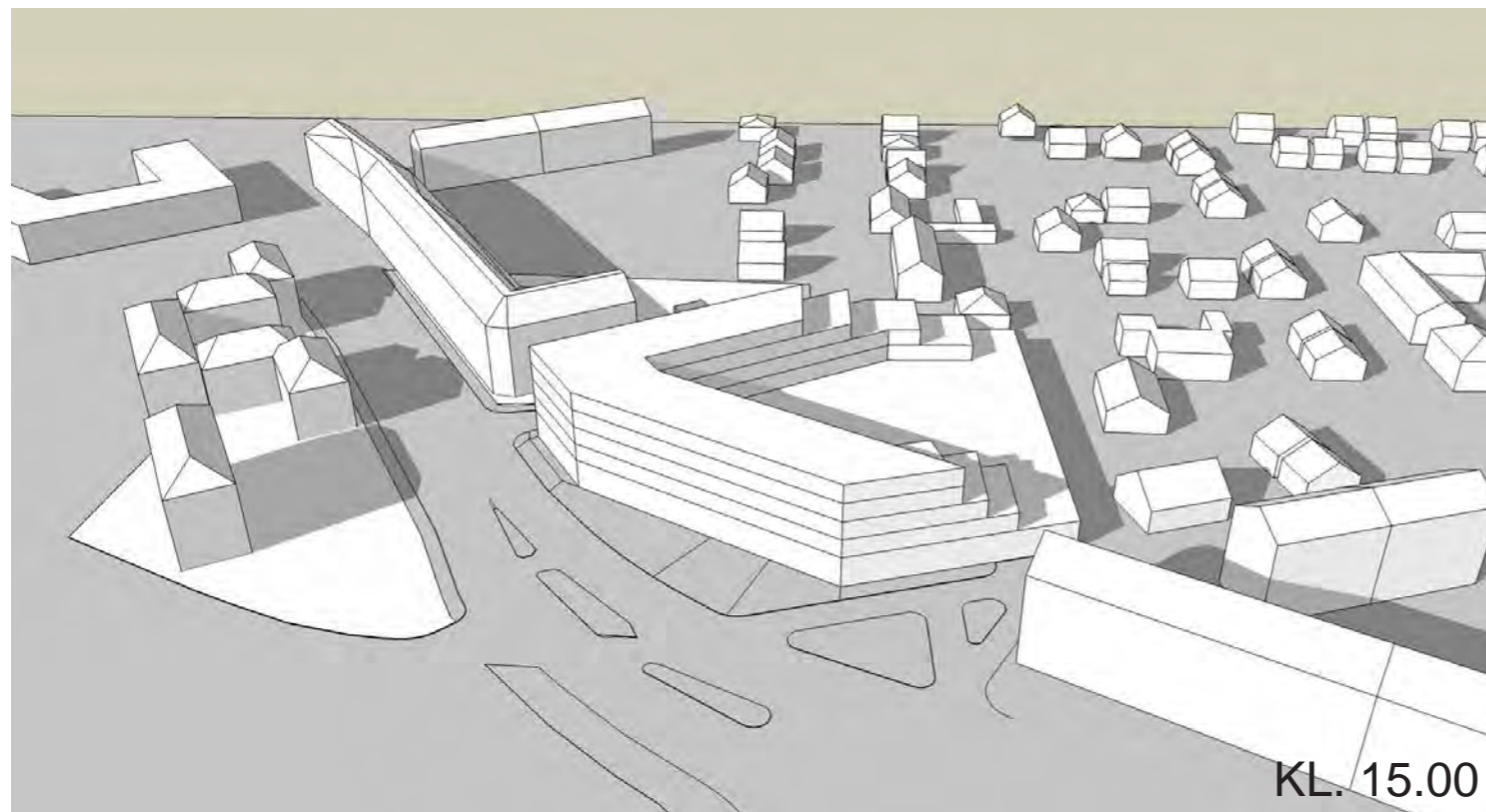
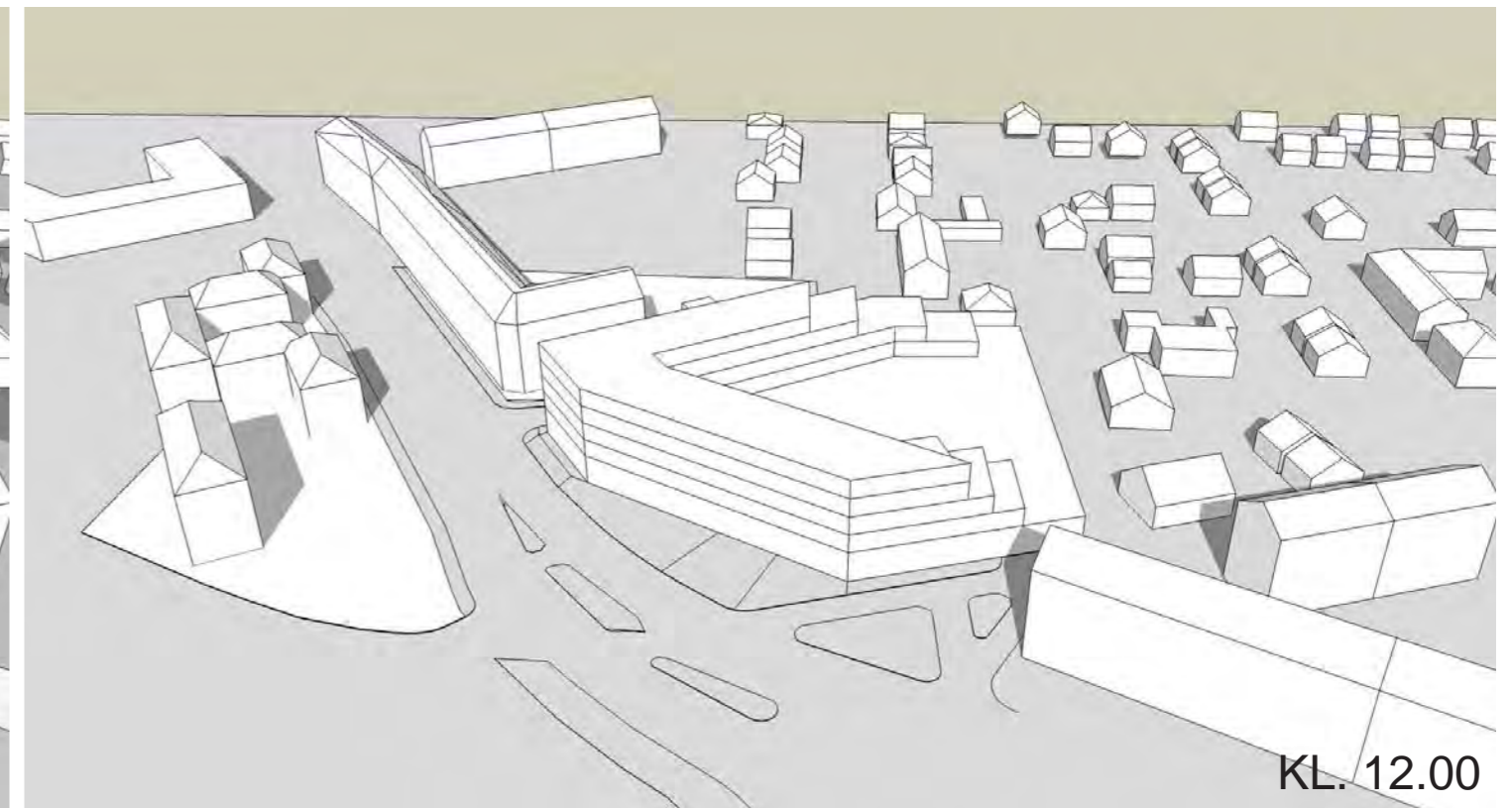
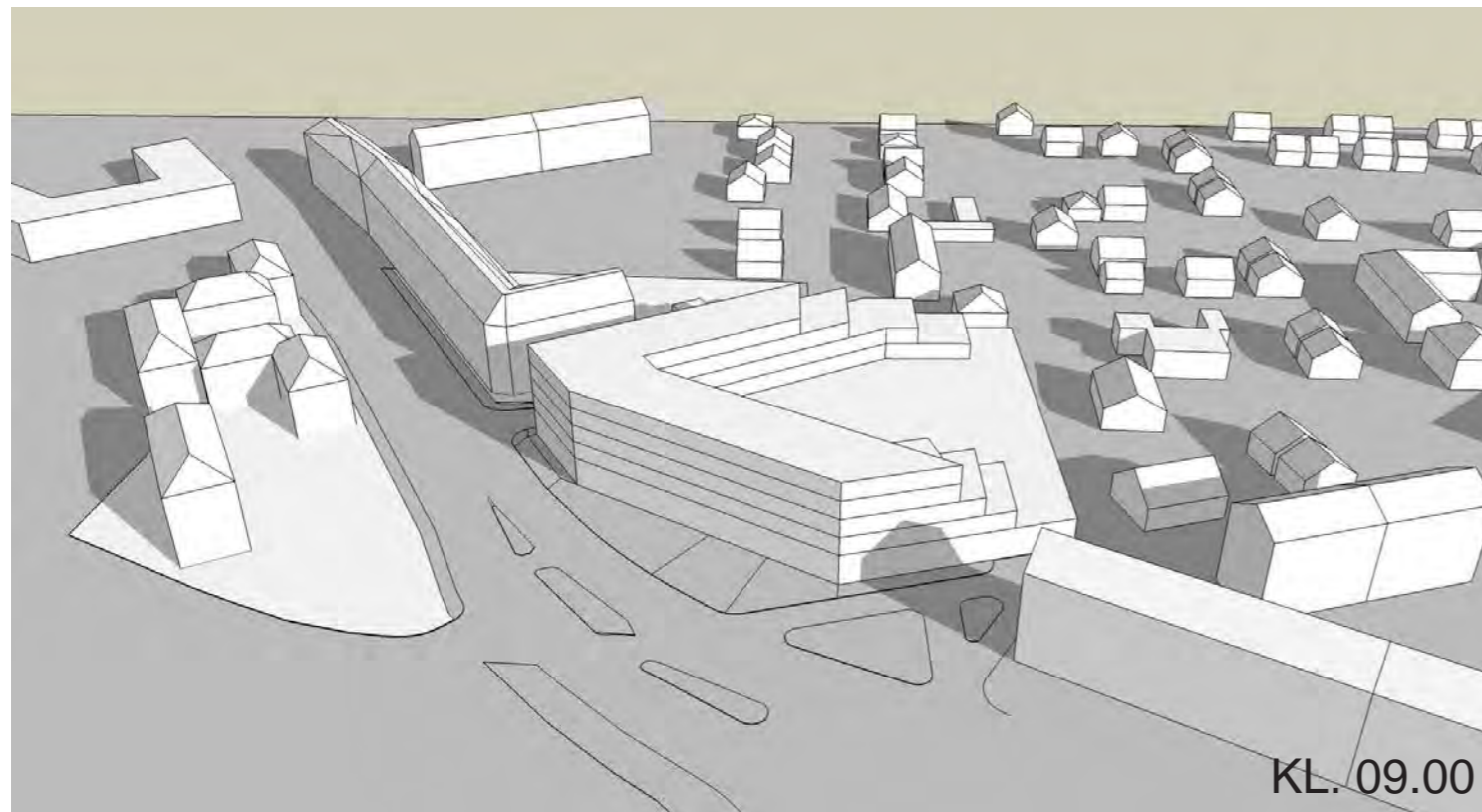
REFERENCER - MATERIALITET





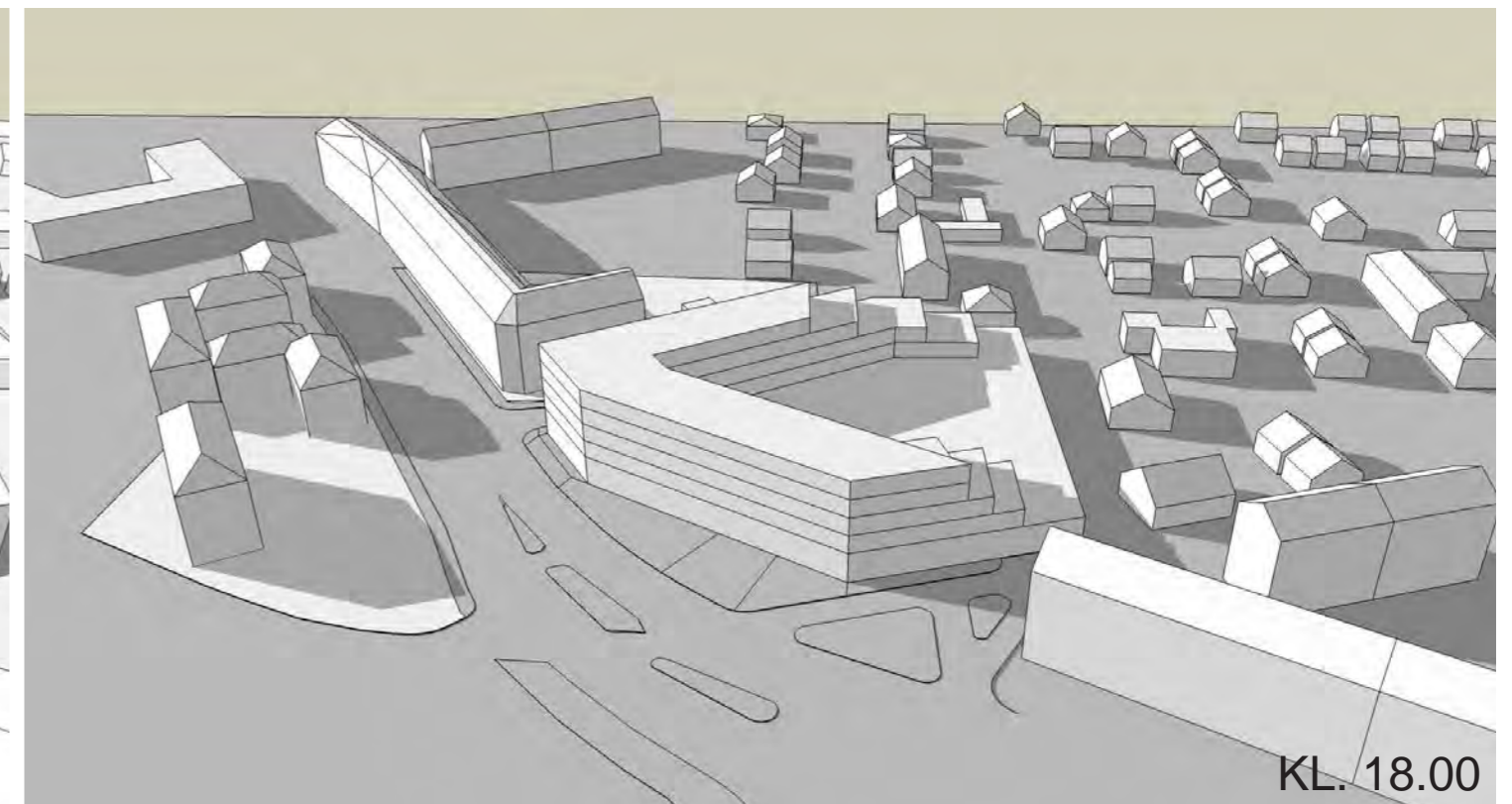
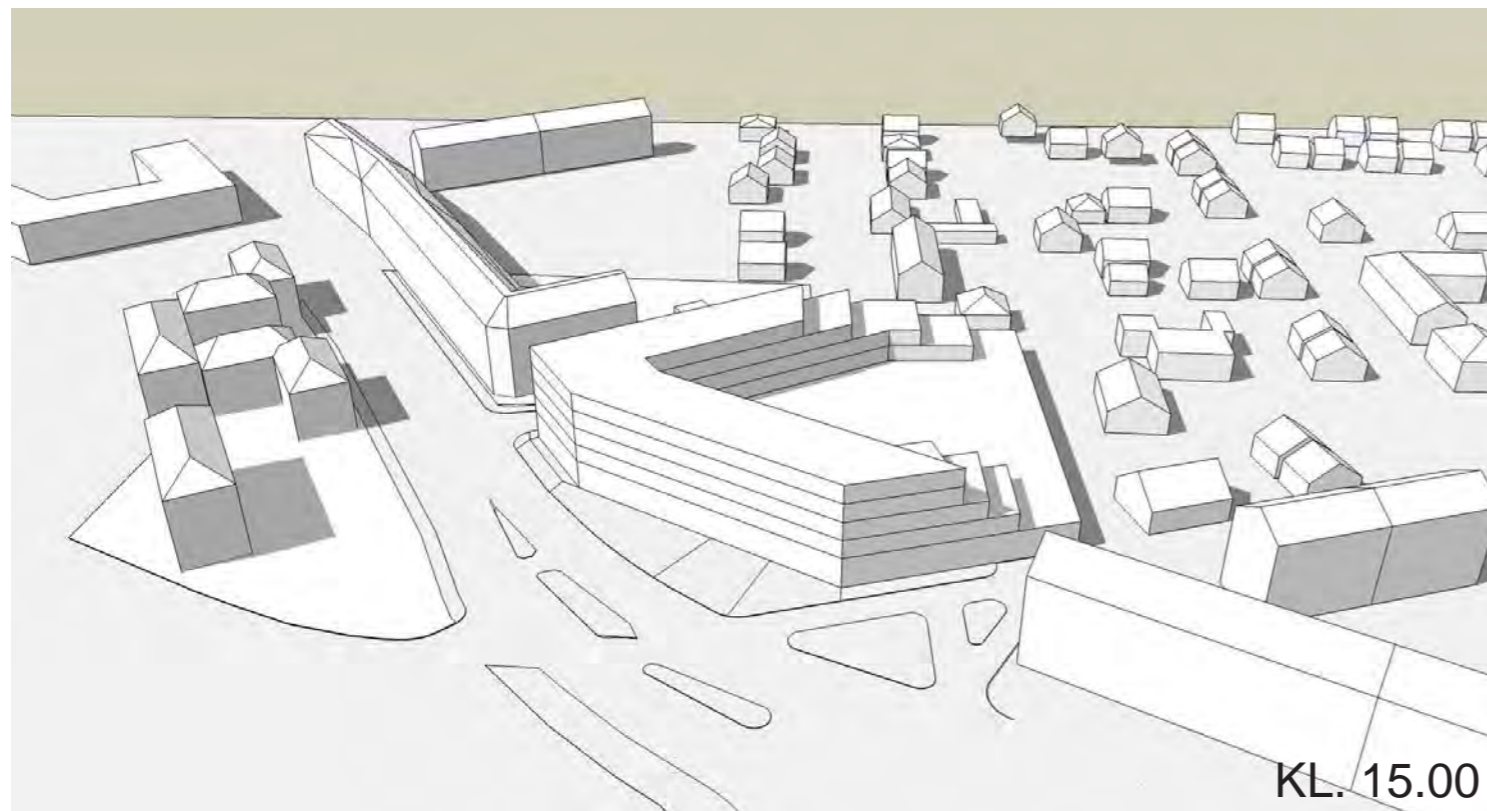
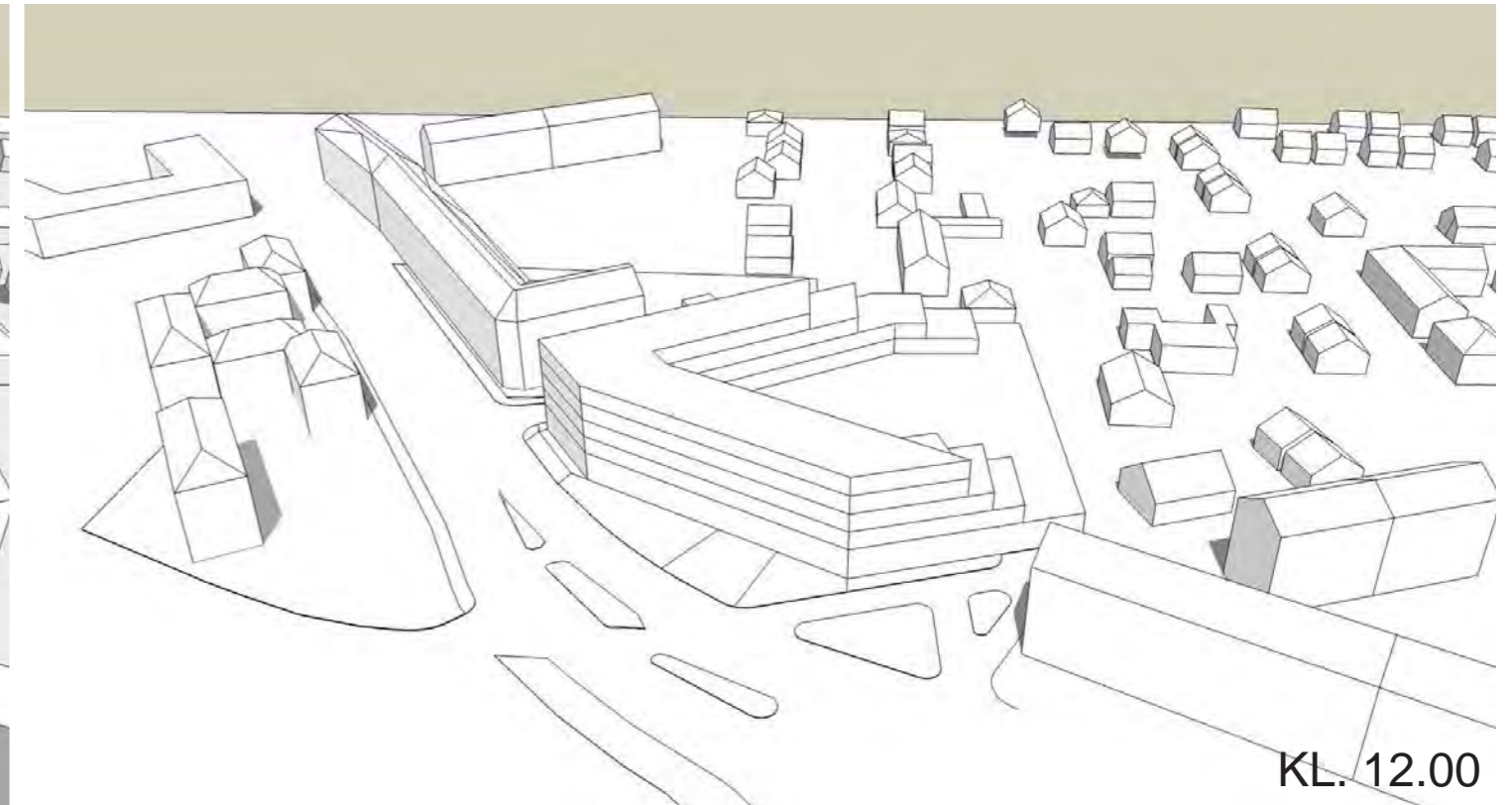
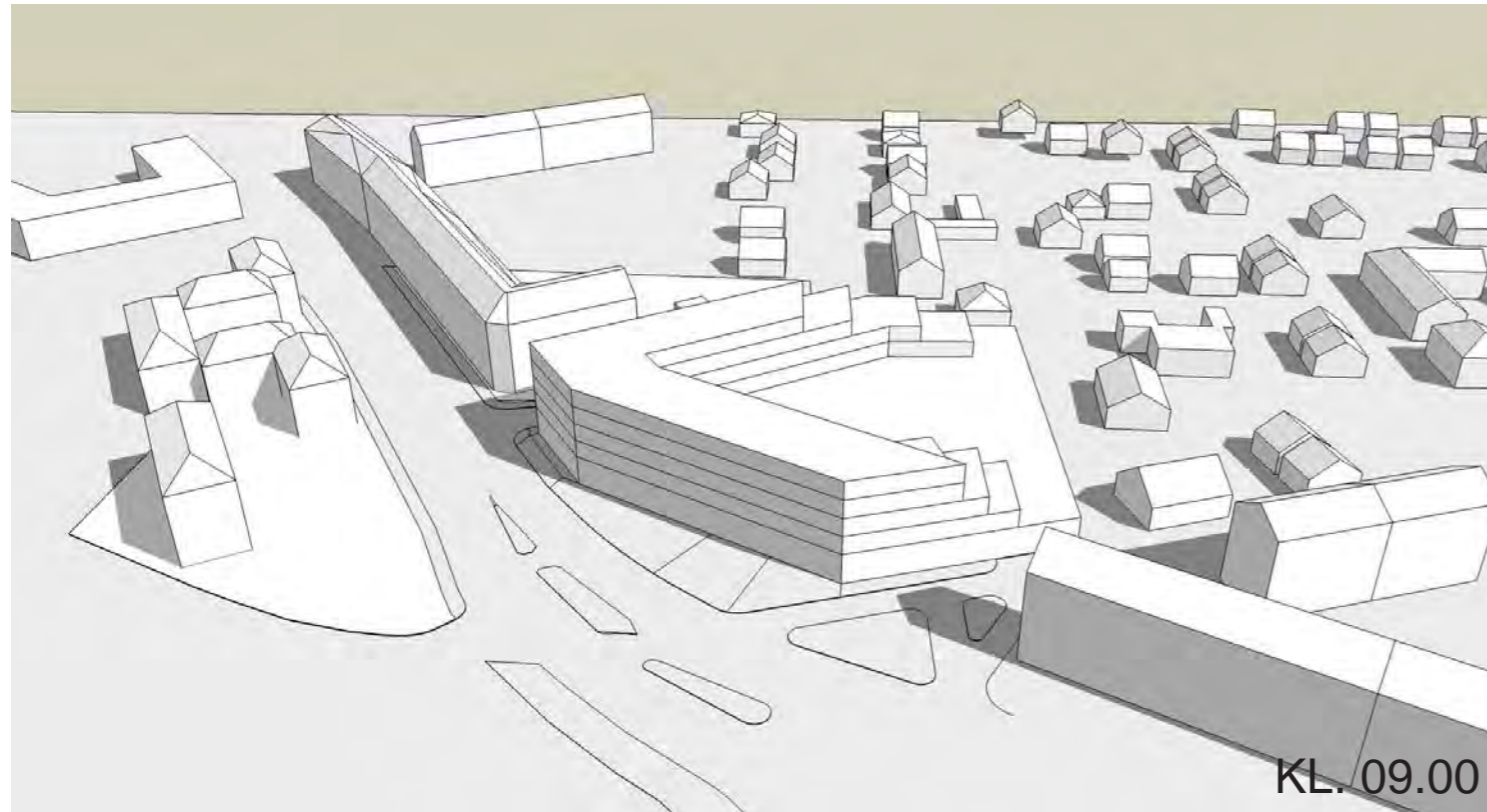
MODELFOTO





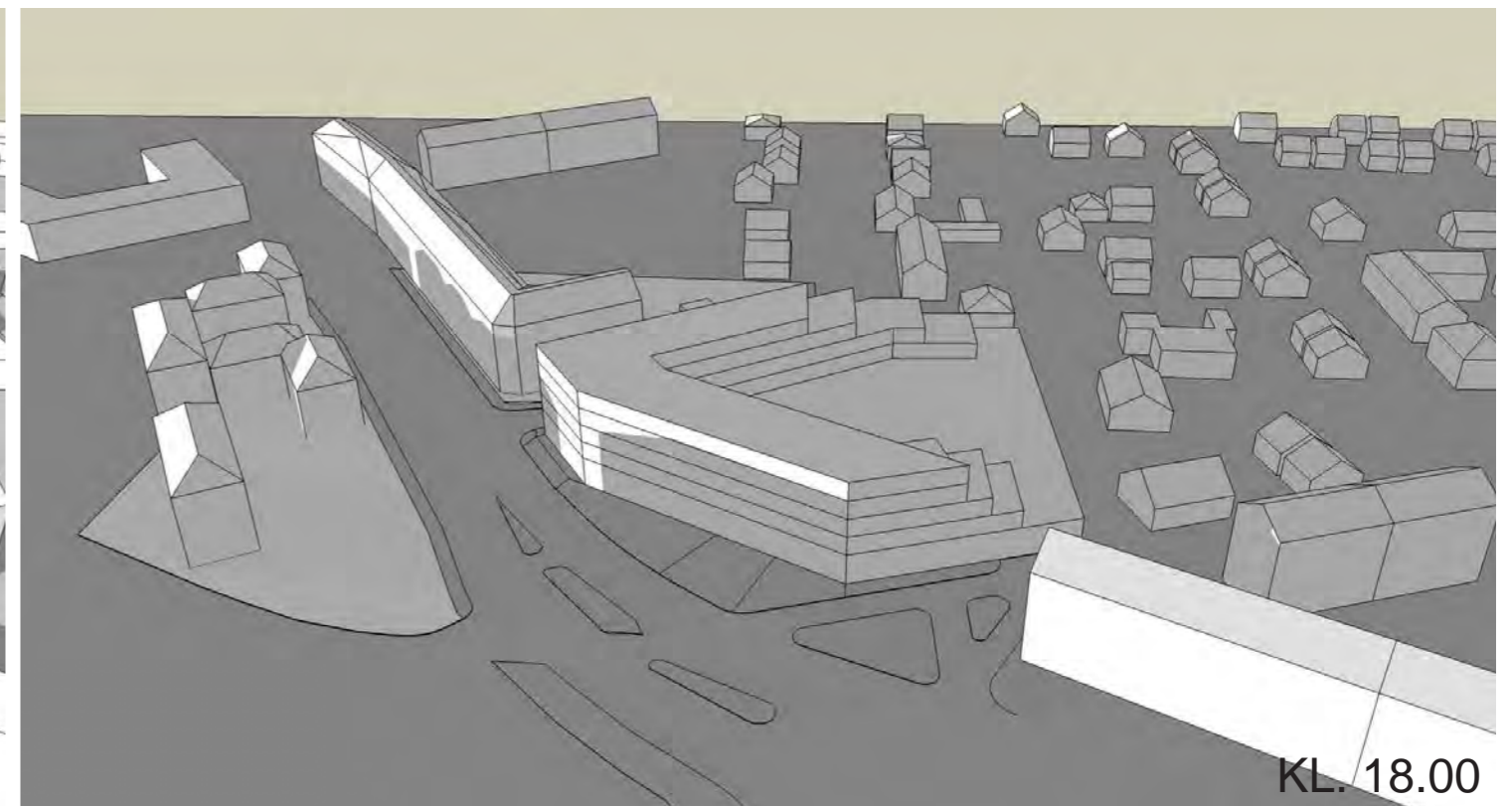
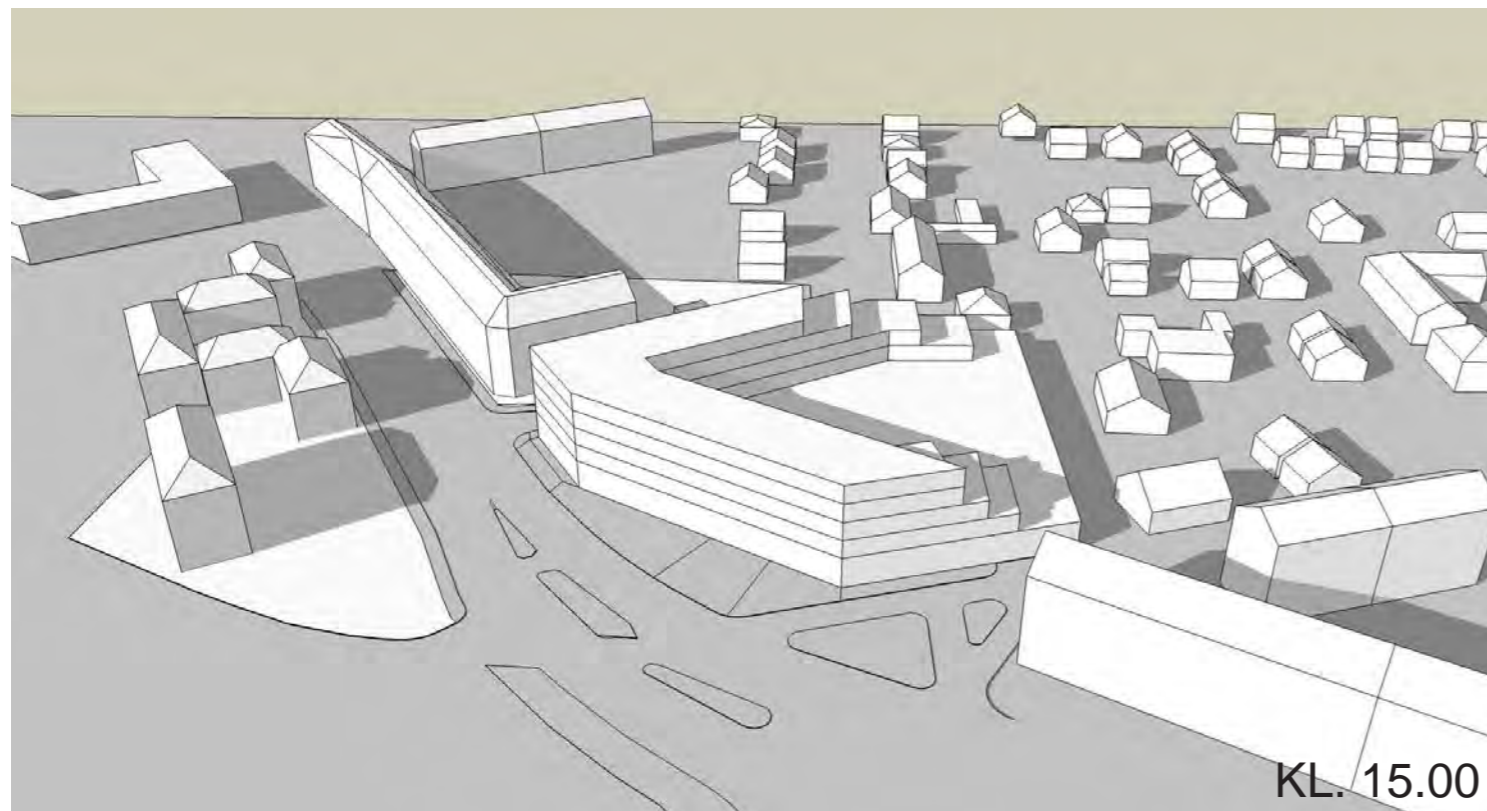
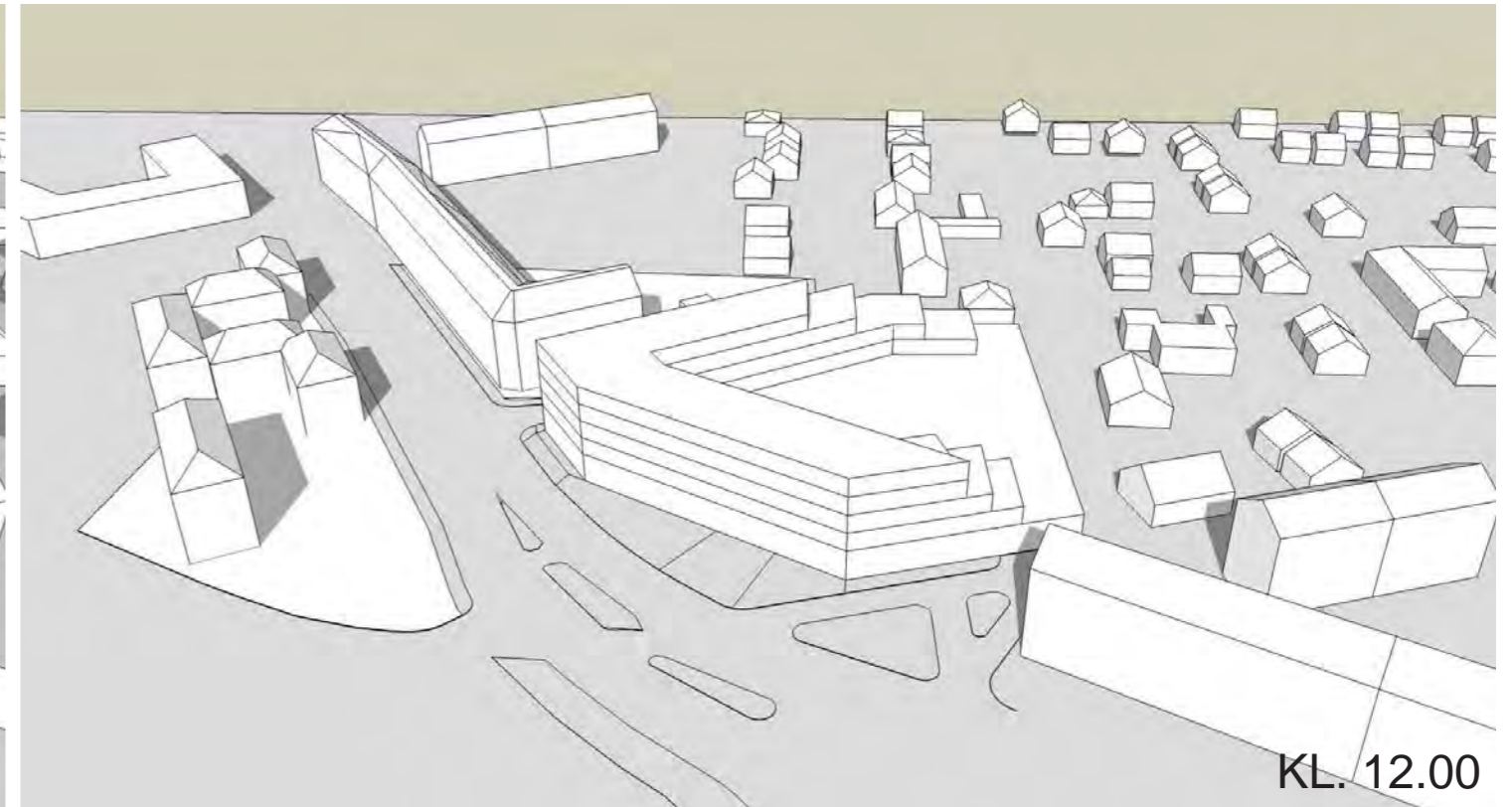
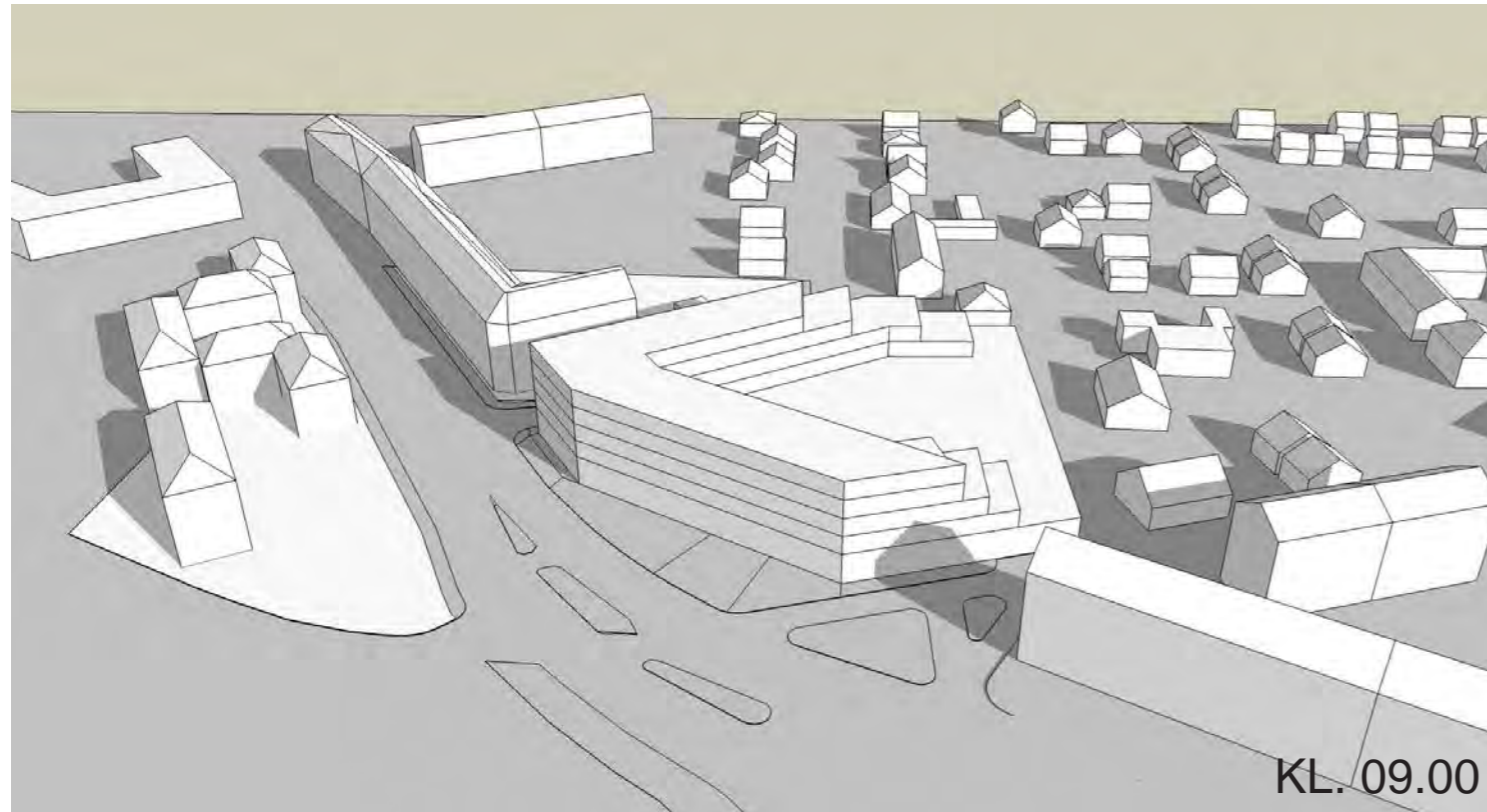
SKYGGEDIAGRAMMER 21. MARTS





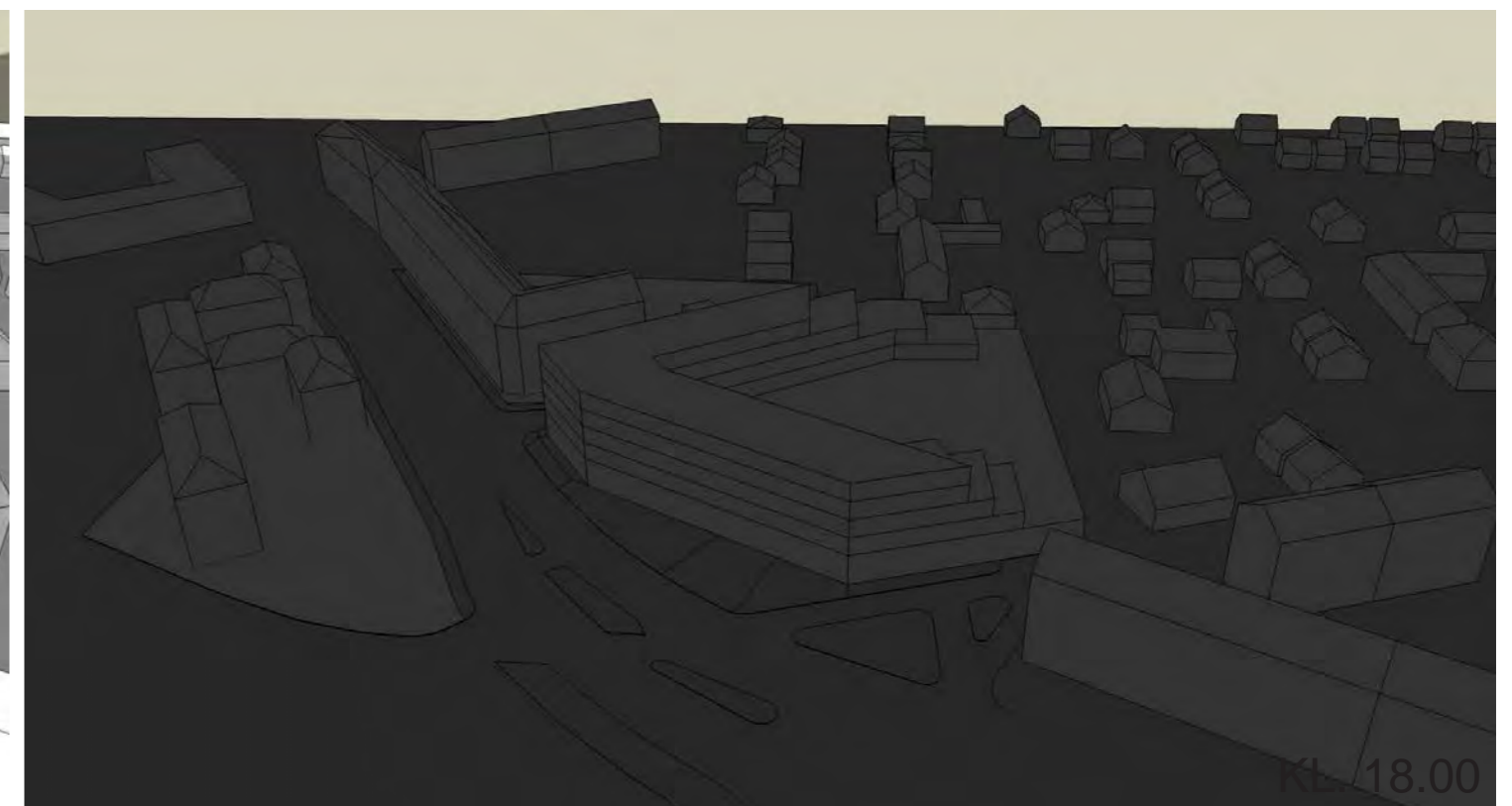
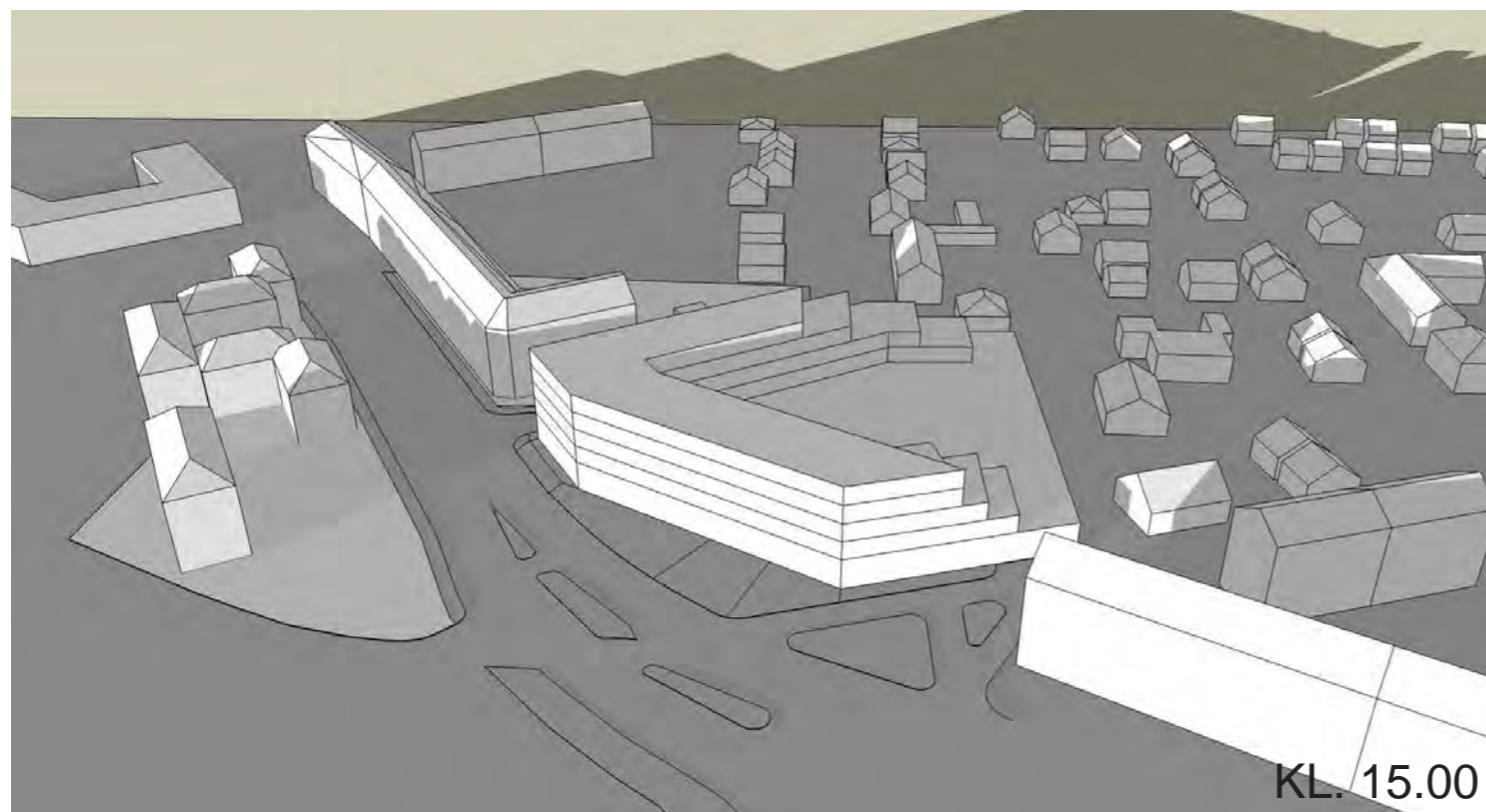
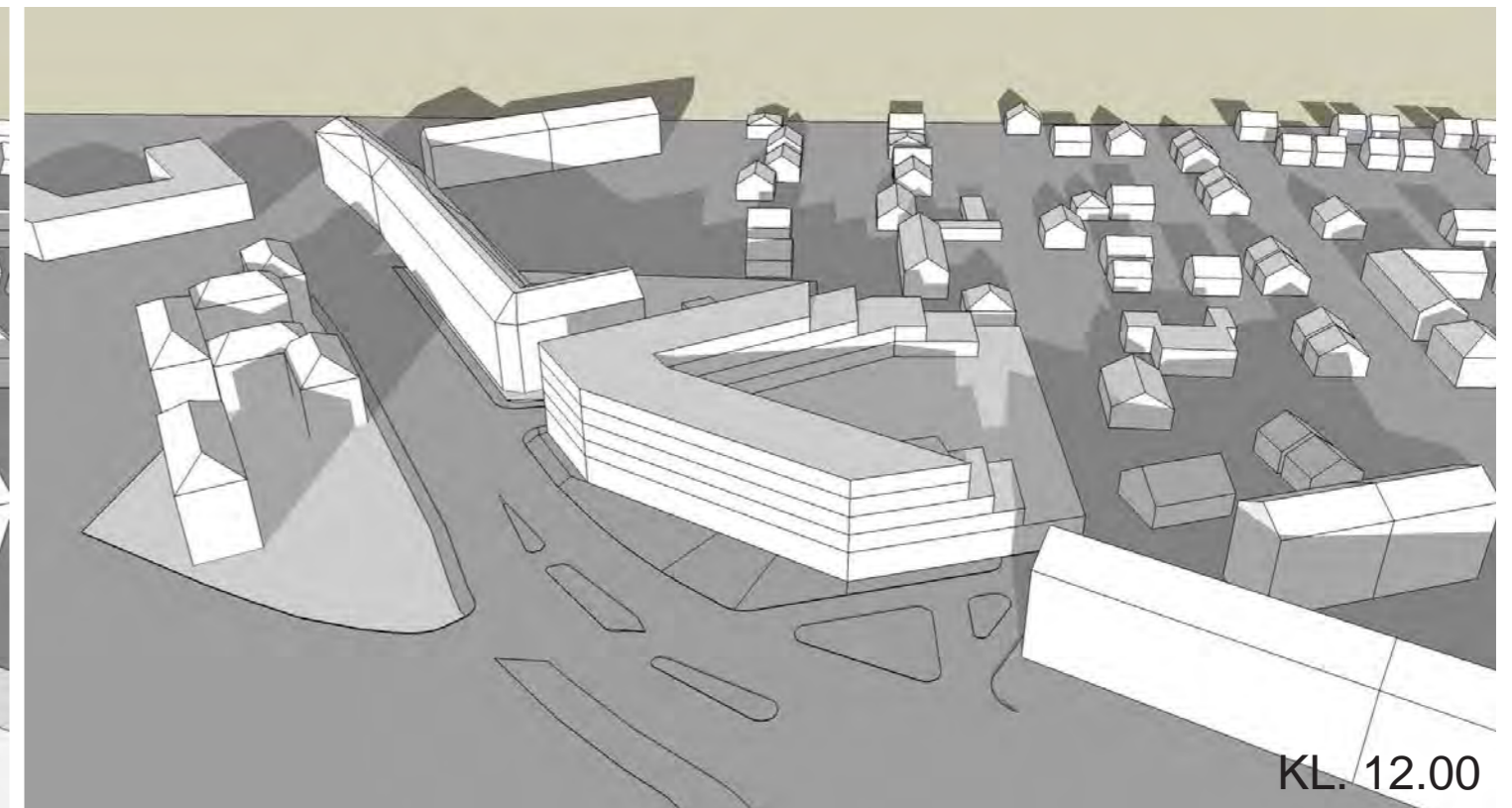
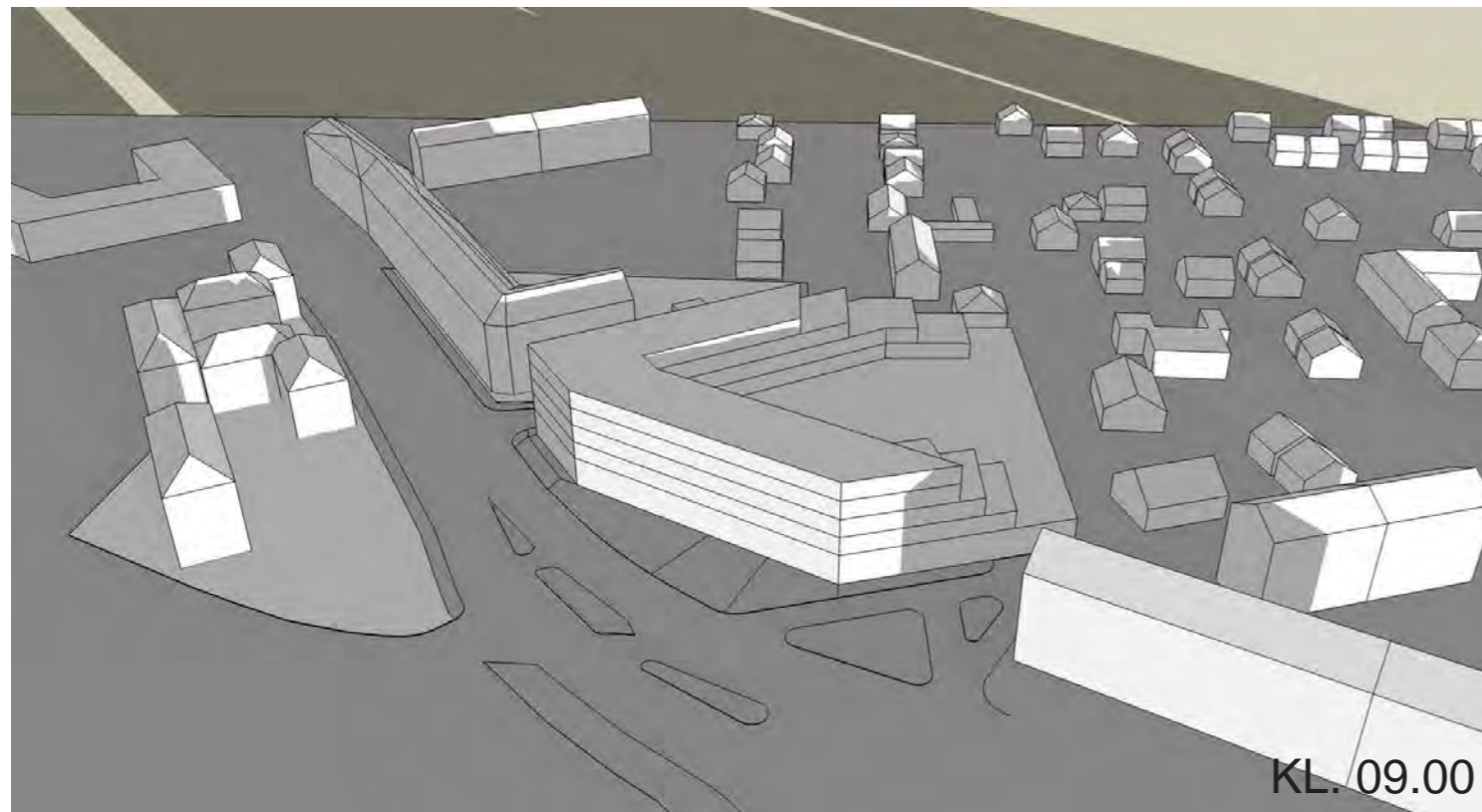
SKYGGEDIAGRAMMER 21. JUNI





SKYGGEDIAGRAMMER 21. SEPTEMBER





SKYGGEDIAGRAMMER 21. DECEMBER

Henvendelse fra:	Resumé:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
B. Germundsson Lyngby Hovedgade 61, 2.sal 2800 Kgs. Lyngby	1.1 Gør indsigelse imod at der langs Gyldendalsvej bygges i 5 etager, da det vil betyde væsentlige gener for lejlighederne i form af skygge og udsyns/indbliksgener. Foreslår at der højst bygges i 2 etager. Indbyder endvidere udvalget til at komme og se ud af lejligheden.	Byggeriet på hjørnet Lyngby Hovedgade/Gyldedalsvej indgår i bymiljøet omkring Lyngby Hovedgade som er karakteriseret som bygade og del af en karré struktur. Forvaltningen foreslår at der arbejdes videre med de fremlagte højder. Der vil i den videre planproces sikres et vejudlæg for Gyldendalsvej som forsøger at tilgodese naboerne på Gyldendalsvej, f.eks. vil det bliver undersøgt om der kan etableres fortov på begge sider af vejen.	Tages ikke til følge.
Helle Schultz Jørgensen Frem 5 2800 Kgs. Lyngby	2.1 Forslår at byggeriet ikke overstiger 16 m fra grundplan til tagryg uanset om der derved kan bygges i 5 etager eller ej.	Forvaltningen mener det er i tråd med Kommuneplan 2013 og kommuneplanstrategi Grønt Lys at lægge op til en fortætning af Kongens Lyngby. Endvidere mener forvaltningen af det i området vil være i tråd med den omkringliggende bystruktur at tillade et byggeri i op til 5 etager. Forvaltningen foreslår at man ikke på nuværende tidspunkt fastlægger højden for det kommende byggeri, men at det i den videre planproces sikres at skygge- og indbliksgener for de omkringliggende boliger søges minimeret. Byggeriet forventes ikke at overstige 24 m.	Tages ikke til følge.
	2.2 Forslår at: <ul style="list-style-type: none"> - alt byggeri holdes så langt fra Frem som muligt: - der sker en nedtrapning til stueplan mod Frem ikke nærmere skel end 10 m. - der ikke må anlægges kreative arealer eller bygges på en sådan måde at det giver støj- og indbliksgener, der krænker privatlivet for Frem's beboere. 	Det vil i den videre planproces blive yderligere klarlagt hvor og hvordan udformningen af det endelige projekt bliver. I den forbindelse vil støj og indbliksgener søges minimeret.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	2.3 Forslår at: <ul style="list-style-type: none"> - tilkørslen til byggeriet bør ligge så tæt på Lyngby Hovedgade som muligt - Frem kun benyttes til trafik med privat biler og ikke varelevering. 	Der vil i den videre planproces igangsættes undersøgelser som har til formål at klarlægge de trafikale udfordringer og mulige løsninger. I den forbindelse vil forvaltningen se på hvor det er mulig at placere en evt. nedkørsel til parkeringskælder. Forvaltningen lægger op til at trafik via Frem kun er personbilstrafik.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	2.4 Mener at <ul style="list-style-type: none"> - metoden for udførsel af byggeriet skal 	I Henhold til byggelovens § 12 skal der ved fundering, udgravning og lignende træffes en-	Undersøges nærmere i den videre planlægning.

Henvendelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
	fastlægges - naboerne skal inddrages, da bebyggelsen Frem er etableret uden fundamenter og derfor ikke tåler vibrationer.	hver foranstaltning, der er nødvendig for at sikre omkringliggende grunde, bygninger og ledningsanlæg af en hver art. Såfremt den bebyggelse som skal sikres, ikke overholder bygningsreglementet, skal ejerne selv afholde dele af eller hele omkostningen af sikringen. Der stilles endvidere i § 12 stk. 4 krav om minimum 14 dages skriftlig varsel af de forestående arbejders art, omfang og tidspunkt for påbegyndelse. Der kan i forbindelse med byggesagsbehandlingen blive stillet krav til at der udføres geotekniske undersøgelser af området. Det vil i den videre proces blive vurderes om disse undersøgelser skal indgå i miljøvurderingen af de kommende planer.	
	2.5 Da grunden har været benzin tank må den formodes at være forurennet, mener derfor at der skal udføres VVM på projektet.	VVM omhandler anlægsprojekter. Når der foreligger et konkret anlægsprojekt vil dette blive screenet i henhold til lov om VVM, da et kommende projekt forventes at være omfattet af lovens bilag 2 - 11 a) <i>Anlægsarbejder i byzone, herunder opførelse af butikcentre og parkeringspladser.</i> Området er klassificeret som V1 forurennet, det vil sige der en viden i Region Hovedstaden om at der på grunden har været/er aktiviteter som gør at den formodes at være forurennet. Dette skal klarlægges inden der kan bygges på grunden I forbindelse med byggeri på V1 kortlagt grund, skal der foretages en forureningsundersøgelse. Endvidere skal der, når der bygges på forurennet jord, i henhold til miljølovgivningen, indhentes en § 8 tilladelse inden arbejdet kan påbegyndes. Endvidere vil der forbindelse med den videre planproces blive udarbejdet en miljøvurdering som vil klarlægge projektets indvirkning på miljøet.	Tages ikke til følge.
	2.6 Mener at det optimale vil være hvis den gældende kommuneplanramme fastholdes i forhold til højde og bebyggelsesprocent.	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
Peter Hansen og Tina Odby Frem 3	3.1 Foreslår at byggeri mod Frem 1-5 ikke må placeres nærmere skel end 10 m.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.

Henvendelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
Punkt nr. 6 - Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63 Bilag 4 - Side 3 af 11 2800 Kgs. Lyngby			
	3.2 Foreslår at bebyggelsen ikke må være højere end 16 m, fra grundplan til tagryg.	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	3.3 Foreslår at etablering af terrasser og altaner mod Frem udføres så der ikke er udsyn mod de berørte matrikler i Frem.	Forvaltningen vil i den videre planproces undersøge mulighederne for terrasser og altaner på det kommende byggeri. I den forbindelse vil indbliksgener i forhold til det eksisterende byggeri blive undersøgt og søgt minimeret.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	3.4 Foreslår at der udføres en tilbundsgående undersøgelse af de berørte matrikler i Frem inden byggeriet i gang sættes, således at eventuelle skader på ejendommene i Frem kan dokumenteres.	Jf. 2.4. Forvaltningen opfordre til at grundejerne i området laver en førregistrering, således at evt. skader forårsaget af byggeriet vil kunne dokumenteres.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	3.5 Pointerer at der skal tages højde for at bebyggelsen Frem er fra 1898 og bygget uden fundament.	Jf. 2.4	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	3.6 Foreslår at der ikke må etableres lysanlæg, lamper, reklamer mv. som kan være til gene for beboerne i Frem.	Der er i Kongens Lyngby tradition for at være restriktiv i forhold til lys-reklamer. Der vil i den videre planlægning indgå bestemmelser som regulerer lys og reklamer på det kommende byggeri.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	3.7 Foreslår at al erhvervsmæssig kørsel, dvs. lastbiler skal foregå via Gyldendalsvej.	Det er forvaltningens oplæg at varelevering kommet til at foregå via Gyldendalsvej. Jf. 2.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
Marion hooton & Thomas Smith Frem 1, TV 2800 Kgs Lyngby	4.1 Fastslår at de ikke kan acceptere ændringer som giver gener eller forringer værdien af deres bolig.	Lokalplanlægning er som hovedregel udtryk for erstatningsfri regulering. Dette begrundes med, at lokalplanen ikke indskrænker ejers eller brugers nuværende lovlige anvendelse af en ejendom, men alene har retsvirkninger fremadrettet og ikke medfører en handlepligt. Der kan således ikke kræves erstatning for den regulering af de fremtidige forhold, som planen indebærer.	-
	4.2 Er bekymrede for: 1. skel adskillelsen mellem Lyngby Hovedgade 63 og Frem 1. 2. Reduktion af sol og lys på deres matrikel 3. Indbliksgener fra Lyngby Hovedgade 63 4. Støj fra byggeriets fælles arealer. 5. Støj og øget trafik fra supermarked eller andre butikker med åbent til sent alle dage. 6. Parkerings muligheder på Frem	1. Jf. 2.2. Endvidere vil der i planprocessen arbejdes med hvordan man kan etablere en grøn overgang mellem det nye byggeri og Frem. 2. Der vil i forbindelse med udarbejdelsen af en kommende lokalplan blive udarbejdet skyggediagrammer som vil belyse hvordan et kommende byggeri vil influere på omgivelserne i forhold til lys og skygger. 3. jf. 3.3 4. jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.

Punkt nr. 6 - Førløring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63 Henvendelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
Bilag 4 - Side 4 af 11	7. At Frem åbnes ud mod Lyngby Hovedgade.	5. jf. 2.3. Der vil endvidere i miljøvurderingen af planforslagene blive set på støj forholdene i området fremadrettet. 6. Der vil i forbindelse med det kommende projekt blive etableret det antal p-pladser som det forventes at projektet har brug for. 7. Jf. 2.3	
	4.3 Ønsker en tilsvarende bebyggelsesprocent for deres ejendom, som den der kommer til at gælde for det kommende byggeri.	Frem 1 er beliggende i et åbent-lavt boligområde. I henhold til kommuneplan 2013 er bebyggelsesprocenten for dette området 40 %, forvaltningen foreslår at dette fastholdes.	Tages ikke til følge.
	4.4 Tilbyder, såfremt de ikke kan få garanti for at en kommende bebyggelse ikke vil give gener, at kommunen kan købe deres grund.	Oplysningen videre gives til bygherre.	-
Hanne Mogensen & Bjarne Jørgensen Frem 1 A 2800 Kgs. Lyngby	5.1 Ønsker at den nuværende kommuneplanrammes bestemmelser fastholdes.	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	5.2 Foreslår at byggeriet trækkes helt ud mod Lyngby Hovedgade, således at beboerne i Frem generes mindst muligt.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	5.3 Foreslår at Frem lukkes ved skellet til grunden.	Jf. 2.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	5.4 Ønsker at der tages hensyn til husene i Frem i forbindelse med byggeriet, da det er gamle huse uden fundament.	Jf. 2.4	
Hanne og Per Brøsen Frem 7 2800 Kgs. Lyngby	6.1 Ønsker at bebyggelsesprocenten på 110 % fastholdes.	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	6.2 Foreslår at man fastholder et etageantal på 3,5 og en max. Højde på 16 m.	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	6.3 Det bør belyses klarere og mere dybdegående, hvordan trafikken tænkes afviklet og om der er projekteret med nok parkeringspladser.	Jf. 2.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	6.4 Det bør belyses hvordan der må ske varelevering, afhentning af dagrenovation mv. og om der skal være restriktioner i hvornår der må ske varelevering.	Det kan ikke i lokalplanen indskrives hvornår der kan ske varelevering og lignende. Miljøbeskyttelseslovgivningen fastlægger regler for støjgrænser ved varelevering på egen grund, herunder skærpede regler for levering uden for tidsrummet 7-18 på hverdage og 7-14 på lørdage. Trafik på vejareal kan ikke reguleres efter miljøbeskyttelseslovgivningen	Tages ikke til følge.

Henvendelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
Punkt nr. 6 - Førløring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63 Bilag 4 - Side 5 af 11	6.5 Der skal i byggefasen tages højde for at bebyggelsen Frem er bygget uden fundamenter. Desuden bør det indtænkes hvordan man kan afskærme beboerne for støj og andre gener fra byggeriet.	Jf. 2.4. Ved valg af maskiner og arbejdsmetoder skal støj, vibrationer, støv og anden luftforurening begrænses mest muligt. Støjende aktiviteter skal som udgangspunkt udføres inden for normal arbejdstid: hverdage 7-18 og lørdage 7-14.	
	6.6 Mener at et så massivt byggeri vil skabe stor værdi forringelse for de nærmeste naboer, som vil ligge i direkte skygge fra det nye byggeri.	Skyggegener i forbindelse med det kommende byggeri vil blive undersøgt i den videre planproces.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
Natascha Luisa Pedersen & Rasmus Lindgren Frem 4 2800 Kgs. Lyngby	7.1 Byggeriet skal placeres så tæt på Lyngby Hovedgade som muligt og med god afstand til skel mod Frem.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	7.2 Forslår at der ikke må bygges over 16 m til tagryg så der ikke kommer indbliksgener fra det nye byggeri.	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	7.3 Ønsker at det nuværende etageantal og bebyggelsesprocent fastholdes.	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	7.4 Ønsker at stilheden om aftenen bevares også med et kommende byggeri.	I forhold til virksomheder fastsætter miljølovgivningen grænser for støj. Der lægger optil en fortætning i området, og det må i den forbindelse forventes at der kommer flere mennesker i området.	Tages ikke til følge.
	7.5 Ønsker at der byggefasen tages højde for at husene i Frem er bygget uden fundament.	Jf. 2.4	
Ida Linnemann og Rune Røgren Frem 8 2800 Kgs. Lyngby	8.1 Foreslår at der højst må bygges i 3,5 etage og ikke over 16 m, og at der fra Lyngby Hovedgade skal ske en nedtrapning mod Frem	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	8.2 Ønsker at bebyggelsesprocenten på 110 % fastholdes og at bebyggelsen trækkes så langt frem mod Lyngby Hovedgade som mulig og min. 10 m fra skel mod Frem.	Jf. 2.1 og 2.2	Tages ikke til følge.
	8.3 Ser positivt på etableringen af rekreative arealer, gerne legeplads, på grunden, især hvis disse bliver offentligt tilgængelige. Ønsker dog at disse udfra hensyn til støj og indbliksgener etableres på grundplan og ikke oven på en stueetage.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	8.4 Mener ikke at de trafikale forhold i krydset kan håndtere den øgede trafik en stor detailhandel vil skabe. Den øgede trafik vil også skabe	Jf. 2.3. I henhold til den seneste udarbejdede detailhandelsanalyse for Kgs. Lyngby er der en underforsyning af dagligvarebutikker i Kgs.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.

Punkt nr. 6 - Førløring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63 Bilag 4 - Side 6 af 11	Henvendelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
		øget støj og forurening i området. Der bør i stedet etableres mindre detailhandels butikker i stil med det øvrige Lyngby Hovedgade. Parkering bør foregå under terræn.	Lyngby.	
		8.5 Indkørslen til det nye byggeri bør både under opførsel og efter ligger ud mod Lyngby Hovedgade. Såfremt der etableres indkørsel via Frem eller Gyldendalsvej bør den ligger så tæt på Lyngby Hovedgade som muligt og kun være beregnet til lettere køretøjer. Tung trafik som f.eks. varelevering bør ikke ske via de omkring liggende villaveje.	Jf. 2.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
		8.6 Appellerer til at der i valg af byggemetode tages hensyn til at de omkring liggende villaer er bygget uden fundament.	Jf. 2.4	
Sofie Husby og Jon Thomsen Frem 2 2800 Kgs. Lyngby	9.1	Oplyser at de efter borgermødet den 27. oktober er mere fortrøstningsfulde end før og at der er gjort mange gode tanker omkring byggeriet. Endvidere ser de frem til at Lyngby udvikler sig og at Vores ende at Lyngby Hovedgade bliver gjort pænere og mere interessant at færdes i.	-	-
	9.2	Godt at det grønne er tænkt ind i forbindelse med byggeriet, både for beboere og i forhold til regnvand, træer osv.	-	-
	9.3	Det er en god idé at etablere legeplads i forbindelse med byggeriet, men der bør ikke være indblik til de omkringliggende villahaver.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	9.4	Bebyggelsen bør ikke overstige et etageantal på 3,5 etage mod Gyldendalsvej og Lyngby Hovedgade. Fem etager vil give villaejerne udsigt til en stor klods og de vil miste aftenso-len.	Jf. 2.1 og 6.6	Tages ikke til følge.
	9.5	Det skal sikres at der ikke kommer indbliksgener fra pladser, altaner mv.	Jf. 3.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	9.6	Bebyggelsen bør etableres som arkitekten skitserede. Højest mod Lyngby Hovedgade og nedtrappende mod Frem afsluttende med en jordhøj.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	9.7	Frem skal spærres af ved skellet mellem Lyngby Hovedgade 63 og Frem 1.	Jf. 4.2 - 7	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	9.8	Der skal til det nye byggeri etableres nok p-pladser således at der er nok pladser til alle	Jf. 4.2 - 6	Undersøges nærmere i den videre planlægning.

Punkt nr. 6 - Førløring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63		Resume:		Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
Henvendelse fra: Bilag 4 - Side -7 af 11		brugere af grunden, så det ikke bliver attraktivt at parkere på Frem.			
Gyldendalsvejs Vejlaug v/Kasper Ekholm Møllgaard	10.1	Foreslår at bebyggelsesprocenten ikke hæves til 190 % da de mener at man stadig med en lavere bebyggelsesprocent kan lave et projekt som opfylder alles ønsker.	Jf. 2.1		Tages ikke til følge.
	10.2	Mener at nedtrapningen væk fra Lyngby Hovedgade bør starte ved Lyngby Hovedgade og ikke nede af Gyldendalsvej for at mindske skygge og indbliksgener.	Jf. 2.2		Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	10.3	Det bør i kommuneplanrammen specificeres hvor højt det kommende byggeri må være i meter og dette bør ikke overstige det eksisterende nabobyggeri på Lyngby Hovedgade.	Jf. 2.2		Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	10.4	Foreslår at der etableres hegn eller lignende for at mindske indbliksgener fra et kommende grønt areal på stueetager til de omkringliggende boliger og haver.	Jf. 2.2		Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	10.5	Det bør tilstræbes at der bygges så langt fra skel mod naboer som muligt, for at mindske skygge og indbliksgener.	Jf. 2.2		Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	10.6	Appellerer til at kommunen sikre en arkitektonisk pæn løsning som harmonerer med de øvrige bygninger på vejen, og bevarer fornemmelsen af at det er en villavej der bygges på, herunder at altaner, tagterrasser, affaldsanlæg, udluftning osv. ikke etableres i nærhed af vejen.	Der vil i forbindelse med lokalplanforslaget blive fastsat bestemmelser om bebyggelsens ydre fremtræden.		Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	10.7	Hvordan harmonerer det at Gyldendalsvej er en privatfælles vej med at det benævnes som sekundær vejadgang til byggeriet, og hvordan fordeles udgifterne til vedligehold og hvordan sikres det at Gyldendalsvej stadig bliver en stille villavej med plads til børn.	Jf. 2.3. I forbindelse med byggetilladelsen vil trafikforholdene blive undersøgt og fastlagt for byggefasen. På private fællesveje er det privatvejsloven der gælder. I privatvejsloven står der at grundejerne har pligt til at vedligeholde vejen ud til vejmidten langs hele grundens længde. Et vejlaug eller grundejerforening i området kan aftale en udgiftsfordeling i forbindelse med vedligeholdelse af vejen. På kommunens hjemmeside findes vejledning i hvordan man etablerer et vejlaug		Undersøges nærmere i den videre planlægning.
		Gyldendalsvej er i dag en stillevej med en ha-			

Henvedelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
Punkt nr. 6 - Førehøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63 Bilag 4 - Side 8 af 11		stighedsbegrænsning på 30 km/t. Dette forventes ikke at blive ændret.	
	10.8 Mener at vareleveringen bør ske fra adgangsvejen til parkeringskælderen, dette vil gøre at støj og lugt isoleres i p-kælderen.	Jf. 2.3. Det forventes at varegården vil blive integreret i bygningen.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	10.9 Såfremt Gyldendalsvej bevares som sekundær vejadgang, bør der etableres varige løsninger på følgende: - Vareleveringen bør integreres i bygningen af hensyn til støj og lugt. - Vejbelastningen under og efter byggeriet bør ikke påvirke "privat fælles vej" kontoen. - Det skal undersøges hvorvidt store leverandør biler kan vende rundt på Gyldendalsvej uden at genere beboerne. - Det bør reguleres at varelevering kun kan ske indenfor normal arbejdstid.	Jf. 2.3; 10.7 og 6.4. Det forventes at varegården vil blive integreret i bygningen. Forvaltningen er opmærksomme på problematikken omkring vendende lastbiler og dette vil blive undersøgt i forbindelse med den videre planlægning.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	10.10 Ser frem til at der i forbindelse med projektet bliver lavet en udførlig miljøvurdering af projektet, herunder med rettidig inddragelse af naboerne. Henstiller til at habilitetsspørgsmål ikke kan så tvivl om troværdigheden af miljøvurderingen.	Forvaltningen forventer at der i forbindelse med den videre planlægning skal udarbejdes en miljøvurdering, denne vil sideløbende med forslag til lokalplan udsendes i offentlig høring i 8 uger.	-
	10.11 Forventer at der i forbindelse med vurderingen af effekt på nærmiljøet, udføres en kran-simulering af et evt. kommende byggeri.	Der vil i den videre proces tages stilling til om der skal udføres kran-simulering.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	10.12 Spørger til hvordan kommunen vil sikre at de omkring 100 år gamle huse består og der ikke kommer skader på dem?	Jf. 2.4	
	10.13 Hvis der opstår skader på omkringliggende boliger hvem skal så betale?	Jf. 2.4	
Grundejerforeningen Frem v/Helle S. Jørgensen. Frem 5 2800	11.1 Byggeriet må ikke overstige de 16 m fra grundplan til tagryg uanset valg af tagtype. De 16 m skal placeres ud mod Lyngby Hovedgade og nedtrappes mod Frem.	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	11.2 Afslutningen af byggeriet skal have en afstand til skel mod Frem på min. 10 m dette gælder også hvis der etableres en jordvold, så skal afstanden til foden af denne vold være min. 10 m. Endvidere skal det sikres at der ikke kommer indblik- og støjgener fra evt. kom-	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.

Punkt nr. 6 - Førløring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63 Bilag 4 - Side 9 af 11	Henvendelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
		mende grønne terrasser, især hvis disse bliver offentlige.		
	11.3	Det grønne areal skal anlægges så det ikke genererer støj eller andre gener for beboerne i Frem, dvs. ikke skateboardbane eller legeplads, men rekreativt grønt areal.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	11.4	Indkørselen til det nye byggeri fra Frem skal holde en afstand til Frem 1 på mindst 5 m.	Jf. 2.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	11.5	Metoden for byggeriet skal foregå meget skånsomt, dvs. der må hverken bankes eller vibreres spuns ned, så det vil påvirke bebyggelsen i Frem som er bygget uden fundament.	Jf. 2.4	
Helle & Kurt Jensen Frem 9 2800 Kgs. Lyngby	12.1	Hilser et nyt byggeri velkommen, men ikke i den størrelse som er foreslået.	Jf. 2.1	-
	12.2	Mener ikke bebyggelses procenten må overstige 110 %	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	12.3	Bebyggelsens højde må ikke være over 3,5 etage.	Jf. 2.1	Tages ikke til følge.
	12.4	Byggeriet må ikke placeres nærmere skel mod Frem end 15 m.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	12.5	Der bør ikke anlægges parkeringskælder.	Forvaltningen foreslår at det jf. kommuneplan 2013 fastholdes at der i forbindelse med nyt byggeri i Kongens Lyngby skal prioriteres at etablere parkering under terræn.	Tages ikke til følge.
	12.6	Bebyggelsen bør etableres med sadeltag, så det falder ind i områdets resterende bebyggelse.	Jf. 2.2 og 10.6	-
	12.7	Mener at grunden er forurennet og måske slet ikke egnet til beboelse.	Området er klassificeret som V1 forurennet, det vil sige der en viden i Region Hovedstaden om at der på grunden har været/er aktiviteter som gør at den formodes at være forurennet. Dette skal klarlægges inden der kan bygges på grunden I forbindelse med byggeri på V1 kortlagt grund, skal der foretages en forureningsundersøgelse. Endvidere skal der, når der bygges på forurennet jord, i henhold til miljølovgivningen, indhentes en § 8 tilladelse inden arbejdet kan påbegyndes. Endvidere vil der forbindelse med den videre planproces blive udarbejdet en miljøvurdering som vil klarlægge projektets indvirkning på mil-	Undersøges nærmere i den videre planlægning.

Henvendelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
		jøet.	
	12.8 Mener at et byggeri vil medføre væsentlige gener for naboerne i form af: <ul style="list-style-type: none"> - Forringelse af værdi - Skygge gener - Store gener pga. tilkørsel og parkering især hvis der etableres supermarked. - Store trafikale gener når t-krydset åbnes til et 4 benet kryds, både for beboere i området og for alle andre. - Øget støj i området, også på uheldige tidspunkter pga. varelevering. 	Jf. 2.2; 2.3 og 6.4.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	12.9 Der bør i processen tages højde for at bebyggelsen Frem er etableret i slutningen af 1800-tallet og derfor er bygget uden fundament.	Jf. 2.4	
	12.10 Mener at Andersen & Martini forsøger at sælge grunden til en høj pris som genererer et for stort projekt.	-	
Susanne og Jørgen Grau Frem 13 2800 Kgs. Lyngby	13.1 Takker for et åbent og konstruktivt møde den 27.10.14	-	
	13.2 Er bekymret for den mertrafik der vil komme på Jægersborgvej både morgen og aften og især om lørdagen.	Jf. 2.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	13.3 Er ikke sikker på at en vej mere i krydset som nedkørsel til det nye byggeri er en god idé.	Jf. 2.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	13.4 Er bekymret som den øgede trafikstøj også fra varelevering.	Jf. 2.3 og der vil endvidere i miljøvurderingen af planforslagene blive set på støjforholdene i området fremadrettet.	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	13.5 Er bekymret for at rystelser eller lign. skal beskadige de eksisterende bygninger i forbindelse med byggeriet.	Jf. 2.4	
	13.6 Mener også der skal ses på om gradueringen i bebyggelsen starter det rette sted.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
	13.7 Er glade for at kommunalbestyrelsen er lydhøre overfor højden på byggeriet og at bebyggelsen bliver trukket frem til Lyngby Hovedgade.	-	-
Trine Egedorf Jørgensen Frem 1. th 2800 Kgs. Lyngby	14.1 Foretrækker at Andersen & Martini forbliver på grunden.	-	-
	14.2 Undrer sig over at der ikke tænkes mere på	Der vil i forbindelse med lokalplanen blive udar-	Undersøges nærmere i den videre

Punkt nr. 6 - Forhøring og plangrundlag for Lyngby Hovedgade 63 Bilag 4 - Side 11 af 11 Henvendelse fra:	Resume:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag:
	miljøet i dette område som i forvejen er meget belastet af trafik, støj og luftforurening, og som pt. Kompenseres med frit og åbent luft- rum, med fordel i lys og plads.	bejdet en miljøvurdering som belyser hvordan et kommende projekt vil influere på området i forhold til trafik, støj, luft, og visuel påvirkning.	planlægning.
14.3	Spørger til om der er tænkt over det trafikale pres som et byggeri vil skabe andre steder i hovedgaden f.eks. ved Magasin.	Jf. 2.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
14.4	Mener at indkørslen til det kommende byggeri skal placeres så tæt på Lyngby Hovedgade som mulig og at trafiksikkerheden for de gå- ende i området skal sikres optimalt, evt. med stopsignal.	Jf. 2.3	Undersøges nærmere i den videre planlægning.
14.5	Mener at naboerne skal informeres optimalt i forhold til hvilke konsekvenser et byggeri vil have for beboerne både under processen og efterfølgende.	Jf. 14.2. Der vil i forbindelse med lokalplanfor- slaget være en 8 ugers høring af de berørte borgere i området, i den forbindelse vil der blive afholdt borgermøde.	
14.6	Spørger til om der vil være økonomisk kom- pensation for de tætboende beboere for svie og smerte i forbindelse med den periode byg- geriet står på. Endvidere spørges der til om der vil være perioder hvor det ikke er muligt at bo i naboejendommene og hvor beboeren i givet fald så skal bo.	Jf. 4.1	-
14.7	Spørger til om værdien af de omkringliggende ejendomme vil falde i forbindelse med det nye byggeri, og om det ville være klogt at få en uvildig ejendomsvurdering før, under og efter byggeriet? Endvidere spørges der til om der er mulighed for at bliver købt ud af sit hus af bygherre, såfremt man grundet byggeriet øns- ker at flytte.	Jf. 4.1. Henstillingen om salg af ejendom bliver videresendt til bygherre.	-
14.8	Spørger til hvordan man vil sikre at der ikke bliver direkte kig fra den nye ejendom ned i haver og huse i Frem.	Jf. 2.2	Undersøges nærmere i den videre planlægning.

Lyngby Hovedgade 63 - Fremtidig plangrundlag

Sagsnummer: 20140510051

Oprettet: 26-06-2014

Dokumentejer: Godkendt af IT

Dagsorden

Generel		Journalnøgle(r):	01.00.00-P16 Fysisk planlægning og naturbeskyttelse i almindelighed, Kommunale planer, planforslag og virksomhedsplaner omfattende dele af kommunen
Emne	Lyngby Hovedgade 63 - Fremtidig plangrundlag	Besked:	
Dokumenttype:	Beslutning fra Dagsordensystem		
Dato:	11-06-2014		
Organisation:	Lokalplaner		
Navn:			
ID-Nummer:			

Udvalg:

Mødetitel: Byplanudvalget **Dato:** 11-06-2014 **Tid:** 08:15 11:00 **Punktets nummer:** 6 **Status :**

Åbent punkt Lukket Punkt

Beslutningsstatus: **Dagsordenredaktør:**

Sagsfremstilling:

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget et nyt forslag til bebyggelse af Lyngby Hovedgade 63. Bebyggelsesprocenten i det nye projekt ligger omkring 200%, og der bygges i op til 5 etager. Der er foregået drøftelser med naboer til ejendommen, og på den baggrund er der fremkommet ændringer til det forslåede.

Ejendommen foreslås inddelt i zoner, som tillader forskellige etageantal, jf. det sagen vedlagte materiale (bilag). Rampen til parkeringskælderen skal inddækkes for at mindske støjen, og der skal arbejdes hen mod, at en del af de grønne område gøres offentligt tilgængeligt, og at bebyggelsens afslutning mod nord får et hensigtsmæssigt udseende evt. som en begrønnet flade. Bebyggelsen kan indeholde detailhandel, evt. dagligvarehandel i

stueetagen, og det øvrige byggeri skal være en kombination af familie- og almene ungdoms/studieboliger. Der kan inden for området være en bebyggelsesprocent på højst 200%.

Det kan overvejes, om en evt. udnyttelse af 1. sal til liberale erhverv/centerformål i øvrigt skal muliggøres, jf. mønstret på Lyngby Hovedgade i øvrigt.

Forvaltningen peger på, at der arbejdes videre ud fra dette grundlag med henblik på at igangsætte en planproces, som muliggør et nyt byggeri på ejendommen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der arbejdes videre med det fremlagte plangrundlag, og
2. der tages stilling til, om der på nuværende tidspunkt tillige kan arbejdes ud fra en forudsætning om evt. anvendelse af 1. sal liberale erhverv/centerformål.

Byplanudvalget den 11. juni 2014

Ad 1

Godkendt, idet bebyggelsesprocenten sættes til højst 190.

Ad 2

Godkendt at give mulighed for liberale erhverv/centerformål.

Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende. I stedet deltog Hanne Agersnap.



Lyngby private Skole - Idéoplæg til lokalplanforslag

Lyngby private Skole består i dag af en række bygningskroppe, der danner en form for et moderne campus i gamle bygninger - hvilket giver skolen en særlig stemning.

Bygningerne, der alle er fra forskellige tidsaldre, strækker sig over forskellige matrikler, fra Jernbanevej tværs over, til Kastanievej - tillige med bygninger, der danner ryg mod Lyngby's hovedstrøg.

Da bygningerne ligger på et skrånende terræn - der i længdesnit skaber niveauforskelle på mere end 6 meter - er der en legende stemning i bygningskompleks over for terræn.

Dette ønskes bevaret og sat i spil i et idéoplæg til nyt lokalplanforlag for Kastanievej 1, der ønskes inddraget i skolens campus. Og ikke blot inddraget, men supleret med opførelse af en ny skolebygning - der skal huse Lyngby private Skoles nye internationale linie.



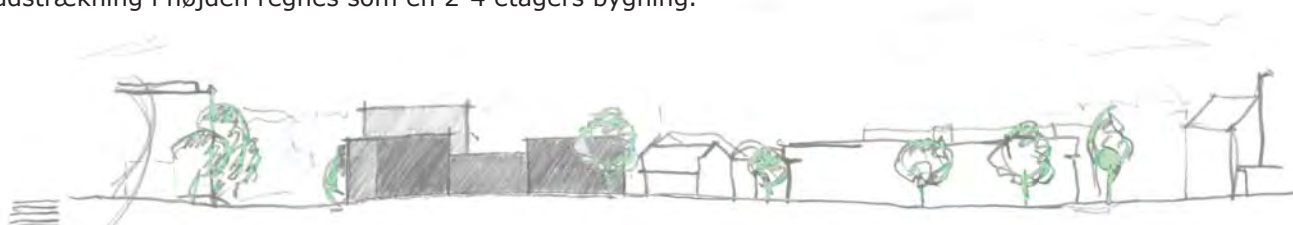
Længdesnit gennem Kastanievej eksisterende forhold

I udgangspunktet påregnes opført en bygning på ca. 1.000 kvm hvoraf ca. 685 kvm opføres over terræn og ca. 315 kvm påregnes anvendt til kælder.

Ønskværdigt er det at lokalplanen levner mulighed for etablering af et fælles studiemiljø f.eks. i form af en aula/hall på yderligere ca. 100-200 kvm.

Bygningen skal rumme 10 klasser af 18 elever, i alt 180 elever. Alle elever er udefrakommende, således skolens samlede evtal stiger tilsvarende.

Den nye bygningskrop tænkes, at skulle fabulere over de eksisterende facaderspring og leg med plateauer. Som udgangspunkt synes den eksisterende forhøjning af matriklen fjernet - dvs. afgravning af terræn til ny flugt med eksisterende vejniveau på Kastanievej. Dermed kan den ekstra meter udnyttes til den nye bygning - hvis udstrækning i højden regnes som en 2-4 etagers bygning.



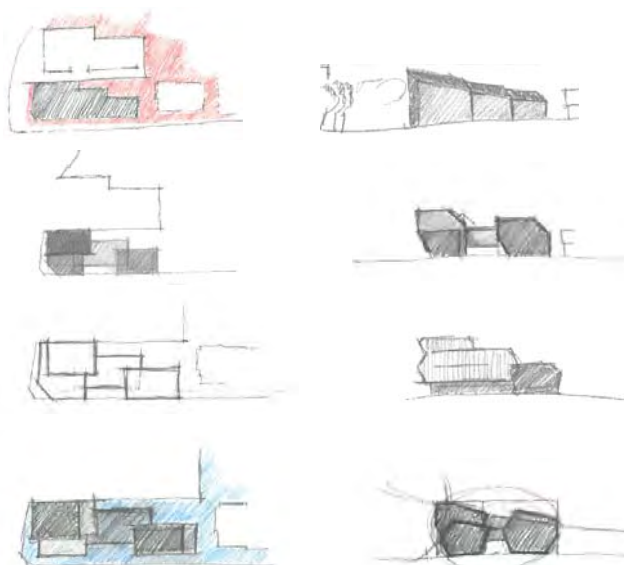
Volumen - udstrækning i snit 01

Matrikelgrundlag, samt oversigt over Lyngby private Skole og omgivelser. Kastanievej 3 forudsættes i udgangspunktet, at skulle forblive.



Boblere:

Volumenskitser - udstrækning i plan og opstalt





View fra Jernbanevej

Kroppen tilpasses stigningerne i terrænet og de omkringliggende bygninger. Den højeste del ud mod Jernbanevej, som modspil til ejendomskomplekset i 5-6 etager på modstående side - og med lavere krop mod Kastanievejs mindre parcellignende bygningsvolumener. Bygningen vil i højdeplanet således have forskellige niveauer. I planudsnittet, må bygningen gerne spille med- og op til eksisterende facadespring, og i sin afgrænsning mod Kastanievej skiftevis være tæt på matrikelskel, henholdsvis trække sig tilbage fra vejlinjen. Ankomsten til bygningen forventes at skulle orienteres - måske på hjørnet Jernbanevej/Kastanievej, eller måske midt bygning fra Kastanievej. Det forestilles tillige at der kunne være en visuel forbindelse fra Kastanievej - gennem den nye bygning - til skolens arealer bag matriklen.

Bygningen må gerne fremtræde som et vartegn for Lyngby private Skole, og et nyt ansigt ud mod den trafikerede Jernbanevej uden, at den bliver fremmed for de eksisterende bebyggelser. Bygningen skal danne pendant til skolens nuværende bygningsmasse.

Tidsplan

Byplanudvalgsmøde - den 03.12.2014



Udarbejdelse af lokalplan - december 2014 til 19. januar 2015



Høring + vedtagelse - marts 2015 til juni 2015



Byggetilladelse - August 2015 til oktober 2015



Projektering, tilbudsindhentning, økonomi, kontrahering - April 2015 til december 2015



Byggeperiode - Januar 2016 til juli 2016



Ibrugtagning - August 2016





Lyngby privat Skole

Bilag til idéoplæg til lokalplanforslag

Som det fremgår af oplæg til lokalplanforslag, tager placeringen af en ny bygning til skolens ny internationale linie, udgangspunkt i matriklen, tilhørende Kastanievej 1.

Dog er der på skolens eksisterende grund (matrikler) bygninger, der med fordel kunne tænkes ind i en fremtidsikring af området - og dermed kunne inddrages som byggefelt i forslaget til en ny lokalplan for området. Således skitseres i bilaget her forslag til byggefelt, der kan aktiveres etapevis.

Signaturer

Kastanievej 1, Byggefelt A
Aktiveres som første etape, forbeholdt nybyggeri. Alternativt anvendelse af eksisterende bygning til andre skolerelaterede formål.

Kastanievej 3, Byggefelt B
Kan aktiveres som tillæg til første etape, subsidiært anden etape.
Kan indtænkes i en bygning til ny international linie eller som et helt særskilt og fremtidigt byggefelt til nye skolebygninger.

Jernbanevej 15
Bygningens kippunkt regnes at skulle være retningsgivende for ca. højde for den ny bygning på Kastanievej.
Da Kastanievej 1's matrikel ligger længere fremme vil denne "max-højde" være tilstrækkelig til, at give den ny bygning vartegnskaraktter.





Afgrænsning byggelinier
Den eksisterende ejendom er på tre sider trukket tilbage fra matrikelskel. På afgrænsning mod Jernbanevej 15 ligger bygningen dog i skel og tårner sig stramt og højt, -gavl mod gavl, med Jernbanevej 15.
Dette træk og den spænding dette giver, ønskes tænkt ind i et nyt bygningskompleks. Det synes at give en bymæssig sammenhæng, der passer godt ind i gadebilledet.
Bygningen skal ligeledes trække sig tilbage fra matrikelskel på de andre sider, for at danne en sammensmeltning med det øvrige terræn og skolens matrikler.
Se i øvrigt side 3 for illustration af idéer til matrikelafgrænsninger.

Kiss & Ride



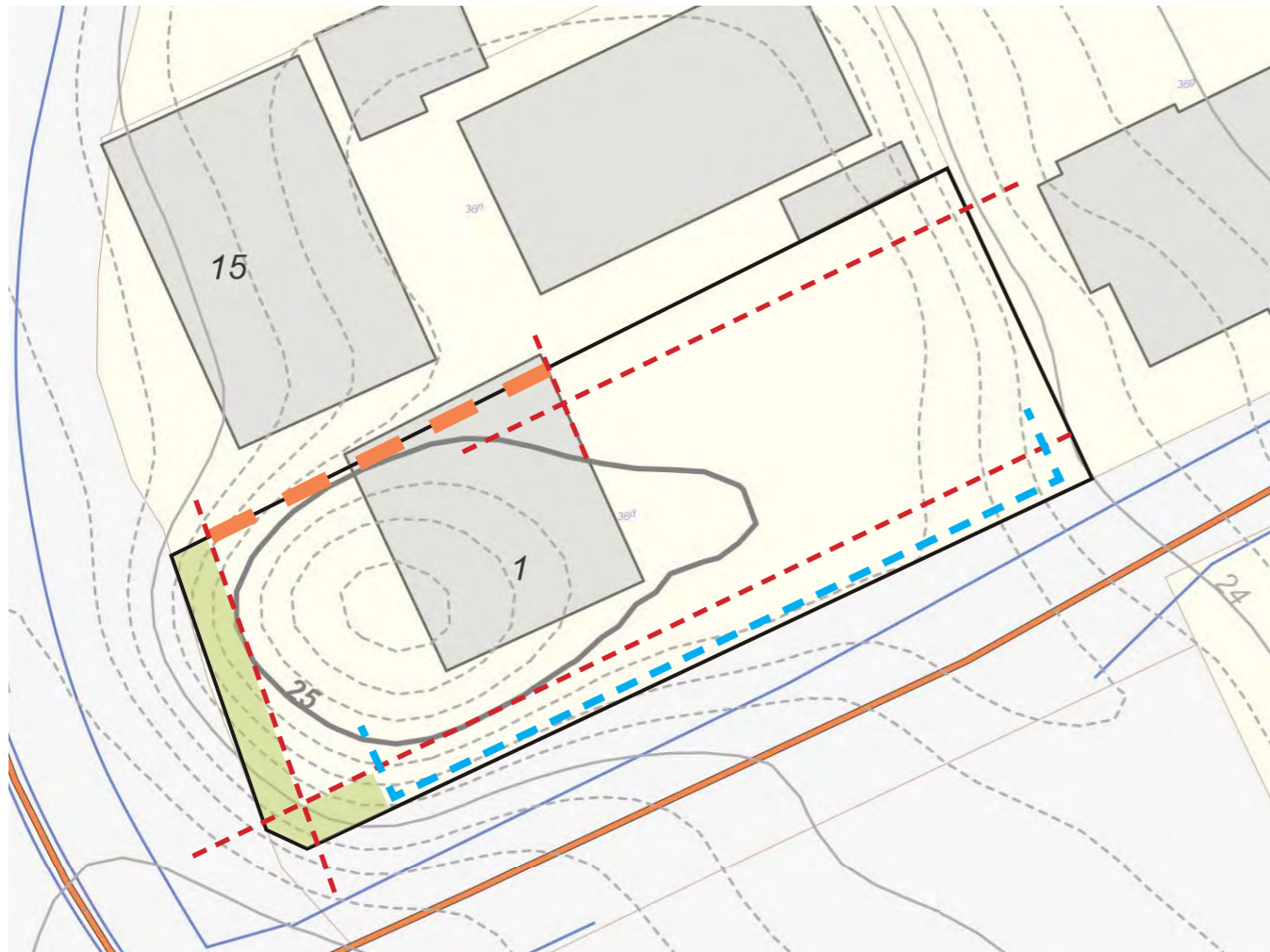
I dag benytter forældre primært den offentlige parkeringsplads syd for Kastanievej 1. Der er opstået et naturligt flow, hvor de kører ind mod sydvest og ud mod nordøst, som angivet med den blå rundgangspil.

Med den nye internationale linie og bygningens placering, vil Kiss & Ride-princippet kunne fortsætte og flowet virke lige så godt som idag. Der tænkes dog to tiltag udført for, at optimere sikkerheden for skolens børn.
Buskområde cirklet ind med røde prikker tænkes ryddet for, at kunne danne en forplads for et nyt overgangsfelt. Skolen vil stille skolepatrolje til rådighed, ligesom de idag har skolepatroljer i krydset Jernbanevej/ Lyngby Torv.

Parkering og bygning på pæle

Skolen har tidligere udvidet antallet af parkeringspladser fra 1 til nu 5 pladser. Den nye bygnings kvadratmeterantal, fordrer udnyttelse, af stort set det fulde grundareal af matriklen. Og der tænkes således ikke adskillige parkeringspladser indarbejdet på grunden. Man kan evt. tænke dele af den nye bygning opført på en måde, hvorved man dels kan give areal til 3-4 parkeringspladser tillige med yderligere terræn til skolegårdsareal.





Signaturer

Bygning i skel mod Jernbanevej 15



Bygningsafgrænsning mod øvrige nabo- og vejlinier.



Mulig afgrænsning udkravet bygningskrop
 (Bygning kan muligvis i det angivne felt i 1. sals plan udkraves til afgræsning matrikelskel mod Kastanievej)



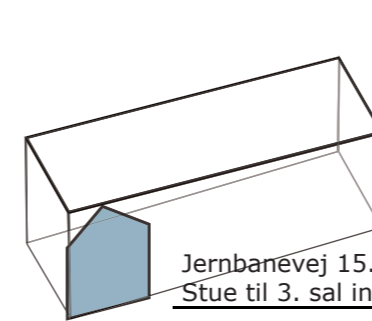
Bevoksning/træer.
 Derudover vil der indtænkes naturlig beplantning, tilpasset skolens terræn.



Præcisering

Den nye bygning vil holde sig inden for disse afgrænsninger. Det er således en angivelse af grænseplanet, men ikke en angivelse af, at den nye bygning nødvendigvis vil udfylde hele arealet inden for de afgrænsende markeringer.

Volumensammenligning



4 etager, stue til 3.sal, inkl. tagkonstruktion.
 Eller stue til 2. sal med f.eks. høj saddeltagsrejsning.
 Stue kan evt. være delvist nedsænket og dermed reducere bygningshøjden.
 Eller dele kan være med 2 etager på søjler.

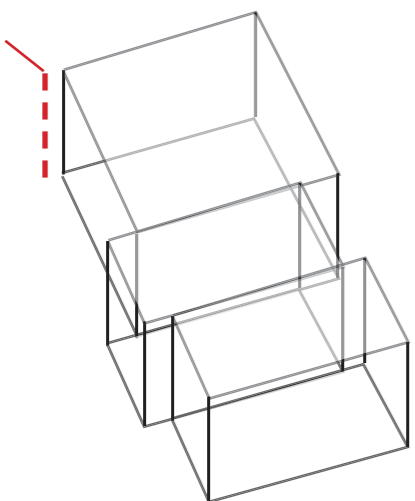
Jernbanevej 15.
 Stue til 3. sal inkl. tagrejsning

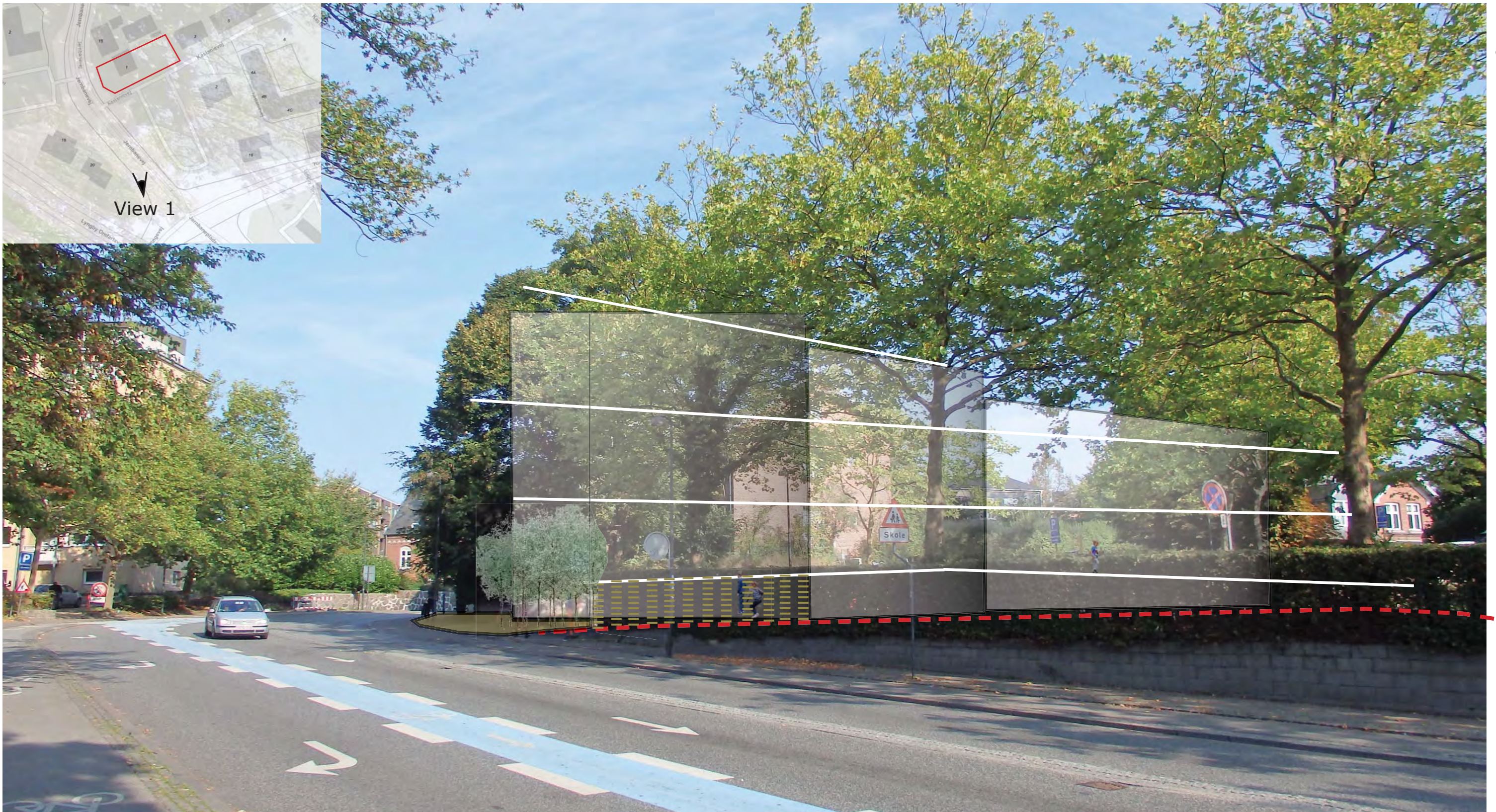




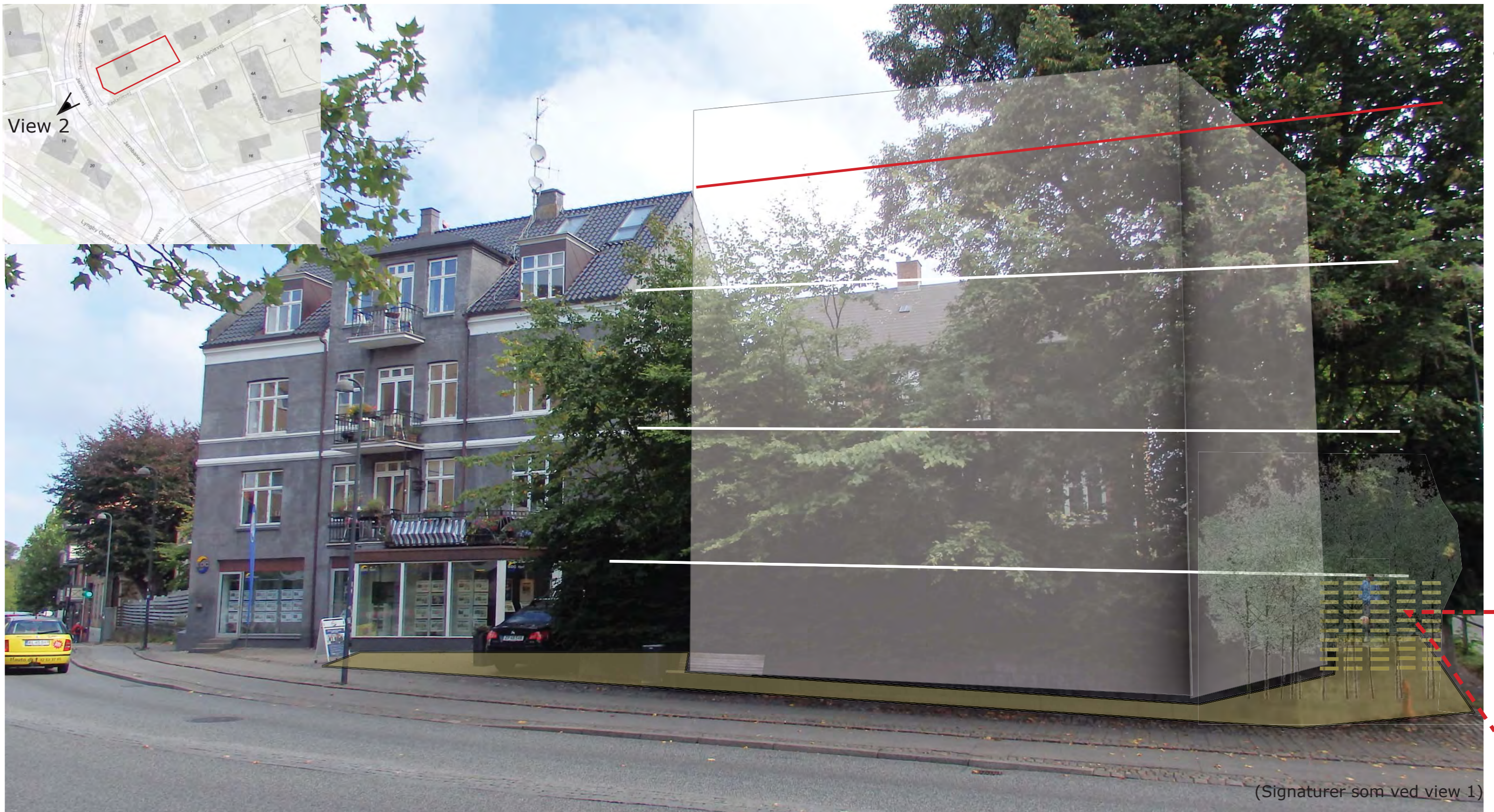
Kuber på foto
Bygningskroppen, der skal etableres inden for ovenstående oplyste retningslinjer, er i sit udgangspunkt tænkt som et større volumen ud mod Jernbanevej, der muligvis aftrappes ind mod bebyggelsen på Kastanievej.
Dog ses der en mulighed for i et mindre massivt element at kunne lave et højdemæssigt pendant til fronten mod Jernbanevej.
Bygningen vil dog fortsat underordne sig Jernbanebakken 15's højder.
For en illustration af højdevurderinger, er der ved siden af kuberne indsat vejledende målpunkter;

4 etager.....

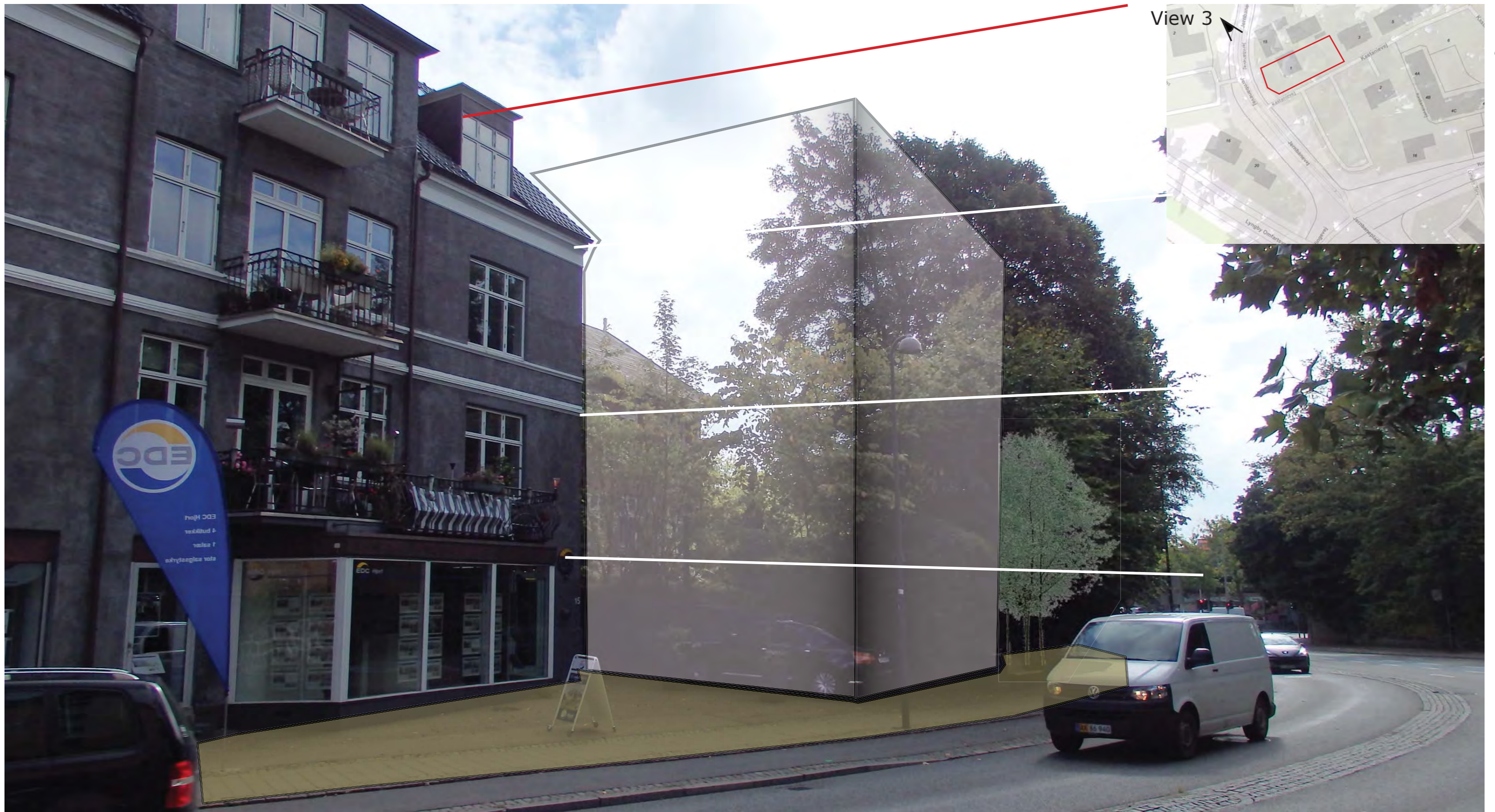




View 1 Hvide linjer angiver ca. etagehøjder. Den grønne søjlemarkering illustrerer en slags afskærmning mod skolens areal. Afskærmning tænkes lukket således, at elever ikke kan bruge forareal ved facadeparti mod Jernbanevej således, at facaden i gadeplanet indgår i bymiljøet. Rød stiplede linie angiver Kastanievejs terrænlíne. Det påregnes, at bygningen, der mod Jernbanevej vil stå i gadeniveau trækkes lidt tilbage fra matrikelskel. Hvide kuber er blot signatur for en bygningskrop, der kan ligge inden for disse rammer, og er ikke et specifikt bygningsdesign.



View 2 Der terrænreguleres helt ud mod Jernbanevej og mod Kastanievej og mod skolens eksisterende arealer. Terræn udjævnes og skal flyde sammen med skolens grønne legeplads.
Gyden mellem Jernbanevej 15 og den ny bygning tænkes bevaret. Det forestilles, at der ikke er vinduer i gavlen mod Jernbanevej 15, hvorved man kan trække bygningen op til eksisterende skellinie, og bevare det eksisterende træk. Max bygningshøjden vurderes umiddelbart at skulle underordne sig Jernbanevej 15's kiphøjde.



View 3 Der tænkes fortsat, at der skal være en form for grøn beplantning mod Jernbanevej, da dette synes som en naturlig del af gadebilledet på denne strækning.

N O T A T
om
Notat om Agenda 21-strategi

I forbindelse med opstart på udvalgsbehandling af Kommuneplan- og Agenda 21-strategi 2015 uddybes emnet om Agenda 21-strategi i det følgende.

Det vurderes på baggrund af den følgende gennemgang, at Agenda 21-strategien og klima-strategien med dens vision og målsætninger har en bæredygtighed af en sådan karakter, at disse kan fastholdes i den kommende periode.

Lovpligtig A21-strategi

Ifølge Planloven skal der inden udgangen af 2015 være vedtaget en Agenda 21-strategi, som indeholder kommunalbestyrelsens målsætninger for arbejdet med at:

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

GRØNT LYS, indeholder kommunens nuværende lovpligtige strategi for Agenda 21, som går ud på, at Kommunalbestyrelsens ønsker, at de 5 ovennævnte lovpligtige emner vurderes og målsættes, hvor det er relevant i det løbende strategiarbejde i kommunen.

Det vurderes, at en sådan fremgangsmåde kan benyttes igen i forhold til arbejdet med den kommende lovpligtige kommuneplan- og Agenda 21-strategi.

Klimastrategi

GRØNT LYS indeholder kommunens klimastrategi. Strategien består af vision, målsætninger og udpegning af mere konkrete indsatsområder. Strategien forholder sig overordnet til CO2-reduktion, klimatilpasning og borgerinddragelse. Udarbejdelse af klimastrategi er ikke lovpligtig.

Visionen er, at Lyngby-Taarbæk Kommune vil være en sammenhængende, grøn og bæredygtig kommune. Robust helhedsorienteret planlægning, dialog og samarbejde på tværs med eksterne klimaaktører skal sikre, at der privat og kommunalt arbejdes for at reducere CO2-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.

Målsætningerne.

Lyngby-Taarbæk vil:

- Reducere CO2-udslippet fra LTK som geografisk område med 20 % i 2020, i forhold til CO2-udslippet i 2008.
- Reducere CO2-udslippet fra den kommunale drift med 2 % om året frem til 2025.

- Undersøge og fastlægge behovet for tilpasning til fremtidige klimaforandringer og handle på baggrund af resultatet.
- Indarbejde klimatilpasning tidligt i relevante sektorplaner, så sagsbehandling og nye projekter er fremtidssikrede.
- Arbejde for at den grønne kommune også bliver blå ved at anvende regn- og overfladevand som et synligt og rekreativt element i byrummet
- Arbejde for at lokale aktører med viden på dette område spiller sammen med kommunen om at skabe innovative løsninger.
- I dialog med borgerne, uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv
- Forankre arbejdet med at reducere CO₂-udslippet internt og eksternt i kommunen.
- Samarbejde på tværs af kommunegrænserne om løsningerne.

Det vurderes, at klimastrategien med dens vision og målsætninger har en bæredygtighed af en sådan karakter, at denne kan fastholdes i denne periode.

Klimatilpasning

Kommuneplan 2013 indeholder kommunens klimatilpasningsplan. Klimatilpasningsplan er lovpligtig. I klimatilpasningsplanen redegøres der for, hvor i kommunen der forventes at være størst risiko for økonomisk tab samt samfundsmæssige gener som følge af forventet stigende regnmængder.

Planen indeholder retningslinjer for, hvordan klimatilpasning indarbejdes i planlægningen i kommunen. Der er udpeget 4 områder, hvor der skal være særlig fokus på klimatilpasning i den fysiske planlægning. I samarbejde med eksterne aktører, skal der i den kommende kommuneplanperiode ske en vurdering af, om de gennemførte projekter i tilstrækkelig grad vil reducere risici for oversvømmelse.

CO₂-reduktion

Som opfølgning på klimastrategien, har kommunalbestyrelsen i 2013 vedtaget, at der i 2014 og årene frem, hvert år udarbejdes en CO₂-reduktionsplan, der beskriver de planlagte initiativer for at reducere CO₂-udledningen i Lyngby-Taarbæk og dermed forebygge klimaforandringerne. Målet er en reduktion af CO₂-udledningen på 20 % i 2020.

CO₂-reduktionsplanerne tager udgangspunkt i tre overordnede fyrtårnsprojekter om energiforsyning, energibesparelser og transport, da det er her de største CO₂-reduktionsmuligheder ligger. Tidligere har fokus primært været rettet mod at reducere CO₂-udslippet fra den kommunale drift, men med de årlige CO₂-reduktionsplaner fokuseres der i langt højere grad på borgerne og virksomhederne, da ca. 95 % af CO₂-udslippet stammer herfra.

Inddragelse

Borgerne vil blive inddraget i løsningen af såvel klimatilpasnings- som CO₂-problematikken gennem løbende informations og adfærdskampagner, der oplyser om problemstillingerne og anviser muligheder og løsninger. Der arbejdes for at ændre såvel holdning som adfærd blandt borgerne i samarbejde med virksomheder og uddannelsesinstitutioner.

Lokale virksomheder vil blive inddraget og motiveret til CO₂-reduktioner via kampagner, partnerskaber og netværk, der har til hensigt at skabe synergi, samarbejde og inspiration til nye måder at tænke klimaløsninger på.

I klimatilpasningsprojekter er en løbende dialog med spildevandsforsyningen og borgere ind-
drages ved dialogmøder i forbindelse med udarbejdelse af planer, miljøvurderinger og sags-
behandling.

Eksempler på eksisterende tværgående samarbejder:

- Vidensbynetværk om 'Klima og Grøn Teknologi', med deltagelse af lokale virksomheder og uddannelsesinstitutioner
- Klimapartnerskab med DONG Energy, om nedbringelse af CO2-udslippet
- Natur- og Miljøsamrådet med 6 'nabokommuner' om bl.a. klimatilpasning og CO2-reduktion
- Klimakommunesamarbejde med Danmarks Naturfredningsforening og en række nabokommuner
- Deltagelse i strategiske elbilpartnerskab
- Netværk i regi af region Hovedstaden
- KLIKOVAND, et fagligt samarbejde på tværs af kommuner.
- Vand i Byer, et samarbejde på tværs af virksomheder, undervisningsinstitutioner, stat, regioner og kommuner.

Eva Ørum
Tina Reinicke
Thomas Hansen

N O T A T
om
GRØNT LYS og Kommuneplan 2013

I forbindelse med opstart på udvalgsbehandling af Kommuneplan- og Agenda 21-strategi 2015 fremlægges hermed en meget overordnet status på GRØNT LYS og Kommuneplan 2013. Der skitseres til sidst i notatet ideer til nye emner til strategien.

GRØNT LYS består af en indledende overordnet byvision efterfulgt af en Byvision 2030. Byvision 2030 er ét bud på, hvordan Lyngby-Taarbæk kan tage sig ud i 2030. Det er indbygget i Byvision 2030, at fremtiden kan byde på andre idéer.

Derudover indeholder GRØNT LYS et afsnit om "Det gør vi". Afsnittet består af 9 punkter, hvoraf en del allerede indgår i planlægningen, mens andre dele er tilbagevendende opgaver eller opgaver, der endnu ikke er implementeret.

Der er derudover fastlagt følgende strategi for letbanen:
Kommunalbestyrelsen ønsker at fortsætte samarbejdet om etablering af letbanens 1. etape fra Lundtofte til Ishøj og 2. etape fra Park Allé i Brøndby til Avedøre Holme.

For øvrige emner i GRØNT LYS gælder, at strategierne enten allerede er implementeret i Kommuneplan 2013 eller overvejes og vurderes løbende. Det drejer sig om afsnit om stationer, bevaringsværdige bygninger, kulturmiljøer, åben-lav boligbebyggelse, landskab, Mølleåen og Jægersborg Dyrehave

Kommuneplan- og Agenda 21- strategi 2015 vurderes at komme til at indeholde følgende:
Generelt indhold:

Ringbysamarbejdet, rækkefølge og blå-grøn strategi/plan i relation til Fingerplan 2013, letbane, Lokal Agenda 21, Overordnet planlægning herunder Vidensby og erhverv, Lovbestemte ændringer, Oversigt over planlægning siden sidst, Revisionsmetode - hel eller delvis, emner fra "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2017", Dialog og debat (bagsiden).

Ideer:

Ideer til nye emner og viderebearbejdning af eksisterende emner i Kommuneplan- og Agenda 21-strategi 2015:

Lyngby-Taarbæk - Smart City, turisme, udvikling af stationsområder generelt - nye som gamle områder, fortætning af Kgs. Lyngby og parkering.

Emnerne er ikke udtømmende.

Eva Ørum

N O T A T
om

Proces og tidsplan for Kommuneplan- og Agenda 21-strategi 2015

Til sag om Kommuneplanstrategi fremlægges følgende proces og tidsplan:

Proces og tidsplan:

dec - jan 2015	Forarbejder
DATO januar	Politisk temamøde med statusoplæg fra forvaltningen - herunder drøftelse af eventuelle nye emner
februar	Teknik- og Miljøudvalget: Behandling af indhold til kommuneplanstrategi 2015 (Agenda 21) på baggrund af temamøde Byplanudvalget: Behandling af indhold til kommuneplanstrategi 2015 på baggrund af temamøde
marts	Byplanudvalget: Godkendelse af Forslag til Kommuneplanstrategi 2015
april 2013	Kommunalbestyrelsen: Godtagelse af Forslag til Kommuneplanstrategi
maj - juni	Offentliggørelse, PR og høring 8 uger (høring 30.4. - 25.6.)
DATO maj/juni	Orienteringsmøde/borgermøde (onsdag den 20. maj, onsdag den 3. juni) Forvaltningens behandling af indsigelser
aug. - sep.	Byplanudvalget: Vedtagelse af Kommuneplanstrategi 2015. Dato afhænger af omfanget af ændringsforslag i høringsperioden
sep. - okt.	Kommunalbestyrelsen: Vedtagelse af Kommuneplanstrategi 2015
oktober	Offentliggørelse og PR. Dato afhænger af omfanget af ændringer i forhold til forslaget

Efter en vedtagelse af Kommuneplan- og Agenda 21-strategi 2015 vil der ske en revision af Kommuneplan 2013 på baggrund af kommuneplanstrategien. Dette skal ske senest inden udgangen af 2017.

Eva Ørum

22 MAJ 2014

22-MAY '14 09:18

21.05.2014

Margit Echwald
Strandvejen 651
2930 Klampenborg

Til Kommunalbestyrelsen
Lyngby Taarbæk Kommune
Lyngby Torv 17
2800 Kongens Lyngby

Vedr: Strandvejen 651, 2930 Klampenborg
Ansøgning om udstykning og nybyggeri

Efter endelig vedtagelse af Lokalplanforslag 233 for Taarbæk, tillader jeg mig at fremsende ansøgning om, at Kommunalbestyrelsen, med udgangspunkt i notat, der medsendes i kopi, hvori det anføres "at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser", "vil kommunen vurdere om der i den givne sag, vil kunne meddeles dispensation.

Eksempelvis vil der efter konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørelsen på Strandvejen 651".

"En eventuel ny udstykning mod vej på denne ejendom, vil være i overensstemmelse med byggestrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen"

Udstykning af min grund, ønskes som vist på medsendte oversigtsplan, endvidere fremgår byggestruktur på denne del af Strandvejen, som der refereres til i medsendte kopi af notat.

Bebyggelsesgrad som anvist i Lokalplan og byggestruktur for området kan overholdes og estetikken for området bevares også fremadrettet.

Det er mit håb, at Kommunalbestyrelsen vil bakke op om tidligere gjorte overvejelser og formodninger og realitetsbehandle mit ønske, således at min drøm og mit ønske om at forblive i området, også under ændrede vilkår og omstændigheder gøres realisabelt for mig

På forhånd Tak

Bedste Hilsener


Margit Echwald.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lokalplanforslag 233 for Taarbæk endeligt vedtages med ændringer som beskrevet i indsigelsesnotat af 11. oktober 2012 og 7. marts 2013, samt at mulighed for "andre formål" indgår i anvendelsesbestemmelserne for Taarbæk Kro, jf. den foreslåede ændring til pkt. 5.1.5.

Byplanudvalget den 15. maj 2013

Udsat, med henblik på fornyet behandling i juni 2013.

Henrik Brade Johansen (B) og Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende

Byplanudvalget den 12. juni 2013

Besluttet, at det indarbejdes i lokalplanforslaget, at trappemodellen fra delområde 3 også skal gælde for delområde 1A, og at der i delområde 2 bliver mulighed for horisontal opdeling af boliger. Lokalplanforslaget udsendes i fornyet høring. Udvalget ønsker, at anvendelse til andet formål for så vidt angår delområde 2 nedsættes til 30 %.

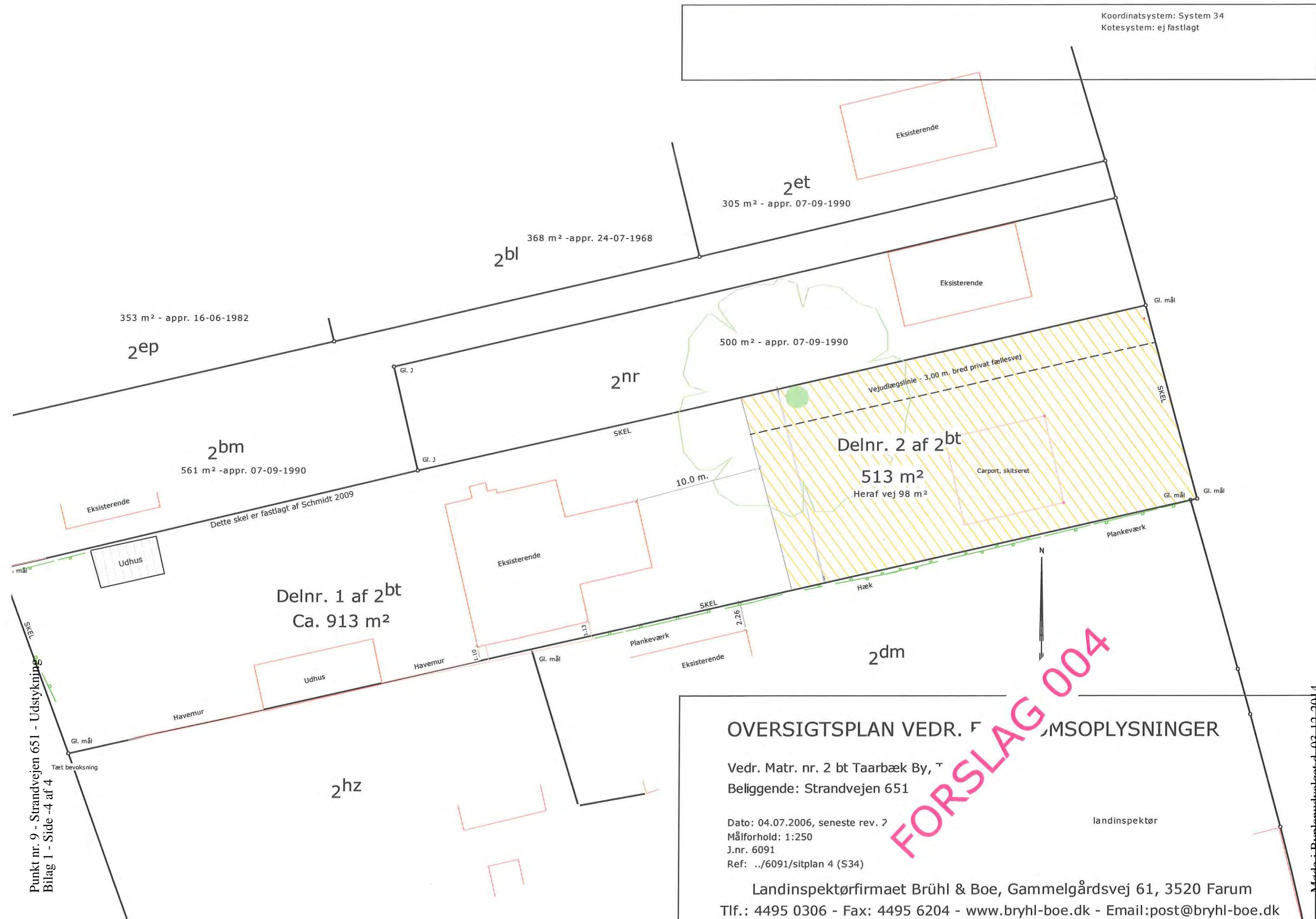
1 stemme i mod (A), idet at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempelvis vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørrelsen på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom, vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen. (A) ønsker, at anvendelse til andet formål for så vidt angår delområde 2 nedsættes til 30 %.

Udvalget støtter forvaltningens indstilling i øvrigt, idet at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempelvis vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørrelsen på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom,

vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen.

(A) ønsker sagen oversendt til Kommunalbestyrelsen.

Liss Kramer Mikkelsen (A) og Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende.



Punkt nr. 9 - Strandvejen 651 - Udstykning
Bilag 1 - Side -4 af 4

OVERSIGTSPLAN VEDR. FØLGENDE EGENHEDERS OPLYSNINGER

Vedr. Matr. nr. 2 bt Taarbæk By, T
Beliggende: Strandvejen 651

Dato: 04.07.2006, seneste rev. 2
Målforshold: 1:250
J.nr. 6091
Ref: ../6091/sitplan 4 (S34)

Landinspektørfirmaet Brühl & Boe, Gammelgårdsvej 61, 3520 Farum
Tlf.: 4495 0306 - Fax: 4495 6204 - www.bryhl-boe.dk - Email: post@bryhl-boe.dk

FORSLAG 004

Møde i Byplanudvalget d. 03-12-2014

Lokalplan 233 for Taarbæk - Endelig vedtagelse

.

Sagsfremstilling

Lokalplanforslag 233 for Taarbæk fremlægges til endelig vedtagelse.

Lokalplanforslaget har været i en fornyet høring i perioden 7. februar til 7. marts 2013.

I løbet af den fornyede høringsperiode er der indkommet 19 henvendelser. Disse er refereret og kommenteret i indsigelsesnotat af 7. marts 2013 (bilag).

Følgende indsigelser/bemærkninger skal fremhæves, idet der i indsigelsesnotat af 7. marts 2013 kan læses forvaltningens kommentarer hertil:

1. Delområde 1

Indsigelse mod mindstegrundstørrelsen på 600 m² i delområde 1. *Se pkt. 13.2.*

2. Delområde 1A

Indsigelse mod, at bebyggelsesprocenten for delområde 1A reduceres til 40, og at grundstørrelsen fastsættes til mindst 600 m². *Se pkt. 1.1, 13.2 og 14.8.*

Indsigelse mod mindstegrundstørrelsen i delområde 1A på 600 m². *Se pkt. 13.2*

3. Taarbæk Kro

Indsigelse mod en maks. bygningshøjde på 7 m for Taarbæk Kro. *Se pkt. 4.1, 6.2 og 7.1.*

Forslag om en max. bebyggelsesprocent på 25 for Taarbæk Kro. *Se pkt. 4.2.*

Indsigelse mod, at der kan etableres boliger på Taarbæk Kro. *Se pkt. 4.3, 11.2 og 16.1.*

Forslag om en bredere anvendelse af Taarbæk Kro. *Se pkt. 19.1 og 14.5.*

Indsigelse mod en ændret anvendelse af Taarbæk Kro. *Se pkt. 6.1.*

Ønske om at ny bebyggelse på Taarbæk Kro kan opføres i op til 3 etager. *Se pkt. 19.3.*

Forslag om et betalt parkeringsanlæg på Taarbæk Kro eller mulighed for andre forbedringer af parkeringssituationen i Taarbæk. *Se pkt. 11.1.*

4. Lægehus

Forslag om etablering af et lægehus på Taarbækdalsvej 15. *Se pkt. 12.1 og 14.1.*

5. Opdeling af boliger

Forslag til opdeling af boliger til 2 boliger i delområde 2. *Se pkt. 14.2.*

Forslag til for opdeling til boliger med lodret skel. *Se pkt. 14.3.*

6. Forslag til udmatrikulering af Taarbæk Strandvej 56. *Se pkt. 18.1.*

Forvaltningen har efter den fornyede høring sendt et brev til naboer til Taarbæk Kro, ejer af Taarbæk Kro, Taarbæk Grundejer- og Borgerforening samt Taarbæk Havn, hvor der spørges til forslag/bemærkninger til at max. 35 % af det samlede etageareal kan indrettes til andre formål. Der er fremsendt indsigelse fra Taarbæk Havn, som ikke finder, at en bredere anvendelse imødekommer Havnens ønsker til anvendelse af kroejendommen. Havnen finder tillige, at en bredere anvendelse (f.eks. til liberalt erhverv, klinik ol.) ikke vil være hensigtsmæssig på den unikke beliggenhed.

Ejeren af Taarbæk Kro har tilkendegivet, at man på nuværende tidspunkt ikke har planer om at udnytte ejendommen til f. eks. klinikker/kontorer. Ejeren ser dog gerne, at der skabes mulighed for flere parkeringspladser nær kroen.

Forvaltningen finder, at Taarbæk Kro bør gives mulighed for en bredere anvendelse end blot restaurant og kro, som det ses i dag. Publikumsorienterede funktioner kombineret med en mindre andel af boliger og f. eks. liberalt erhverv vurderes ikke at forringe området karakter og tiltrækning. Etablering af parkeringsanlæg vil afhænge af et konkret projekt, som kan belyse mulighederne i dette tæt bebyggede område.

Forvaltningen peger på, at lokalplanforslag 233 vedtages endeligt med de ændringer, der er foreslået i indsigelsesnotat af 11. oktober 2012 (bilag) samt mindre ændringer, som beskrevet i indsigelsesnotat af 7. marts 2013 (bilag) samt følgende ændring til pkt. 5.1.5 omhandlende Taarbæk Kro:

”Matr. Nr. 2lt Taarbæk By, Taarbæk (Taarbæk Strandvej 102) må kun anvendes til publikumsorienteret service og butikker til detailhandel, hotel, restaurant og café samt kulturelle formål f.eks. foreningsvirksomhed, udstilling og foredrag samt funktioner relateret hertil. Indretning af funktionerne må ske mod alle omgivende sider.

Dog kan 35 % af det samlede etageareal indrettes til andre formål. Indretningen må dog ikke etableres i stueetagens facade mod havnen.”

Efter kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse vil der blive indhentet endeligt tilsagn om reduktion af skovbyggelinjen hos Naturstyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lokalplanforslag 233 for Taarbæk endeligt vedtages med ændringer som beskrevet i indsigelsesnotat af 11. oktober 2012 og 7. marts 2013, samt at mulighed for "andre formål" indgår i anvendelsesbestemmelserne for Taarbæk Kro, jf. den foreslåede ændring til pkt. 5.1.5.

Byplanudvalget den 15. maj 2013

Udsat, med henblik på fornyet behandling i juni 2013.

Henrik Brade Johansen (B) og Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende

Byplanudvalget den 12. juni 2013

Besluttet, at det indarbejdes i lokalplanforslaget, at trappemodellen fra delområde 3 også skal gælde for delområde 1A, og at der i delområde 2 bliver mulighed for horisontal opdeling af boliger. Lokalplanforslaget udsendes i fornyet høring. Udvalget ønsker, at anvendelse til andet formål for så vidt angår delområde 2 nedsættes til 30 %.

1 stemme i mod (A), idet at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempelvis vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørrelsen på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom, vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen. (A) ønsker, at anvendelse til andet formål for så vidt angår delområde 2 nedsættes til 30 %.

Udvalget støtter forvaltningens indstilling i øvrigt, idet at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempelvis vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørrelsen på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom,

vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen.

(A) ønsker sagen oversendt til Kommunalbestyrelsen.

Liss Kramer Mikkelsen (A) og Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende.

Strandvejen 651 - Udstykning
Sagsnummer: 20140630026
Oprettet: 08-10-2014
Dokumentejer: Godkendt af IT

Dagsorden

Generel		Journalnøgle(r):	01.04.00 - G01 Udstykningsforhold og andre matrikulære forhold i almindelighed, Generelle sager
Emne	Strandvejen 651 - Udstykning	Besked:	
Dokumenttype:	Beslutning fra Dagsordensystem		
Dato:	20-08-2014		
Organisation:	Strandvejen 651		
Navn:			
ID-Nummer:	155735		

Udvalg:

Mødetitel: Byplanudvalget **Dato:** 20-08-2014 **Tid:** 08:15 11:00 **Punktets nummer:** 10 **Status :**
 Åbent punkt Lukket Punkt

Beslutningsstatus: **Dagsordenredaktør:**

Sagsfremstilling:

Sagsfremstilling

Der søges om principiel dispensation fra lokalplan 233 til udstykning, hvor den udstykkede ejendom bliver mindre end lokalplanens mindste grundstørrelse, således at eksisterende enfamiliehus ikke skal nedrives. Ansøgning vedlagt (bilag).

Plangrundlag

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 7.1.61, som udlægger området til blandet boligområde (tæt-lav og åben-lav). Ejendommen er beliggende indenfor delområde 1 i lokalplan 233, som i § 3.2.1 fastsætter, at grundstørrelsen i skal være mindst 600 m2 eksklusiv vejareal og i § 3.4.1, at bebyggelsesprocenten maksimalt må være 35.

Hele ejendommen er omfattet af kirkebyggelinjen og en del af ejendommen er omfattet af skovbyggelinje beliggende 2,5 m fra ejendommens vestskel.

Området

Ejendommen er beliggende i et område mellem Kystbanen og Strandvejen. Området består af åben-lav og tæt-lav bebyggelse. Ejendommen er en af de få ejendomme, som endnu har skel mod både Kystbanestien og Strandvejen. De fleste andre ejendomme indenfor området er udstykket således, at der er 2 eller flere ejendomme mellem Kystbanestien og Strandvejen.

Ejendommen

Det eksisterende enfamiliehus har ifølge BBR et boligareal på 215 m² fordelt på 136 m² i stuen og 70 m² udnyttet tagetage. Huset er opført i 1865. Derudover er der 2 småbygninger (garage og carport) på ejendommen på i alt 58 m². Ejendommens matrikulære areal er 1431 m². Ejendommen er ikke bevaringsværdig i henhold til lokalplan 233 og beboelsesbygningen er registreret med en bevaringsværdi på 5 i FBB.

Ansøgning

Der søges om dispensation fra lokalplan 233 til at udstykke ejendommen i 2 selvstændige ejendomme - en ejendom med det eksisterende enfamiliehus, som bevares og en ny ejendom, som bebygges med et nyt enfamiliehus.

Dispensationsansøgningen begrundes med protokol fra Byplanudvalgets endelige behandling af lokalplan 233 for Taarbæk 12. juni 2013. Protokol: "...at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempel vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindste grundstørrelse på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom, vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen", jf protokol af mødet (bilag).

Forvaltningens vurdering

Det er muligt at udstykke ejendommen iht. bestemmelserne i § 3.2.1 i lokalplan 233, idet ejendommen er på i alt 1431 m². Men på grund af placeringen af det eksisterende enfamiliehus midt på ejendommen, vil en udstykning med minimum grundstørrelse på 600 m² kun kunne lade sig gøre, såfremt det eksisterende enfamiliehus nedrives.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der ikke bør etableres flere overkørsler til Strandvejen det pågældende sted. Forvaltningen vurderer derfor, at der ved udstykning skal etableres et dobbelt koteletben (vejareal). Bredden af dobbelt koteletben skal være mindst 5,0 m.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles principiel dispensation fra § 3.2.1 i lokalplan til udstykning af Strandvejen 561 på vilkår af:

at den nye grund skal være mindst 500 m² eksklusiv vejareal,

at der etableres en samlet overkørsel fra de 2 ejendomme til Strandvejen,

at dobbelt koteletben udføres med en bredde på mindst 5,0 m.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Godkendt.

Center for Miljø og Plan
Lyngby-Taarbæk Kommune

07-09-2014

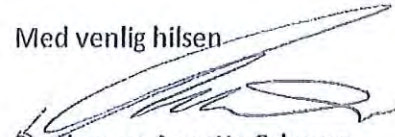
Vedr.: sagsnummer 20140530229 - høring om evt. principiel dispensation fra lokalplan 233 til udstykning af ejendommen Strandvejen 651 , matrikel nr. 2bt

Vi har modtaget høringsbrev af 3.9.2014 og vil gerne fremsætte indsigelse mod en evt. dispensation af følgende årsager:

1. Dispensationen vil generelt stride mod lokalplanens formål, der bl.a. skal sikre den oprindelige karakter af samlede bebyggelser og områdets åbne og grønne karakter. Der er tale om delområde 1, Taarbæk Nord, hvor bebyggelsen ikke har været så tæt som i delområde 1A og heller ikke bør blive det gennem dispensationer til udstykninger, der fraviger bestemmelserne i §3.2.1
2. Af høringsskrivelsen fremgår at Byplanudvalget har besluttet at meddele principiel dispensation, bl.a. på det vilkår at den nye grund skal være mindst 500 m² eksklusivt vejareal. Af den tilsendte skitse ses, at den påtænkte udstykning i alt ville blive 513 m², hvoraf 98 m² stikvej, dvs. at der til ny byggegrund ville restere 415 m² – altså væsentligt mindre end de krævede 500. Det ser desuden ud til at skitsen stammer fra et tidligere udstykningsforslag fra 2006, hvor den angivne stikvej kun er 3 m bred i modsætning til det i høringsskrivelsen omtalte koteletben med en bredde på mindst 5 m, hvilket vil reducere grunden yderligere. På denne baggrund virker det overraskende, hvis Byplanudvalget skulle overveje dispensation.
3. Som naboer (ejendommen Strandvejen 649) til Strandvejen 651 vil en udstykning for os være meget uheldig, idet en ny bebyggelse vil komme til at ligge meget nær vort skel mod nord. I forvejen er der problematisk høje træer og et nyt hus tæt ved skellet, vil lukke yderligere af.
4. Såfremt problemerne nævnt under pkt. 2 omkring kravet til grundens mindstestørrelse løses (eks. ved at en større del af 2bt udstykkes), ville generne under pkt. 3 muligvis kunne afhjælpes ved at koteletbenet lægges i den sydlige del af matriklen, dvs. op mod skellet til vor ejendom.
5. I forlængelse af pkt. 4 ville en yderligere afhjælpning af generne ved evt. udstykning kunne ske gennem en begrænsning af bygningshøjden til 1 eller 1½ etage.

Vi håber at ovennævnte betragtninger indgår i de videre overvejelser og ser frem til orientering om kommunens afgørelse og dens begrundelser.

Med venlig hilsen



Stephan og Annette Schwarz
Strandvejen 649
2930 Klampenborg



Høring, Sagsnr: 20140530229- Strandvejen 651
Sagsnummer: 20140530229
Oprettet: 19-09-2014
Dokumentejer: Pia Albæk

Modtaget

E-post		Journalnøgle(r):	01.04.00 - P19
Emne:	Høring, Sagsnr: 20140530229- Strandvejen 651		Udstykningsforhold og andre matrikulære forhold i almindelighed, Juridisk bindende tilladelser/ godkendelser
Oprettet:	19-09-2014		
Dokumentdato:	19-09-2014	Besked:	jette brunstrøm/JB/LTK
Fysisk placering:			
Afsender			

E-post: Birte Kähler <birte-kaehler@mail.dk>

Tekst:

Fra: Birte Kähler <birte-kaehler@mail.dk>
Dato: 19-09-2014 12:10:09
Til: <byggesag@ltk.dk>
Emne: Høring, Sagsnr: 20140530229- Strandvejen 651

Ejendom: Strandvejen 651
Vedr: Principiel dispensation fra lokalplan 233 til udstykning
Sagsnr: 20140530229

Bemærkninger til Dispensation fra lokalplan 233:

Undertegnede Birte Svare Kähler og Gustav Kähler har overtaget ejendommen Strandvejen 626 A den 1. juni 2014. Ejendommen er genbo til Strandvejen 651.

Vi har købt i tillid til, at de eksisterende forhold på 651 ikke ville ændre sig d.v.s. 'et hus med have ud mod Strandvejen.

Vi er ældre mennesker, der på grund af handicap (hjertepatient og slidgigtspatient) ikke er særlig mobile.

Vi har set frem til livet på vest siden af huset på 626A med de muligheder, der i dag er for

sol og et ugenert privatliv.

Vi er ved at renovere 626 A og vil være kede af, at forholdene forringes og ændres så radikalt, endnu inden vi er flyttet ind.

Vi henstiller derfor, at der ikke gives dispensation fra lokalplan 233 til udstykning på Strandvejen 651.

Med venlig hilsen

Birte og Gustav Kähler

Skodsborg Strandvej 110

2942 Skodsborg

18 SEP. 2014

Ole Jensen

Strandvejen 651 A, 2800 Klampenborg, Denmark • Tel: +45 44 11 26 • 07.09.2014

Att. Jette Brunstrøm

Lyngby-Taarbæk Kommune

Rådhuset

Lyngby Torv 17

2800 Kgs. Lyngby

Journal nr. 2014.0530229 - JB - Deres brev af 03.09.2014 - Strandvejen 651

Jeg kan acceptere, at nabogrunden (Strandvejen 651) bliver udstykket som skitseret i medfølgende tegning.

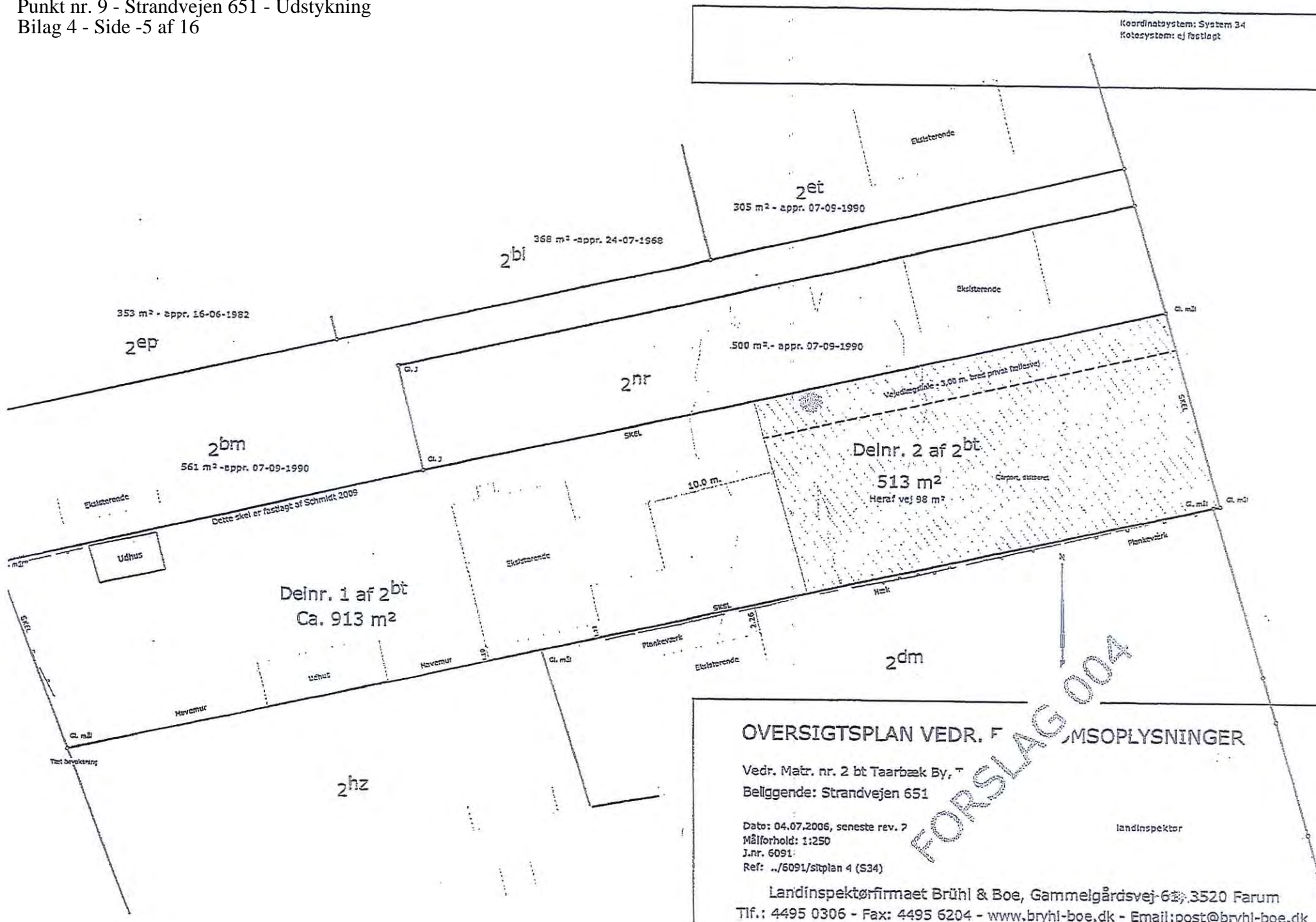
Men der er ét lille problem. På grund af den store rødbyg på nabogrunden er min terrasse foran mine havedøre henlagt i skygge og der falder en del kulde ned som følge af den store fordampning fra løvhanget. Mellem ca. kl. 12.00 og 17.00 er jeg kun istand til at sidde på min terrasse på meget varme sommerdage, og når vi har hedebløge.

Det problem er jeg kommet over ved at sidde på den smalle terrasse på sydsiden af mit hus. Denne solkrog vil jeg miste, hvis der kommer et hus ved siden af mit. Jeg vil så kun kunne sidde i min have på meget varme dag, - og det i varmt tøj og tæppe over benene. Jeg mener derfor, at hvis der gives dispensation til at bygge et hus langs med mit, så bør bøgen fældes, hvor køn den end er.

Venlig hilsen

Ole Jensen







Journal nr.20140530229 . - Strandvejen 651
Sagsnummer: 20140530229
Oprettet: 23-09-2014
Dokumentejer: Jette Brunnstrøm

Modtaget

E-post	Journalnøgle(r):	01.04.00 - P19
Emne:	Journal nr.20140530229 . - Strandvejen 651	Udstykningsforhold og andre matrikulære forhold i almindelighed, Juridisk bindende tilladelser/ godkendelser
Oprettet:	23-09-2014	
Dokumentdato:	23-09-2014	Besked:
Fysisk placering:		
Afsender		

E-post: "Ole Jensen" <ole653@lite.dk>

Tekst:

Fra: "Ole Jensen" <ole653@lite.dk>
Dato: 23-09-2014 14:07:38
Til: <jb@ltk.dk>
Emne: Journal nr.20140530229 . - Strandvejen 651

Att. Jette Brunnstrøm
Lyngby-Taarbæk Kommune
Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Vedr. Journal nr. 20140530229 – JB – Deres brev af 03.09.2014
Udstykning af Strandvejen 651 – Mit brev af 07.09.20014

I ovenstående brev nævnte jeg, at jeg kun har sol i min have på den smalle strimmel terrasse langs sydsiden af mit hus. Resten af haven henligger i skygge og kulde fra rødbøgen. Først henad aften, når solen står stik i vest, får jeg sol i haven. Derfor mener jeg, at bøgen må fældes, hvis der kommer et hus langs med sydsiden af mit hus.

For at vise, hvor mørkt min have henligger i dagtimerne, sender jeg hermed et luftfotografi af mit hus og have.

Med venlig hilsen
Ole Jensen



Ole Jensen
Strandvejen 653-A
2930 Klampenborg
Tlf.: 39 64 11 76
E-mail: ole653@lite.dk

Margit Echwald
Strandvejen 651
2930 Klampenborg

02.10.2014

Til Lyngby-Taarbæk Kommune
Lyngby Torv 17
2800 Kongens Lyngby
ATT: Civilingenør Jette Brunnstrøm.
Byplanudvalget

Vedr.: Sagsreference 20140530229

Jeg har d. 24.09.2014, modtaget forespørgsel om bemærkninger til høringssvar vedr. sagsreference: 20140530229.

Oprindelig ansøgning om udstykning og nybyggeri indgivet af mig, dateret 21.05.2014, fastholdes.

Mine bemærkninger til indkomne høringssvar er følgende:

En' nabo angiver, at rødbøgen på min grund er til gene. Bøgen er naboen vokset op med fra barn, ungt menneske og nu som aldrende. Grundet dette langvarige naboskab til bøgen, har naboen kunnet aldersscette træet til at være ca. være 85 år gammelt. Træet er med jævne intervaller blevet tilset af Dyrehavens skovfolk, med henblik på, at verificerer træets generelle sundhedstilstand. Træet indgår som nummer 8 på Kommunens fredningsliste, og er et karakterfuldt, smukt træ, der er med til at sikre det grønne udtryk i Lyngby – Taarbæk Kommunen, og hvor det i Lokalplanen er fastsat, at man ikke må fælde, tilbageskære eller på anden måde væsentligt ændre den bevaringsværdige beplantning.

Jeg forstår at kulde og solmangel, hvor bøgen kan give skygge, nu er et problem. Nedtagning af nogle 3-4 m. høje stedsegrønne træer som naboen har placeret få meter fra sin terrasse ville sikkert kunne afhjælpe en del af de anførte, oplevede gener. Ligeledes ville nedtagning af to ca. 10 m. høje egetræer på nabovens grund, kunne ændre på lys og varmekon forhold på grunden. Det er ALDRIG tidligere kommet til mit kendskab, at bøgen skulle være et væsentligt Problem. Skulle det NU være tilfældet, stiller jeg mig ikke hindrende i vejen for, at naboen bekoster nedtagning og opskæring i, for mig, håndterbare størrelser af bøgetræet, såfremt kommunen heller ikke har indvendinger herimod. Billede medgives af begge vor matrikler med bøgen set fra luften kl. 12/middag.

Et ' hørings svar kunne for mig indikere, at Lyngby-Taarbæk Kommune kunne opfattes som en kommune uden fremdrift eller ny aktivitet ?.

*Matrikel 651, som jeg er ejer af, er et UNIKA.
Der findes ikke flere grunde tilbage i området med denne grundts helt særlige Taarbæk - kvaliteter og herlighedsværdier!*

Alternativet til at udstykke den forreste del af grunde nu, til en bolig for mig selv, må derfor naturligt blive, at opdele matriklen i to ensartede grunde der så efterfølgende udbydes i projektsalg. Dette vil indebære, at der i stedet for en', ejendom skal opføres to nye ejendomme på matriklen.

Taarbæk området, og grundens UNIKKE egenart, vil medføre, at et muligt projektudbud vil henvende sig til et klientel, for hvem det vil være naturligt at opføre en ejendom med en fremtoning som ejendommen, der igennem de senere år, er blevet opført på Strandvejen 628 A-B.

Et ' hørings svar spørger ind til lokal planen.

"En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom (651), vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen" jf. protokol fra møde herom.

"Det er muligt at udstykke ejendomme iht. Bestemmelserne i paragraf 3.2.1. i Lokalplan 233, idet ejendommen er på 1431 m."

Forvaltningen gør opmærksom på, at der ikke bør etableres flere overkørsler fra Strandvejen det pågældende sted.

*Naturligvis bliver de af Lyngby-Taarbæk Kommune angivne vilkår blive overholdt :
At den ny grund skal være mindst 500 m eksklusiv vejareal
At der etableres en samlet overkørsel fra de to ejendomme til Strandvejen
At dobbelt koteletben udføres med en bredde på mindst 5,0 m*

Bedste Hilsener

Margit Echwald



Fra Ole Jensen - Bemærkninger
Sagsnummer: 20140530229
Oprettet: 07-10-2014
Dokumentejer: Johanne Louise Jensen

Modtaget

Modtaget

Emne: Fra Ole Jensen -
Bemærkninger

Oprettet: 07-10-2014

Dokumentdato: 06-10-2014

Fysisk placering:

Afsender

Journalnøgle(r):

01.04.00 - P19
Udstykningsforhold og andre
matrikulære forhold i
almindelighed, Juridisk
bindende tilladelser/
godkendelser

Besked:

jette brunnstrøm/JB/LTK

E-post: "Ole Jensen" <ole653@lite.dk>

Tekst:

Fra: "Ole Jensen" <ole653@lite.dk>

Dato: 06-10-2014 16:15:05

Til: <byggesag@ltk.dk>, <aws@ipu.dk>, "Ole Jensen" <ole653@lite.dk>, <birte-kaehler@mail.dk>

Emne: Fw: Anmodning om bemærkninger

From: Ole Jensen

Sent: Monday, October 6, 2014 2:36 PM

To: byggesag@ltk.dk

Subject: Re: Anmodning om bemærkninger

Ole Jensen

Strandvejen 653A

2930 Klampenborg

til

Lyngby-Taarbæk Kommune

Lyngby Torv 17

2800 Kgs. Lyngby
Att. Civilingeniør Jette Bruunstrøm
Byplanudvalget.

Sagsreference 20140530229

Rødbøgens Alder:

Jeg har ikke på noget tidspunkt anslåets rødbøgens alder til ca. 85 år. Da jeg var barn i 1930'erne havde rødbøgens stamme en diameter på ca. 40-60 cm og en stor krone, så jeg har altid ment, at den må være mindst 100 år eller derover. Jeg formoder, at den er blevet plantet samtidigt med, at huset i 651 blev bygget. Jeg har ikke før omtalt ulemperne ved bøgens skygge, da jeg dels har kunnet kompensere ved at sidde på den smalle terrasse på sydsiden af mit hus, og dels fordi jeg var klar over, at ejeren af 651 ville reagere særdeles kraftigt, hvis jeg vovede at klage over skyggen og den medfølgende kulde på min terrasse foran havedørene. For det gode naboskabs skyld har jeg derfor tiet og bidt ulemperne i mig.

Mine enebærbuske (kaldet stedsegrønne træer) i den ene side af terrassen skygger ikke. Dertil er de ikke høje nok. Desuden står de helt inde i skyggen af bøgen, så selv om de blev fjernet, ville det ikke gøre nogen forskel.

De omtalte ca. 10 m høje egetræer (sammenvokset så de danner een krone) står i min baghave meget langt fra min terrasse og resten af haven, og er ikke i stand til at kaste så lange skygger. Desuden står de stik imod vest, så deres skygge berører slet ikke min have i dagtimerne.

Jeg mener fortsat, at ejeren af 651 bør lade bøgen fælde som led i sit ommatrikulerings- og byggeprojekt. I det lange løb er det ikke sundt at leve i al den skygge. Måske ville det være en god idé, om kommunen aflagde et besøg på min grund for at konstatere generne ved selvsyn. Nu er bladene ved at falde af træets krone, som derfor ikke mere er så tæt; men jeg er sikker på, at erfarne folk vil kunne danne sig et billede af, hvordan det er om sommeren.

Der er fortilfælde i nabolaget for, at et stort bevaringsværdigt træ er blevet fældet. Da for eks. de fire nye rækkehuse ca. 100m nord for min grund blev bygget, blev en meget stor og smuk rødbøg fældet for at give lys og plads til de fire rækkehuse.

Venlig hilsen
Ole Jensen



Fra Stephan og Annette Schwarz - Bemærkninger til bemærkninger
Sagsnummer: 20140530229
Oprettet: 08-10-2014
Dokumentejer: Johanne Louise Jensen

Modtaget

Modtaget	Journalnøgle(r):	01.04.00 - P19
Emne:	Fra Stephan og Annette Schwarz - Bemærkninger til bemærkninger	Udstykningsforhold og andre matrikulære forhold i almindelighed, Juridisk bindende tilladelser/godkendelser
Oprettet:	08-10-2014	
Dokumentdato:	07-10-2014	Besked: jette brunstrøm/JB/LTK
Fysisk placering:		
Afsender		

E-post: Annette Winkel Schwarz <aws@ipu.dk>

Tekst:

Fra: Annette Winkel Schwarz <aws@ipu.dk>
Dato: 07-10-2014 18:16:01
Til: 'Jette Brunnstrøm' <jb@ltk.dk>, "byggesag@ltk.dk" <byggesag@ltk.dk>
Kopier til: Annette Winkel Schwarz <aws@ipu.dk>
Emne: Sagsreference: 20140530229

Lyngby-Taarbæk Kommune
Att. Jette Brunnstrøm
Center for Miljø og Plan

Bemærkninger til bemærkninger vedr. dispensation fra lokalplan til udstykning af Strandvejen 651

- A. Uanset at ejendommens totalareal er 1431 m² - eller 1426 ifgl. den fremsendte oversigtsplan – fremgår det af denne plan at det udstykkede areal vil være 513 m². I så fald er det svært at se, hvordan den nye grund kan blive 500 m² eks. vejareal (jfr. vor bemærkning 2 i brev af 7.9.)
- B. Uanset dispensationsmuligheder ift. lokalplanen, er det åbenbart at der vil ske en forringelse af ejendommens/arealets kvalitet gennem en udstykning – hvilket ejeren jo selv påpeger!

C. I lighed med høringssvaret fra Strandvejen 653A har vi (i bemærkning 3 i tidligere høringssvar) peget på de problematiske høje træer. I princippet vedrører hverken generende beplantning eller hegn denne udstykningssag. I husekommeende årelange uoverensstemmelser omkring fælleshegn og træer i skel, kan det dog frygtes at der kommer yderligere problemer i følge af evt. udstykning og efterfølgende byggeri tæt ved vort skel.

Ovenstående bemærkninger er blot kompletteringer af den fremsendte indsigelse af 7.9.2014.

Med venlig hilsen
Stephan og Annette Schwarz
Strandvejen 649

Fra: Jette Brunnstrøm [mailto:jb@ltk.dk]
Sendt: 6. oktober 2014 11:15
Til: Annette Winkel Schwarz; ole653@lite.dk; birte-kaehler@mail.dk
Cc: margit.echwald@mail.dk
Emne: Anmodning om bemærkninger

Sagsreference: 20140530229

Til ejer af Strandvejen 626A, 649 og 653A

I forbindelse af kommunens høringsskrivelse af 03.09.2014 vedrørende principiel dispensation fra lokalplan til udstykning, har kommunen modtaget bemærkninger fra ejere af ejendommene Strandvejen 626A, 649 og 653A.

Ansøger har efterfølgende 03.10.2014 modtaget vedlagte bemærkninger til ovennævnte bemærkninger.

Inden kommunen behandler sagen yderligere, skal kommunen i henhold til forvaltningslovens § 19 anmode om Deres bemærkninger til vedlagte bemærkninger. Bemærkninger skal sendes til byggesag@ltk.dk senest den 21. oktober 2014 kl. 12.00.

Kopi af denne mail er sendt til ansøger.

Venlig hilsen

Jette Brunnstrøm



SV: Anmodning om bemærkninger
Sagsnummer: 20140530229
Oprettet: 13-10-2014
Dokumentejer: Jette Brunnstrøm

Modtaget

E-post	Journalnøgle(r):	01.04.00 - P19
Emne:	SV: Anmodning om bemærkninger	Udstykningsforhold og andre matrikulære forhold i almindelighed, Juridisk bindende tilladelser/ godkendelser
Oprettet:	13-10-2014	
Dokumentdato:	09-10-2014	
Fysisk placering:	Besked:	
Afsender		

E-post: Birte Kähler <birte-kaehler@mail.dk>

Tekst:

Fra: Birte Kähler <birte-kaehler@mail.dk>
Dato: 09-10-2014 14:15:40
Til: 'Jette Brunnstrøm' <jb@ltk.dk>
Kopier til: 'Håkun Djurhuus' <DJUR@bechbruun.com>
Emne: SV: Anmodning om bemærkninger

Vi har ikke flere bemærkninger.
Vi henstiller fortsat, at der ikke gives dispensation fra lokalplanen.
Med venlig hilsen
Gustav og Birte Kähler

Fra: Jette Brunnstrøm [mailto:jb@ltk.dk]
Sendt: 6. oktober 2014 11:15
Til: aws@ipu.dk; ole653@lite.dk; birte-kaehler@mail.dk
Cc: margit.echwald@mail.dk
Emne: Anmodning om bemærkninger

Sagsreference: 20140530229

Til ejer af Strandvejen 626A, 649 og 653A

I forbindelse af kommunens høringsskrivelse af 03.09.2014 vedrørende principiel dispensation fra lokalplan til udstykning, har kommunen modtaget bemærkninger fra ejere af ejendommene Strandvejen 626A, 649 og 653A.

Ansøger har efterfølgende 03.10.2014 modtaget vedlagte bemærkninger til ovennævnte bemærkninger.

Inden kommunen behandler sagen yderligere, skal kommunen i henhold til forvaltningslovens § 19 anmode om Deres bemærkninger til vedlagte bemærkninger. Bemærkninger skal sendes til byggesag@ltk.dk senest den 21. oktober 2014 kl. 12.00.

Kopi af denne mail er sendt til ansøger.

Venlig hilsen

Jette Brunnstrøm
Civilingeniør



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Center for Miljø og Plan
Team Byggesag
Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte: 4597
Omstilling: 3556
Mobil: 4597
3000



Fra Taarbæk Grundejer- og Borgerforening - Høringssvar
Sagsnummer: 20140530229
Oprettet: 20-11-2014
Dokumentejer: Johanne Louise Jensen

Modtaget

Modtaget

Emne: Fra Taarbæk Grundejer- og
Borgerforening - Høringssvar

Oprettet: 20-11-2014

Dokumentdato: 19-11-2014

Fysisk placering:

Journalnøgle(r):

01.04.00 - P19
Udstykningsforhold og andre
matrikulære forhold i
almindelighed, Juridisk
bindende tilladelser/
godkendelser

Besked:

jette brunstrøm/JB/LTK

Afsender

E-post: Richard Sandbæk
<sandbaek@icloud.com>

Tekst:

Fra: Richard Sandbæk <sandbaek@icloud.com>

Dato: 19-11-2014 16:23:12

Til: Jette Brunstrøm <jb@ltk.dk>, byggesag@ltk.dk

Kopier til: Richard Sandbæk/Denmark/IBM <SANDBAEK@dk.ibm.com>

Emne: Re: Høring ang. Strandvejen 651

Kære LTK Byggesag / Fr. Jette Brunstrøm

Idet vi takker for materialet vedr. høring ang. Strandvejen 651 har bestyrelsen for Taarbæk Grundejer- og Borgerforening besluttet at godkende denne dispensation.

I forbindelse med den nye lokalplan er det intentionen, at der generelt ikke skal gives dispensation fra lokalplanen, men i denne sag er der omstændigheder, som gør at vi som bestyrelsen godkender dispensationen.

Med venlig hilsen,

Richard Sandbæk

Formand

Taarbæk Grundejer-og Borgerforening

www.taarbaek.dk

Sendt fra iCloud