



Byplanudvalget

Protokol

08-10-2014 kl. 07:45
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Simon Pihl Sørensen

deltog

Jan Kaspersen

deltog

Birgitte Hannibal

deltog

Jens Timmermann

deltog

Karsten Lomholt

deltog

Henrik Brade Johansen

var fraværende

Derudover deltog

Bjarne H. Markussen

Indholdsfortegnelse

1. [Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag](#)
2. [V.Stuckenbergers Vej 21A - Om- og tilbygning i 2 etager](#)
3. [Chr. Winthers Vej 22B - Nyt enfamiliehus](#)
4. [Mosebakken 18A - Terrænregulering](#)
5. [Ansøgning om principtilladelse til opførelse af 5 rækkehuse](#)
6. [LUKKET SAG. Anvendelse af Fuglevadsvej 49, " Lykkens Gave".](#)
7. [Meddelelser til udvalgets medlemmer - oktober 2014](#)

1. Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

.Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 26. juni 2014 en ramme for den videre planlægning af arealet på Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen, på baggrund af en forhøringsproces i foråret 2014 med indkaldelse af idéer og forslag fra borgerne. Denne beslutning afgrænsede udviklingsarealerne og fastlagde en ramme for anvendelser, bygningshøjder og bebyggelsesprocenter.

På baggrund af kommunalbestyrelsens beslutning har forvaltningen udarbejdet vedlagte 2 forslag til kommuneplantillæg, som tilsammen indeholder 9 nye kommuneplanrammer, jf. bilag 1 for oversigt over rammernes placering. Kommuneplantillæggene anbefales sendt i 9 ugers høring i henhold til Planloven, idet høringsperioden løber henover jul og nytår.

Byudvikling på Dyrehavegårds Jorder og Tracéet er et initiativ, der understøtter Lyngby-Taarbæk Kommunes Vidensbystrategi. I forhold til strategisk byudvikling har strategien som mål at tiltrække og fastholde virksomheder, at udvikle kommunen som universitetsby med effektiv infrastruktur og at skabe/fastholde et levende og attraktivt bymiljø med unikke kvaliteter. Denne vidensbystrategi er grundlaget for den gældende kommuneplanstrategi, og planerne om anlæg af letbanen aktualiserer, at der lægges konkrete planer for realisering af visionerne på dette sted. Kommuneplantillæggene er et skridt på vejen mod en bæredygtig byudvikling omkring den fremtidige letbane med nye stationsnære områder. Høj kvalitet i arkitektur, landskab og byrum er centralt i de foreslåede kommuneplanrammer, der stiller krav om variation i højder og udformning af bebyggelsen samt forudsætter særlig fokus på uderum/byrum, landskab og beplantning. Disse kvaliteter vil blive udviklet og specificeret i den efterfølgende lokalplanlægning.

Som grundlag for planlægningen af området og den dertil hørende miljørapport har forvaltningen udarbejdet/er ved at udarbejde forskellige analyser, som resumeres senere i denne sagsfremstilling. Se forslag til kommuneplantillæggene i bilag 2 og 3.

Desuden foreslår forvaltningen, at kommunalbestyrelsen drøfter og vurderer, om der i den fremtidige planlægning, skal ske tilpasninger i forhold til

kommunalbestyrelsens beslutning i juni 2014, ud fra nedenstående 4 overvejelserpunkter. Se bilag 4 for en uddybning af overvejelserpunkterne samt øvrige præciseringer af kommuneplanrammernes indhold i forhold til kommunalbestyrelsens beslutninger fra juni 2014.

Punkter til overvejelse:

1. I forbindelse med udarbejdelse af miljørapporterne tilknyttet kommuneplantillæggene, er forvaltningen ved at få udarbejdet principillustrationer, der viser bebyggelsen i Tracéet med fuld udnyttelse af den ønskede bebyggelsesprocent (225 %) i henholdsvis max. 20 og 28 meters højde. Principillustrationerne vil vise, hvilken betydning en forøgelse den maksimale bygningshøjde vil have set fra de omkringliggende områder, og hvilke nye rummeligheder i uderummene, det kan give mulighed for. At hæve den maksimale bebyggeshøjde i Tracéet vil muliggøre et "luftigere" og grønnere udtryk mod Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen, idet det vil nedsætte det bebyggede areal og øge mulighederne for at planlægge grønne rum og parkering. En sådan ændring vil således forbedre mulighederne for at fastholde den grønne karakter og skabe de forudsatte attraktive byrum mellem bygninger af varierende højde.

2. Kommunalbestyrelsen besluttede i juni 2014, at bebyggelse i rammeområdet 6.2.94 for Trongårdens byområde skulle ske som tæt-lavt byggeri, hvilket normalt forstås som max. 2-3 etager eller max. 16 meters højde. En generel undersøgelse af bebyggelsesprocenter i forhold til bygningshøjder indikerer, at en bebyggelsesprocent på max. 100 % i rammen 6.2.94 Trongårdens byområde vil være mere hensigtsmæssig end den fastlagte 130 %. Det vil muliggøre det ønskede tæt-lav byggeri samt overfladeparkering, friarealer, vejføring mv. Principillustrationer af disse forhold er under udarbejdelse til miljørapporterne.

3. I juni 2014 besluttede kommunalbestyrelsen, at man ville give mulighed for detailhandel i alle rammerne til bebyggelse både i Tracéet og Dyrehavegårds Jorder. Kommunalbestyrelsen bør drøfte, om detailhandel for dagligvarer alene skal indgå i den sydlige ramme i Tracéet (1.4.02), fordi det er hensigtsmæssigt at placere det her som en geografisk udvidelse af det eksisterende bydelscenter Lyngbygårdsvej. En strategi om at udvide afgrænsningen af bydelscentret er allerede en del af Kommuneplan 2013 og Strategi for Detailhandel 2013. Med koncentrationen af detailhandel i den sydlige del af Tracéet, bør detailhandel udelades fra de resterende rammer. Der vil dog stadig være mulighed for mindre detailhandel (fx. kiosk) i tilknytning til fremtidige letbanestationer.

4. Kommunalbestyrelsen besluttede samtidig, at man ikke ville gå videre med placering af detailhandel for større/meget trafikskabende, pladskrævende detailhandel. Der kan gives mulighed for placering af pladskrævende detailhandel (mindre, ikke-trafikskabende) i de to sydligste rammer i Tracéet (1.4.02 og

1.7.92), fordi der her kan være grundlag for detailhandel af denne type og i hensigtsmæssig sammenhæng med bydelscentret Lyngbygårdsvej.

Planlægningsforløb

Kommuneplanrammerne for hele området anbefales så vidt mulig sendt i høring samtidig for at skabe sammenhæng i planlægningen på tværs af rammerne med fælles trafikanalyse og borgerinddragelsesproces. I denne proces forventes også dialog om landskabskvalitet og -principper, så landskabelige hensyn kan diskuteres og integreres med vedtagelsen af kommuneplanrammerne.

Rammen 1.7.46 Lundtoftegårdsvej foreslås dog med denne sag fortsat udelukkende at kunne anvendes til Offentlige formål: Beplantningsbælte, blot med en ændret geografisk afgrænsning. Årsagen er, at forvaltningen i dette område anbefaler at fremlægge kommuneplanrammer for ny bebyggelse sideløbende med den forestående lokalplan for grunden, for derved at sikre en samlet borgerinddragelsesproces i dialog med grundejeren, DTU, og forventet bygherre, Scion DTU, jf. Byplanudvalgets beslutning af 11. juni 2014.

Kommuneplanlægningen følges op af lokalplanlægning, efterhånden som områderne ønskes udviklet og udbudt. Lokalplanlægningen kan fastsætte mere detaljerede bestemmelser for områderne.

Miljørapporter og visualiseringer

I henhold til Lov om Miljøvurdering, er der foretaget screening og udarbejdet miljørapporter, som omhandler kommuneplantillæggenes miljømæssige påvirkninger på omgivelserne. Miljørapporterne behandler emnerne Skov, Kulturhistorie, Natura 2000 (fredning og naturbeskyttelse), Grundvand, Landskab og Trafik samt indeholder en detaljeret redegørelse for grundvandsforhold. Miljørapporterne er vedhæftet som bilag 5 og 6.

Til miljørapporternes emne om Landskab, vil teksten blive suppleret med en række principillustrationer, som viser hvad en mulig maksimal udnyttelse af rammerne vil kunne komme til at fylde. Principillustrationerne viser bebyggelsens maksimale højder og omfang. I processen med borgerinddragelse forventes illustrationerne bl.a. suppleret af et oplæg vedr. landskabskvaliteter og -principper, som gør det muligt at se og drøfte, hvordan hensyn til landskab og bebyggelse kan integreres på en hensigtsmæssig måde.

Trafikanalyse

Der er udarbejdet en trafikanalyse med beskrivelse af udviklingsplanernes betydning for den fremtidige trafikbelastning i området og løsningsforslag hertil. Trafikanalysens konklusioner består af en række anbefalinger til udbygninger og nyanlæg af infrastruktur, fordelt over en række scenarier med en trinvis udbygning gennem en årrække. Trafikanalysens Resumé (korte anbefalinger) og Hovedrapport er vedhæftet som bilag 7 og 8. Trafikanalysens anbefalinger vil blive fremlagt og

behandlet i Teknik- og Miljøudvalget sideløbende med denne sag.

Stationsnære områder

Kommuneplanrammerne langs vestsiden af Helsingørmotorvejen er alle stationsnært kerneområde. Rammerne øst for Helsingørmotorvejen er alle "Stationsnært område, der afventer yderligere udpegning" i følge Kommuneplan 2013. Det foreslås, at rammerne med mulighed for bebyggelse på Dyrehavegårds Jorder (6.2.93 og 6.2.94) udpeges til stationsnært kerneområde. Det er en forudsætning for placering af erhvervsbebyggelser over 1.500 m², at områderne udpeges som stationsnære. Den rekreative ramme (6.2.43) udpeges ikke til stationsnært område.

Høring og borgerinddragelse

Kommuneplantillæggene med tilhørende miljørapporter sendes i offentlig høring fra den 6. november 2014 til den 8. januar 2015. Det foreslåede høringsområde er vedlagt som bilag 9. Der afholdes borgermøde i høringsperioden.

Kommuneplantillæg, miljørapporter, trafikanalyse og oplæg vedrørende landskabskvaliteter og -principper vil ligge til grund for borgerinddragelsen.

Notat vedrørende restriktioner for Dyrehavegårds Jorder

Der er desuden udarbejdet et notat vedrørende restriktioner for Dyrehavegårds Jorder, vedlagt som bilag 10. Notatet omhandler den foreslåede ramme 6.2.43, der udlægges som rekreativt område.

Økonomiske konsekvenser

Fremlæggelse af forslag til kommuneplanrammer afholdes indenfor rammen.

Forvaltningen har igangsat arbejdet med at udvikle en model og foretage beregninger af det samlede økonomiske grundlag (business case) for arealudviklingen både henset til indtægter fra grundsalg, skatter, med videre og udgifter til projektudvikling, infrastruktur med videre. Økonomiudvalget vil som ansvarlig for kommunens ejendomssalg få dette forelagt.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

- 1) de foreslåede ændringer af mulighederne for detailhandel i Tracéet godkendes, herunder placering af pladskrævende detailhandel (mindre, ikke trafikskabende) i de to sydligste rammer.
- 2) forslag til Kommuneplantillæg 10/2013 Tracéet langs Helsingørmotorvejen med tilhørende miljørapport sendes i høring i 9 uger fra den 6. november 2014 til den 8. januar 2015, eller
- 2a) forslag til Kommuneplantillæg 10/2013 Tracéet langs Helsingørmotorvejen

med tilhørende miljørapport ændres således, at max. bebyggeshøjde ændres fra 20 til 28 meter, og sendes i høring i 9 uger fra den 6. november 2014 til den 8. januar 2015

3) forslag til Kommuneplantillæg 11/2013 Dyrehavegårds Jorder med tilhørende miljørapport sendes i høring i 9 uger fra den 6. november 2014 til den 8. januar 2015, eller

3a) forslag til Kommuneplantillæg 11/2013 Dyrehavegårds Jorder med tilhørende miljørapport ændres således, at max. bebyggelsesprocent i Trongårdens byområde ændres fra 130 til 100, og sendes i høring i 9 uger fra den 6. november 2014 til den 8. januar 2015 og at

4) der afholdes borgermøde angående de to kommuneplantillæg i høringsperioden.

Byplanudvalget den 8. oktober 2014

Ad. 1 anbefalet, idet udvalget dog ikke på nuværende tidspunkt umiddelbart prioriterer dagligvarer.

Ad. 2a anbefalet, idet udvalget ønsker et højdemæssigt og arkitektonisk varieret byggeri, der også gør det muligt at have et lavere byggeri i nærheden af boligbebyggelse.

Ad. 3a. Anbefalet.

Ad. 4. Anbefalet.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. 01 Oversigtskort nye kommuneplanrammer
2. 02 Kommuneplantillæg 10 + Grundvandsredegørelse + Trafikanalyse Dagligvarer
3. 03 kommuneplantillaeg 11 + Grundvandsredegørelse
4. 04 Notat om overvejelsespunkter samt øvrige præciseringer af kommuneplanrammernes indhold.pdf
5. 05 Miljøvurdering af Kommuneplantillæg 10
6. 06 Miljøvurdering af Kommuneplantillæg 11
7. 07 Trafikanalyse Resume
8. 08 Trafikanalyse Hovedrapport
9. 09 Høringsområde
10. Notat - restriktioner for Dyrehavegaard Jorder af 15.9.2014

2. V.Stuckenbergs Vej 21A - Om- og tilbygning i 2 etager

Sagsfremstilling

Genfremlægges efter besigtigelse.

Kommunen har den 24. januar 2014 modtaget ansøgning om byggetilladelse til ombygning og tilbygning af eksisterende enfamiliehus, herunder hævnning af tag og etablering af tagterrasser/altaner på ejendommen V. Stuckenbergs Vej 21A jf. oversigtskort (bilag). Den 3. maj 2014 er der modtaget en revideret ansøgning og den 9. maj 2014 er projektet revideret, så tagterrasserne mod vest og syd er reduceret i størrelse (bilag).

Ejendommen er beliggende i kommuneplanramme 2.2.63 for Viggo Stuckenbergs Vej. Rammen er udlagt til åben-lav i maks 1½ etage og en maks. bebyggelsesprocent på 30. En mindre del af ejendommen er omfattet af søbeskyttelseslinjen fra Lyngby Sø (Naturbeskyttelseslovens § 16), idet søbeskyttelseslinjen går 2,5 m. ind på ejendommen fra ejendommens skel mod vest (Naturbeskyttelseslovens § 16). Ejendommen er omfattet af Partiel Byplan nr. 9. Byplanvedtægten fastsætter bl.a. at bygninger skal opføres i en afstand af 3 m., dog kan udhuse herunder garager placeres i naboskel eller nærmere naboskel end 3 m. Byplanvedtægten fastsætter etageantallet til maks. 2 etager.

Rammeområde 2.2.63, som huset er beliggende i, er karakteriseret ved ganske store villaer, hvor en del er i to etager og hvor tagterrasser ikke er et ukendt fænomen i området.

Forvaltningen har foretaget en undersøgelse af tagterrasser i området, jf. vedlagte (bilag), som viser, at der i området er 18 tagterrasser/altaner/balkoner. Størrelserne ligger mellem 3,5 m² - 30 m², , heraf er der 8 over 10 m² heraf 1 på 30m², 2 på 18m², 1 på 13m² og 4 på 11 m² , Resten ligger mellem 3,5 m² og 8,5 m² Hovedparten af tagterrasser/altaner/balkoner (14 stk.) ligger fra 3,5 m² - 11 m². Der er kun en tagterrasse, der er opført efter at bestemmelserne om 1½ etage i kommuneplanen blev indført i 2009, den ligger på Chr. Winthers Vej 20B og er på 18 m².

Ejendommen er et fritliggende enfamiliehus, som i følge BBR har et etageareal på 217 m² og en bebyggelsesprocent på 21. Huset er i 2 etager med ensidig taghældning med højest taghøjde mod vest. Mod skellet mod naboen mod øst, V. Stuckenbergs Vej 19B, blev der i 1970 givet tilladelse til og opført en tilbygning i 1

etage beliggende ca. 1 m. fra naboskellet. Enfamiliehuset er registret med bevaringsværdi 4 i Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger.

Ansøger ønsker, at om- og tilbygge huset ved at

- ı fjerne entrébygningen i husets ene ende mod nord og flytte denne over mod øst som en udvidelse af overetagen,
- ı fjerne en del af den énetages tilbygning fra 1970, så huset mod skellet mod øst er i overensstemmelse med privatretlig servitut fra 11. februar 1974 om at "ingen bygning må anbringes nærmere nabogrunden end 6 alen (3,77 m.)",
- ı fjerne en mindre del af overetagen, bl.a. 0,5 m. af bredden af denne mod vest,
- ı udvide overetagen med 1 m. i husets bredde mod syd og
- ı tilbygge mod øst og syd i én etage (der henvises til den oversigtstegning A og plantegningerne i ansøgningen).

Ifølge ansøger bliver husets fremtidige samlede etageareal på 231 m² svarende til en bebyggelsesprocent på 22,7.

Ved om- og tilbygningen ønskes etableret 3 tagterrasser med et samlet areal på 26,1 m² på henholdsvis 6,1 m² (tagterrasse mod øst), 10 m² (tagterrasse mod syd) og 10 m² (tagterrasse mod vest). Tagterrassen mod syd og øst forsynes med et 2,1 m. højt hegn mod øst. I til- og ombygningen indgår også hævnning af taget grundet ny tagkonstruktion med 450 mm. isolering – ændringen ændrer ikke på taghældning og retning. Taget forbliver med ensidig taghældning.

I forbindelse med sagsbehandlingen er der fastlagt et niveauplan, for at kunne vurdere, om en ønsket hævnning af taget på enfamiliehuset overholder det skrå højdegrænseplan fra skellet mod vest, hvor huset er højest.

Ansøgningen har været sendt i nabohøring samt høring i grundejerforeningen, Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug.

Der er indkommet bemærkninger fra to naboer og fra grundejerforeningen, heraf to indsigelser fra naboerne mod det ansøgte, jf. vedlagte (bilag). Indsigelserne har været sendt i partshøring hos ansøger, jf. ansøgers bemærkninger (bilag).

Efter indsigelserne har ansøger fremsendt supplerende materiale i form af koteplan med koter i østskel og facadetegninger med det skrå højdegrænseplan indtegnet som dokumentation for, at det ansøgte overholder det skrå højdegrænseplan (bilag). På facadetegningerne er tillige indtegnet konturerne af et 1½ etages hus som illustration fra ansøgers side, for at vise omfanget af et 1½ etages hus.

Den ansøgte til- og ombygning overholder Partiel Byplan nr. 9 for så vidt angår etageantallet, men overholder ikke kommuneplanens ramme på 1½ etage, idet

tagterrasser, tilbygning mod øst og hævnningen af taget gør, at det ansøgte betragtes som værende i 2 etager. Med hensyn til afstand til skel overholder det ansøgte ikke byplanvedtægtens krav om 3 m., da tagterrassen mod vest er placeret 2,5 m. fra skel.

Kommunalbestyrelsen har efter planloven en pligt til at virke for kommuneplanens virkeliggørelse, jf. planlovens § 12.

Til- og ombygningen omplacere bygningsarealerne på ejendommen, dog øges etagearealet med 14 m².

Det er vurderet, at det ansøgte overholder byggeretten i bygningsreglementet, dog kan der være tvivl om et evt. hegn på 2,1 m. på tagterrassen mod syd og øst overholder det skrå højdegrænseplan i bygningsreglementet, da hegnet ikke er indtegnet på facadetegningerne.

Forholdet til de omkringliggende ejendomme ændres, men ikke i et omfang der er usædvanligt for bebyggelse i et villaområde – Husets vinduesåbninger mod det nærmeste skel mod øst er ikke i et omfang der er udover sædvanligt – skyggepåvirkninger fra huset, som er lavest mod det østlige skel grundet den ensidige taghældning, vurderes også at være af sædvanlig omfang, idet mindste afstand til skel mod naboerne mod øst er 3,77 m., huset holder sig under det skrå højdegrænseplan og kun en mindre del af tilbygningen er placeret udfor den ene af naboerne mod øst, V. Stuckenbergers Vej 19A.

Til orientering fastsætter byggeretten for fritliggende enfamiliehuse en mindste afstand til naboskel, vej og sti på 2,5 m.

Den ene af indsigerne, V. Stuckenbergers Vej 19A, mener, at koten, som den etages del af tilbygningen mod syd er baseret på, er for høj og det nævnes, at terrænet syd for huset i 21A i 1958 blev hævet med 80 cm ved påfyldning af udgravning fra kælderen.

Med koten henviser indsiger til det fastlagte niveauplan, der blev fastlagt, for at kunne vurdere om en ønsket hævnning af taget på enfamiliehuset overholder det skrå højdegrænseplan fra skellet mod vest, hvor huset er højest.

Forvaltningen bad derfor ansøger om en koteplan med koter i østskel og facadetegninger med det skrå højdegrænseplan indtegnet som dokumentation for, at det ansøgte også overholder det skrå højdegrænseplan fra skellet mod øst. Til brug for målingen af det skrå højdegrænseplan fra østskellet har ansøger anvendt de koter, der er mindst favorable for ansøger.

Med hensyn til den nævnte hævnning af terrænet syd for huset, er det vurderet, at de nævnte tidligere foretagne terræændringer i området syd for huset må formodes ikke at have indflydelse på koterne i skellet mod henholdsvis øst og vest, hvor de relevante koter i østskellet tillige er taget ved skellet inde på nabogrundene. Selv med en hævnning på de nævnte 80 cm. af de relevante koter

udfor den en-etages tilbygning, vurderes højdegrænseplanen at være overholdt.

Forvaltningen vurderer med baggrund i ovenstående, at det ansøgte ikke medfører ændringer i forholdene for naboerne og området, der er udover, hvad der må forventes i et villaområde. Dog finder forvaltningen, at ansøger skal reducere antallet og arealet af tagterrasser, så det samlede areal af tagterrasser kommer i overensstemmelse med, hvad der er gængs i området.

Forvaltningen foreslår udvalget at drøfte, om udvalget vil nedlægge forbud mod det ansøgte i henhold til Planlovens § 14.

Ifølge Planlovens § 14 kan Kommunalbestyrelsen nedlægge forbud mod, at der retligt eller faktisk etableres forhold, som kan hindres ved en lokalplan. Forbudet kan højst nedlægges for et år.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen afsat til myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Ansøgningen imødekommes på betingelse af, at det samlede areal af tagterrasserne reduceres.
2. Forvaltningen bemyndiges til at nedlægge et forbud mod ny bebyggelse efter planlovens § 14, såfremt ansøger ikke er indstillet på at følge forvaltningens anvisninger.

Byplanudvalget den 10. september 2014

Udsat med henblik på besigtigelse.

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

Byplanudvalget den 8. oktober 2014

Ad 1. Godkendt.

Ad 2. Godkendt.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. V.Stuckenbergs Vej 21A - oversigtskort
2. Ansøgning m koteplan og myndighedsprojekt

3. Tagterrasser mm.
4. Høringssvar naboer
5. Kommentarer fra 21A til Høringssvar fra hhv. 19A og 19B - 18 06 2014 (2)

3. Chr. Winthers Vej 22B - Nyt enfamiliehus

Sagsfremstilling

Genfremlægges efter besigtigelse.

Kommunen har den 20. marts 2014 modtaget ansøgning om opførelse af et nyt enfamiliehus på en nyudstykket grund på Chr. Winthers Vej 22B i Kgs. Lyngby. Enfamiliehuset ønskes opført i 2 etager med 2 tagterrasser på i alt 38 m². Der er tillige ved Naturstyrelsen søgt om tilladelse til etablering af erstatningsbiotop samt ved kommunen om afklaring af ny overkørsel over grøft.

Plangrundlag

Ejendommen ligger i Kommuneplanens rammeområde 2.2.62. Området er udlagt til boligområde, åben-lav med en maks. bebyggelsesprocent på 30 og maks. 1½ etage. Ejendommen er ligeledes omfattet af Byplanvedtægt 9, der fastsætter området til åben-lav. Bebyggelse reguleres ved afstand til naboskel på mindst 3 m og maks. antal etager på 2.

Området

Rammeområde 2.2.63, som huset er beliggende i, er karakteriseret ved ganske store villaer, hvor en del er i to etager og hvor tagterrasser ikke er et ukendt fænomen i området.

Ejendommen

Matriklen nr. 28f er nyudstykket med et grundareal på 888 m², grunden har tidligere været anvendt som have til Chr. Winthers vej 22A.

Ansøgning

Der søges om byggetilladelse til opførelse af et enfamiliehus i to etager med et moderne arkitektonisk formsprog. Boligarealet udgør 212 m², et indbygget udhus på 25 m² samt et overdækket areal på 6 m². Der er 2 tagterrasser på i alt 38 m² (18 m² og 20 m²). Byggeriet medfører en bebyggelsesprocent på 25%. Huset fremstår i stueetagen som pudset i en hvid tone og i 1. etage i ubehandlet træbeklædning.

Høring

Ansøgningen er sendt i høring til de nærmeste ejendomme og grundejerforeningen. Evt. indsigelser vil blive fremlagt på mødet.

Forvaltnings vurdering

Forvaltningen vurderer, at et hus i 2 etager ikke vil være fremmed for området. Der henvises til, at der i 2013 er givet tilladelse til opførelse af et funkishus på Chr. Winthers Vej 20B i to etager med fladt tag, jf. luftfoto (bilag).

Tagterrasser i en størrelse over 10 m² anses ikke for at være i tråd med områdets karakter, idet tagterrasser større end 10 m² ikke er sædvanligt for området. Såfremt disse reduceres til ca 10 m² vurderes det at kunne accepteres, da tagterrassernes udformning og placering udgør en vigtig del af bygningens arkitektoniske udtryk og anvendelse. Der henvises til forvaltningens undersøgelse af tagterrasser i området (bilag).

Forvaltningen vurderer, at det ansøgte ikke medfører ændringer i forholdene for naboerne og området, der er udover, hvad der må forventes i et villaområde. Forvaltningen finder, at ansøger skal reducere i arealet af tagterrasser, så det samlede areal af tagterrasser kommer i overensstemmelse med hvad der er gængs i området.

Det lægges op til udvalget at diskutere det konkrete projekt og samtidig drøfte om udvalget vil nedlægge forbud mod det ansøgte i henhold til Planloven § 14. I følge Planlovens § 14 kan Kommunalbestyrelsen nedlægge forbud mod, at der retligt eller faktisk etableres forhold, som kan hindres ved en lokalplan. Forbuddet kan højst nedlægges for et år.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen afsat til myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. ansøgningen om opførelse af bygningen i 2 etager imødekommes på betingelse af, at det samlede areal af tagterrasserne reduceres.
2. der nedlægges et forbud mod ny bebyggelse efter planlovens § 14, såfremt ansøger ikke er indstillet på at følge forvaltningens anvisninger.

Byplanudvalget den 10. september 2014

Udsat med henblik på besigtigelse.

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

Byplanudvalget den 8. oktober 2014

Ad 1. Godkendt.

Ad 2. Godkendt.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Luftfoto

2. Chr winthers vej 22 b

3. Tagterrasser, altaner og balkoner indefor rammeområde 2.2.62 - V.
Stuckenbergsvej

4. Chr. Winthers vej 22 B - Tværsnit Rev. A

5. Chr. Winthers vej 22 B - Længdesnit Rev. A

6. Chr. Winthers vej 22 B - Stue- & 1. sals plan Rev. A

7. Chr. Winthers vej 22 B - Facader Rev. A

4. Mosebakken 18A - Terrænregulering

Sagsfremstilling

Der søges i brev af den 24. marts 2014 om tilladelse til terrænregulering (bilag). Projektet viser, at der terrænreguleres til et niveau svarende til naboejendommene og skrånende mod sø. Snittegning vedlagt (bilag). Der er i øvrigt også søgt om tilladelse til at opføre bebyggelse på grunden.

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 4.2.62 og omfattet af lokalplan 64. Hverken ramme eller lokalplan indeholder bestemmelser om terrænregulering.

På ejendommen er en sø, som er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, og Lyngby Taarbæk Kommune har derfor undersøgt søens biologiske tilstand. Det er på baggrund af undersøgelsen vurderet, at en terrænregulering som ansøgt, ikke kræver dispensation, og derfor vil kunne gennemføres i forhold til naturbeskyttelseslovens § 3.

Dette er tidligere meddelt til ansøger, idet det af byggelovens § 13 fremgår: I bebyggede områder kan kommunalbestyrelsen påbyde ændring af en foretagen regulering af en grunds naturlige terræn ved afgravning, påfyldning eller på anden måde, såfremt terrænreguleringen efter kommunalbestyrelsens skøn er til ulempe for de omliggende grunde. Dette gælder, uanset om lovens bestemmelser i øvrigt kommer til anvendelse ved det pågældende arbejde.

Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget, at ulemper f.eks. kan være generende indblik, skyggevirksomhed for lavere liggende ejendomme, eller lignende mere u håndgribelige ulemper. Derudover fremgår det af BR 10 kap. 2.2.3 at mindste afstand til skel for bl.a. enfamiliehuse skal være minimum 2,5 m og af vejledningsteksten, at dette også gælder for hævede opholdsarealer.

Der er således intet lovmæssigt, der forhindrer udførelsen af terrænreguleringen med mindre, at det besluttes at nedlægge et §14 forbud for på forhånd at definere terrænregulering i lokalplan.

Sagen har været sendt i høring hos tre berørte naboer, der alle er kommet med indsigelser mod det ansøgte. Af indsigelserne (bilag) fremgår det at

- der vil være øget indblik,

- | det vil påvirke de naturmæssige forhold omkring søen og ændre dens størrelse,
- | søen giver området karakter af "det grønne område",
- | opholdsarealer hæves måske mere end 30cm ved skel,
- | det naturlige fald mod sø sikrer aftensol for flere naboer,
- | det naturlige fald har skabt 4 plateauer som sikrer områdets nuværende og naturlige udseende,
- | det er vigtigt at reguleringen ikke giver mulighed for større byggehøjde eller problemer med fugt i kælder.

Ansøger har bl.a. hertil anført (bilag), at

- | Fra Mosebakken 16A og ca. 5m ind på grunden øges terrænets højde med 18-38cm og fra 5-10m med 8-99cm, men den nye kote ligger 29-69cm under koten i skel. I forhold til beboelsen på 16A er den nye kote ca. 65 cm lavere.
- | Derudover er der et eksisterende hegn i skel på ca. 1,80m, hvilket betyder at alt under ca. 2,45 m ikke kan ses.
- | Terrænreguleringen med beskyttelseszonen har ikke nogen som helst mulighed for at afskære noget af søens "maksimale omfang", og der er indlagt en beskyttelseszone på 2 m i forhold til søen.
- | Der er endnu ingen plan for opholdsarealers placering
- | Grunden er godkendt udstykket og kan derfor bebygges,
- | Husets tagryg vil få samme højde uanset om der udføres høj sokkel eller foretages terrænregulering,
- | Grunden mod vest har et tilsvarende fald, hvilket ikke ser unaturligt ud,
- | Terrænregulering vil ikke ændre på grundvandsspejlet og vandspejlskoten i søen er reguleret ved et overløbsrør, der til enhver tid sikrer en maksimal kote (27,29)
- | Overfladevand (nedbør) fra Mosebakken 18 ledes i retning mod søen.
- | Koten på Mosebakken går fra 28,75 i skel mod Floradalen til 28,25 i retning mod søen og endeligt til 27,29 som vandspejlskoten. Der vil således været et samlet fald fra skel til sø på ca. 1,50 m
- | Faldet vil ikke være jævnt, men ved anlæggelsen af haven vil det være naturligt generelt at etablere fald mod søen. Herved ledes overfladevand i retning mod søen.
- | Floradalen 19 har i skel samme eller lidt højere kote (28,70-29,05) end den fremtidige maksimal kote for Mosebakken 18. Derudover har huset på Floradalen 19 en sokkelkote på 29,73.
- | Samlet vurderes terrænreguleringen ikke at ændre på fugtpåvirkningen af soklen på Floradalen 19.

Forvaltningen kan oplyse, at for så vidt angår bebyggelsens højde skal denne, jf. beregningsreglerne i BR10 (bilag), måles fra naturligt terræn, og bebyggelse vil derfor ikke kunne blive højere uanset en evt. terrænregulering.

I tilfælde af, at der skal indlægges et niveauplan, skal kommunen bl.a. tage

hensyn til terrænforholdene på de tilstødende grunde, og at der skal skabes rimelige bebyggelsesmuligheder og adgangsforhold for den pågældende grund.

Såfremt det besluttes, at der skal indlægges et niveauplan, vil der skulle foretages partshøring igen.

Under hensyn til de fra ansøger indkomne bemærkninger og den foretagne partshøring, skønnes det, på det foreliggende grundlag, at terrænreguleringen ikke er til ulempe for de omliggende grunde i forhold til de hensyn, der ligger bag bestemmelserne i byggelovens § 13.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at

1. § 14 forbud ikke nedlægges for på forhånd at definere terrænregulering i lokalplan
2. det meddeles ansøger, at det på det foreliggende grundlag er vurderet, at terrænreguleringen ikke til ulempe for de omliggende grunde i forhold til de hensyn, der ligger bag bestemmelsen i byggelovens § 13,
3. det er en betingelse, at der ikke etableres opholdsarealer på arealer, der er reguleret mere end 30 cm, og som er placeret skel nærmere end 2,50 m.
4. kommunalbestyrelsen forbeholder sig ret til at komme til et andet resultat efter en konkret vurdering, efter at terrænreguleringen er udført, idet terrænreguleringen endnu ikke er udført, og alle terrænmæssige ændringer derfor ikke er belyst i ansøgningen.

Byplanudvalget den 8. oktober 2014

Godkendt med 5 stemmer.

Birgitte Hannibal (V) stemmer imod.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Snit A-D med ekst. og fremtidig terræn
2. Indsigelser
3. Dan Ejendomsbyg

5. Ansøgning om principptilladelse til opførelse af 5 rækkehuse

Sagsfremstilling

Kommunen har modtaget ansøgning om principptilladelse til at opføre fem rækkehuse på ejendommen Mølleåparken 10. Den 5. juni 2014 er der modtaget et opdateret projekt (bilag). Den 29. juli 2014 er der modtaget et udstykningsforslag med redegørelse for bebyggelsesprocent (bilag).

Ejendommen er beliggende i kommuneplanramme 5.2.68 - Mølleåparken. Rammen er udlagt til tæt-lav i maksimalt 2 etager og en maksimal bebyggelsesprocent på 50 for den enkelte ejendom. Landskabskarakteren skal sikres og ved nybyggeri er der krav om 1 p-plads pr. bolig. Ifølge de generelle rammer i kommuneplanen må der ikke opføres tæt-lav bebyggelse på ejendomme med et gennemsnitligt grundareal på mindre end 300 m² pr. bolig. En del af ejendommen er mod nord omfattet af skovbyggelinje (Naturbeskyttelseslovens § 17).

Ejendommen er omfattet af byplanvedtægt nr. 1 med tillæg nr. 1-3 for Ørholm kvarteret i Lyngby-Taarbæk Kommune. Tillæg nr. 3, stk. 2 i Byplanvedtægt nr. 1, fastsætter flg.: *"De i nærværende tillægs stk. 1 nævnte arealer må herefter kun bebygges i henhold til den ligeledes vedhæftede bebyggelsesplan nr. 9 G 10015."* På bebyggelsesplan nr. 9 G 10015 er der ikke vist bebyggelse på det sted, hvor ejendommen Mølleåparken 10 er beliggende. Byplanvedtægtens tillæg nr. 3 med kortbilag, herunder bebyggelsesplan nr. 9 G 10015 er vedlagt som (bilag).

Rammeområde 5.2.68 er i dag bebygget med rækkehuse i 2 etager.

Rammeområde 5.2.68 grænser op til rammeområde 5.2.70, der er et område bebygget med etageboliger i 2 - 7 etager og opført sidst i 60'erne og først i 70'erne. Rammeområderne 5.2.68 og 5.2.70 danner sammen med rammeområde 5.2.64, der er bebygget med enfamiliehuse, et samlet område benævnt Mølleåparken med bebyggelse fra sidst i 60'erne og først i 70'erne. Mølleåparken er skabt som et samlet område ud fra principperne på kortbilaget i tillæg 3 i byplanvedtægten.

Ejendommen har i flg. BBR et matrikulært areal på 1662 m² og er i dag bebygget med et missionshus (I BBR registreret som bygning til biograf, teater, erhvervsmæssig udstilling) og en carport. Missionshuset har et etageareal på 247 m². Bygningen er opført i 1971. Luftfoto over ejendommen og det nære område er vedlagt (bilag).

Byplanudvalget har den 9. oktober 2013 godkendt ansøgning om nedrivning af missionshuset og øvrige bygninger på ejendommen, jf. svar på ansøgning (bilag). Ansøgningen om tilladelse til at opføre fem rækkehuse på ejendommen var vedlagt denne sag, som kan ses med bilag på hjemmesiden, [www. LTK.dk](http://www.LTK.dk).

Forvaltningen gav den 16. oktober 2013 tilladelse til nedrivningen, men der er ikke indkommet meddelelse om påbegyndelse af nedrivningen på nuværende tidspunkt.

Ansøger ønsker at opføre 5 rækkehuse på ejendommen placeret som vist på situationsplanen i ansøgningsmaterialet og i udstykningsforslaget. Udstykningsforslaget lægger op til 5 parceller og et fælles friareal, som bl.a. tænkes anvendt til parkering. Rækkehusene på de enkelte parceller har hver et etageareal på 146 m² plus en garage på ca. 20 m². Mindste parcel er på 241 m² og største på 349 m². I udstykningsforslaget er der redegjort for bebyggelsesprocenten på de enkelte parceller og det fælles friareal på 328 m² er i beregningen af bebyggelsesprocenten fordelt ligeligt ud på de enkelte parceller.

Rækkehusene er i 2 etager og skal fremstå i et lyspudset materiale med vinduesrammer i hårdt træ samt begrønnet tagbeklædning. Husene ligger forskudt fra hinanden. I tilknytning til det enkelte hus er udlagt en overdækket garage med tilhørende skur samt bokse til affald og post. Garagen udføres som en let og umiddelbar gennemsigtig konstruktion, hvor skur samt post- og affaldshåndtering ses udført i emalitglas. Garagerne er ved opmåling på situationsplanen vurderet til at have et areal under 20 m² hver, som ikke tælles med i beregningen af parcellernes bebyggelsesprocent.

Ansøgningen har været sendt i nabohøring hos Mølleåparken 16, grundejerforeningen Mølleåparken 18-52 og Ejerlauget Mølleåparken. Under høringen er forvaltningen blevet kontaktet af Ejerforeningen Møllåparken III (Mølleåparken 19 – 121 (ulige numre)), der mente, at de også burde høres. Forvaltningen har derefter sendt høringsmaterialet ud til Ejerforeningen Mølleåparken III.

Der er indkommet indsigelser og bemærkninger fra alle bortset fra Mølleåparken 16, jf. samlede indsigelser og bemærkninger (bilag). Bemærkningerne og indsigelserne har været sendt i partshøring hos ansøger. Der er ikke modtaget bemærkninger fra ansøger. Forvaltningen har vurderet, at der ikke har været grund til at sende det opdaterede projekt, modtaget, i en fornyet høring, idet der ikke er væsentlige ændringer fra den første ansøgning.

Følgende forhold er gennemgående i flere af indsigelserne:

- 1 De grønne områder reduceres og de planlagte parkeringspladser forringes

området.

- | Den nye bebyggelse vil forringe oplevelsen af det frie grønne område og skoven bagved vil forsvinde. Ligeså vil udsynet fra Mølleåparken og fra mange af boligerne til skovbrynet Trydes Krat og den fredede Mølleådal blive berørt.
- | De nye rækkehuse passer ikke ind i den eksisterende arkitektur og antallet af rækkehuse bør reduceres.
- | Et eventuelt byggeri vil belaste vejen i området med stor og tung trafik til og fra byggeområdet.

Herudover henviser Grundejerforeningen Mølleåparken 16-52 til en tidligere sag i 2003, hvor kommunen har behandlet en lignende forespørgsel, jf. protokol fra byplanudvalgets møde den 19. marts 2003 og svar til ansøger (bilag).

Forvaltningen vurderer, at den ansøgte bebyggelse med det fremsendte udstykningsforslag overholder kommuneplanen, herunder kravet om grundstørrelser på min. 300 m² og bebyggelsesprocent på maks. 50. Det ansøgte er ikke i overensstemmelse med Byplanvedtægt 1 og vil kræve dispensation fra Byplanvedtægt 1, idet der på bebyggelsesplan nr. 9 G 10015 i tillæg 3 i byplanvedtægten ikke er vist bebyggelse på det sted, hvor ejendommen Mølleåparken 10 er beliggende. Det ansøgte vil i forbindelse med en evt. ansøgning om byggetilladelse kræve en helhedsvurdering efter de bebyggelsesregulerende bestemmelser i bygningsreglementet, da det ansøgte vurderes ikke at kunne overholde byggeretten i bygningsreglementet, der angiver en bebyggelsesprocent på 40 som det maksimale for rækkehuse.

Det vurderes, at selvom bebyggelsen medfører en ændring i de grønne områder og oplevelsen af skoven, så vurderes denne ændring ikke væsentlig. Bebyggelsen tilstræber via forskydningen af rækkehusene, at åbne sig op mod skoven og det grønne areal frem for at lukke sig mod vej. Samtidig holder bebyggelsen sig indenfor kommuneplanens rammer, herunder også etageantal og er placeret udenfor skovbyggelinjen. Dog finder forvaltningen, at udformningen af den fælles parkering og dennes afgrænsning mod området skal bearbejdes, så den er mere i harmoni med det grønne område.

Forvaltningen finder tillige, at de nye rækkehuse i deres nutidige formsprog kan indgå i samspil med de eksisterende rækkehuse og den øvrige bebyggelse. De nye huse har lånt elementer fra de eksisterende rækkehuse såsom murskiverne, de flade tage, de lyse materialer og har et moderne udtryk i facaderne, der afspejler husenes bagvedliggende funktioner.

Det er endvidere vurderet, at selvom udstykningsforslaget i forhold til kommuneplanen i princippet giver mulighed for at bygge mere end det ansøgte på den største af parcellerne, delnr. 5, så vil dette ikke være muligt uden dispensation fra byplanvedtægten. Det vil således ikke være muligt at bygge yderligere end det ansøgte.

Med baggrund i ovennævnte vurdering finder forvaltningen, at der er grundlag for at meddele dispensation fra Byplanvedtægt 1 til det ansøgte på betingelse af, at den fælles parkering og dennes afgrænsning mod det grønne område bearbejdes, så den er mere i harmoni med det grønne område.

Forvaltningen vurderer, at kun ved udarbejdelse af en lokalplan vil det være muligt at regulere fremtidige ændringer af bebyggelsens udseende, farve, materialer og beplantning.

Forvaltningen foreslår udvalget at drøfte, om udvalget vil imødekomme ansøgningen om principtilladelse til det ansøgte ved at meddele dispensation fra Byplanvedtægt nr. 1 på betingelse af, at den fælles parkering og dennes afgrænsning mod det grønne område bearbejdes, så den er mere i harmoni med det grønne område eller at der meddeles afslag til det ansøgte med baggrund i byplanvedtægten eller at der meddeles afslag til det ansøgte med henblik på at udarbejde en lokalplan.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. ansøgningen om principtilladelse imødekommes
2. der meddeles dispensation fra Byplanvedtægt nr. 1 til det ansøgte på betingelse af, at den fælles parkering og dennes afgrænsning mod området bearbejdes, så den er mere i harmoni med det grønne område.

Byplanudvalget den 8. oktober 2014

Ad 1. Godkendt.

Ad 2. Godkendt.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.

Bilagsfortegnelse

1. Mølleåparken mappe
2. Fra ansøger udstykningsforslag med redegørelse for bebyggelsesprocent
3. Byplanvedtægtens Tillæg 3 med kortbilag
4. Mølleåparken 10 - luftfoto
5. Protokol og svar af 9 oktober 2013
6. Indkomne indsigelser og bemærkninger.pdf

7. Protokol og svar til ansøger - marts 2003

7. Meddelelser til udvalgets medlemmer - oktober 2014

Sagsfremstilling

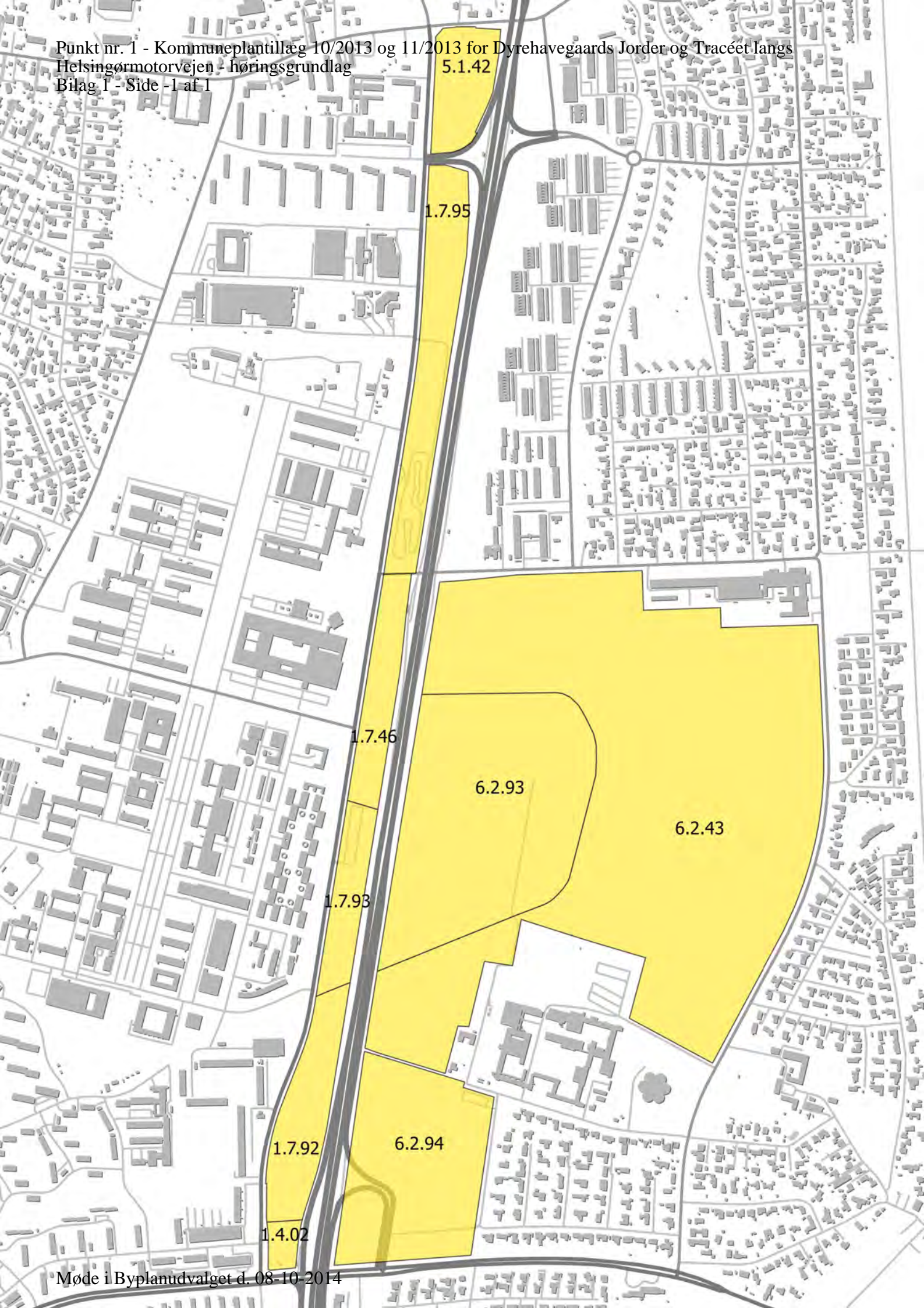
1. Gensidig orientering om evt. afholdte møder

Udvalgets medlemmer har mulighed for at orientere hinanden.

Byplanudvalget den 8. oktober 2014

Taget til efterretning.

Henrik Brade Johansen (B) var fraværende.



5.1.42

1.7.95

1.7.46

6.2.93

6.2.43

1.7.93

1.7.92

6.2.94

1.4.02

Kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen

Status	Kladde
Plannavn	Kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen
Område	Tracéet langs Helsingørmotorvejen
bydel	Lyngby bydel
Baggrund	<p>Kommunalbestyrelsen besluttede i juni 2014 at igangsætte planlægning af arealerne Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Planlægningen omfatter byudvikling med mulighed for bebyggelse vest og øst for motorvejen, samt rekreative arealer på en stor del af Dyrehavegårds Jorder. Kommuneplantillæg 10/2013 omhandler Tracéet langs Helsingørmotorvejen, mens Kommuneplantillæg 11/2013 omhandler Dyrehavegårds Jorder.</p>
Indhold	<p>Indledning: Kommuneplantillægget indeholder 6 nye rammeområder med forskellige anvendelsesmuligheder.</p> <p>Rammerne 1.4.02, 1.7.92, 1.7.93 og 1.7.95 giver mulighed for bolig og erhverv med en højde på op til 20 m.</p> <p>Rammen 1.4.02 indeholder derudover mulighed for detailhandel: Dagligvarer. Denne ramme bliver en del af eksisterende bydelscenter Lyngbygårdsvej.</p> <p>Rammerne 1.4.02 og 1.7.92 indeholder derudover mulighed for butikker, der alene sælger særlig pladskrævende varer (mindre, ikke-trafikskabende). Der må kun placeres én butik, der alene forhandler særlig pladskrævende varer, i hver af de to rammer. For 1.4.02 må denne ikke overstige 1500 m², og for 1.7.92 må denne ikke overstige 2000 m².</p> <p>Rammen 1.7.46 er en eksisterende ramme, der med kommuneplantillægget får ændret geografisk afgrænsning, som konsekvens af at der placeres nye rammer inden for dele af rammens oprindelige areal. Denne ramme er et fremtidigt byområde, hvor særskilt planlægning vil blive fremlagt. Anvendelsen for 1.7.46 er fortsat Rampeanlæg langs motorvej samt ridehal og fritidsformål.</p> <p>Rammen 5.1.42 er en eksisterende ramme, der med kommuneplantillægget får ændret geografisk afgrænsning, som konsekvens af at der placeres en ny ramme inden for dele af rammens oprindelige areal. Anvendelsen for 5.1.42 er fortsat Bepplantningsbælte og tekniske anlæg.</p> <p>Alle rammerne indeholder mulighed for placering af letbane og stationer og det beskrives, at planlægning af området skal tænkes sammen med kommende letbane, letbanestationer og supercykelsti samt fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. I de relevante rammer beskrives, at der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen.</p> <p>Indkørselsforhold fra Lundtoftegårdsvej til rammeområderne i Tracéet vil blive behandlet generelt i den fremtidige lokalplanlægning. Det kan vise sig hensigtsmæssigt at etablere få samlede indkørsler fra Lundtoftegårdsvej til flere ejendomme.</p> <p>Ved planlægning af områderne skal der tages særlig hensyn til områdets karakteristiske landskab, med integration af landskabskvaliteter og -principper.</p> <p>Afsnittet Byudvikling i Kommuneplan 2013: Med de foreslåede rammer for Tracéet langs Helsingørmotorvejen foreslås tilføjet et afsnit under Byudvikling i Kommuneplan 2013:</p> <p>Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Tracéet langs den vestlige side af Helsingørmotorvejen er under udvikling. Der er udarbejdet kommuneplanrammer, der beskriver mulighederne for udviklingen af arealerne. En stor del af områderne er udlagt til videnserhverv, offentlig service og boliger. De to sydligst beliggende rammer har desuden mulighed for dels detailhandel dels butikker til pladskrævende varer. Området er placeret i nær tilknytning til Helsingørmotorvejen, som er en del af det overordnede vejnet. Ved lokalplanlægning af området skal det tænkes sammen med fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. Ved planlægning af områderne skal der tages særlig hensyn til områdets karakteristiske landskab, med integration af landskabskvaliteter og -principper.</p> <p>I afsnittet linkes til rammeområderne.</p> <p>Bydelscenter Lyngbygårdsvej: Med mulighed for detailhandel i rammen 1.4.02 ændres afgrænsningen af bydelscenteret Lyngbygårdsvej, så det eksisterende bydelscenter udvides til også at rumme denne ramme.</p> <p>Planloven kræver en række vurderinger i forhold til ændring af afgrænsning for bydelscenteret. I de kommende år gives mulighed for/forventes en større byudvikling i nærheden af Lyngbygårdsvej bydelscenter. Det drejer sig om mulighed for op til 190.000 m² blandet erhverv, bolig og uddannelsesinstitutioner i Tracéet langs Helsingørmotorvejen samt op til 125.000 m² blandet erhverv, bolig og uddannelsesinstitutioner i nye kommuneplanrammer umiddelbart øst for Helsingørmotorvejen. På DTU planlægges 70.000 m² nybyggeri til uddannelsesformål. Den store mængde nybyggeri betyder et øget behov for dagligvareforsyning i området, både til nye beboere, erhvervsansatte, pendlere, studerende, mv. Den kommende letbane, som vil få en station inden for den nye afgrænsning af bydelscenteret, vil afstedkomme en passagerstrøm til og fra området. I forvejen er der tale om et beboelsesområde med både mange</p>

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

Bilag 2 - Side -2 af 51

Det nuværende bydelscenter Lyngbygårdsvej ligger omgivet af beboelsejendomme og et rekreativt friareal med elementer tegnet af landskabsarkitekten C. Th. Sørensen umiddelbart nord for. Det er ikke oplagt at udvide detailhandelsarealet inden for den nuværende afgrænsning, fordi den er fuldt udbygget med nyere bebyggelse. Mod øst kan afgrænsningen derimod udvides til også at rumme et areal på den anden side af Lundtoftegårdsvej, hvor der planlægges placering af letbanestation. Placering af dagligvareforsyning ved offentlig transport, større beboelseskvarterer samt nye erhvervsområder vil være en bæredygtig løsning.

I Kommuneplan 2013's afsnit om detailhandel står bl.a.: "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 Lyngbygårdsvej var det faktiske butiksareal 3.500 m² i 2010 og den maksimale ramme hæves til 5.000 m², da centret er udpeget som bydelscenter. På længere sigt ønskes centeret udvidet til 7.000 m². Denne udvikling vurderes at være nødvendig, når nye bykvarterer skal udvikles i forbindelse med letbanens etablering. En ny butik kan udvikles i forbindelse med en kommende letbanestation." Udvidelsen af bydelscenterets afgrænsning er altså i overensstemmelse med kommunens detailhandelsstrategi om at give mulighed for at etablere flere arealer til detailhandel i området ved Lyngbygårdsvej.

Med letbanens anlæg og de nye byudviklingsmuligheder i området omkring Dyrehavegårds Jorder og Tracéet, vil der ske en større ændring i bymiljøet omkring bydelscenteret Lyngbygårdsvej. Udvidelsen af bydelscenterets afgrænsning er en følge af denne byudvikling og kan betyde, at der udover udviklingen til erhverv, letbane, boliger, mv., også nu vil kunne placeres ny detailhandel for dagligvarer. Denne nye detailhandel vil kunne placeres som enkeltstående bebyggelse, eller vil kunne integreres sammen med de andre funktioner på stedet (fx letbanestation, letbane og cykelsti). Selve bebyggelsen vil blive udviklet gennem lokalplanlægning.

Den trafikale tilgængelighed og parkeringsmulighederne ifm. placering af detailhandel til dagligvarer på dette sted er behandlet særskilt i trafiknotat, som findes i forlængelse af dette kommuneplantillæg.

Dette kommuneplantillæg indeholder et kort over den foreslåede nye afgrænsning af bydelscenteret indeholdende to rammeområder. Den eksisterende detailhandelsstruktur kan ses [her](#).

Med ændringen af bydelscenteret skal der ændres i Kommuneplan 2013's afsnit om Arealer til detailhandel under afsnittet Byudvikling. Her ændres teksten om Lyngbygårdsvejs bydelscenter til: "På Lyngbygårdsvej var det faktiske butiksareal 3.500 m² i 2010 og den maksimale ramme blev i forbindelse med seneste revision af kommuneplanen hævet til 5.000 m², da centret er udpeget som bydelscenter. På længere sigt ønskes centeret fortsat udvidet til 7.000 m². Denne udvikling vurderes at være nødvendig, når nye bykvarterer skal udvikles i forbindelse med letbanens etablering. Bydelscenteret kan indeholde både detailhandel for dagligvarer og pladskrævende detailhandel. I forhold til pladskrævende detailhandel, må der kun etableres én butik, og den maksimale størrelse på butikken er 1500 m², som følge af bydelscenterets maksimale ramme for detailhandel. I Tracéet, nord for den nye bydelscenter-afgrænsning, udlægges en ramme 1.7.92, som også giver mulighed for pladskrævende detailhandel. Det er fastlagt, at der her er tale om én butik, og at den maksimale størrelse på butikken er 2.000 m²."

Med ændringen af afgrænsningen af bydelscenteret samt ændringen af indholdet i rammerne 1.4.02 Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej og 1.7.92 Langs Helsingørmotorvejen Syd skal der også ske ændringer i retningslinjerne for detailhandel i Kommuneplan 2013. Denne ændring redegøres der for i det følgende:

Retningslinjer for detailhandel i Kommuneplan 2013:

Det maksimale detailhandelsareal for Lyngbygårdsvej - bydelscenter fastholdes på 5.000 m². Under afsnit om de maksimale butiksstørrelser tilføjes:

1.4.02 Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej, maksimalt 2.000 m² til udvalgsvarer

1.7.92 Langs Helsingørmotorvejen Syd, maksimalt 2.000 m² til udvalgsvarer

Rammeområdet 1.7.92 Langs Helsingørmotorvejen Syd vil blive udpeget til "Pladskrævende varer" på kortet under Retningslinjer med detailhandelscentre, se kort senere i dette kommuneplantillæg.

Nyt afsnit under byudvikling/detailhandel:

Der tilføjes et nyt afsnit under Byudvikling/Detailhandel, med overskriften "Særligt pladskrævende detailhandel". Under dette nye afsnit skrives følgende:

Omfang af eksisterende særligt pladskrævende detailhandel.

ICP lavede i december 2010 for Lyngby-Taarbæk Kommune en detailhandelsanalyse som bl.a. indeholdt en opgørelse over de eksisterende butiksstørrelser for butikker, der alene forhandler særligt pladskrævende varer.

Bilforhandlere, antal: 11, areal: 18.100

Byggemarkeder og -materialer, antal: 1, areal: 11.200

Plantecentre, ingen

Møbler, ingen

Campingvogne, ingen

Lyngby-Taarbæk i alt, antal: 12, areal: 29.300

På Firskovvej ligger 4 af de største enheder, en tømmerhandel/byggemarked og 3 bilforhandlere.

Herudover eksisterer en række møbelbutikker i Kgs. Lyngby, som alle betragtes som almindelige udvalgswarebutikker.

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs

Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

Bilag 2 - Side -3 af 5

Behov for pladskrævende detailhandel:

Detailhandelskategorien "Særligt pladskrævende detailhandel" er en relativ ny kategori. Der har indtil efteråret 2014 ikke været rammer i gældende Kommuneplan 2013 eller lokalplaner som eksplicit indeholder denne kategori. I rammeområde 1.5.91 Firskovvej hedder det således: "detailhandelslignende virksomheder som byggemarked, bilværksted med salg og lign." Nu gives der rammer for særligt pladskrævende varegrupper for 3.4.90 Virumgårdsvej samt for 1.7.92 Langs Helsingørmotorvejen Syd og 1.4.02 Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej.

Firskovvej har indtil nu været det eneste sted, som har haft mulighed for detailhandel inden for denne kategori under Retningslinjerne for detailhandel. Imidlertid er der ikke umiddelbart velegnede, ledige ejendomme på Firskovvej til yderligere at kunne placere butikker til særligt pladskrævende detailhandel. Det er derfor vurderet, at der er brug for at planlægge for denne kategori i flere områder, dels af hensyn til nyanlæg, dels af hensyn til evt. relokalisering af eksisterende solitært beliggende forhandlere inden for denne kategori.

Detailhandelsstruktur:

I Lyngby-Taarbæk handles dagligvarerne i lokale centre og butikker. Kgs. Lyngby skal fastholdes og udvikles som det dominerende udvalgsvarecenter nord for København. 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 udvalgsvarebutikker af mere lokal karakter.

Centerstrukturen rummer også en række lokalcentre, hvor handlen med dagligvarer er den vigtigste.

Endelig er der nu mulighed for at placere pladskrævende varegrupper i områderne ved Firskovvej, 3.4.90 Virumgårdsvej samt i rammeområderne 1.7.92 Langs Helsingørmotorvejen Syd og 1.4.02 Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej.

Påvirkning af opland:

Muligheden for detailhandel for pladskrævende varegrupper i rammeområderne 1.4.02 og 1.7.92 i stationsnært kerneområde lige nord for Klampenborgvej og tæt på motorvejsafkørsel fra Helsingørmotorvej/Ring 3 kan muligvis bevirke en tiltrækning fra et større opland end det de nuværende solitært beliggende butikker til pladskrævende varegrupper i kommunen har. For at forhindre dette, begrænses anvendelsen til "mindre, ikke-trafikskabende", hvormed kun butikker med et lavt forventet kundeantal kan tillades. Placering af detailhandel til pladskrævende varegrupper nord for Klampenborgvej vurderes dog på trods af ovennævnte at få samme opland som de øvrige butikker med detailhandel for pladskrævende varegrupper, der pt. ligger i Firskovvejområdet. Det vurderes derfor, at der ikke vil ændres væsentligt på størrelsen af oplandet, der vil blive betjent af dette mindre område til særligt pladskrævende detailhandel.

I forhold til mulighed for at placere butikker, der alene sælger særlig pladskrævende varer i rammerne 1.4.02 og 1.7.92, er følgende skrevet ind i rammerne: "Det skal sikres, at butikker kun må have et minimalt udendørs oplag". Dette er for at sikre en tæt bymæssig kvalitet i området, og på den måde undgås, at større arealer ligger hen til oplag på et sted, hvor man ønsker en mere bymæssig udnyttelse af arealerne. Dette gør området mindre attraktivt for butikker, som forhandler fx planter, havebrugsvare, tømmer, byggematerialer eller grus, sten- og betonvarer, som typisk kan have behov for større udendørs oplag.

Grundvandsredegørelse:

Til dette kommuneplantillæg hører også en grundvands-redegørelse, som er en del af tillægget. Der vurderes samlet, at der vil være en meget lille reduktion af grundvandsdannelsen til grundvandsmagasinerne ved realisering af planerne. Denne reduktion vurderes ikke at have indflydelse på drikkevandsforsyningen, hverken i kommunen eller i de områder, kommunen importerer vand fra.

Beskyttelsen af arealerne sikres tilstrækkeligt gennem den generelle regulering. I alle 6 rammer indskrives det dog, at lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient. En geografisk del af rammerne 1.7.95 og 5.1.42 er placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, og derfor vil der i disse rammer blive indskrevet særlige krav for parkeringsanlæg, veje og tekniske anlæg.

For anvendelsen erhverv er anvendt formuleringen: "Videnserhverv (herunder kontor): Mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. Tekniske tiltag sikrer grundvandsbeskyttelse hvis virksomheder ligger i NFI".

Med denne formulering tilgodeses kravene i Den statslige udmelding om vandplanernes retningslinjer 40 og 41. Virksomhederne vil med den valgte formulering evt. have mulighed for testfaciliteter/produktion i begrænset omfang, fx med produktion af prototyper, hvis de overholder kravene i Den statslige udmelding om at være "Mindre grundvandstruende virksomhed".

Aflysning af rammer:

Hermed aflyses følgende eksisterende rammer:

- 1.4.44 Lundtoftegårdsvej
- 1.7.46 Lundtoftegårdsvej
- 5.3.40 Lundtoftegårdsvej
- 5.1.42 Lundtoftegårdsvej

Bydele:

Rammen 1.7.95 overgår med dette kommuneplantillæg til Lyngby bydel, mens rammen 5.1.42 fortsat vil være en del af Lundtofte bydel.

Om kommuneplantillæg

Yderligere information om kommuneplantillæg kan ses [her](#).

1.4.02 - Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej



Bestemmelser	Status
Plannummer	1.4.02
Plannavn	Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej
Anvendelse generelt	Centerområde Printervenlig udgave
Anvendelse specifik	Bydelscenter
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Lyngby bydel
Bebyggelsesprocent	225%
Max. bygningshøjde	20 m
Anvendelse	<p>Videns erhverv (herunder kontor). Offentlige formål: Offentlig service og offentlig administration. Boliger. Detailhandel: Dagligvarer samt butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varer (mindre, ikke-trafiksabende butikker). Anden publikumsorienteret service. Tekniske anlæg.</p> <p>Videns erhverv (herunder kontor): Mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter.</p> <p>Anden publikumsorienteret service: håndværkspræget detailhandel (frisør, selvbetjeningsvaskeri og lign.) anden detailhandelslignende funktion (apotek, bank og lign.) hotel, konference- / selskabslokaler, restaurant, udstilling og galleri, fitness, forsamlingssted mv.</p>
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde
Bebyggelsens omfang	<p>Bebyggelse udlægges med variation i højder og udformning. Bebyggelse skal have høj arkitektonisk kvalitet samt integrere uderum og grønne rum mod Lundtoftegårdsvej, Klampenborgvej og Helsingørmotorvejen.</p> <p>Der må kun placeres én butik, der alene forhandler særlig pladskrævende varer, og denne må ikke overstige 1500 m².</p>

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs

Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

Opholdsarealer
Der skal være særlig fokus på byrum og uderum, samt på beplantning og grønne rum, med integration af landskabskvaliteter og -principper.

Det skal sikres, at butikker kun må have et minimalt udendørs oplag.

Miljø Ved planlægning af området skal tages særlig hensyn til støj fra Helsingørmotorvejen, de omkringliggende veje og den kommende letbane. Der skal indtænkes støjdæmpning i forhold til bebyggelse og uderum.

Trafik Planlægning af området skal tænkes sammen med kommende letbane, letbanestationer og supercykelsti samt fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. Der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen.

Indkørselsforhold fra Lundtoftegårdsvej til rammeområderne i Tracéet vil blive behandlet generelt i den fremtidige lokalplanlægning. Det kan vise sig hensigtsmæssigt at etablere få samlede indkørsler fra Lundtoftegårdsvej til flere ejendomme.

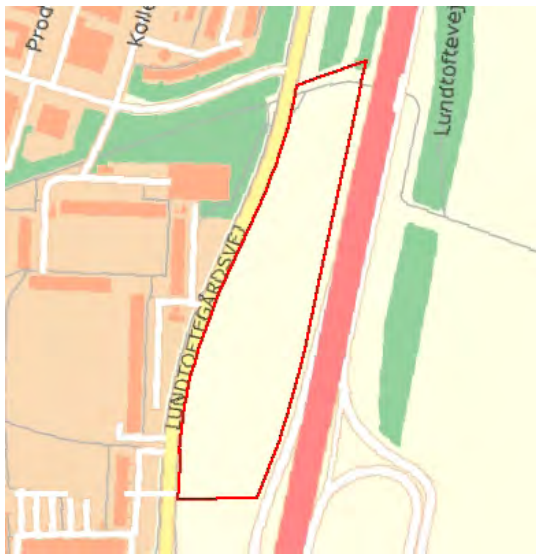
P-krav vil blive vurderet ifm. lokalplanlægningen.

Hvis den fulde bebyggelsesprocent udnyttes, skal størstedelen af parkeringen foregå i konstruktion.

Lokalplaner Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

Særlige bestemmelser Læs også [generelle rammer](#), [retningslinjer](#) og [definitioner](#).

1.7.92 - Langs Helsingørmotorvejen Syd



Bestemmelser	Status
Plannummer	1.7.92
Plannavn	Langs Helsingørmotorvejen Syd
Anvendelse generelt	Blandet bolig og erhverv Printervenlig udgave
Anvendelse specifik	Blandet byområde
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Lyngby bydel
Bebyggelsesprocent	225%
Max. bygningshøjde	20 m
Anvendelse	Videns erhverv (herunder kontor). Offentlige formål: Offentlig service og offentlig administration. Boliger. Konference- og hoteldrift. Detailhandel: Butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varer (mindre, ikke-trafikskabende butikker). Tekniske anlæg. Videns erhverv (herunder kontor): Mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter.
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde
Bebyggelsens omfang	Bebyggelse udlægges med variation i højder og udformning. Bebyggelse skal have høj arkitektonisk kvalitet samt integrere uderum og grønne rum mod Lundtoftegårdsvej, Helsingørmotorvejen og mod den offentlige sti i nord. Der må kun placeres én butik, der alene forhandler særlig pladskrævende varer, og denne må ikke overstige 2000 m ² .
Opholdsarealer	Der skal være særlig fokus på byrum og uderum, samt på beplantning og grønne rum, med integration af landskabskvaliteter og -principper. Det skal sikres, at butikker kun må have et minimalt udendørs

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

Bilag 2 - Side -8 af 51

Miljø

Ved planlægning af området skal tages særlig hensyn til støj fra Helsingørmotorvejen, de omkringliggende veje og den kommende letbane. Der skal indtænkes støjdæmpning i forhold til bebyggelse og uderum.

Trafik

Planlægning af området skal tænkes sammen med kommende letbane, letbanestationer og supercykelsti samt fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. Der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen.

Indkørselsforhold fra Lundtoftegårdsvej til rammeområderne i Tracéet vil blive behandlet generelt i den fremtidige lokalplanlægning. Det kan vise sig hensigtsmæssigt at etablere få samlede indkørsler fra Lundtoftegårdsvej til flere ejendomme.

P-krav vil blive vurderet ifm. lokalplanlægningen.

Hvis den fulde bebyggelsesprocent udnyttes, skal størstedelen af parkeringen foregå i konstruktion.

Lokalplaner

Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

Særlige bestemmelser

Ved letbanestationerne kan der udlægges mindre arealer til butikker, som skal fungere som et sekundært tilskud til den primære funktion (station).

Læs også [generelle rammer](#), [retningslinjer](#) og [definitioner](#).

1.7.93 - Langs Helsingørmotorvejen (v. Akademivej)



Bestemmelser	Status	
Plannummer	1.7.93	Kladde
Plannavn	Langs Helsingørmotorvejen (v. Akademivej)	
Anvendelse generelt	Blandet bolig og erhverv	Printervenlig udgave
Anvendelse specifik	Blandet byområde	
Fremtidig zonestatus	Byzone	
Zonestatus	Byzone	
Plandistrikt	Lyngby bydel	
Bebyggelsesprocent	225%	
Max. bygningshøjde	20 m	
Anvendelse	Videns erhverv (herunder kontor). Offentlige formål: Offentlig service og offentlig administration. Boliger. Konference- og hoteldrift. Tekniske anlæg. Videns erhverv (herunder kontor): Mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter.	
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde	
Bebyggelsens omfang	Bebyggelse udlægges med variation i højder og udformning. Bebyggelse skal have høj arkitektonisk kvalitet samt integrere uderum og grønne rum mod både Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen.	
Opholdsarealer	Der skal være særlig fokus på byrum og uderum, samt på beplantning og grønne rum, med integration af landskabskvaliteter og -principper.	
Miljø	Ved planlægning af området skal der tages særlig hensyn til støj fra Helsingørmotorvejen, de omkringliggende veje og den kommende letbane. Der skal indtænkes støjdemper i forhold til bebyggelse og uderum.	
Trafik	Planlægning af området skal tænkes sammen med kommende letbane, letbanestationer og supercykelsti samt fremtidige trafikale	

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs

Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

Bilag 2 - Side -10 af 51

Ejendomme og bebyggelse i forbindelse med udviklingen. Der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen.

Indkørselsforhold fra Lundtoftegårdsvej til rammeområderne i Tracéet vil blive behandlet generelt i den fremtidige lokalplanlægning. Det kan vise sig hensigtsmæssigt at etablere få samlede indkørsler fra Lundtoftegårdsvej til flere ejendomme.

P-krav vil blive vurderet ifm. lokalplanlægningen.

Hvis den fulde bebyggelsesprocent udnyttes, skal størstedelen af parkeringen foregå i konstruktion.

Lokalplaner

Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

Særlige bestemmelser

Ved letbanestationerne kan der udlægges mindre arealer til butikker, som skal fungere som et sekundært tilskud til den primære funktion (station).

Læs også [generelle rammer](#), [retningslinjer](#) og [definitioner](#).

1.7.46 - Lundtoftegårdsvej



Bestemmelser

Plannummer 1.7.46

Plannavn Lundtoftegårdsvej

Anvendelse generelt Område til offentlige formål

Anvendelse specifik Område til offentlige formål

Fremtidig zonestatus Byzone

Zonestatus Byzone

Plandistrikt Lyngby bydel

Anvendelse Bepplantningsbælte, tekniske anlæg.

Områdets anvendelse Stationsnært kerneområde.

Trafik Planlægning af området skal tænkes sammen med kommende letbane, letbanestationer og supercykelsti samt fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. Der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen og til en eventuel stibro henover Helsingørmotorvejen.

Lokalplaner Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

Særlige bestemmelser Fremtidigt byområde, særskilt planlægning vil blive fremlagt.

Læs også [generelle rammer](#), [retningslinjer](#) og [definitioner](#).

Status

Kladde

[Printervenlig udgave](#)

1.7.95 - Langs Helsingørmotorvejen nord



Bestemmelser	Status
Plannummer	1.7.95
Plannavn	Langs Helsingørmotorvejen nord
Anvendelse generelt	Blandet bolig og erhverv Printervenlig udgave
Anvendelse specifik	Blandet byområde
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Lyngby bydel
Bebyggelsesprocent	225%
Max. bygningshøjde	20 m
Anvendelse	Videns erhverv (herunder kontor). Offentlige formål: Offentlig service og offentlig administration. Boliger. Konference- og hoteldrift. Tekniske anlæg. Videns erhverv (herunder kontor): Mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter.
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde
Bebyggelsens omfang	Bebyggelse udlægges med variation i højder og udformning. Bebyggelse skal have høj arkitektonisk kvalitet samt integrere uderum og grønne rum mod tilstødende veje og stier.
Opholdsarealer	Der skal være særlig fokus på byrum og uderum, samt på beplantning og grønne rum, med integration af landskabskvaliteter og -principper.
Miljø	Ved planlægning af området skal der tages særlig hensyn til støj fra Helsingørmotorvejen, de omkringliggende veje og den kommende letbane. Der skal indtænkes støjdemning i forhold til bebyggelse og uderum. For de dele af rammen, som ligger placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, skal eventuelle parkeringspladser, veje og tekniske anlæg etableres med tæt belægning, der er indrettet med

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

Bilag 2 - Side -13 af 51

Jord mod vand, hvor der skal kontrolleret afledning. Det stormende vand skal gennemgå en forudgående rensning i forbassin, olieudskiller, sandfang eller lignende inden det nedsives til grundvandet.

Trafik

Planlægning af området skal tænkes sammen med kommende letbane, letbanestationer og supercykelsti samt fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. Der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen.

Indkørselsforhold fra Lundtoftegårdsvej til rammeområderne i Tracéet vil blive behandlet generelt i den fremtidige lokalplanlægning. Det kan vise sig hensigtsmæssigt at etablere få samlede indkørsler fra Lundtoftegårdsvej til flere ejendomme.

P-krav vil blive vurderet ifm. lokalplanlægningen.

Hvis den fulde bebyggelsesprocent udnyttes, skal størstedelen af parkeringen foregå i konstruktion.

Lokalplaner

Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

Særlige bestemmelser

Ved letbanestationerne kan udlægges mindre arealer til butikker, som skal fungere som et sekundært tilskud til den primære funktion (station).

Læs også [generelle rammer](#), [retningslinjer](#) og [definitioner](#).

5.1.42 - Lundtoftegårdsvej



Bestemmelser	Status
Plannummer 5.1.42	Kladde
Plannavn Lundtoftegårdsvej	
Anvendelse generelt Område til offentlige formål	Printervenlig udgave
Anvendelse specifik Område til offentlige formål	
Fremtidig zonestatus Byzone	
Zonestatus Byzone	
Plandistrikt Lundtofte bydel	
Anvendelse Rampeanlæg langs motorvej samt ridehal og fritidsformål.	
Områdets anvendelse Stationsnært kerneområde.	
Bebyggelsens omfang Ridehal og fritidsformål skal placeres nord for afkørselsrampen fra Helsingørmotorvejen. Samtidigt skal den åbne karakter mod Lundtoftevej og Lundtoftegårdsvej sikres. Et mindst 10 m bredt bælte skal etableres mod Helsingørmotorvejen og afkørselsanlægget.	
Miljø For de dele af rammen, som ligger placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, skal eventuelle parkeringspladser, veje og tekniske anlæg etableres med tæt belægning, der er indrettet med fald mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning. Det afstrømmende vand skal gennemgå en forudgående rensning i forbassin, olieudskiller, sandfang eller lignende inden det nedsives til grundvandet.	
Trafik Planlægning af området skal tænkes sammen med kommende letbane, letbanestationer og supercykelsti samt fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. Der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen.	
Lokalplaner Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.	
Særlige bestemmelser Læs også generelle rammer , retningslinjer og definitioner .	

1.4.44 - Lundtoftegårdsvej



Bestemmelser

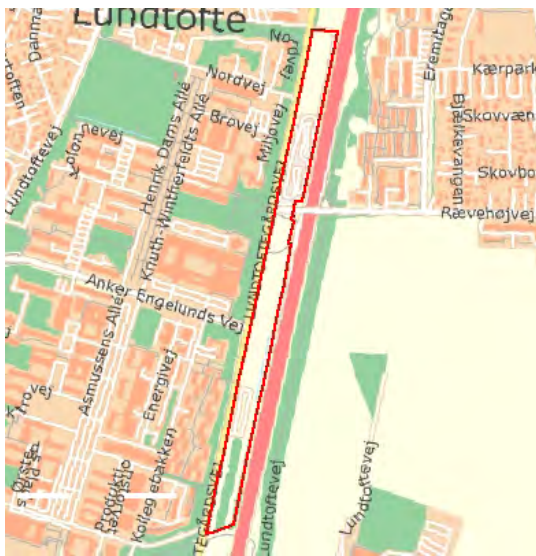
Plannummer	1.4.44
Plannavn	Lundtoftegårdsvej
Anvendelse generelt	Område til offentlige formål
Anvendelse specifik	Område til offentlige formål
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Lyngby bydel
Anvendelse	Bepplantningsbælte og rampeanlæg til motorvej.
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde.
Særlige bestemmelser	Læs også generelle rammer , retningslinjer og definitioner .

Status

Vedtaget

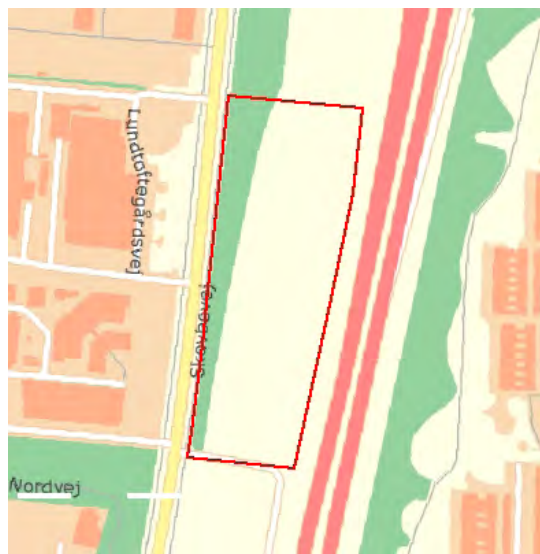
[Printervenlig udgave](#)

1.7.46 - Lundtoftegårdsvej



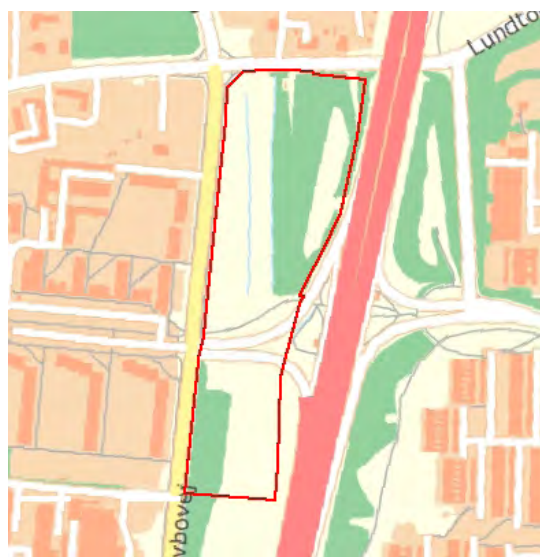
Bestemmelser	Status
Plannummer 1.7.46	Vedtaget
Plannavn Lundtoftegårdsvej	
Anvendelse generelt Område til offentlige formål	Printervenlig udgave
Anvendelse specifik Område til offentlige formål	
Fremtidig zonestatus Byzone	
Zonestatus Byzone	
Plandistrikt Lyngby bydel	
Anvendelse Beplantningsbælte og offentlig driftsplads.	
Områdets anvendelse Stationsnært kerneområde.	
Bybyggelsens omfang Offentlig driftsplads skal placeres nord for Rævehøjvej. Et mindst 10 m bredt beplantningsbælte skal etableres mod vej- og stianlæg.	
Særlige bestemmelser Læs også generelle rammer , retningslinjer og definitioner .	

5.3.40 - Lundtoftegårdsvej



Bestemmelser		Status
Plannummer	5.3.40	Vedtaget
Plannavn	Lundtoftegårdsvej	
Anvendelse generelt	Område til offentlige formål	Printervenlig udgave
Anvendelse specifik	Område til offentlige formål	
Fremtidig zonestatus	Byzone	
Zonestatus	Byzone	
Plandistrikt	Lundtofte bydel	
Anvendelse	Offentlig driftsplads.	
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde.	
Bebyggelsens omfang	Et mindst 10 m bredt beplantningsbælte skal etableres mod vej- og stianlæg.	
Særlige bestemmelser	Læs også generelle rammer , retningslinjer og definitioner .	

5.1.42 - Lundtoftegårdsvej



Bestemmelser

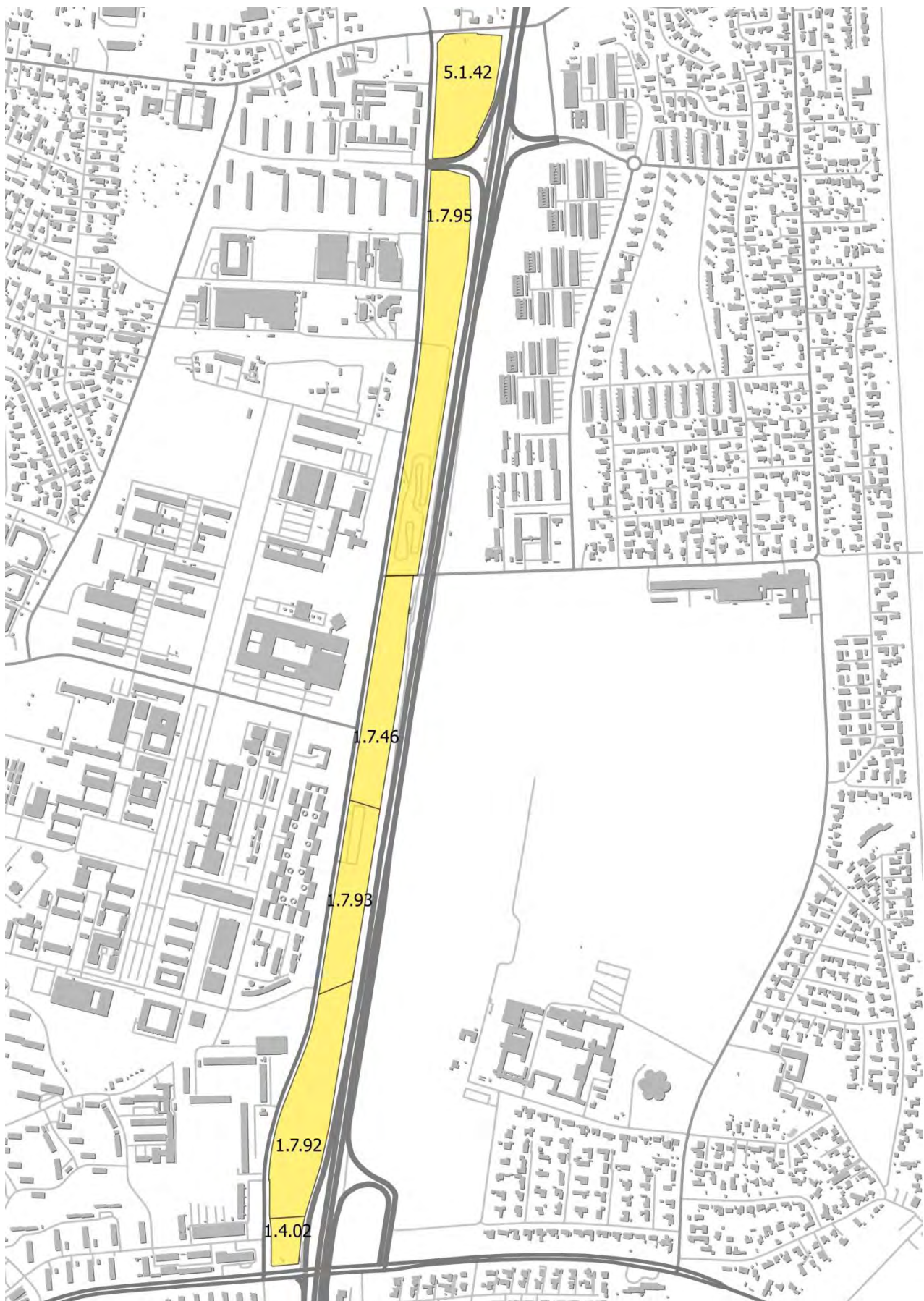
Plannummer	5.1.42
Plannavn	Lundtoftegårdsvej
Anvendelse generelt	Område til offentlige formål
Anvendelse specifik	Område til offentlige formål
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Lundtofte bydel
Anvendelse	Rampeanlæg langs motorvej samt ridehal og fritidsformål.
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde.
Bebyggelsens omfang	Ridehal og fritidsformål skal placeres nord for afkørselsrampen fra Helsingørmotorvejen. Samtidigt skal den åbne karakter mod Lundtoftevej og Lundtoftegårdsvej sikres. Et mindst 10 m bredt bælte skal etableres mod Helsingørmotorvejen og afkørselsanlægget. Syd for afkørselsanlægget skal der også etableres 10 m beplantningsbælte mod Lundtoftegårdsvej.
Særlige bestemmelser	Læs også generelle rammer , retningslinjer og definitioner .

Status

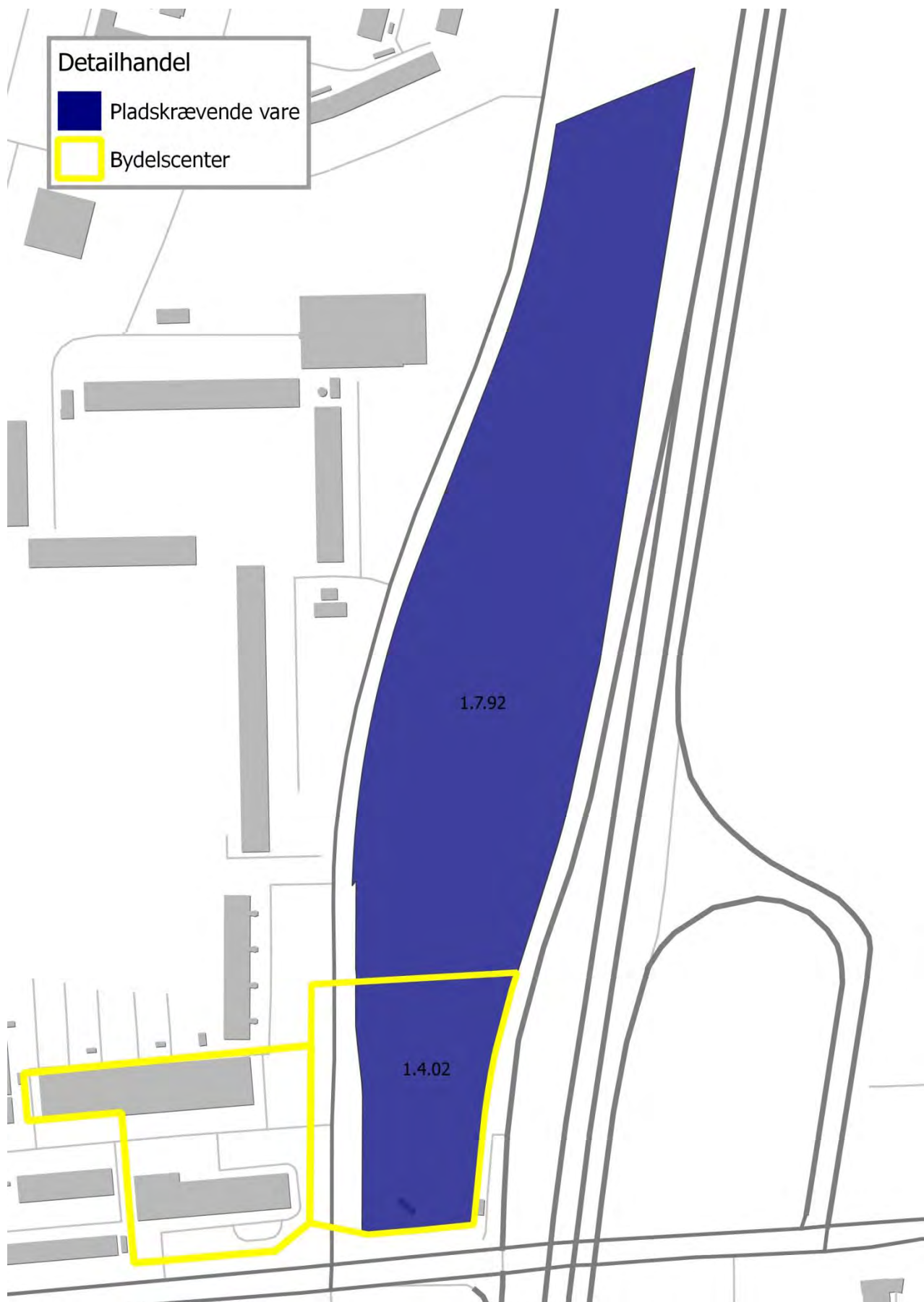
Vedtaget

[Printervenlig udgave](#)

Oversigtskort over rammer i Kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen



Kort over det foreslåede nye bydelscenter og areal til pladskrævende varer.



Redegørelse for drikkevandsinteresser - kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen

Lyngby-Taarbæk Kommune

September 2014

INDLEDNING

Lyngby-Taarbæk Kommunalbestyrelse besluttede i juni 2014 at i gang sætte planlægningen af arealerne Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Planlægningen omfatter byudvikling med mulighed for bebyggelse vest og øst for motorvejen samt rekreative arealer på en stor del af Dyrehavegårds Jorder. Planlægningen omfatter også eventuelle fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene samt mulighed for placering af letbane.

I forbindelse med byudviklingsplanerne udarbejdes forslag til kommuneplantillæg, som supplement til den eksisterende kommuneplan. Der udarbejdes to kommuneplantillæg hhv. kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen og kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder.

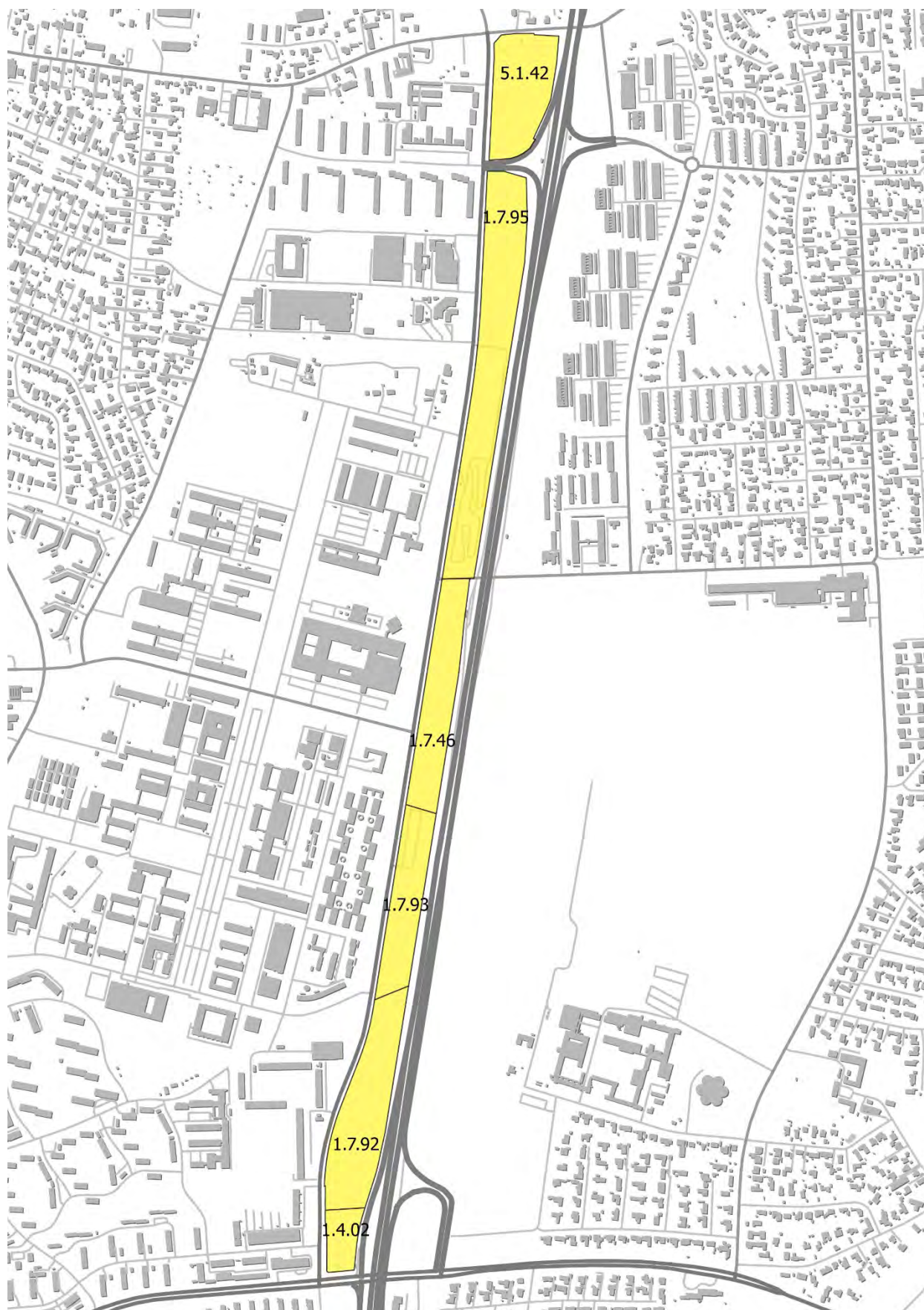
Dette notat indeholder en vurdering af grundvandsbeskyttelse og drikkevandsinteresser i forbindelse med Lyngby-Taarbæk Kommunes kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen.

BESKRIVELSE AF PLANEN

Kommuneplantillægget for Tracéet langs Helsingørmotorvejen indeholder 6 nye rammeområder. Den generelle anvendelse for fire af rammeområderne er blandet bolig og erhverv, mens to alene kan anvendes til offentlige formål.

Bebyggelsen i områderne kan udlægges med en variation i højder og udformning. Bebyggelsen skal have høj arkitektonisk kvalitet samt integrerede uderum og grønne rum mod både Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen. Bygningerne kan anvendes til videnserhverv ((herunder kontor): mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter) samt offentlige formål som service og administration, boliger, konference- og hoteldrift. I område 1.4.02 og 1.7.92 vil der også være mulighed for ikke-trafikskabende pladskrævende detailhandel og i 1.4.02 desuden detailhandel med dagligvarer og anden publikumsorienteret service.

Ved tolkning af produktion i begrænset omfang er der lagt vægt på beskrivelsen i kommuneplantillæg, hvor det fremgår, at der kan ske produktion i området, så længe der ikke anvendes eller oplagres større mængder af mobile forureningskomponenter. Indenfor NFI kan dette ligeledes foregå, hvis tekniske tiltag sikrer grundvandsbeskyttelsen.



Figur 1. Tracéet langs Helsingørmotorvejen udgøres af rammerne 5.1.42, 1.7.95, 1.7.46, 1.7.93, 1.7.92 og 1.4.02.

METODE

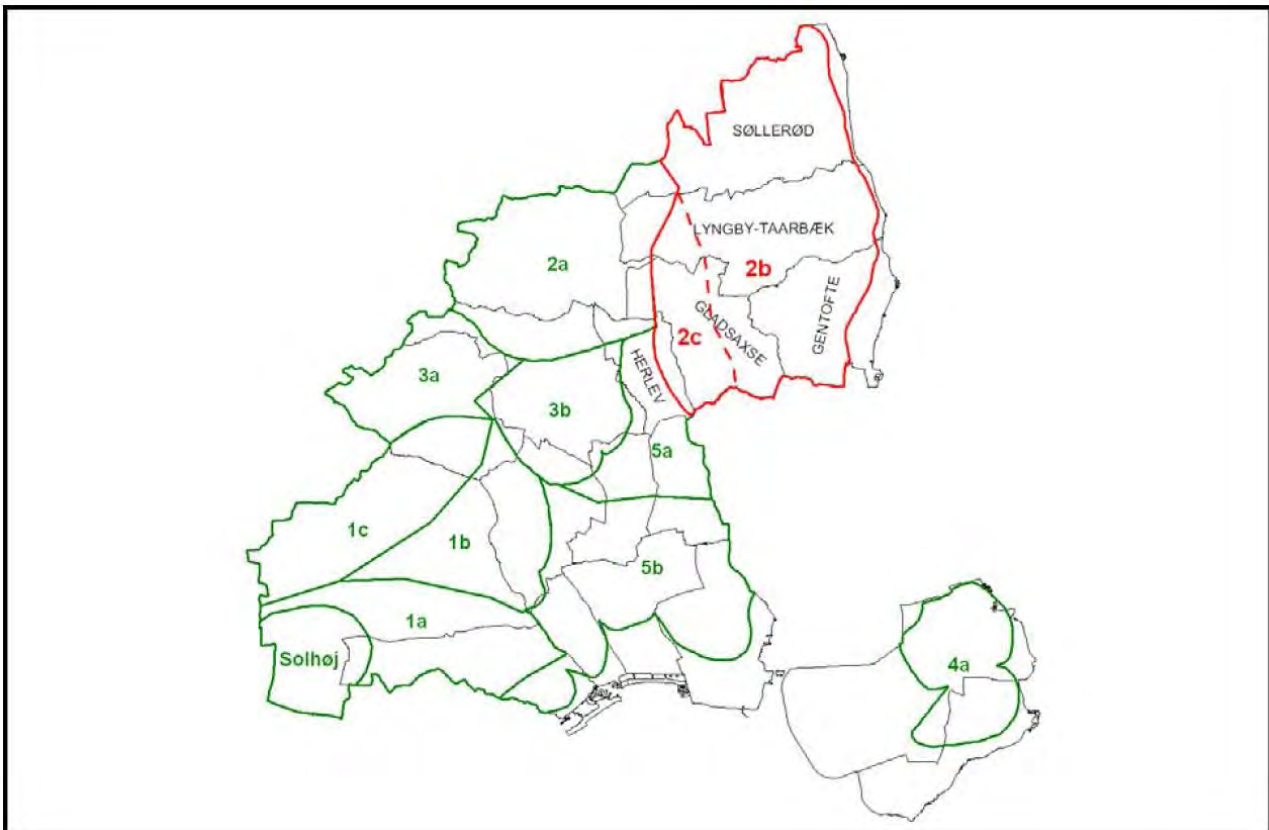
Vurderingen er foretaget på grundlag af følgende:

- Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen. Afgiftsfinansieret grundvandskortlægning 2012".
- Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen".
- Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner's foreløbige "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse".
- Data fra www.arealinfo.dk
- Data fra www.geus.dk

I afsnittet beskrives først kortfattet den afsluttede statslige grundvandskortlægning i området, betydningen af den ændrede arealanvendelse i området, områdets bymønster i forhold til OSD, grundvandsmagasiner og grundvandsstrømning, dæklag/sårbarhed, drikkevandsforsyninger, forurenende lokaliteter og grundvandets indhold af naturlige og forurenende stoffer samt slutteligt lidt om områdets grundvandsdannelse. Til sidst i redegørelsen ses de afsluttende bemærkninger.

STATSLIG GRUNDVANDSKORTLÆGNING

Der er fra 1999 til 2012 udført gebyrfinansieret kortlægning i følgende område, som blandt andre indeholder Lyngby-Taarbæk Kommune.



Figur 2. Indsatsområder i det tidligere Københavns Amt. De tynde streger markerer de daværende kommunegrænser. Område 2b og 2c udgør den østlige del af område 2 og inkluderer Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Søllerød og Herlev Kommuner. Her er indvindingsinteresserne meget store og grundvandet sårbart.

Gebyrfinansieret kortlægning udføres i områder med indvindingsinteresser, og kortlægningen udføres med det overordnede formål, at den danske drikkevandsforsyning skal baseres på uforurennet grundvand, som kun kræver en simpel behandling. Grundvandsdannelsen sker over årtier, så hvis grundvandet først forurenes, kan det tage lang tid, inden det atter er rent. Derfor er forebyggelse og indsats ved kilden afgørende for at sikre drikkevandsressourcen i fremtiden.

Område 2bc på figur 2 dækker et område på 123 km² i Gladsaxe, København, Gentofte, Lyngby-Taarbæk og den tidligere Søllerød Kommune. Det er et område med store indvindingsinteresser, hvor indvindingen af 9 mio. m³ drikkevand fra 14 kildepladser suppleres af 2 mio. m³ afværgvand fra 13 afværgeanlæg. De mange afværgeanlæg afspejler, at et stort antal punktkilder er den væsentligste problemstilling i området.

Størstedelen af område 2bc består af bymæssig bebyggelse (60 %) og i tilknytning hertil en række industriområder (4 %), hvor størstedelen af områdets punktkilder findes. Der er også store naturområder (30 %) – men kun få landbrugsområder (6 %). Belastning med nitrat er derfor ikke nogen stor trussel.

I områder med nuværende og fremtidige indvindingsinteresser udpeger Staten i forbindelse med sin grundvandskortlægning "områder med særlige drikkevandsinteresser" (OSD). Disse områder skal dække det nuværende og fremtidige behov for vand af drikkevandskvalitet og tager således blandt andet hensyn til vandværkers beregnede indvindingsoplande, de områder hvor grundvandet antages at blive dannet, samt slutteligt de områder hvor der antages at være potentiale for nye indvindinger. I sådanne områder må særligt grundvandstruende aktiviteter, virksomheder og anlæg som hovedregel ikke etableres.

Indenfor OSD og indenfor almene vandforsyningers indvindingsoplande udenfor OSD udpeger Staten desuden også "nitratfølsomme indvindingsområder" (NFI). NFI udpeges, hvor grundvandsmagasinerne er sårbare overfor nitrat og skal blandt andet i relation til byudvikling betragtes som den mest sårbare områdeudpegning, hvor grundvandet skal beskyttes ekstraordinært. Dette betyder, at der indenfor NFI ikke må etableres særligt forurenende virksomheder og anlæg, og at der ved ændring af arealanvendelse og byudvikling skal redegøres for planbehov, grundvandsbeskyttelse og eventuelle tekniske tiltag til grundvandsbeskyttelse.

For område 2bc gælder det, at hele den vestlige del af området er dækket af grundvandsdannende oplande. I den nordøstlige del omkring Dyrehaven og nord herfor er der desuden potentiale for nye indvindinger, hvorfor disse områder er særligt interessante i forbindelse med ændrede kommuneplanrammer.

BYUDVIKLING OG ANDET ÆNDRET AREALANVENDELSE I OMRÅDER MED SÆRLIGE DRIKKEVANDSINTERESSER (OSD), INDVINDINGSOPLANDE OG NITRATFØLSOMME INDVINDINGSOPLANDE (NFI)

Lyngby-Taarbæk Kommune administrerer deres drikkevandsressourcer i henhold til bekendtgørelse nr. 1265 af 16. oktober 2013 om udpegning af drikkevandsressourcer. Bekendtgørelsen implementerer forslag til vandplanernes retningslinjer 40 og 41 i forhold til byudvikling og anden ændret arealanvendelse i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande – den såkaldte trinmodel. Det betyder, at kommunen så vidt muligt forpligter sig til at placere særligt grundvandstruende aktiviteter,

virksomheder og anlæg udenfor OSD. Lader dette sig ikke gøre, er kommunen forpligtet til at finde nye egnede erstatningsarealer for det berørte OSD, hvor krav til et erstatnings-OSD er, at der skal være tale om en grundvandsressource af tilsvarende volumen, beskyttelsesgrad og kvalitet, som den der erstattes, og ressourcen skal desuden være kortlagt på et vidensgrundlag svarende til den statslige grundvandskortlægning. Slutteligt skal det nye OSD have en tilsvarende strategisk beliggenhed i forhold til den nuværende og fremtidige vandindvinding, ligesom der skal være en strategisk sammenhæng med det oprindelige OSD og indvindingsopland, som erstattes.

I Lyngby-Taarbæk Kommune ligger alle indvindingsoplande til almene vandforsyninger i OSD. En række områder i kommunen, der tilsammen udgør ca. 10-15 % af kommunens areal, er tillige udpeget som nitratfølsomme indvindingsområder (NFI).



Figur 3. Områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) er på figuren vist med blå, imens nitratfølsomme indvindingsområder (NFI) er vist med grønt. Tracéet langs motorvejen er vist med rødt. Figuren er hentet fra www.arealinfo.dk, 10-09-2014.

Som det ses af figur 3, er tracéet langs Helsingørmotorvejen planlagt beliggende i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Herudover vil den allernordligste del af tracéet komme til at strække sig ind i et nitratfølsomt indvindingsområde. Dette betyder som nævnt, at hvis der skal gives tilladelse til dette, skal det først påvises, at der ikke kan findes egnede steder udenfor OSD. Dernæst skal de aktiviteter, som placeres i området, være på tilladelseslisten, og slutteligt skal der redegøres for planbehov, grundvandsbeskyttelse og tekniske tiltag til grundvandsbeskyttelse.

BYMØNSTER I FORHOLD TIL OSD

Af figur 3 ses det, at kun et meget smalt område af Lyngby-Taarbæk Kommune ligger udenfor OSD, og at dette område ligger helt ud til kysten (i kystnærhedszonen/kystnær byzone). Dette område udenfor OSD er desuden fuldt udbygget. Enhver fremtidig byudvikling i Lyngby-Taarbæk Kommune vil derfor kun kunne ske i et OSD-område.

Størstedelen af det område, som ligger indenfor OSD, består af bymæssig bebyggelse og i tilknytning hertil en række industriområder, hvor størstedelen af områdets punktkilder findes. Der er også store naturområder – men kun få landbrugsområder. I forhold til landsgennemsnittet er der således meget mere by, industri og skov og væsentligt mindre landbrug.

Med kommuneplantillægget 10/2013 lægges der op til i alt 6 nye kommuneplanrammer. De ligger alle 6 på vestsiden af Helsingørmotorvejen nord for Klampenborgvej og er fysisk sammenhængende, hvilket gør det muligt at se på dem samlet.

Ramme-nummer	Navn	Anvendelse	Liste jf. Trinmodellens bilag 1
1.4.02	Lundtoftegårdsvej/ Klampenborgvej	Centerområde. Bebyggelsen udlægges med variation i højder og udformning. Videnserhverv (herunder kontor): mindre grundvandstruende virksomhed med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. Offentlige formål, service og administration. Boliger. Detailhandel, dagligvarer samt ikke-trafikskabende pladskrævende detailhandel Anden publikumsorienteret service samt tekniske anlæg.	Liste 1 (tilladelseslisten)
1.7.92	Langs Helsingørmotorvejen Syd	Blandet byområde. Bebyggelsen udlægges med variation i højder og udformning. Videnserhverv (herunder kontor): mindre grundvandstruende virksomhed med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. Offentlige formål, service og administration. Boliger. Konference- og hoteldrift. Detailhandel, ikke-trafikskabende pladskrævende detailhandel	Liste 1 (tilladelseslisten)

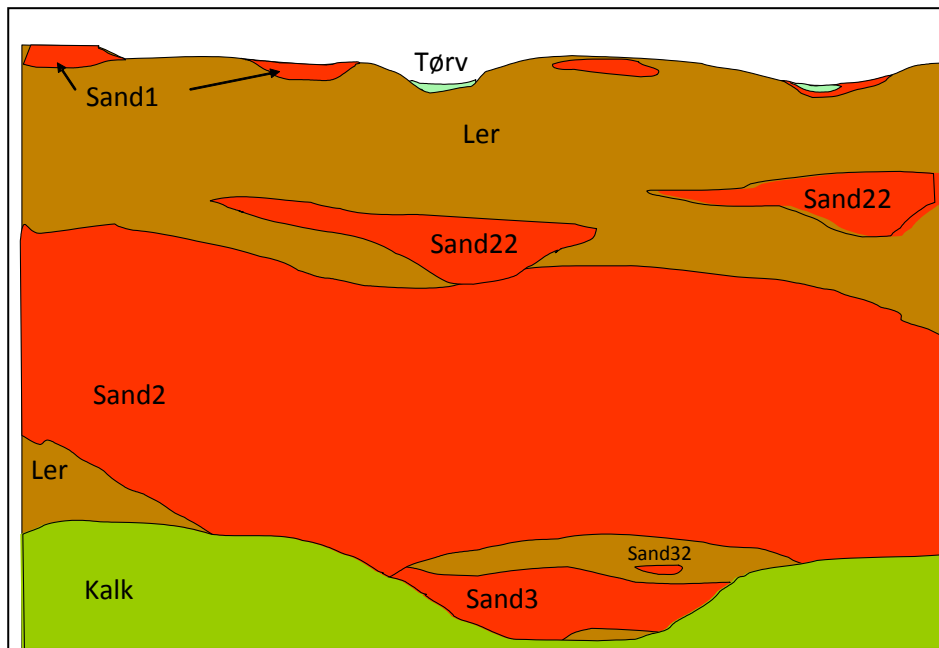
		samt tekniske anlæg.	
1.7.93	Langs Helsingørmotorvejen (v. Akademivej)	Blandet byområde. Bebyggelsen udlægges med variation i højder og udformning. Videnserhverv (herunder kontor): mindre grundvandstruende virksomhed med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. Offentlige formål, service og administration. Boliger. Konference- og hoteldrift samt tekniske anlæg.	Liste 1 (tilladelseslisten)
1.7.46	Lundtoftegårdsvej	Offentlige formål. Beplantningsbælte og tekniske anlæg.	Liste 1 (tilladelseslisten)
1.7.95	Langs Helsingørmotorvejen Nord	Blandet byområde. Bebyggelsen udlægges med variation i højder og udformning. Videnserhverv (herunder kontor): mindre grundvandstruende virksomhed med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. Offentlige formål, service og administration. Boliger. Konference- og hoteldrift samt tekniske anlæg.	Liste 1 (tilladelseslisten) Kommentar: Kan kun ligge i NFI hvis tekniske tiltag sikrer grundvandsbeskyttelsen.
5.1.42	Lundtoftegårdsvej	Offentlige formål. Rampeanlæg langs motorvej samt ridehal og fritidsformål.	Liste 1 (tilladelseslisten)

For alle 6 rammer gælder det, at de allerede er beliggende i byzone. Desuden gælder det for alle rammer, at de er beliggende i stationært kerneområde i forhold til en kommende letbane. Letbanen anses som værende helt central for byudviklingen i en ring af byområder fra Ishøj og Avedøre i syd til Kgs. Lyngby og DTU i nord og forventes at kunne komme til at understøtte forskningsmiljøet på DTU.

Det er som nævnt ikke muligt at finde alternative beliggenheder udenfor OSD, fordi størstedelen af kommunens areal er omfattet af OSD, og for den lille del af kommunens areal, som ikke er omfattet af OSD, gælder det desuden, at pågældende areal er fuldt udbygget og dermed ikke muligt at fortætte væsentligt.

GRUNDVANDSMAGASINER OG GRUNDVANDSSTRØMNING

Overordnet er geologien i området repræsenteret ved et kalklag og derover fire sandlag adskilt af lerlag.



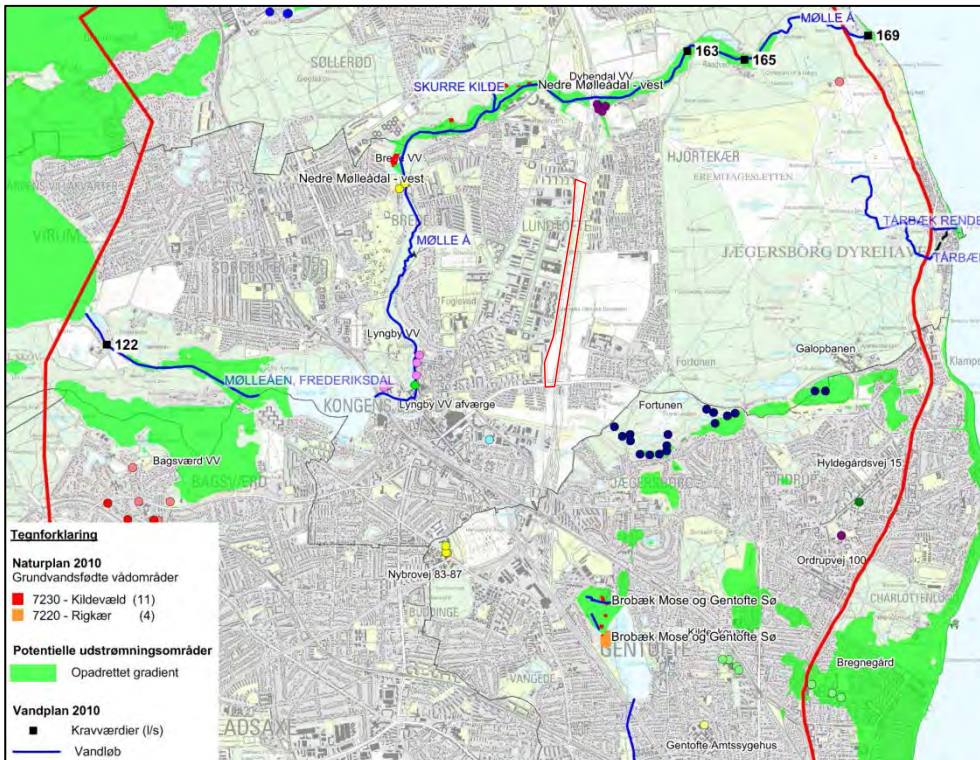
Figur 4. Overordnet konceptuel geologisk model. Figuren er hentet fra Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner's foreløbige "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse".

Kalklaget dækker hele kommunens areal og er det grundvandsmagasin, der anvendes mest til drikkevandsindvinding. Herudover indvindes også fra sandlagene Sand2 og Sand3, hvoraf Sand2 er langt det tykkeste og mest gennemgående. Laget er udbredt i hele kommunen og kan have en tykkelse på op til 55 m. Sand3 findes derimod oftest i de dybe dele af "Søndersødalen", hvor "Søndersødalen" består i en dyb nedskæring i kalken, der er fyldt op med en tyk lagpakke af grus, sand og ler.

De tre øvrige sandmagasiner (på figur 4 benævnt Sand1, Sand22 og Sand32) er alle af mere lokal karakter og findes flere steder som isolerede sandlinser i leret, mens de andre gange vil være i hydraulisk kontakt med Sand2, Sand3 og kalken.

Grundvandets strømninger er styret af grundvandspotentialerne (grundvandets trykniveau) i de vandførende magasiner. Det generelle mønster i området er, at grundvandet strømmer fra vest mod Øresundskysten. Lokalt kan strømmingen dog være styret af indvindingen på kildepladser eller særlige geologiske forhold.

Grundvandet dannes på de højtliggende områder og strømmer ud i de lavtliggende områder langs vandløb, i søer, vådområder og ved kysten. De højtliggende områder er derfor typisk også de sårbare områder, da grundvandet til kildepladserne dannes her. I de lavtliggende grønne områder er der opadrettet gradient. Det vil sige, at vandet er under tryk og derfor strømmer opad mod overfladen, og forurening fra overfladen er derfor ikke en trussel mod grundvandsmagasinerne i sådanne områder.



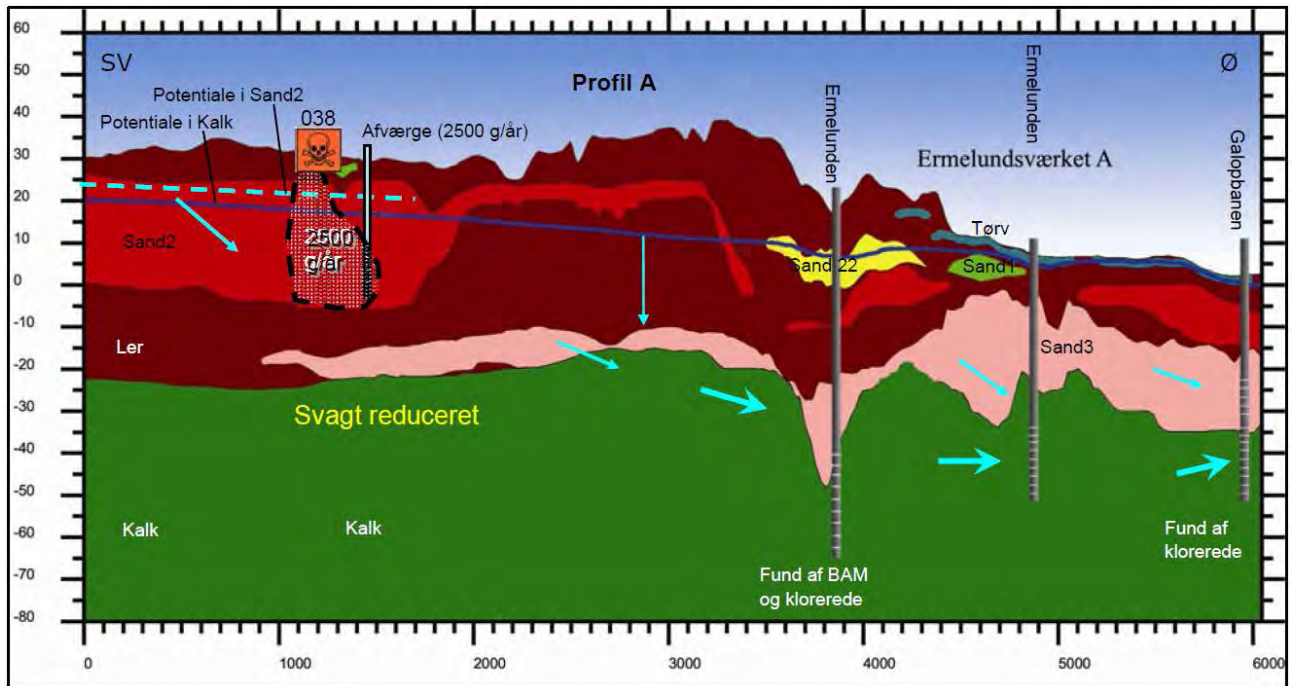
Figur 5. Udstrømning af grundvand til overfladen og specifikke bindinger heri i henholdsvis Naturplan 2010 og Vandplan. Figuren er hentet fra Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner's foreløbige "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse".

Som det ses af figur 5, er tracéet langs Helsingørmotorvejen beliggende omtrent midt mellem Mølle Å og en række søer og moser omkring Brobæk og Gentofte, hvor der er opadrettet gradient. Det vil sige, at tracéet således er beliggende i det højstbeliggende område imellem å, moser og søer. Med andre ord vil det være i området omkring tracéet, at der dannes en del grundvand, og det vil således også udgøre et af de sårbare områder.

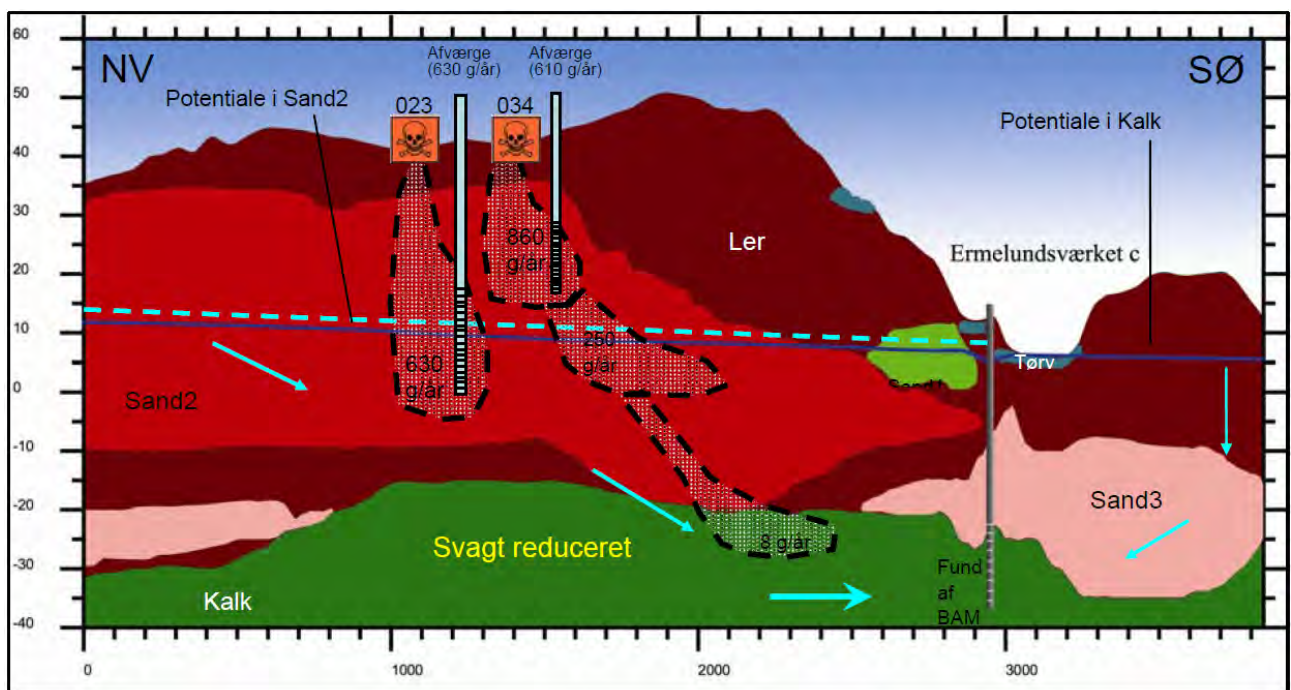
GRUNDVANDSMAGASINERNE'S DÆKLAG/SÅRBARHED

Som omtalt ovenfor er området sandlag adskilt af lerlag. Den samlede tykkelse af lerlag over de vandførende grundvandsmagasiner kan anvendes som et udtryk for, hvor godt grundvandet er beskyttet mod forurening fra overfladen.

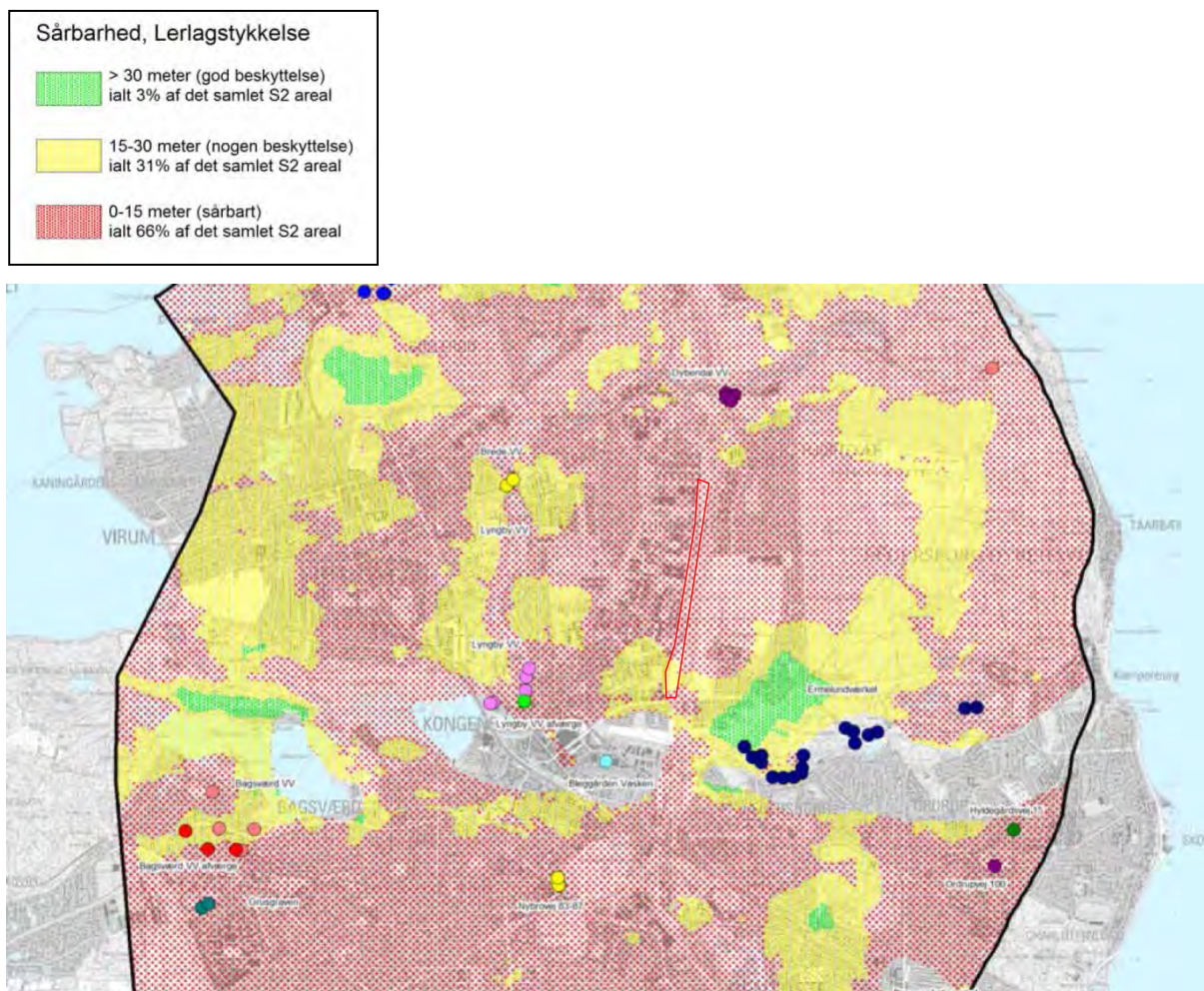
I november 2012 afsluttede Naturstyrelsens sin afgiftsfinansierede grundvandskortlægning af kortlægningsområde Mølleåen, der blandt andet indeholder området for indeværende plan. I pågældende grundvandskortlægning er der blevet udarbejdet følgende geologiske profiler og kort for tykkelsen af lerlag over henholdsvis Sand2 og kalkmagasinet:



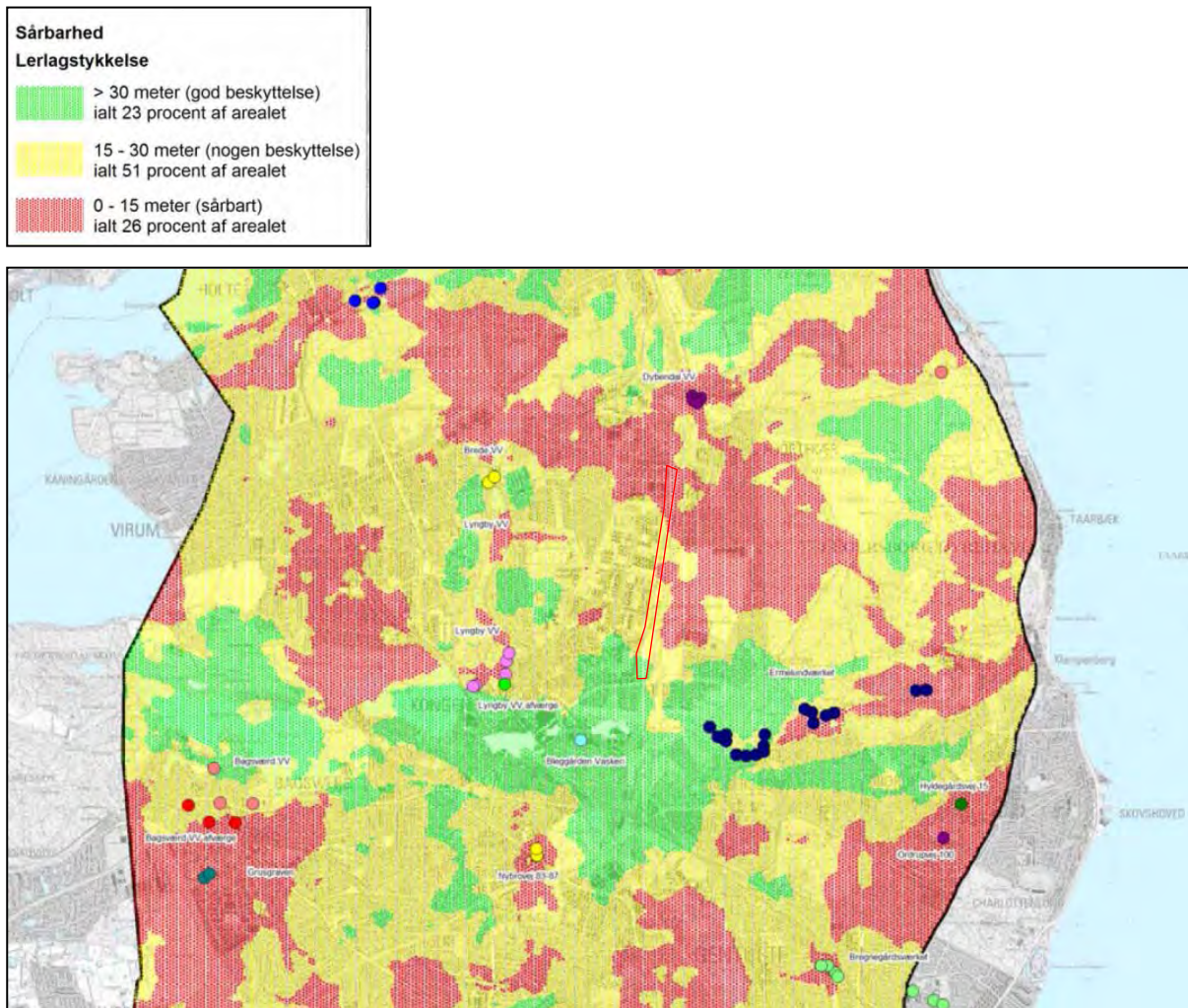
Figur 6. Forståelsesmodel for samspillet mellem geologi, hydrologi, vandkemi og punktkilder i et profil fra sydvest til øst for Ermelunden kildeplads. De blå pile viser grundvandets strømning. Tykkelsen af pilene angiver desuden en strømningshastighed. Figuren er taget fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen".



Figur 7. Forståelsesmodel for samspillet mellem geologi, hydrologi, vandkemi og punktkilder i et profil fra nordvest til sydøst for Ermelunden kildeplads. De blå pile viser grundvandets strømning. Tykkelsen af pilene angiver desuden en strømningshastighed. Figuren er taget fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen".



Figur 8. Sårbarhed over det regionale Sand2-magasin. Sårbarhedsvurderingerne er baseret på de samlede overlejrende lerlagstykkelser. Figuren er hentet fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen. Afgiftsfinansieret grundvandskortlægning 2012".



Figur 9. Sårbarhed over det primære kalkmagasin. Sårbarhedsvurderingerne er baseret på de samlede overlejrende lerlagstykkelse. Figuren er hentet fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen. Afgiftsfinansieret grundvandskortlægning 2012".

Figur 6 og 7 viser to geologiske profiler gennem oplandet til Ermelunden og Galopbanen kildepladser. De geologiske profiler strækker sig henholdsvis mod sydvest og nordvest fra kildepladsen, og de viser begge et varierende lerdæklag over oplandets to betydende magasiner, Sand2 og kalken. Derudover viser de en nedadrettet gradient fra Sand2 til kalken. Konklusionen på dette er, at det varierende lerdæklag vil give mulighed for nedsivning af forurenende stoffer til Sand2 og derfra videre ned mod kalken.

Figur 8 beskriver sårbarheden af grundvandet i hele det regionale Sand2-magasin i området omkring tracéet langs Helsingørmotorvejen, mens figur 9 beskriver sårbarheden af grundvandet i det primære kalkmagasin i samme område. Af figur 8 fremgår det således, at mere end halvdelen af grundvandet i Sand2 betragtes som sårbart. Det samme gælder ca. en fjerdedel af grundvandet i kalkmagasinet; jf. figur 9.

Af figur 8 fremgår det, at alle 4 rammeområder indenfor tracéet langs Helsingørmotorvejen ligger i et område, hvor dele af arealet kan være sårbart overfor forurening fra overfladen. Det vil sige, at lerlagene over grundvandsmagasinet er mindre end 15 m tykke. Kun den allersydligste del af tracéet ligger i et

område med nogen beskyttelse. Det vil sige, at lerlagene over denne del af grundvandsmagasinet er 15-30 meter tykke.

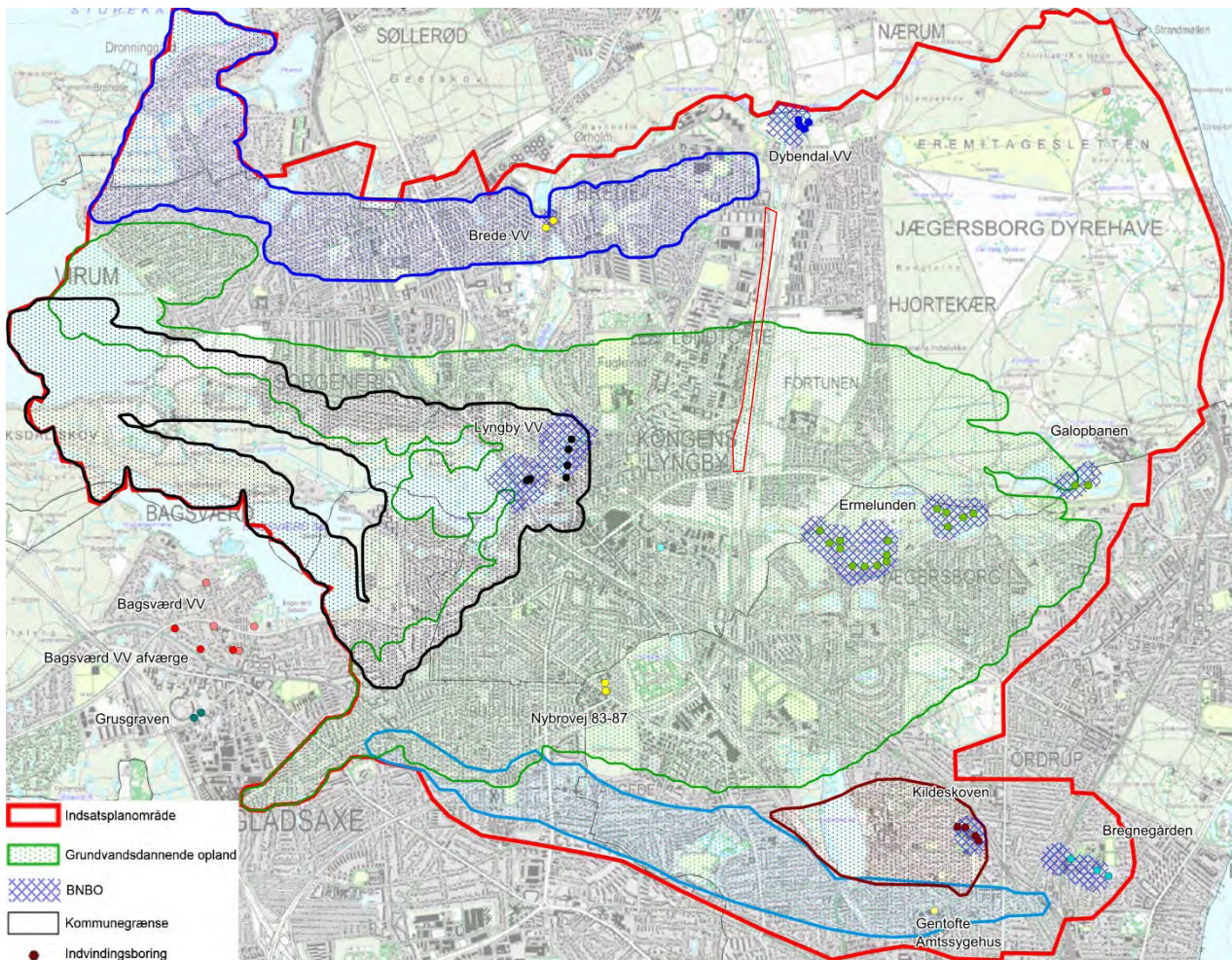
Af figur 9, der som nævnt beskriver sårbarheden af grundvandet i det primære kalkmagasin, fremgår det derimod, at kalken er lidt bedre beskyttet imod forureninger fra overfladen, idet den samlede tykkelse af lerlag over dette magasin er større end over Sand2. Således ligger den nordligste del af tracéet i et område med nogen beskyttelse. Altså i et område hvor lerlagene over magasinet overvejende er imellem 15-30 meter tykke. Den sydligste del af tracéet ligger derimod i et område med god beskyttelse. Det vil sige, at lerlagene over denne del af det primære kalkmagasin er over 30 meter tykke. Tilstedeværelsen af miljøfremmede stoffer i det primære magasin viser imidlertid, at dæklagene ikke yder en helt effektiv beskyttelse.

De 15 m ler, som beskrives ovenfor, anvendes normalt som et kriterium til vurdering af, om arealerne er følsomme/sårbare overfor nitrat. Som nævnt i afsnittet "*Byudvikling og andet ændret arealanvendelse i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), indvindingsoplande og nitratfølsomme indvindingsoplande (NFI)*" har det således også vist sig, at den allernordligste del af 1.7.95 og den allersydligste del af 5.1.42 langs Helsingørmotorvejen er følsomt overfor nitrat (NFI).

DRIKKEVANDSFORSYNING

Grundlaget for dette afsnit beror på detailkortlægningen af GKO Mølleåen, som er gennemført af Naturstyrelsen.

Det samlede kortlægningsområde dækker et areal på 123 km² i Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, København og den tidligere Søllerød Kommune (nu en del af Rudersdal Kommune). Heraf udgøres 47 km² af de grundvandsdannende oplande til 7 kildepladser.



Figur 10. Indsatsområdet med grundvandsdannende oplande og boringsnære beskyttelsesområder (BNBO). Figuren er hentet fra Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner's foreløbige "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse".

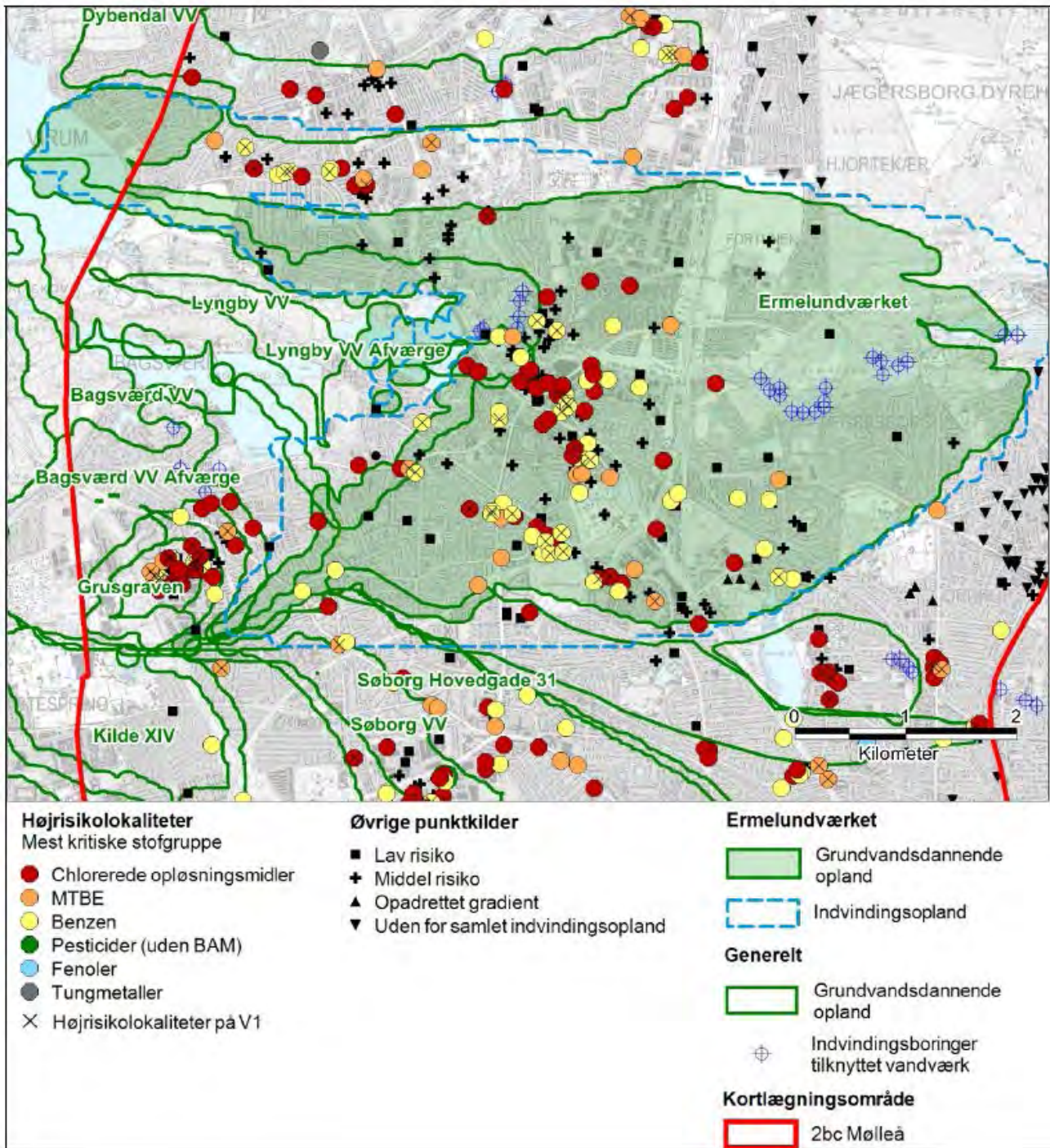
Der er store indvindingsinteresser i området, hvor indvindingen af knap 5 mio. m³ drikkevand fra 6 kildepladser suppleres af ca. 0,5 mio. m³ afværgvand fra i alt 7 afværgaanlæg. De mange afværgaanlæg afspejler den væsentligste problemstilling i området, som er de mange punktkilder, og som vil blive omtalt nærmere i det efterfølgende afsnit omkring "Forurenende lokaliteter".

En del af de grundvandsdannende oplande til Ermelunden og Galopbanen kildepladser rækker ind over den sydlige halvdel af tracéet langs Helsingørmotorvejen. Transporttiden for grundvand dannet indenfor pågældende oplande vil typisk være mere end 100 år, inden det når kildepladserne. Den lange transporttid betyder, at der vil være gode muligheder for nedbrydning, tilbageholdelse og fortynding af forurenende stoffer.

Arealet af det grundvandsdannende opland til Ermelunden og Galopbanen Kildepladser er ca. 22 km². Indvindingstilladelsen til de to kildepladser er på 3,7 mio. m³/år. Der oppumpes fra i alt 18 indvindingsboringer fordelt på de to kildepladser. De 15 af disse boringer findes i forbindelse med Ermelunden kildeplads, og heraf er alle filtersatte i kalken. De 3 resterende boringer udgør således Galopbanens kildeplads, hvor der indvindes både fra kalken og det overliggende Sand3-magasin, som er i direkte hydraulisk kontakt med kalken. Kvaliteten af grundvandet fra de to kildepladser er generelt god. Ingen af kildepladsernes indvindingsboringer er placeret indenfor tracéet.

FORURENENDE LOKALITETER

Størstedelen af Lyngby-Taarbæk Kommune består af bymæssig bebyggelse med lidt industri ind imellem. Der er ligeledes store naturområder – men kun få landbrugsområder. Belastningen med nitrat er af denne årsag uden betydning. De største trusler mod kildepladserne udgøres af punktkilder med klorerede stoffer, der primært stammer fra industriområderne, punktkilder med benzinstoffer, der stammer fra benzinstationer, samt diffus forurening med BAM fra villahaver.



Figur 11. V1- og V2-kortlagte lokaliteter i oplandet til Ermelunden kildeplads. Figuren er hentet fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen".

I oplandet til Ermelunden og Galopbanen er Region Hovedstaden færdig med V1-kortlægningen samt den del af V2-kortlægningen, der vedrører klorerede stoffer. På figur 11 ses alle de V1- og V2-kortlagte lokaliteter fordelt på risikokategorier, som de er placeret indenfor fællesmængden af det grundvandsdannende opland og indvindingsoplandet. Figuren over V1- og V2-kortlagte lokaliteter stammer fra Naturstyrelsens grundvandskortlægning af Ermelundsværket – Ermelunden og Galopbanen kildepladser; jf. Naturstyrelsens ”Redegørelse for 2bc Mølleåen”.

Indenfor fællesmængden af det grundvandsdannende opland og indvindingsopland ligger 231 V1- og V2-kortlagte lokaliteter - 113 V1- og 115 V2-kortlagte lokaliteter samt 3 lokaliteter kortlagt på både V1- og V2-niveau. Naturstyrelsen foretog under deres grundvandskortlægning af GKO 2bc Mølleåen en screening af alle de V1- og V2-kortlagte lokaliteter. Hovedkonklusionerne på denne screening blev:

- 4 lokaliteter viste opadrettet gradient.
- 38 lokaliteter blev kategoriseret med status som lav risiko.
- 77 lokaliteter blev kategoriseret med status som middel risiko.
- Derved blev der 112 højrisiko-lokaliteter tilbage indenfor fællesmængden af grundvandsdannende opland og indvindingsopland.

Naturstyrelsen vurderede herefter de 112 højrisiko-lokaliteter, hvorpå hovedkonklusionerne blev:

- 35 af højrisiko-lokaliteterne er V1-kortlagte (heraf 8 med potentielt klorerede stoffer).
- Af de 77 tilbageværende lokaliteter er det kritiske stof benzen på 26 lokaliteter og MTBE på 14 lokaliteter. På de sidste 37 lokaliteter er den kritiske stofgruppe klorerede stoffer.

Det er dog vigtigt at nævne, at Regionen ikke har kortlagt nogen forurenede lokaliteter indenfor tracéet langs Helsingørmotorvejen.

GRUNDVANDETS INDHOLD AF NATURLIGE OG FORURENENDE STOFFER

I Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner foreløbige ”Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse” er der foretaget en vurdering af grundvandskemi i indsatsplanområdet. Denne screening viser, at der generelt er svagt reducerede forhold i både kalken og Sand2-magasinet.

De kemiske stoffer i grundvandet kan inddeles i naturlige stoffer og miljøfremmede stoffer. De naturligt forekommende stoffer er de stoffer, som er bundet til jordlagene og dermed typisk stammer fra aflejringen af de pågældende jordlag. Efter aflejringen kan særlige forhold medføre, at pågældende stoffer frigives til grundvandet i en mængde, som gør grundvandet uegnet til drikkevand. De miljøfremmede stoffer tilføres derimod typisk fra punktkildeforureninger på overfalden. Herfra frigives stofferne gradvis til grundvandet, hvor det opblandes i et støt stigende volumen i grundvandets strømningsretning.

Af naturligt forekommende stoffer skiller nitrat og klorid sig ud ved, at disse stoffer udover at tilføres fra aflejringsmiljøet også kan tilføres fra jordoverfladen. Hvad angår nitrat, tilføres dette som oftest fra jordoverfladen i form af nitratholdigt gylle fra landbruget, hvilket imidlertid ikke udgør noget problem i indeværende planområde. Hvad angår klorid, tilføres dette som oftest fra jordoverfladen ved saltning på veje. Herudover kan der fra lossepladser og andre punktkilder også frigives naturlige stoffer.

I screeningen vurderes baggrundsindholdet af klorid at være ca. 50 mg/l i indsatsplanområdet. Dette er ligeledes det niveau, som findes de fleste steder i det primære kalkmagasin. I de øvre sandmagasiner er niveauet dog væsentligt højere – sandsynligvis som følge af vejsaltning og punktkilder.

Hvad angår alle øvrige naturligt forekommende stoffer, har Lyngby-Taarbæk Kommune ikke observeret nogen problemer i planområdet, som ikke vil kunne klares via den normale vandbehandling på vandværkerne eller ved for eksempel at undgå for kraftig pumpning på den enkelte boring.

De miljøfremmede stoffer i områdets grundvand udgøres af pesticider, benzin- og oliestoffer, MTBE (tilsætningsstof til benzin) samt klorerede stoffer, som typisk stammer fra rensier og metalbearbejdning.

Benzin- og oliestoffer nedbrydes naturligt i grundvandet og er derfor kun en trussel for kildepladserne, når kilden ligger tæt på kildepladsen. MTBE er meget letopløseligt i vand, svært nedbrydeligt og giver drikkevandet en dårlig bismag. BAM (nedbrydningsprodukt fra et pesticid) er helt dominerende pesticidstof i områdets grundvand. BAM stammer fra brugen af ukrudtsmidlerne Prefix og Casoron i blandt andet villahaver og på offentlige arealer. Midlerne blev forbudt i 1997, og forurening med BAM er således et resultat af fortidens brug af pesticider. Spredningen af BAM er diffus som resultat af mange kilder, og den præcise kilde er derfor vanskelig at opspore. Ofte er den eneste mulighed at afværge sig ud af problemet, der hvor grundvandsforureningen først opstår.

Selvom der som nævnt i afsnittet "*Forurenende lokaliteter*" er hele 231 kendte punktkilder i det samlede opland, ligger ingen af disse i planområdet. På kildepladserne viser enkelte boringer indhold af BAM. Indholdet er dog på et niveau, som ligger et stykke under drikkevandskriterierne. Samlet set udgør BAM på nuværende tidspunkt således ikke nogen alvorlig trussel.

GRUNDVANDSDANNELSE

I statens grundvandskortlægning er den del af regnvandet, der kan nedsive eller strømme af til vandløb (nettonedbøren) beregnet til 346 mm/år. Regnet på et samlet areal for Lyngby-Taarbæk's 3.859 ha svarer det til en nettonedbør på ca. 13,3 mio m³. Nedsivningen til grundvandsmagasinerne aftager med dybden og er således 143 mm/år til Sand2, 93 mm/år til Sand 3 og 68 mm/år til kalken.

Der indvindes årligt 1,3 mio m³ grundvand af de almene vandværker i kommunen, hvilket altså giver et potentielt overskud på ca. 12 mio m³. Dertil skal fraregnes den del af grundvandet, der naturligt strømmer til vandløbene.

Lyngby-Taarbæk Kommune har generelt en interesse for at fremme nedsivningen af tag- og vejvand og dermed at sikre grundvandsdannelse til grundvandsmagasinerne. Dette fremgår af kommunens strategi, "GRØNT LYS", og er videreført i kommunens klimatilpasningsplan. I klimatilpasningsplanen fremgår det for eksempel, at regnvandet skal ses som en ressource, der så vidt muligt skal indgå i det naturlige kredsløb. I forbindelse med klimatilpasning skal blandt andet nedsivning overvejes anvendt, og der skal ved planlægning af nye byområder udarbejdes en plan for nyttiggørelse og håndtering af regnvand.

Det fremgår af spildevandsplanen, hvordan afledningen i de forskellige områder i kommunen skal foretages. Ca. halvdelen af kommunens areal er omfattet af spildevandsplanen som kloakerede områder. Af disse er ca. 20% udlagt til "Separatsystem med regnvand afledt efter filtrationssystemet" og "Separatsystem med regnvand ført til faskiner uden afløb", og der er allerede i dag etableret nedsivning af regnvand i disse områder. Desuden forventes anvendelse af nedsivning gennem LAR-anlæg også at stige i fælleskloakerede

områder, i forventning om at en ordning om tilbagebetaling af en del af tilslutningsbidrag ved afkobling af regnvand bliver endeligt vedtaget i 2013 og implementeret med spildevandsplanen i 2014.

Befæstelsesgraden har indflydelse på, hvor meget af regnvandet, der kan nedsives til grundvandet. Det er dog væsentligere at se på, hvor vandet ledes hen fra det befæstede område. Det fremgår af spildevandsplanen, hvor store dele af regnvandet, der må afledes fra arealerne. Dette fremgår af de besluttede afledningskoefficienter. En afledningskoefficient på 0,3 betyder for eksempel, at 30% må afledes fra området, og at 70% skal håndteres på egen grund – for eksempel ved nedsivning. En græsmark vil have en afledningskoefficient på 0,1, da noget af regnvandet naturligt vil strømme af i forbindelse med kraftige regnskyl. Afledningskoefficienterne kan på den måde tages som kommunens mål for befæstigelsesgrad og håndtering af regnvand på egen grund.

Tagvand fra ikke-metaltage vil normalt kunne nedsives til grundvandet gennem faskiner, regnbæde, grøfter bassiner med permeabel bund m.v.

Regnvand, der afstrømmer fra veje og større parkeringsanlæg kan også nedsives. Det kan dog være nødvendigt at tage passende forholdsregler, inden vandet nedsives, da det afstrømmende regnvand kan indeholde forurenende stoffer - herunder oliekomponenter og klorid fra saltning. Normalt kan stofferne, bortset fra klorid, nedbrydes eller fastholdes ved passende forbehandling.

I nitratfølsomme indvindingsområder og ved potentielt forurenende virksomheder i OSD (jf. bilag 1 i statens udmelding til vandplanernes retningslinje 40 og 41) kan parkeringsanlæg etableres med tæt belægning, der er indrettet med fald mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning. Det afstrømmende vand vil således skulle gennemgå en forudgående rensning i forbassiner, olieudskillere, sandfang eller lignende, inden det nedsives til grundvandet.

Tilladelse til nedsivning af tag- og vejvand er reguleret med tilladelser efter miljøbeskyttelsesloven.

Arealerne i forbindelse med tracéet langs Helsingørmotorvejen

Afvanding af området reguleres med spildevandsplanen. Rammeområderne ligger op ad et område, som er udlagt til "Separatsystem med regnvand afledt efter filtrationssystem (faskiner med afløb)". Der er fastsat afledningskoefficienter for dette område. Det regnvand, der ledes ud af området, vil ledes til yderligere nedsivning gennem regnvandsledninger.

I den gældende spildevandsplan er afledningskoefficienten 0,5 for rammeområderne 1.7.95, 1.7.46 og 1.7.93, mens de sydelige områder 1.7.92 og 1.4.02 ligger i tilknytning til et område med afløbskoefficient på 0,3. Det vil sige, at 50%- 70% af regnvandet forventes afledt lokalt gennem LAR-anlæg. Afløbskoefficienten for de nordlige rammeområder kan sænkes ved et tillæg til spildevandsplanen. Da arealet dækker 16,3 ha, vil det svare til, at der afledes regnvand til kloak, svarende til 0,03 % af nettonedbøren i kommunen. En del af dette vil som nævnt ovenfor nedsive efter udledning fra rammeområderne. Samlet vil det planlagte rammeudlæg betyde, at grundvandsdannelsen reduceres med mindre end 0,3%. For 5.1.42 er afledningskoefficienten 0,1 i dag og fremover.

Der vurderes samlet, at der vil være en meget lille reduktion af grundvandsdannelsen til grundvandsmagasinerne ved realisering af planerne. Denne reduktion vurderes ikke at have indflydelse på drikkevandsforsyningen, hverken i kommunen eller i de områder, kommunen importerer vand fra.

AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Ved realisering af planerne vurderes det samlet, at der vil være en meget lille reduktion af grundvandsdannelsen til grundvandsmagasinerne. Denne reduktion vurderes ikke at ville have indflydelse på drikkevandsforsyningen – hverken i kommunen, i nabokommuner hvortil grundvandet strømmer, eller i de områder kommunen importerer vand fra.

Det vurderes, at arealanvendelserne for planområdet Tracéet langs Helsingørmotorvejen alle er på Tilladelseslisten, jf Statlig udmelding til vandplanernes retningslinjer 40 og 41 i forhold til byudvikling og anden ændret arealanvendelse i Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande. Som udgangspunkt sikres beskyttelsen af arealerne tilstrækkeligt gennem den generelle regulering. Erhverv kan omfatte mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. En geografisk del af rammerne er placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, og derfor vil der i disse rammer blive indskrevet særlige krav for parkeringspladser, veje og tekniske anlæg.

I alle 6 rammer indskrives det dog, at lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

For den del af rammeområde 1.7.95 og 5.1.42, der er placeret i nitratfølsomt indvindingsområde vil der i rammerne blive indskrevet at eventuelle parkeringspladser, veje og tekniske anlæg etableres med tæt belægning, der er indrettet med fald mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning. Det afstrømmende vand skal gennemgå en forudgående rensning i forbassiner, olieudskillere, sandfang eller lignende, inden det nedsives til grundvandet.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Byudvikling på Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen

Dagligvarebutik i rammen 1.4.02

NOTAT
16. september 2014
Rev. 2
tfk/mf/mm

0 Indholdsfortegnelse

0	Indholdsfortegnelse.....	1
1	Indledning	1
2	Anbefaling.....	2
3	Forventet byudvikling og tilhørende trafik	3
3.1	Biltrafik.....	4
3.1.1	Konsekvens for trafikafvikling	5
3.1.2	Parkering til bilister	5
3.2	Bløde trafikanter	6
3.2.1	Parkering til cyklister	8
4	Forudsætninger i trafikmodel.....	9

1 Indledning

Dette notat indeholder en kort redegørelse af de trafikale forhold til brug for kommuneplantillæg for dagligvarebutik i den sydlige del af tracéet mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen.

Dagligvarebutikken planlægges etableret, som en udvidelse af det nuværende bydelscenter ved Lyngbygårdsvej vest for Lundtoftegårdsvej.

Området, anvendelsen og de trafikale forudsætninger er nærmere beskrevet i rapporten 'Dyrehavegårds Jorder, Trafikanalyse', dateret **25. september 2014**.

2

Anbefaling

Konsekvenserne ved at anlægge en dagligvarebutik på 1.500 kvadratmeter i den sydlige del af område 1 er længere bilkøer og ventetider for bilisterne.

Det skyldes, at restkapaciteten stort set opbruges i krydset Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej, også selvom krydset samt nabokrydset ved Klampenborgvej udvides af hensyn til DTU's udvikling (svarende til anbefalingerne for afværgeforanstaltninger i Scenarie 0 og 1 i trafikanalysen Dyrehavegårds Jorder¹). Der tages udgangspunkt i, at vejadgangen til dagligvarebutikken etableres i det signalregulerede kryds Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej.

De største ændringer for trafikken ses primært på Lundtoftegårdsvej, hvor både nord og sydgående trafik vil opleve store forsinkelser samt krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej.

Det er derfor vigtigt, at 'højresvingshunten' ved Lundtofte (tilkørsel 15) bliver etableret med så direkte adgang til motorvejen som overhovedet muligt. Hvis denne tilkørsel ikke er attraktiv, er der risiko for, at trafikanter mod syd vil vælge at benytte tilkørsel 16 (Klampenborgvej) og køre via Lundtoftegårdsvej, hvilket vil give risiko for trafikalt sammenbrud.

Herudover kan det blive problematisk at afvikle trafik fra evt. yderligere byudvikling i det resterende Lyngby (herunder Lyngby bymidte), idet restkapaciteten samtidig opbruges i krydset Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej, hvor der er også opstår lange forsinkelser i den vestlige vejgren, som følge af dagligvarebutikken. Derved bliver krydset flaskehals for trafik fra Helsingørmotorvejen og oplandet øst herfor mod Kgs. Lyngby.

Af strategiske hensyn til yderligere byudvikling i Kgs. Lyngby kan det i forhold til en dagligvarebutik anbefales:

- *At mindske detailbutikken til fx 1.000 kvadratmeter*
Dermed mindskes biltrafikken med 1/3, svarerende til 1.125 færre ture pr. dag.
- *At mindske antallet af parkeringspladser ved dagligvarebutikken*
Dermed mindskes biltrafikken, da antallet af parkeringspladser sætter en grænse for, hvor mange bilister der kan komme ind til dagligvarebutikken. Dette kan fx gøres gennem en restriktiv parkeringsnorm i området.

Udover ovenstående kapacitetshensyn er der også arealmæssige betragtninger, der besværliggør en dagligvarebutik. Det forventes nemlig, at etablering af ny vejgren i krydset ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej, omlægning af stisystem og etablering af letbane samt letbanestop vil optage så meget plads, at der ikke er meget plads til selve dagligvarebutikken i det sydligste område. Dette kan evt. ses på figur 3 på side 6.

¹ Se faktaboksen på sidste side i notatet

3

Forventet byudvikling og tilhørende trafik

I forbindelse med byudviklingsprojektet på Dyrehavegårds Jorder, er der undersøgt betydningen af en dagligvarebutik i den sydligste del af 'område 1'.



Figur 1: Byudviklingen på og omkring Dyrehavegårds Jorder.

Forventningen til størrelsen af den fulde byudvikling i de enkelte delområder kan ses i tabel 1.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	DETAIL M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000				3.010
DTU MULIGHED	130.000				5.590
OMRÅDE 1	19.250	59.250		1.500	6.890
OMRÅDE 2		40.000			1.560
OMRÅDE 3		35.000			1.370
OMRÅDE 4			32.000*		800
OMRÅDE 5		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000				430
TOTAL	229.250	174.250	32.000	1.500	21.210

Tabel 1: Forventet udbygning og trafikmængder på Dyrehavegårds Jorder og DTU frem til 2032.

I dette notat er konsekvensen af dagligvarebutikken ved fuld udbygning af Dyrehavegårds Jorder og DTU beskrevet. Fuld udbygning svarer til scenarie 3 (2032) i tidligere analyse.

3.1

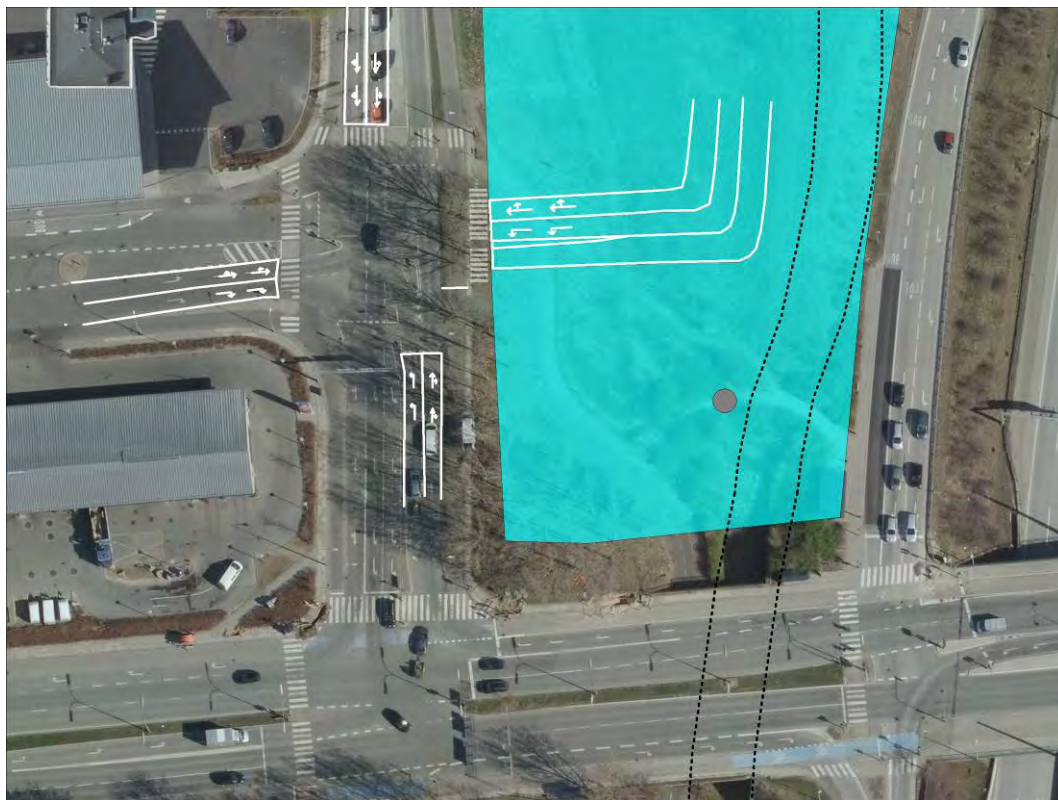
Biltrafik

Det forventes, at der skabes ca. 21.200 daglige bilture ved fuld udbygning af Dyrehavegaards Jorder inkl. dagligvarebutik. Turene fordeler sig på de forskellige projekter med:

- 8.860 daglige bilture til Dyrehavegaards Jorder (ca. 42 % af turene)
- 8.600 daglige bilture til DTU (ca. 40 % af turene)
- 3.750 daglige bilture til dagligvarebutikken² (ca. 18 % af turene)

Trafikken ved fuld udbygning i området er beregnet med udgangspunkt i Lyngby-Taarbæk Kommunes døgntrafikmodel. Kapacitetsberegningerne er foretaget ved hjælp af en spidstimesimulering i eftermiddagstimen.

Dagligvarebutikken er tilkoblet det nuværende vejnet med en ny vejgren mod øst i krydset Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. Dette er vist i figur 2.



Figur 2: Principskitse af vejadgang i krydset med Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. Letbanen er vist som principlinjeføring med stiplede sort linje med en bredde på ti meter. Linjeføringen til letbanen ikke er endelig fastlagt. Desuden forventes perronen til letbanestationen at være pladskrævende.

² Udregnet som 250 daglige ture pr. 100 kvadratmeter jf. Miljøstyrelsens turrater for discountbutikker.

3.1.1

Konsekvens for trafikafvikling

Udtræk fra simuleringmodellen viser, at trafikken kan afvikles i eftermiddagsspilstimen i den fulde udbygning, men at bilisterne i nogle perioder vil opleve lange køer og store forsinkelser specielt i krydset Lundtoftegårdsvej/-Lyngbygårdsvej. Den primære grund til forsinkelserne er mængden af trafik til og fra dagligvarebutikken.

Den største ændring i forsinkelser og kølængder for trafikken er på Lundtoftegårdsvej. Her får bilister i begge retninger (mod nord og mod syd) en større forsinkelse i forhold til, hvis dagligvarebutikken ikke etableres. Fx venter de ligeudkørende bilister på Lundtoftegårdsvej mod syd gennemsnitlig i over 60 sekunder for at komme gennem krydset med Lyngbygårdsvej. Herimod er ventetiden uden en dagligvarebutik på bare 24 sekunder i et fuldt udbygget scenarie. Der opstår desuden lange bilkøer på Lundtoftegårdsvej fra nord, der i perioder er på over 250 meter, hvilket svarer til overkørslen ved boligskabet Fortunen Øst.

Det er ligeledes registreret, at der til tider er lange bilkøer fra dagligvarebutikken for at komme ud på vejnettet. Den gennemsnitlige kølængde er på 19 meter, mens der er registreret maksimale kølængde i spidstimberegningerne på hele 150 meter. Det betyder, at det er nødvendigt, at den nye vejgren også fungerer som magasinstrækning for trafikken, da der ellers kan opstå kaos på parkeringspladsen til dagligvarebutikken.

3.1.2

Parkering til bilister

Hvis der etableres en dagligvarebutik på 1.500 kvadratmeter, så bør der ifølge Lyngby-Taarbæk Kommunes parkeringsnormer være 43 bilparkeringspladser³. Denne parkeringsnorm kan fastsættes lavere i området på grund af nærheden til letbanestop, som vil øge kundegrundlaget af kunder, der kommer med letbanen samt mindske parkeringsbehovet.

Der er beregnet 260 bilister i spidstimen til dagligvarebutikken (520 ture), hvilket svarer til, at bilerne i spidstimen udskiftes ca. hvert 10. minut på de 43 parkeringspladser. Den hyppige udskiftning af biler på parkeringspladserne er vurderet til at være en høj udnyttelsesgrad ved en dagligvarebutik, men udnyttelsesgraden er vurderet realistisk. Dermed er beregningen 'worst case', hvis der etableres 43 parkeringspladser efter kommunens parkeringsnorm.

³ Udregnet som 1 parkeringsplads pr. 35 kvadratmeter jf. Lyngby-Taarbæk Kommunes generelle rammer for bilparkering ved dagligvarebutikker.

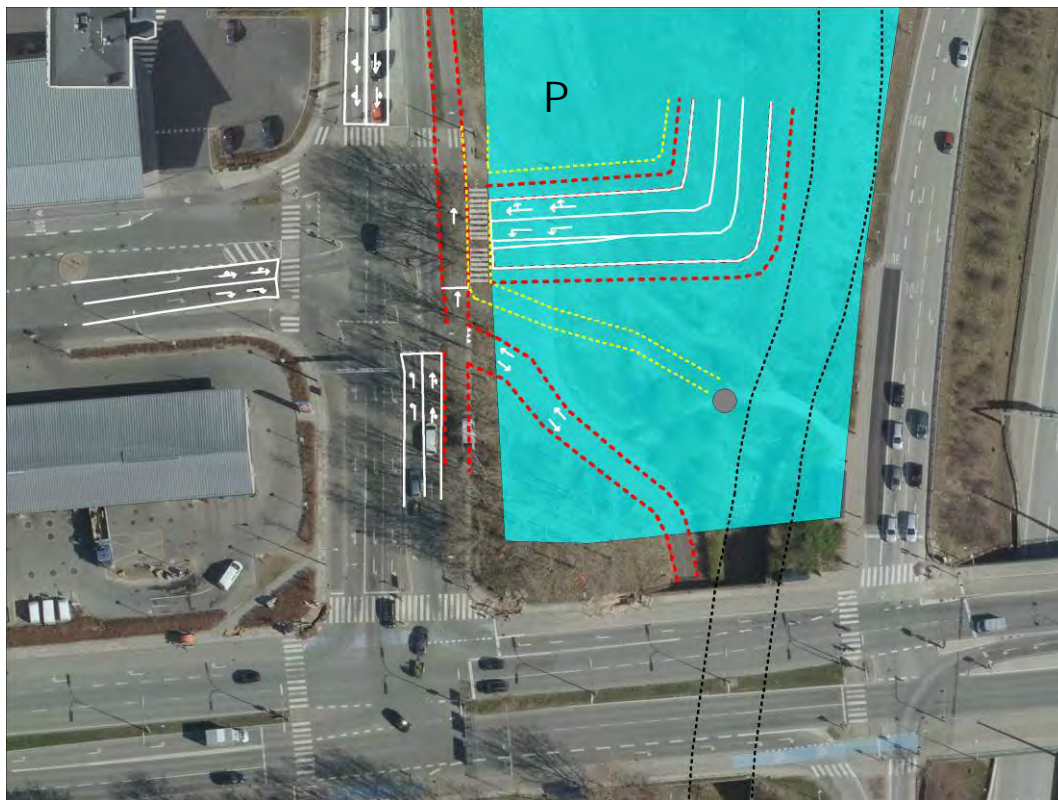
3.2

Bløde trafikanter

En dagligvarebutik skaber udover ny biltrafik også ny cykeltrafik samt nye fodgængere. Den eksisterende og nye cykel- og fodgængertrafik bør have gode adgangsforhold til dagligvarebutikken, da dette også kan hjælpe med at begrænse biltrafikken.

Hvis dagligvarebutikken tilsluttes krydset Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej, der udvides med en ny vejgren mod øst, så er det nødvendigt at ændre det nuværende stisystem. En principskitse for ændring af stisystem samt forventet bredde af letbanen (10 meter) kan ses på figur 3.

På figur 3 ses desuden, hvordan de infrastrukturelle ændringer er yderst pladskrævende. Det betyder, at der ikke er meget plads til etablering af dagligvarebutikken i det sydligste område, hvor der både skal være plads til ny vejgren, letbane, perron ved letbanestop og stisystem⁴.



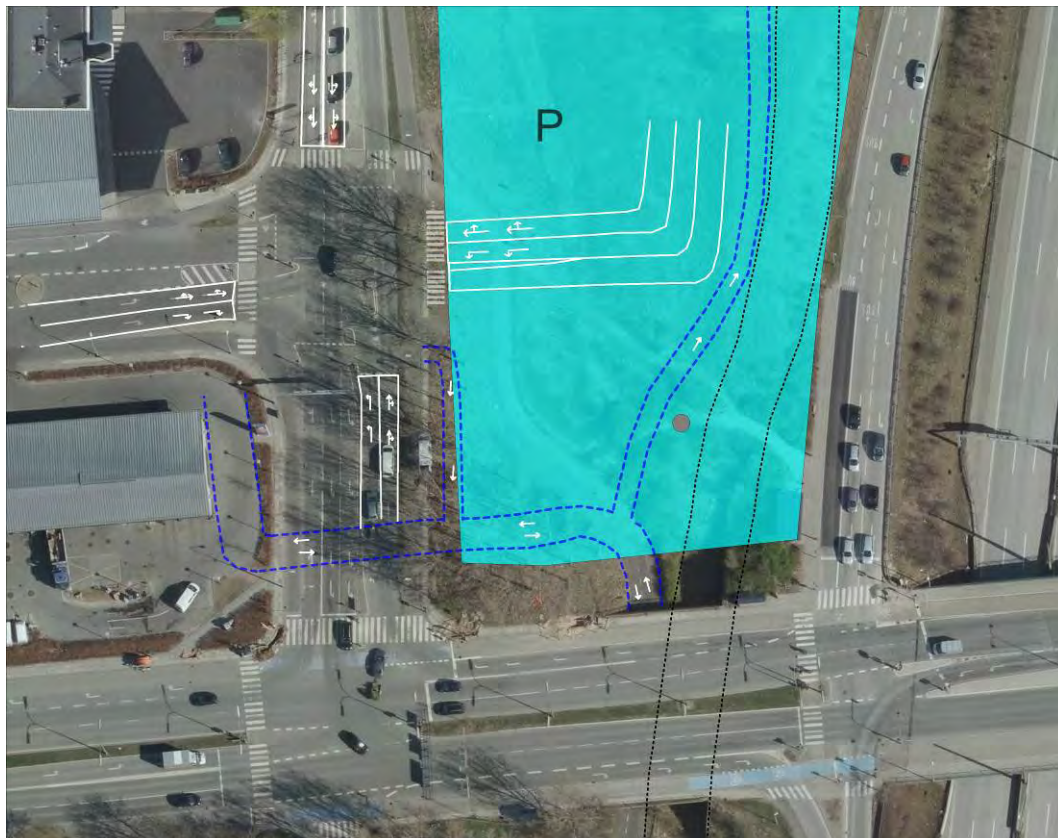
Figur 3: Ændring af stisystem i kryds ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. Den sorte linje viser letbanen. Letbanetracéet er endnu ikke fastlagt, hvilket kan ændre muligheden for at udnytte pladsen. De gule linjer viser fortov eller sti til fodgængere, og de røde linjer viser cykelstier.

Cyklister mod syd vil opleve, at den dobbelttreppede cykelsti afsluttes længere mod syd end den eksisterende løsning. I dag er der mulighed for at trække over det nordlige fodgængerfelt på Lundtoftegårdsvej og komme på den dobbelttreppede sti mod syd. Ændringen skyldes, at der af trafikikkerhedsmæs-

⁴ Parkeringspladserne er ligeledes pladskrævende og forventes derfor at ligge nord for vejadgangen.

sige hensyn ikke ønskes en dobbeltrettet cykelsti, der skærer den nye vejgren i det signalregulerede kryds.

Cyklister mod nord vil opleve, at de først kommer op på siden af de højresvingende bilister/lastbiler fra Lundtoftegårdsvej til dagligvarebutikken på de sidste 10 meter. Trafiksikkerhedsmæssigt er det en dårlig løsning, da Vejreglerne anbefaler, at cyklister placeres tæt på kørebanelen på en strækning på 30-50 meter⁵. For at forbedre trafiksikkerheden kan biltrafikken og cykeltrafikken separatreguleres. Desuden kan det anbefales, at der etableres en ny stitunnel under Lundtoftegårdsvej. En principskitse af en tunnelløsning kan ses på figur 4.



Figur 4: Skitse af stitunnel under den nye adgangsvej til dagligvarebutikken vist med blå stiplede linje. Letbanen er vist med sort stiplede linje, og letbanestoppet er vist med grå prik. Letbanetracé og stoppested er endnu ikke endelig fastlagt.

Stitunnelen kan eksempelvis etableres som stien på Måløv akse. Et foto fra stedet kan ses på figur 5.

⁵ Fra Vejreglen 'Vejkryds' afsnit '4.6 Cykelstier': Cykelstien bør desuden placeres tæt ved kørebanelokanten uden nogen form for helle, beplantet areal, parkering eller lignende på en strækning på 30 - 50 m inden stoplinjen, dels af hensyn til krydsets samlede udstrækning, dels for at lette udsynet til cykelstien via bilernes højre sidespejl. Derudover anbefales et frit sigt bagud på 70 m, hvilket sikrer, at en lastbil kan nå at krydse cykelstien uden, at en knallert behøver at bremse.



Figur 5: Foto fra Måløv akse i Ballerup Kommune. Kilde: ADEPT.

På grund af det nye letbanestop forventes der mange bløde trafikanter i området. Det styrker anbefalingen om en ny stitunnel, da løsningen vil skabe god trafiksikkerhed i kryds, god trafikafvikling i kryds og god tilgængelighed til eksisterende samt nye funktioner som bydelscentret, oplandet vest for Lundtoftegårdsvej og letbanestoppestedet.

Alternativt kan vejadgangen til dagligvarebutikken etableres som prioriteret T-kryds længere ca. 50-100 meter mod nord. Kapaciteten for et prioriteret T-kryds er testet i DanKap⁶ som selvstændigt kryds. Beregningerne viser, at det er trafikken kan afvikles på et tilfredsstillende serviceniveau, så længe at trafikken fra dagligvarebutikken ikke har samme adgangsvej som trafikken fra det resterende område 1. Et T-kryds vil aflaste krydset ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbyvej marginalt, og trafiksikkerheden forringes samlet set. Det skyldes at overkørslen er ureguleret, og at antallet af konfliktpunkter forøges (samlet set).

3.2.1

Parkering til cyklister

Hvis der etableres en dagligvarebutik på 1.500 kvadratmeter, så bør der ifølge Lyngby-Taarbæk Kommunes parkeringsnormer være 50 cykelparkeringspladser⁷.

For at fremme cykeltrafikken til og fra dagligvarebutikken bør cykelparkeringspladserne etableres tæt på indgangen, og der kan evt. etableres specielle cykelparkeringspladser til ladcykler.

⁶ Et prioriteret T-kryds er testet isoleret set. Tilbagestuvninger på Lundtoftegårdsvej fra krydset med Lyngbygårdsvej kan gøre det sværere at komme ud fra området.

⁷ Udregnet som 1 cykelparkeringsplads pr. 30 kvadratmeter jf. Lyngby-Taarbæk Kommunes generelle rammer for cykelparkering ved dagligvarebutikker.

4

Forudsætninger i trafikmodel

Bilturene til Dyrehavegårds Jorder og DTU er retningsfordelt som den eksisterende trafik på DTU, da de kommende funktioner minder om de nuværende funktioner på DTU.

Bilture til og fra dagligvarebutikken forventes primært at være til og fra lokalområdet. Derfor er retningsfordelingen til og fra dagligvarebutikken skønnet med en anden fordeling end DTU trafikken.

Retningsfordelingerne kan ses på figur 6.



Figur 6: Til venstre ses retningsfordelingen af trafikken til og fra DTU og Dyrehavegårds Jorder. Til højre ses retningsfordelingen af trafikken til dagligvarebutikken.

I simuleringsmodellen er følgende forudsætninger for dagligvarebutikken lagt ind:

- Dagligvarebutikken er placeret i den sydligste del af område 1
- Dagligvarebutikken har vejadgang ved en ny vejgren mod øst i det eksisterende signalregulerede kryds ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej
- Den resterende biltrafik fra område 1 vejbetjenes selvstændigt længere mod nord og har derfor *ikke* vejadgang i krydset Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej

- Eftermiddagsspilstimen er beregnet som ca. 14 % af den totale trafik. Det giver 260 biler ind og 260 biler ud fra dagligvarebutikken på en time (520 ture i spidstimen)
- Antallet af fodgængere over den nye vejgren er ikke simuleret, da dette antal ikke kendes og i høj grad afhænger af letbaneprojektet og det skønnede passagertal. Hvis letbanestoppet har et højt passagertal, så vil fodgængerne mindske kapaciteten for biltrafikken i krydset, hvorfor en stitunnel anbefales
- Spidstimen til dagligvarebutikken og DTU er indlagt i samme tidsinterval. Det gør beregningerne konservative, da spidstimerne kan være forskudt til uddannelse, kontor og bolig i forhold til dagligvarebutikken. Der kendes dog ikke til, om det er tilfældet i Lyngby
- Den nye vejgren har en længde, der gør det muligt at afvikle trafikken fra dagligvarebutikken. Den endelige længde skal bestemmes i et detailprojekt, men beregningerne viser, at den gennemsnitlige kølængde er på ca. 20 meter, samt at der i perioder kan være kø på op til 150 meter fra dagligvarebutikken ud mod krydset

Desuden er det forudsat, at de anbefalede afværgeforanstaltninger fra tidligere trafikanalyse er etableret. Afværgeforanstaltningerne giver en aflastning på Lundtoftegårdsvej, der er nødvendig for at trafikken kan afvikles. Afværgeforanstaltningerne er listet i boksen på næste side.

Indførte afværgeforanstaltninger fra tidligere trafikanalyse

- a) Forlængelse af venstresvingsbane mod syd fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvej mod syd
- b) Optimering i signalanlæg ved Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej
- c) Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- d) Krydsombygning ved Klampenborgvej/Hjortekærvej til rundkørsel eller signalanlæg
- e) Stibro mellem Dyrehavegårds Jorder og DTU
- f) Frakørsel fra Helsingørmotorvejen til Rævehøjvej for bilister mod nord
- g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte med en shunt
- h) Vejadgang til område 2 fra nord
- i) Vejadgang til område 2 fra syd
- j) Kryds ved Hvidegårdsparken
- k) Vejadgang til uddannelsesområde
- l) Signalregulering af Anker engelundsvej / Rævehøjvej
- z) Ombygning af kryds ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej
- æ) Stitunnel under Lyngbygårdsvej

Kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegaard's Jorder

Status	Kladde
Plannavn	Kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegaard's Jorder
Område	Dyrehavegaard's Jorder
bydel	Hjortekær bydel
Baggrund	<p>Kommunalbestyrelsen besluttede i juni 2014 at igangsætte planlægning af arealerne Dyrehavegaard's Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Planlægningen omfatter byudvikling med mulighed for bebyggelse vest og øst for motorvejen, samt rekreative arealer på en stor del af Dyrehavegaard's Jorder. Kommuneplantillæg 10/2013 omhandler Tracéet langs Helsingørmotorvejen, mens Kommuneplantillæg 11/2013 omhandler Dyrehavegaard's Jorder.</p>
Indhold	<p>Indledning: Kommuneplantillægget indeholder 3 nye rammeområder med forskellige anvendelsesmuligheder.</p> <p>Rammen 6.2.43 udlægges som rekreativt areal.</p> <p>Rammen 6.2.93 udlægges til bolig, erhverv og offentlig service og giver mulighed for byggeri med en højde på op til 24 meter. Der må maksimalt etableres 75.000 m².</p> <p>Rammen 6.2.94 udlægges til bolig, erhverv og offentlig service og giver mulighed for byggeri med en højde på op til 16 meter med en bebyggelsesprocent på 130.</p> <p>Ved planlægning af områderne skal der tages særlig hensyn til områdets karakteristiske landskab, med integration af landskabskvaliteter og -principper.</p> <p>Afsnittet Byudvikling i Kommuneplan 2013: Med de foreslåede rammeændringer ved Dyrehavegaard's Jorde foreslås afsnit om Arealerne ved Trongården under Byudvikling i Kommuneplan 2013 ændret til følgende:</p> <p>Dyrehavegaard's Jorder. Dyrehavegaard's Jorder er under udvikling. Der er udarbejdet kommuneplanrammer, der beskriver mulighederne for udviklingen af arealerne. En stor del af Dyrehavegaard's Jorder er udlagt til rekreative formål, mens den sydlige del mod Klampenborgvej og et område langs Helsingørmotorvejen er udlagt til videns erhverv, offentlig service og boliger. De to rammerne med byudviklingsmuligheder er samtidig udpeget til stationsnære kerneområder, idet letbanens stationer giver mulighed herfor jf. Fingerplan 2013. Området har igennem mange år været en del af grundlaget for etablering af letbanen i Ring 3. Området er placeret i nær tilknytning til Helsingørmotorvejen, som er en del af det overordnede vejnet. Ved lokalplanlægning af området skal det tænkes sammen med fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. Ved planlægning af områderne skal der tages særlig hensyn til områdets karakteristiske landskab, med integration af landskabskvaliteter og -principper.</p> <p>Den viste illustration i den gældende Kommuneplan 2013 fjernes.</p> <p>Her er link til den eksisterende side om Trongårdsarealerne, som fjernes med vedtagelsen af kommuneplantillægget. Se afsnit om Trongårdsarealerne her.</p> <p>Stationsnære områder: Den overvejende del af området er i Kommuneplan 2013 udpeget som "Stationsnært område, der afventer yderligere udpegnings". Dette kommuneplantillæg udpeger rammerne med mulighed for bebyggelse (6.2.93 og 6.2.94) til stationsnært kerneområde, mens den rekreative ramme (6.2.43) ikke udpeges til stationsnært område.</p> <p>Denne ændring i udpegnings af stationsnære områder har følgende konsekvenser for Retningslinjer for Stationsnære områder i Kommuneplan 2013:</p> <p>Der er pt. 4 kategorier for stationsnære områder i Kommuneplan 2013:</p> <ul style="list-style-type: none">- Stationsnært kerneområde- Øvrigt stationsnært område- Stationsnært kerneområde/øvrigt stationsnært område- Stationsnært område, der afventer yderligere udpegnings til efter behandling af Byvision 2030. <p>Den nederste kategori; "Stationsnært område, der afventer yderligere udpegnings til efter behandling af Byvision 2030" udgår. Signaturen slettes endvidere på kortet under retningslinjer.</p>

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen - høringgrundlag

Bilag 3 - Side -2 af 32
Dyrehavegårds Jorder er et stationsnært område, der afventer bearbejdningen af Byvision 2030 inden yderligere udpegning."

Der tilføjes følgende rammeområder til kategorien Stationsnære kerneområder på retningslinjekortet:

6.2.93 Byområde på Dyrehavegårds Jorder

6.2.94 Trongårdens Byområde

Disse ændringer vises i kort senere i denne redegørelse.

De eksisterende retningslinjer for stationsnærhed kan ses [her](#).

Rammeområdet 6.2.43 Dyrehavegårds Jorder udpeges hverken som Stationsnært kerneområde eller som Øvrigt stationsnært område, idet det ikke udlægges til bebyggelse af erhverv eller andre arbejdspladsintensive aktiviteter.

Trafik:

I kommuneplanrammerne beskrives, at planlægning af området skal tænkes sammen med fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen, og at der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen.

Grundvandsredegørelse:

Til dette kommuneplantillæg hører også en grundvands-redegørelse, som er en del af tillægget. Det vurderes samlet, at der vil være en meget lille reduktion af grundvandsdannelsen til grundvandsmagasinerne ved realisering af planerne. Denne reduktion vurderes ikke at have indflydelse på drikkevandsforsyningen, hverken i kommunen eller i de områder, kommunen importerer vand fra.

Beskyttelsen af arealerne sikres tilstrækkeligt gennem den generelle regulering. I alle 3 rammer indskrives det dog, at lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

En geografisk del af rammene 6.2.43 er placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, og derfor vil der i denne rammer blive indskrevet særlige krav for parkeringsanlæg, veje og tekniske anlæg.

For anvendelsen erhverv er anvendt formuleringen: "Videnserhverv (herunder kontor): Mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter."

Med denne formulering tilgodeses kravene i Den statslige udmelding om vandplanernes retningslinjer 40 og 41. Virksomhederne vil med den valgte formulering evt. have mulighed for testfaciliteter/produktion i begrænset omfang, fx med produktion af prototyper, hvis de overholder kravene i Den statslige udmelding om at være "Mindre grundvandstruende virksomhed".

Om

kommuneplantillæg Yderligere information om kommuneplantillæg kan ses [her](#).

Link til tillægget på hjemmesiden [Link til tillægget på hjemmesiden](#)

6.2.43 - Dyrehavegårds Jorder



Bestemmelser

Plannummer 6.2.43

Plannavn Dyrehavegårds Jorder

Anvendelse generelt Rekreativt område

Anvendelse specifik Rekreativt område

Fremtidig zonestatus Byzone

Zonestatus By- og landzone

Plandistrikt Hjørtækær bydel

Anvendelse Fritidsformål, jordbrug og tekniske anlæg.

Områdets anvendelse Området udlægges som en blanding af åbne arealer med mulighed for landbrug og hestehold samt områder til rekreativ anvendelse og tekniske anlæg til bl.a. regnvandsopsamling/klimatilpasning.

Der er mulighed for enkelte punktvisse bebyggelser, som er relateret til anvendelserne, f.eks. ridehal.

Miljø Ved planlægning af området skal der tages særlig hensyn til områdets karakteristiske landskab, med integration af landskabskvaliteter og -principper.

Ved planlægning af området skal der tages særlig hensyn til støj fra Helsingørmotorvejen.

Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

For de dele af rammen, som ligger placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, skal eventuelle parkeringspladser, veje og tekniske anlæg etableres med tæt belægning, der er indrettet med fald mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning. Det afstrømmende vand skal gennemgå en forudgående rensning i forbassin, olieudskiller, sandfang eller lignende inden det nedsives til grundvandet.

Trafik Planlægning af området skal tænkes sammen med fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen.

Status

Kladde

[Printervenlig udgave](#)

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

Bilag 3 - Side 4 af 32

Der skal påkræves en tillægsplanlægning til Helsingørmotorvejen, eventuelt bro henover Helsingørmotorvejen og eventuel vejforbindelse til og fra kommuneplanrammen 6.2.93 Byområde på Dyrehavegårds Jorder.

P-krav vil blive vurderet ifm. lokalplanlægningen.

Lokalplaner Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

Særlige bestemmelser Læs også [generelle rammer](#), [retningslinjer](#) og [definitioner](#).

6.2.93 - Byområde på Dyrehavegaard's Jorder



Bestemmelser	Status
Plannummer 6.2.93	Kladde
Plannavn Byområde på Dyrehavegaard's Jorder	
Anvendelse generelt Blandet bolig og erhverv	Printervenlig udgave
Anvendelse specifik Blandet byområde	
Fremtidig zonestatus Byzone	
Zonestatus By- og landzone	
Plandistrikt Hjortekær bydel	
Max. bygningshøjde 24 m	
Anvendelse Videnserhverv (herunder kontor). Offentlige formål: Offentlig service og offentlig administration. Boliger. Tekniske anlæg. Videnserhverv (herunder kontor): Mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter.	
Områdets anvendelse Stationsnært kerneområde	
Bebyggelsens omfang Bebyggelse udlægges med varierende antal etager (max. 12 m højde mod øst og max. 20 m højde mod vest), med mulighed for 1 bygning mod vest i 24 m højde skærmet med beplantning. Der må maksimalt etableres 75.000 m2 ekskl. kælderareal, og det samlede bebyggede areal må ikke overstige 40.000 m2. Bebyggelse skal have høj arkitektonisk kvalitet.	
Opholdsarealer Der skal være særlig fokus på byrum og uderum, samt på beplantning og grønne rum, med integration af landskabskvaliteter og -principper.	
Miljø Ved planlægning af området skal der tages særlig hensyn til områdets karakteristiske landskab, med integration af landskabskvaliteter og -principper. Ved planlægning af området skal tages særlig hensyn til støj fra	

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

Bilag 3 - Side 6 af 22

Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

Trafik Planlægning af området skal tænkes sammen med fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. Der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen.

P-kravet vil blive vurderet ifm. lokalplanlægningen.

Bemærkning til zonestatus En mindre del af rammeområdet er landzone, og denne del skal overføres til byzone, gennem lokalplanlægning. Se vedhæftede kort for afgrænsning af det areal, der påtænkes overført.

Lokalplaner Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

Særlige bestemmelser Læs også [generelle rammer](#), [retningslinjer](#) og [definitioner](#).

6.2.94 - Trongårdens byområde



Bestemmelser	Status
Plannummer	6.2.94
Plannavn	Trongårdens byområde
Anvendelse generelt	Blandet bolig og erhverv
Anvendelse specifik	Blandet byområde
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Hjortekær bydel
Bebyggelsesprocent	130%
Max. bygningshøjde	16 m
Anvendelse	Videns erhverv (herunder kontor). Offentlige formål: Offentlig service og offentlig administration. Boliger. Tekniske anlæg. Videns erhverv (herunder kontor): Mindre grundvandsstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter.
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde
Bebyggelsens omfang	Boliger skal være tæt-lav bebyggelse.
Opholdsarealer	Der skal være særlig fokus på byrum og uderum, samt på beplantning og grønne rum, med integration af landskabskvaliteter og -principper.
Miljø	Ved planlægning af området skal der tages særlig hensyn til områdets karakteristiske landskab, med integration af landskabskvaliteter og -principper. Ved planlægning af området skal tages særlig hensyn til støj fra Helsingørmotorvejen. Der skal indtænkes støj dæmpning i forhold til bebyggelse og uderum. Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale

Punkt nr. 1 - Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegaards Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen - høringsgrundlag

Bilag 3 - Side -8 af 32

Trafik

Planlægning af området skal tænkes sammen med fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene i forbindelse med byudviklingen. Der skal sikres areal til eventuelt rampeanlæg til Helsingørmotorvejen og til en eventuel stibro henover Helsingørmotorvejen.

P-krav vil blive vurderet ifm. lokalplanlægningen.

Hvis den fulde bebyggelsesprocent udnyttes, skal størstedelen af parkeringen foregå i konstruktion.

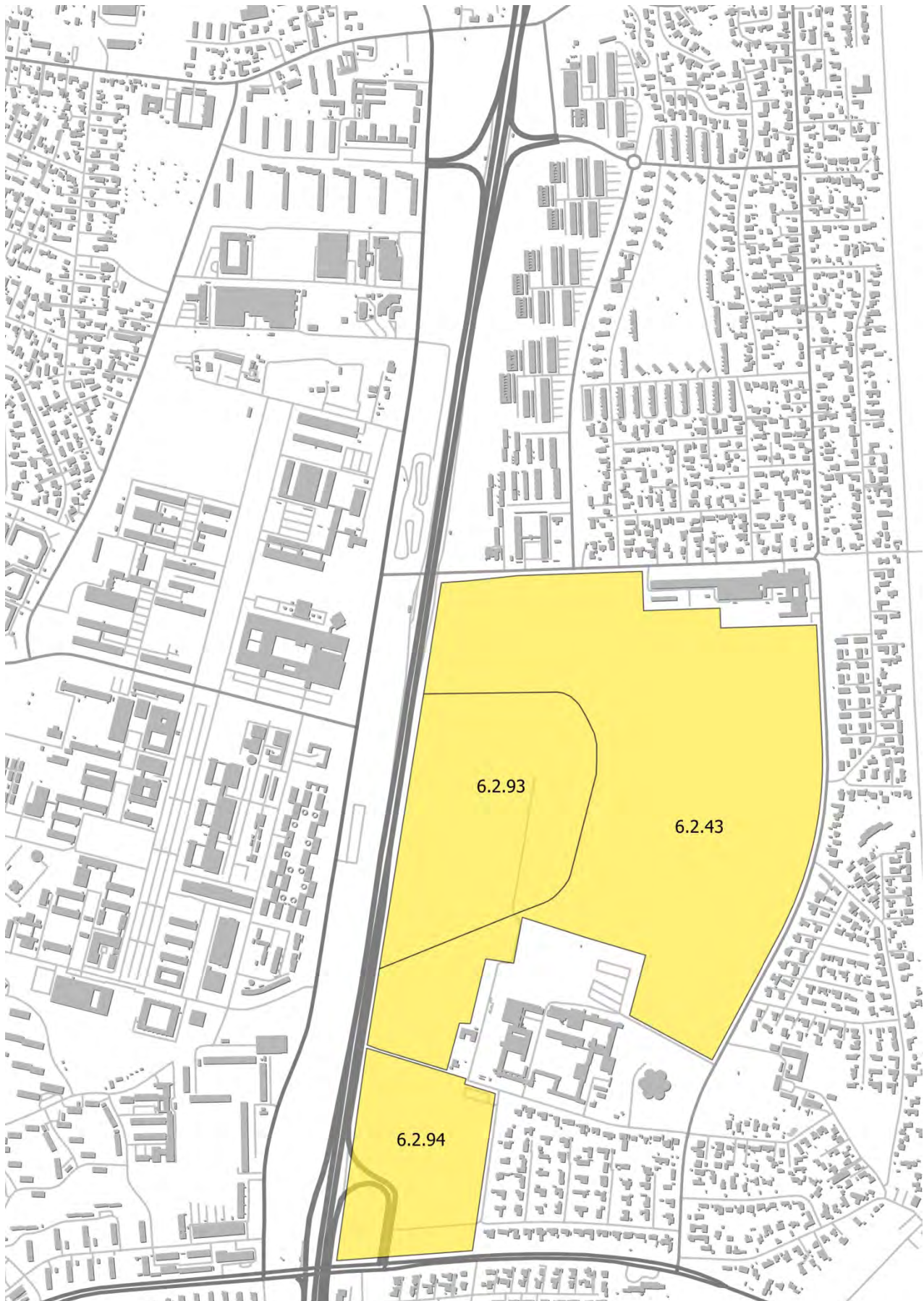
Lokalplaner

Lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

Særlige bestemmelser

Læs også [generelle rammer](#), [retningslinjer](#) og [definitioner](#).

Oversigtskort over rammer i Kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder



Kort over den foreslåede status for stationsnærhed. Øst for motorvejen er 6.2.93 og 6.2.94 nye stationsnære kerneområder. Vest for motorvejen er vist de rammer i området, som allerede er stationsnære kerneområder i Kommuneplan 2013.



Kort over landzone. Den røde afgrænsning viser det areal, som overgår til byzone med fremtidig lokalplanlægning.



Redegørelse for drikkevandsinteresser - kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder

Lyngby-Taarbæk Kommune

September 2014

INDLEDNING

Lyngby-Taarbæk kommunalbestyrelse besluttede i juni 2014 at igangsætte planlægningen af arealerne Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Planlægningen omfatter byudvikling med mulighed for bebyggelse vest og øst for motorvejen samt rekreative arealer på en stor del af Dyrehavegårds Jorder. Planlægningen omfatter også eventuelle fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene samt mulighed for placering af letbane.

I forbindelse med byudviklingsplanerne udarbejdes forslag til kommuneplantillæg, som supplement til den eksisterende kommuneplan. Der udarbejdes to kommuneplantillæg hhv. kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen og kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder.

Dette notat indeholder en vurdering af grundvandsbeskyttelse og drikkevandsinteresser i forbindelse med Lyngby-Taarbæk Kommunes kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder.

BESKRIVELSE AF PLANEN

Kommuneplantillæg for Dyrehavegårds Jorder indeholder tre nye rammeområder (6.2.43, 6.2.93 og 6.2.94). Område 6.2.43 skal generelt anvendes til rekreative formål, og områderne 6.2.93 og 6.2.94 udlægges til blandet byområde.



Figur 1: De 3 nye planområder; 6.2.43: Dyrehavegaard's Jorder, 6.2.93: Byområde på Dyrehavegaard's Jorder, 6.2.94: Trongårdens byområde.

Område 6.2.43 udlægges til en blanding af åbne arealer med mulighed for landbrug og hestefold samt områder til rekreativ anvendelse og anlæg til klimatilpasning (regnvandsopsamling). Der er mulighed for enkelte bebyggelser som fx ridehal.

Område 6.2.93 hvor der i dag bl.a. er skov og dyrket mark, udlægges til bebyggelsen med høj arkitektonisk kvalitet. Bygningerne skal være med varierende højde med max 12 m mod øst og 20 m mod vest og med mulighed for én bygning med en maksimal højde på 24 m mod vest med skærmende beplantning omkring. Bebyggelsen kan anvendes til videns erhverv ((herunder kontor): mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter) samt offentlige formål som service og administration, boliger og tekniske anlæg.

I område 6.2.94, der også er på østsiden af motorvejen og som i dag hovedsagligt er dyrket mark, udlægges til tæt-lav bebyggelse. Bebyggelsen kan anvendes til videns erhverv ((herunder kontor): mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter) samt offentlige formål som service og administration, boliger og tekniske anlæg. Bygningerne må max have en højde på 16 m.

Ved tolkning af produktion i begrænset omfang er der lagt vægt på beskrivelsen i kommuneplantillæg, hvor det fremgår, at der kan ske produktion i området, så længe der ikke anvendes eller oplagres større mængder af mobile forureningskomponenter.

METODE

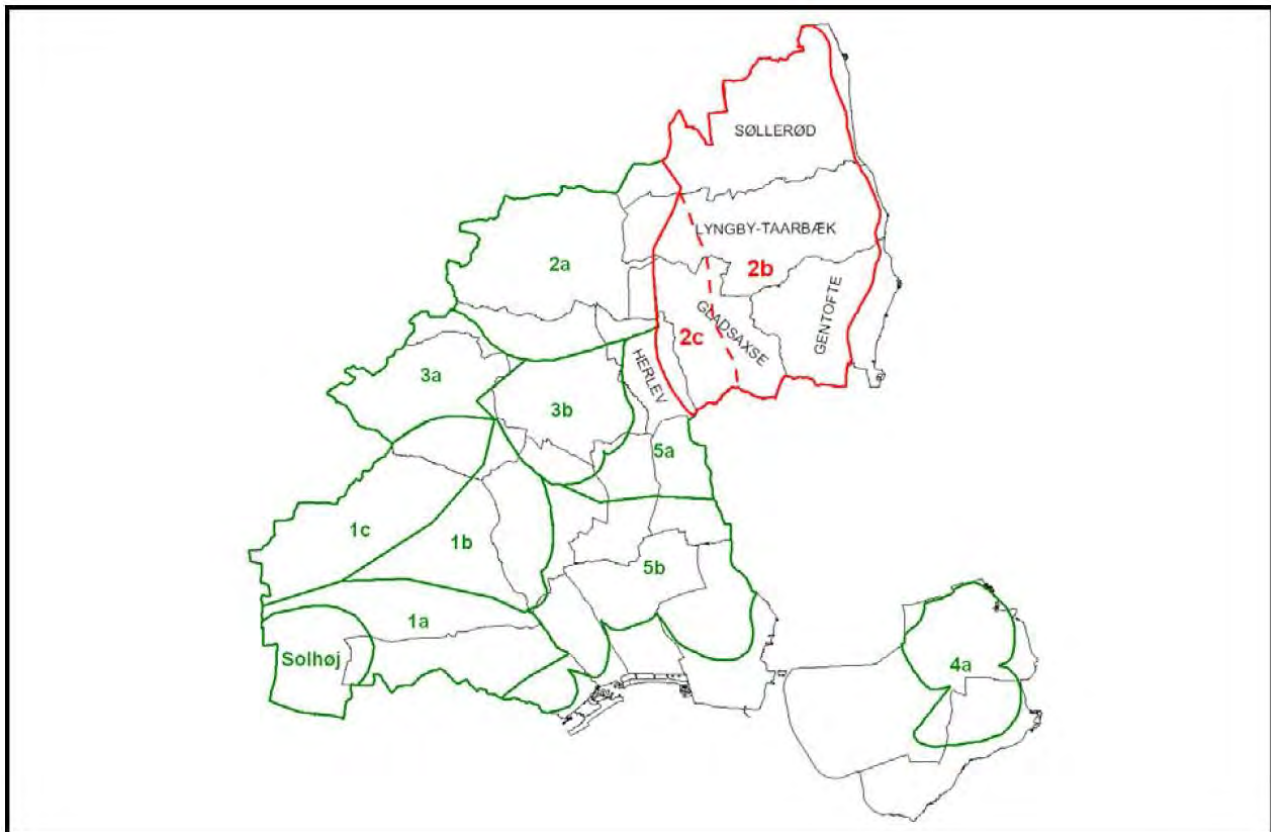
Vurderingen er foretaget på grundlag af følgende:

- Naturstyrelsens ”Redegørelse for 2bc Mølleåen. Afgiftsfinansieret grundvandskortlægning 2012”.
- Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner's foreløbige ”Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse”.
- Data fra www.arealinfo.dk.
- Data fra www.geus.dk.

I afsnittet beskrives først kortfattet den afsluttede statslige grundvandskortlægning i området, betydningen af den ændrede arealanvendelse i området, områdets bymønster i forhold til OSD, grundvandsmagasiner og grundvandsstrømning, dæklag/sårbarhed, drikkevandsforsyninger, forurenende lokaliteter og grundvandets indhold af naturlige og forurenende stoffer samt slutteligt lidt om områdets grundvandsdannelse. Til sidst i redegørelsen ses de afsluttende bemærkninger.

STATSLIG GRUNDVANDSKORTLÆGNING

Der er fra 1999 til 2012 udført gebyrfinansieret kortlægning i følgende område, som blandt andre indeholder Lyngby-Taarbæk Kommune.



Figur 2. Indsatsområder i det tidligere Københavns Amt. De tynde streger markerer de daværende kommunegrænser. Område 2b og 2c udgør den østlige del af område 2 og inkluderer Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Søllerød og Herlev Kommuner. Her er indvindingsinteresserne meget store og grundvandet sårbart.

Gebyrfinansieret kortlægning udføres i områder med indvindingsinteresser, og kortlægningen udføres med det overordnede formål, at den danske drikkevandsforsyning skal baseres på uforurenede grundvand, som kun kræver en simpel behandling. Grundvandsdannelsen sker over årtier, så hvis grundvandet først forurenes, kan det tage lang tid, inden det atter er rent. Derfor er forebyggelse og indsats ved kilden afgørende for at sikre drikkevandsressourcen i fremtiden.

Område 2bc på figur 2 dækker et område på 123 km² i Gladsaxe, København, Gentofte, Lyngby-Taarbæk og den tidligere Søllerød Kommune. Det er et område med store indvindingsinteresser, hvor indvindingen af 9 mio. m³ drikkevand fra 14 kildepladser suppleres af 2 mio. m³ afværgvand fra 13 afværgeanlæg. De mange afværgeanlæg afspejler, at et stort antal punktkilder er den væsentligste problemstilling i området.

Størstedelen af område 2bc består af bymæssig bebyggelse (60 %) og i tilknytning hertil en række industriområder (4 %), hvor størstedelen af områdets punktkilder findes. Der er også store naturområder (30 %) – men kun få landbrugsområder (6 %). Belastning med nitrat er derfor ikke nogen stor trussel.

I områder med nuværende og fremtidige indvindingsinteresser udpeger Staten i forbindelse med sin grundvandskortlægning "områder med særlige drikkevandsinteresser" (OSD). Disse områder skal dække det nuværende og fremtidige behov for vand af drikkevandskvalitet og tager således blandt andet hensyn til vandværkers beregnede indvindingsoplande, de områder hvor grundvandet antages at blive dannet, samt slutteligt de områder hvor der antages at være potentiale for nye indvindinger. I sådanne områder må særligt grundvandsstruende aktiviteter, virksomheder og anlæg som hovedregel ikke etableres.

Indenfor OSD og indenfor almene vandforsyningers indvindingsoplande udenfor OSD udpeger Staten desuden også "nitratfølsomme indvindingsområder" (NFI). NFI udpeges, hvor grundvandsmagasinerne er sårbare overfor nitrat og skal blandt andet i relation til byudvikling betragtes som den mest sårbare områdeudpeging, hvor grundvandet skal beskyttes ekstraordinært. Dette betyder, at der indenfor NFI ikke må etableres særligt forurenende virksomheder og anlæg, og at der ved ændring af arealanvendelse og byudvikling skal redegøres for planbehov, grundvandsbeskyttelse og eventuelle tekniske tiltag til grundvandsbeskyttelse.

For område 2bc gælder det, at hele den vestlige del af området er dækket af grundvandsdannende oplande. I den nordøstlige del omkring Dyrehaven og nord herfor er der desuden potentiale for nye indvindinger, hvorfor disse områder er særligt interessante i forbindelse med ændrede kommuneplanrammer.

BYUDVIKLING OG ANDET ÆNDRET AREALANVENDELSE I OMRÅDER MED SÆRLIGE DRIKKEVANDSINTERESSER (OSD), INDVINDINGSOPLANDE OG NITRATFØLSOMME INDVINDINGSOPLANDE (NFI)

Lyngby-Taarbæk Kommune administrerer deres drikkevandsressourcer i henhold til bekendtgørelse nr. 1265 af 16. oktober 2013 om udpeging af drikkevandsressourcer. Bekendtgørelsen implementerer forslag til vandplanernes retningslinjer 40 og 41 i forhold til byudvikling og anden ændret arealanvendelse i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande – den såkaldte trinmodel. Det betyder, at kommunen så vidt muligt forpligter sig til at placere særligt grundvandstruende aktiviteter, virksomheder og anlæg udenfor OSD. Lader dette sig ikke gøre, er kommunen forpligtet til at finde nye egnede erstatningsarealer for det berørte OSD, hvor krav til et erstatnings-OSD er, at der skal være tale om en grundvandsressource af tilsvarende volumen, beskyttelsesgrad og kvalitet, som den der erstattes, og ressourcen skal desuden være kortlagt på et vidensgrundlag svarende til den statslige grundvandskortlægning. Slutteligt skal det nye OSD have en tilsvarende strategisk beliggenhed i forhold til den nuværende og fremtidige vandindvinding, ligesom der skal være en strategisk sammenhæng med det oprindelige OSD og indvindingsopland, som erstattes.

I Lyngby-Taarbæk ligger alle indvindingsoplande til almene vandforsyninger i OSD. En række områder i kommunen, der tilsammen udgør ca. 10-15 % af kommunens areal, er tillige udpeget som nitratfølsomme indvindingsområder (NFI).



Figur 3. Områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) er på figuren vist med blå, imens nitratfølsomme indvindingsområder (NFI) er vist med grønt. Figuren er hentet fra www.arealinfo.dk, 10-09-2014.

Som det ses af figur 3, er hele planområdet for Dyrehavegårds Jorder beliggende i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Herudover vil den nordøstligste fjerdedel af det grønne område inden for Dyrehavegårds Jorder komme til at strække sig ind i et nitratfølsomt indvindingsområde. Dette betyder som nævnt, at hvis der skal gives tilladelse til dette, skal det først påvises, at der ikke kan findes egnede steder udenfor OSD. Dernæst skal de aktiviteter, som placeres i området være på tilladelseslisten, og slutteligt skal der redegøres for planbehov, grundvandsbeskyttelse og tekniske tiltag til grundvandsbeskyttelse.

BYMØNSTER I FORHOLD TIL OSD

Af figur 3 ses det, at kun et meget smalt område af Lyngby-Taarbæk Kommune ligger udenfor OSD, og at dette område ligger helt ud til kysten (i kystnærhedszonen/kystnær byzone). Dette område udenfor OSD er desuden fuldt udbygget. Enhver fremtidig byudvikling i Lyngby-Taarbæk Kommune vil derfor kun kunne komme til at ske i et OSD-område.

Størstedelen af det område, som ligger indenfor OSD, består af bymæssig bebyggelse og i tilknytning hertil en række industriområder, hvor størstedelen af områdets punktkilder findes. Der er også store naturområder – men kun få landbrugsområder. I forhold til landsgennemsnittet er der således meget mere by, industri og skov og væsentligt mindre landbrug.

Med kommuneplantillægget 11/2013 lægges der op til i alt 3 nye kommuneplanrammer. Disse er fysisk sammenhængende og ligger mellem Rævehøjvej mod nord og Klampenborgvej mod syd, samt mellem Helsingørmotorvejen mod vest og Hjortekærvej mod øst. Idet de 3 rammer er fysisk sammenhængende, er det muligt at se på dem samlet.

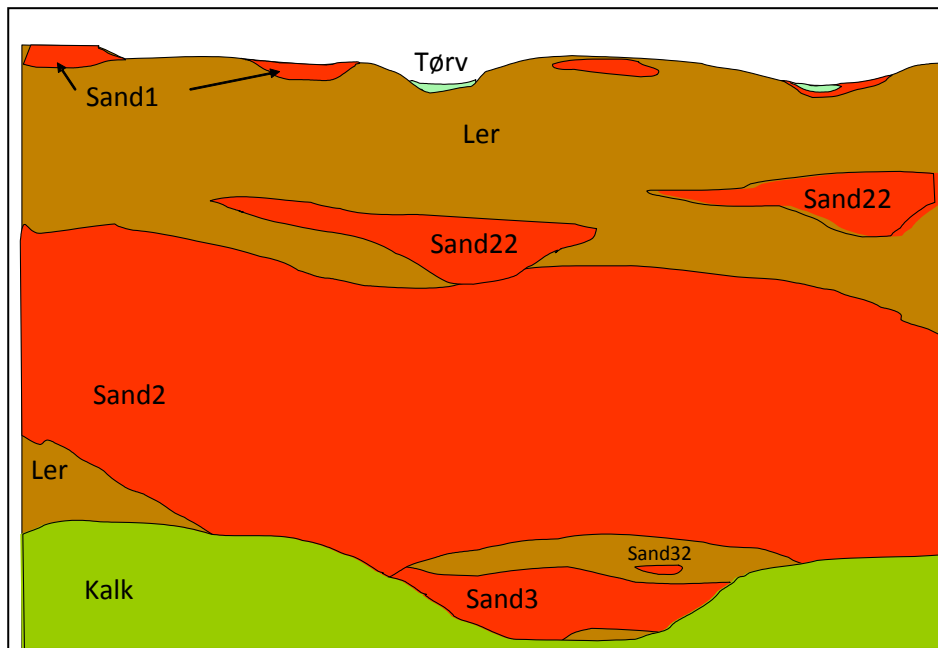
Ramme-nummer	Navn	Anvendelse	Liste jf. Trinmodellens bilag 1
6.2.43	Dyrehavegårds Jorder	Rekreativt område.	Liste 1 (tilladelseslisten). Kommentar: Kan kun ligge i NFI hvis tekniske tiltag sikrer grundvandsbeskyttelsen.
6.2.93	Byområde på Dyrehavegårds Jorder	Blandet byområde. Bebyggelsen udlægges med varierende antal etager. Videnserhverv (herunder kontor): mindre grundvandstruende virksomhed med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. Offentlige formål, service og administration. Boliger. Konference- og hoteldrift samt tekniske anlæg.	Liste 1 (tilladelseslisten)
6.2.94	Trongårdens byområde	Blandet byområde. Bebyggelsen udlægges med max. 12 m højde. Videnserhverv (herunder kontor): mindre grundvandstruende virksomhed med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. Offentlige formål, service og administration. Boliger. Konference- og hoteldrift samt tekniske anlæg.	Liste 1 (tilladelseslisten)

For alle 3 rammer gælder det, at de allerede er beliggende i byzone. Desuden gælder det for alle rammer, at de er beliggende i stationsnært kerneområde i forhold til en kommende letbane. Letbanen anses som værende helt central for byudviklingen i en ring af byområder fra Ishøj og Avedøre i syd til Kgs. Lyngby og DTU i nord og forventes at kunne komme til at understøtte forskningsmiljøet på DTU.

Det er som nævnt ikke muligt at finde alternative beliggenheder udenfor OSD, fordi størstedelen af kommunens areal er omfattet af OSD, og for den lille del af kommunens areal, som ikke er omfattet af OSD, gælder det desuden, at pågældende areal er fuldt udbygget og dermed ikke muligt at fortætte væsentligt.

GRUNDVANDSMAGASINER OG GRUNDVANDSSTRØMNING

Overordnet er geologien i området repræsenteret ved et kalklag og derover fire sandlag adskilt af lerlag.



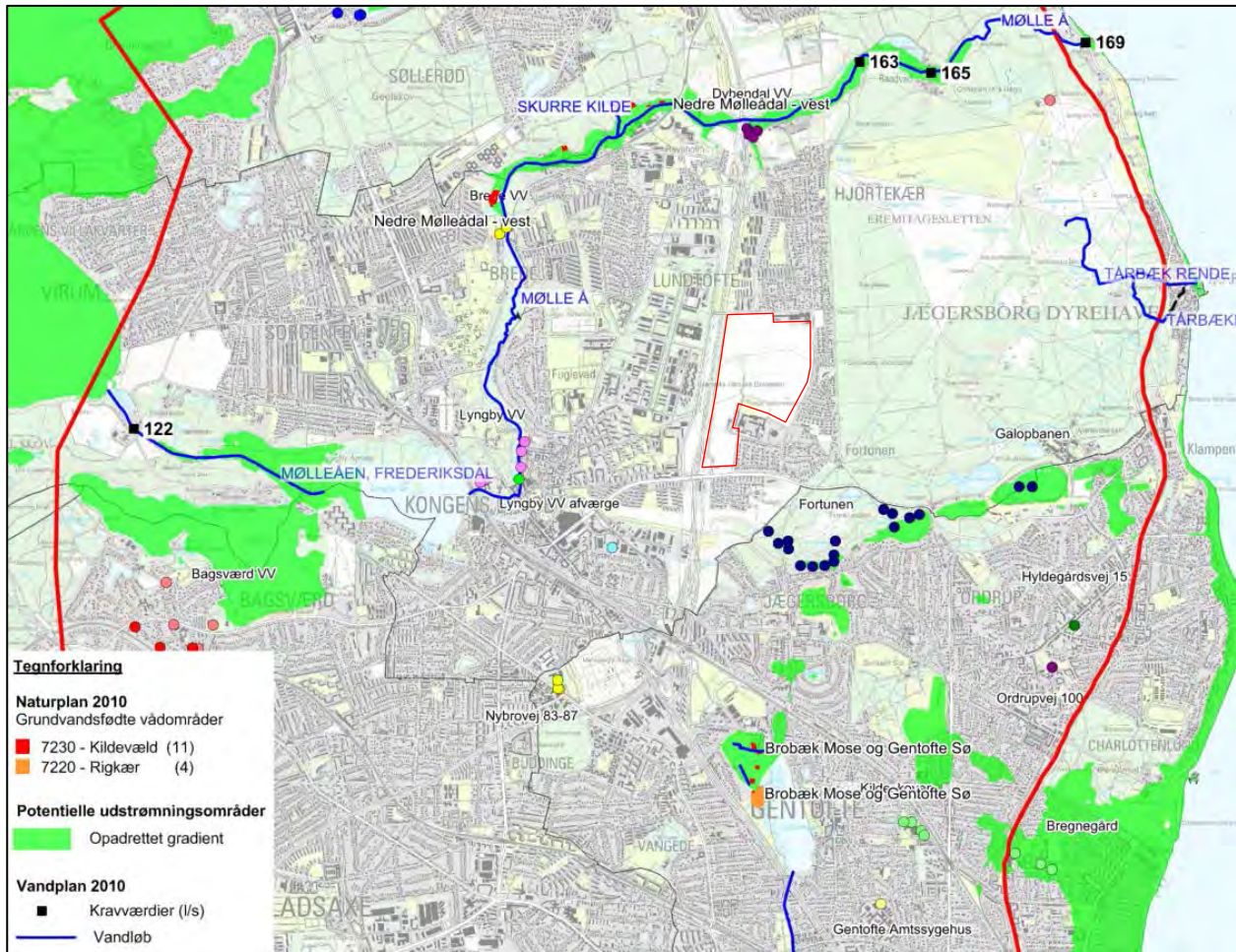
Figur 4. Overordnet konceptuel geologisk model. Figuren er hentet fra Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner's foreløbige "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse".

Kalklaget dækker hele kommunens areal og er det grundvandsmagasin, der anvendes mest til drikkevandsindvinding. Herudover indvindes også fra sandlagene Sand2 og Sand3, hvoraf Sand2 er langt det tykkeste og mest gennemgående. Laget er udbredt i hele kommunen og kan have en tykkelse på op til 55 m. Sand3 findes derimod oftest i de dybe dele af "Søndersødalen", hvor "Søndersødalen" består i en dyb nedskæring i kalken, der er fyldt op med en tyk lagpakke af grus, sand og ler.

De tre øvrige sandmagasiner (på figur 3 benævnt Sand1, Sand22 og Sand32) er alle af mere lokal karakter og findes flere steder som isolerede sandlinser i leret, mens de andre gange vil være i hydraulisk kontakt med Sand2, Sand3 og kalken.

Grundvandets strømninger er styret af grundvandspotentialerne (grundvandets trykniveau) i de vandførende magasiner. Det generelle mønster i området er, at grundvandet strømmer fra vest mod Øresundskysten. Lokalt kan strømmingen dog være styret af indvindingen på kildepladser eller særlige geologiske forhold.

Grundvandet dannes på de højtliggende områder og strømmer ud i de lavtliggende områder langs vandløb, i søer, vådområder og ved kysten. De højtliggende områder er derfor typisk også de sårbare områder, da grundvandet til kildepladserne dannes her. I de lavtliggende grønne områder er der opadrettet gradient. Det vil sige, at vandet er under tryk og derfor strømmer opad mod overfladen, og forurening fra overfladen er derfor ikke en trussel mod grundvandsmagasinerne i sådanne områder.



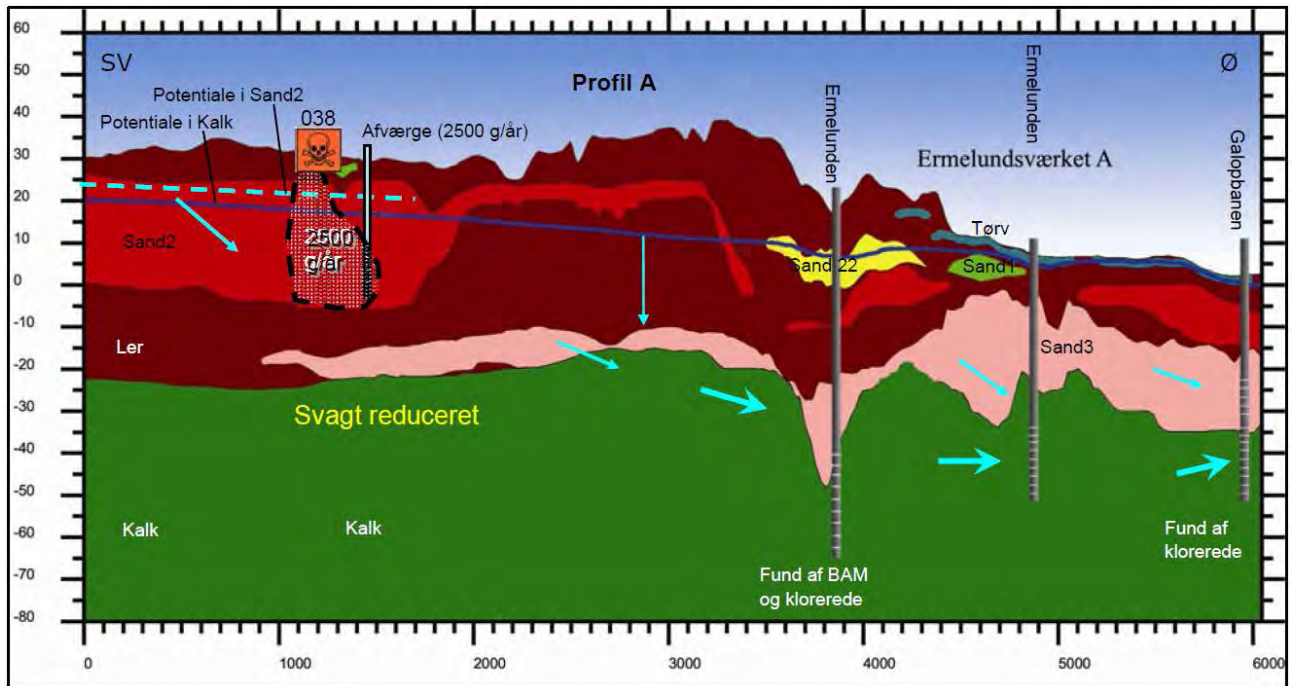
Figur 5. Udstrømning af grundvand til overfladen og specifikke bindinger heri i henholdsvis Naturplan 2010 og Vandplan. Figuren er hentet fra Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner foreløbige "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse".

Som det ses af figur 5, er planområdet for Dyrehavegårds Jorder beliggende omtrent midt mellem Mølle Å og en række søer og moser omkring Brobæk og Gentofte, hvor der er opadrettet gradient. Det vil sige, at planområdet således er beliggende i det højestbeliggende område imellem å, moser og søer. Med andre ord vil det være omkring planområdet, at der dannes en del grundvand, og det vil således også udgøre et af de sårbare områder.

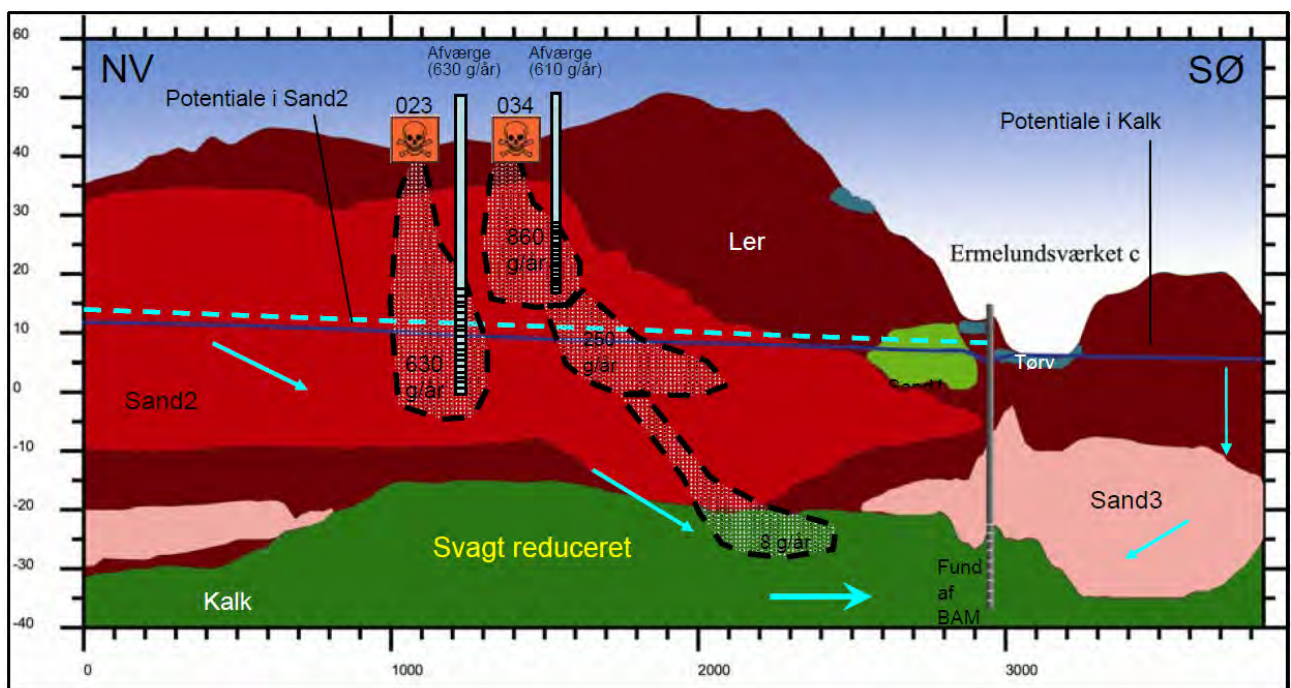
GRUNDVANDSMAGASINERNE DÆKLING/SÅRBARHED

Som omtalt ovenfor er områdets sandlag adskilt af lerlag. Den samlede tykkelse af lerlag over de vandførende grundvandsmagasiner kan anvendes som et udtryk for, hvor godt grundvandet er beskyttet mod forurening fra overfladen.

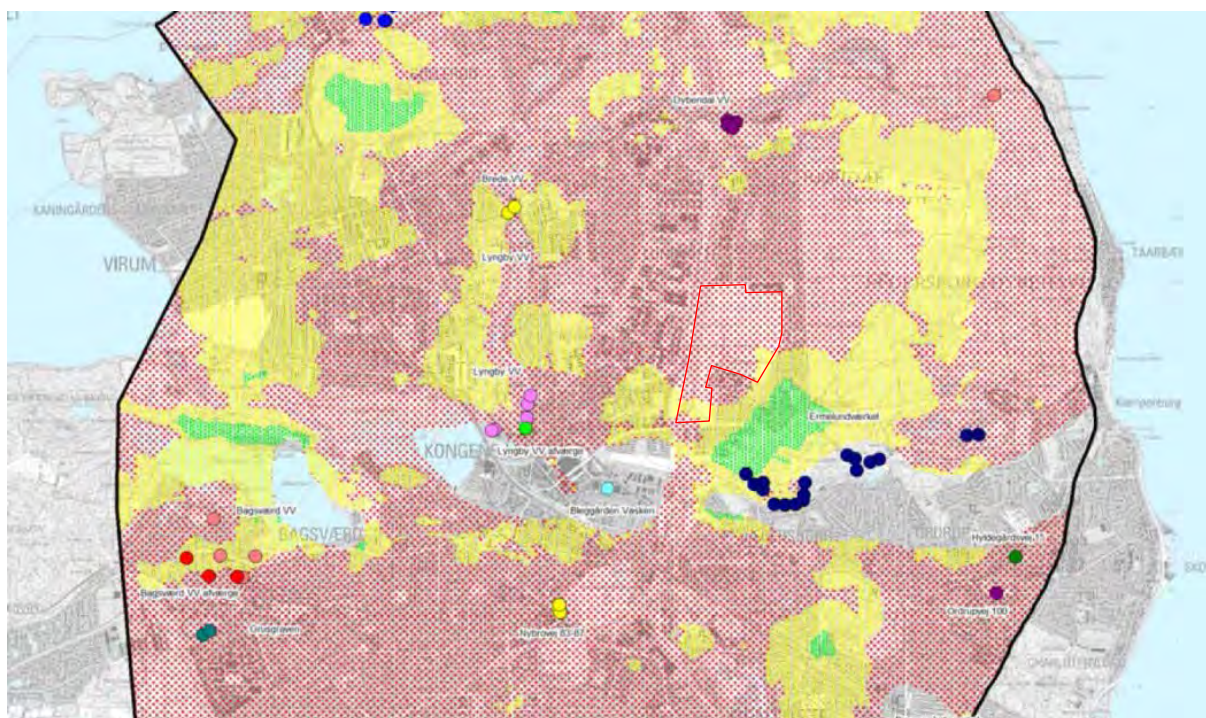
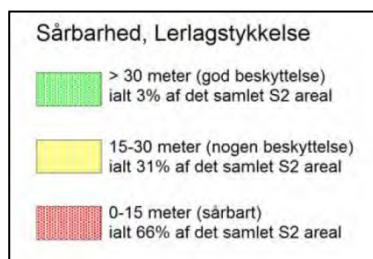
I november 2012 afsluttede Naturstyrelsens sin afgiftsfinansierede grundvandskortlægning af kortlægningsområde Mølleåen, der blandt andet indeholder området for indeværende plan. I pågældende grundvandskortlægning er der blevet udarbejdet følgende kort for tykkelsen af lerlag over henholdsvis Sand2 og kalkmagasinet:



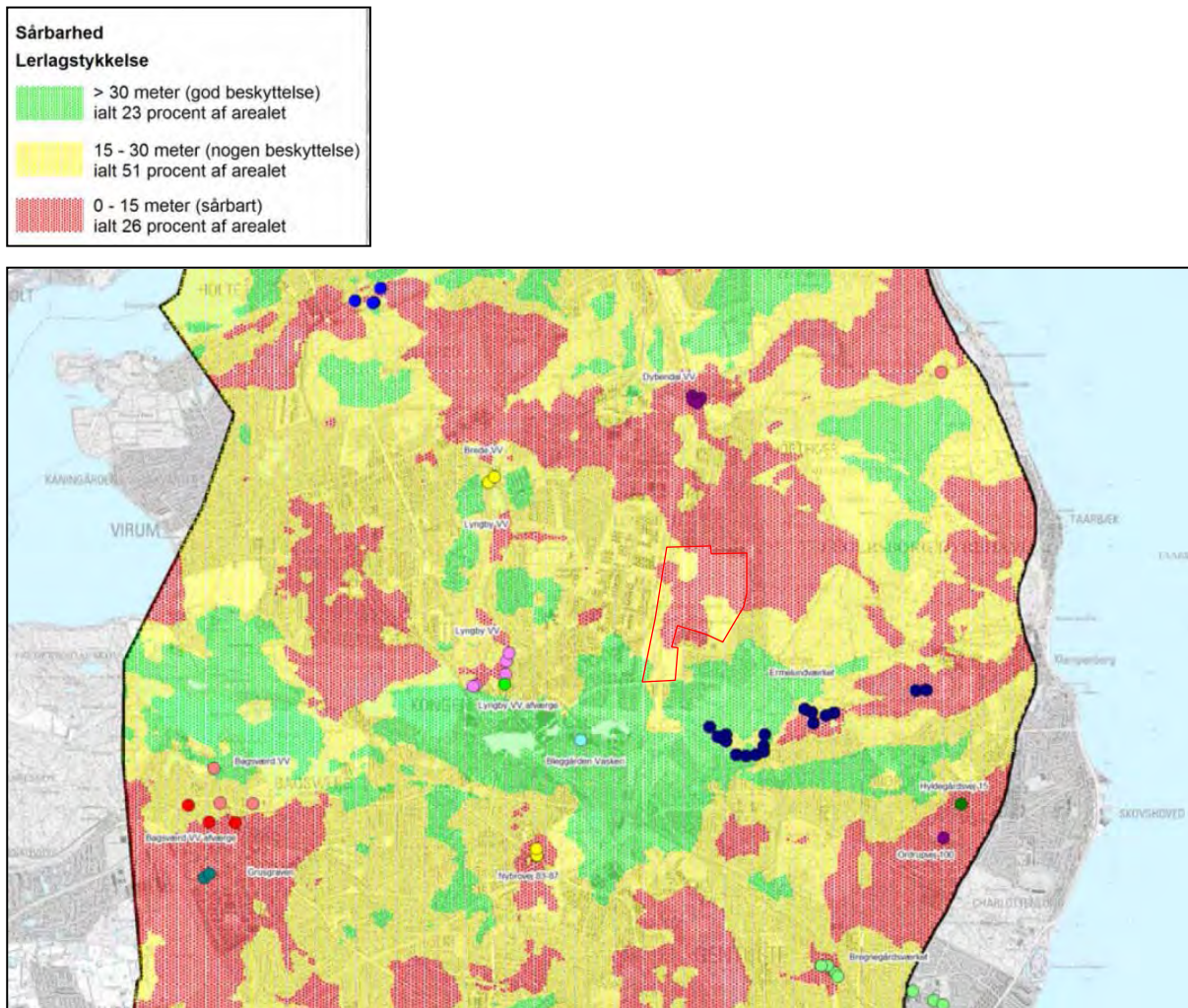
Figur 6. Forståelsesmodel for samspillet mellem geologi, hydrologi, vandkemi og punktkilder i et profil fra sydvest til øst for Ermelunden kildeplads. De blå pile viser grundvandets strømningsretning. Tykkelsen af pilene angiver desuden en strømningshastighed. Figuren er taget fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen".



Figur 7. Forståelsesmodel for samspillet mellem geologi, hydrologi, vandkemi og punktkilder i et profil fra nordvest til sydøst for Ermelunden kildeplads. De blå pile viser grundvandets strømningsretning. Tykkelsen af pilene angiver desuden en strømningshastighed. Figuren er taget fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen".



Figur 8. Sårbarhed over det regionale Sand2-magasin. Sårbarhedsvurderingerne er baseret på de samlede overlejrende lerlagstykkelser. Figuren er hentet fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen. Afgiftsfinansieret grundvandskortlægning 2012".



Figur 9. Sårbarhed over det primære kalkmagasin. Sårbarhedsvurderingerne er baseret på de samlede overlejrende lerlagstykkelse. Figuren er hentet fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen. Afgiftsfinansieret grundvandskortlægning 2012".

Figur 6 og 7 viser to geologiske profiler gennem oplandet til Ermelunden og Galopbanen kildepladser. De geologiske profiler strækker sig henholdsvis mod sydvest og nordvest fra kildepladsen, og de viser begge et varierende lerdæklag over oplandets to betydende magasiner, Sand2 og kalken. Derudover viser de en nedadrettet gradient fra Sand2 til kalken. Konklusionen på dette er, at det varierende lerdæklag vil give mulighed for nedsivning af forurenende stoffer til Sand2 og derfra videre ned mod kalken.

Figur 8 beskriver sårbarheden af grundvandet i hele det regionale Sand2-magasin i planområdet for Dyrehavegaard's Jorder, mens figur 9 beskriver sårbarheden af grundvandet i det primære kalkmagasin i samme område. Af figur 8 fremgår det således, at mere end halvdelen af grundvandet i Sand2 betragtes som sårbart. Det samme gælder grundvandet i kalkmagasinet; jf. figur 9.

Af både figur 8 og figur 9 fremgår det således, at alle 3 rammeområder indenfor planområdet for Dyrehavegaard's Jorder ligger i et område, hvor dele af arealet kan være sårbart overfor forurening fra overfladen. Det vil sige, at lerlagene over grundvandsmagasinet er mindre end 15 m tykke. Kun dele af den

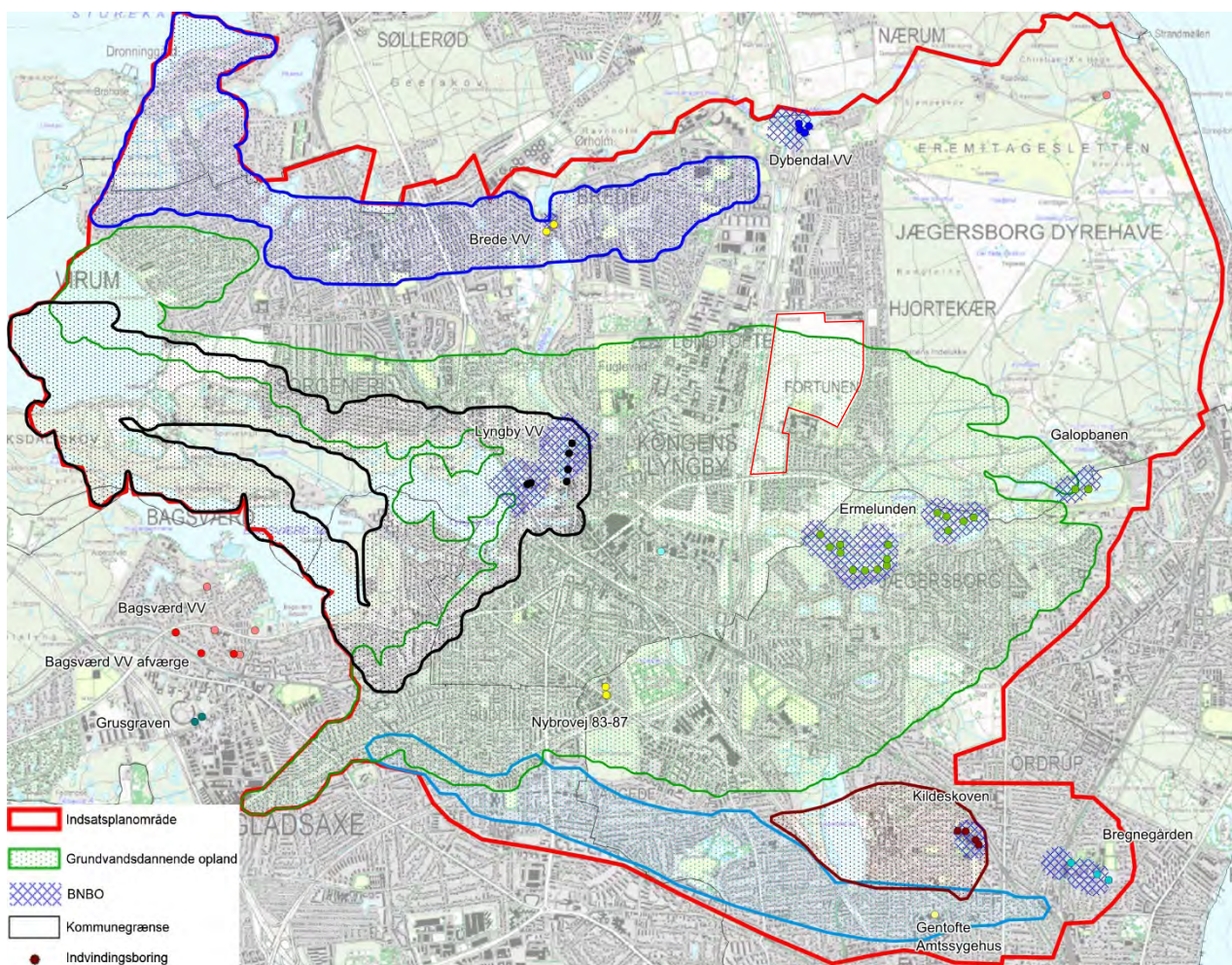
sydligste del af planområdet ligger i et område med nogen beskyttelse. Det vil sige, at lerlagene over denne del af grundvandsmagasinet er 15-30 meter tykke.

De 15 m ler, som beskrives ovenfor, anvendes normalt som et kriterium til vurdering af, om arealerne er følsomme/sårbare overfor nitrat. Som nævnt i afsnittet "Byudvikling og andet ændret arealanvendelse i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), indvindingsoplande og nitratfølsomme indvindingsoplande (NFI)" har det således også vist sig, at den allernordøstligste del af planområdet for Dyrehavegaards Jorder er følsomt overfor nitrat (NFI).

DRIKKEVANDSFORSYNING

Grundlaget for dette afsnit beror på detailkortlægningen af GKO Mølleåen, som er gennemført af Naturstyrelsen.

Det samlede kortlægningsområde dækker et areal på 123 km² i Gentofte, Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, København og den tidligere Søllerød Kommune (nu en del af Rudersdal Kommune). Heraf udgøres 47 km² af de grundvandsdannende oplande til 7 kildepladser.



Figur 10. Indsatsområdet med grundvandsdannende oplande og boringsnære beskyttelsesområder (BNBO). Figuren er hentet fra Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner's foreløbige "Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse".

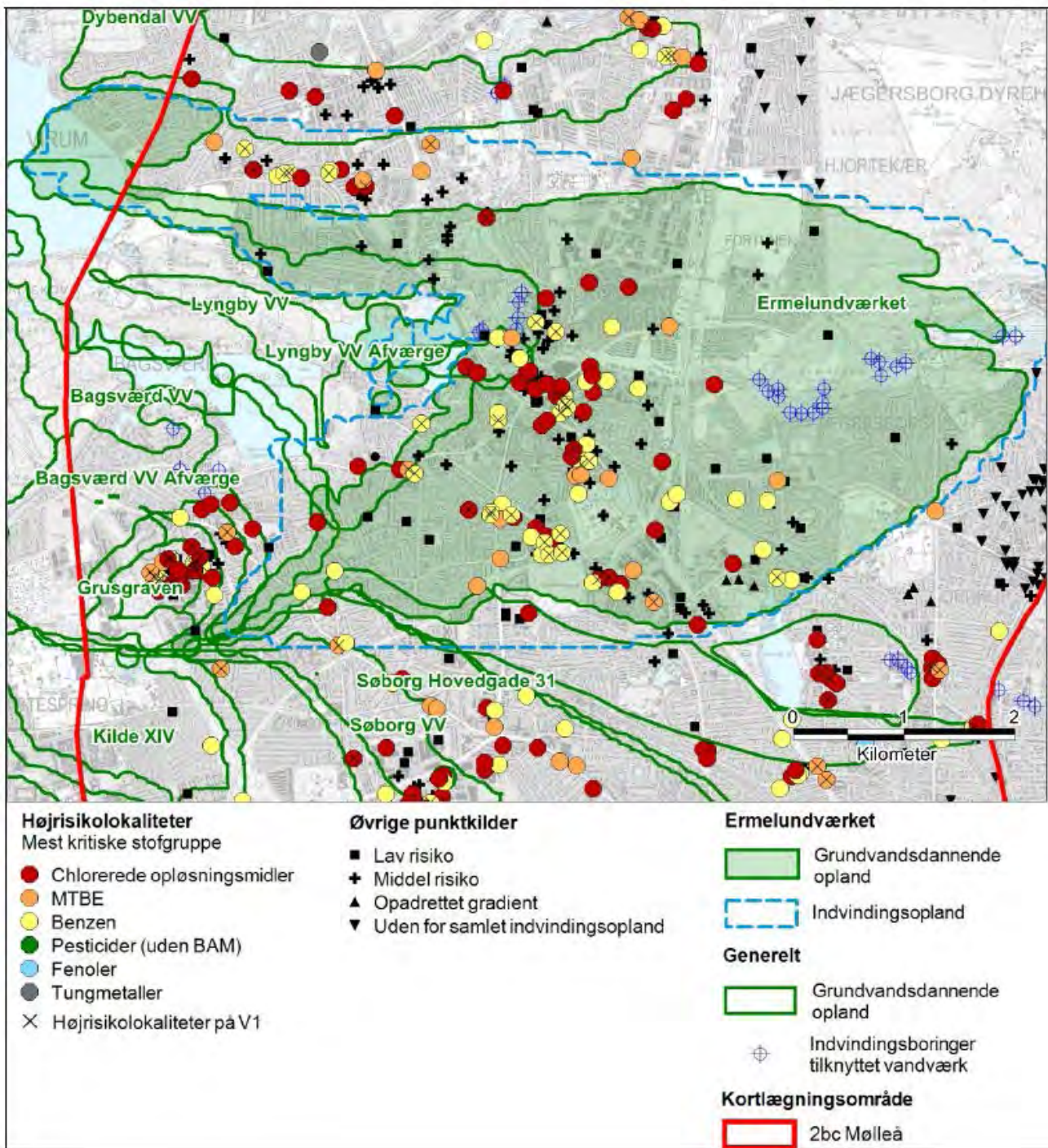
Der er store indvindingsinteresser i området, hvor indvindingen af knap 5 mio. m³ drikkevand fra 6 kildepladser suppleres af ca. 0,5 mio. m³ afværgevand fra i alt 7 afværgeanlæg. De mange afværgeanlæg afspejler den væsentligste problemstilling i området, som er de mange punktkilder, og som vil blive omtalt nærmere i det efterfølgende afsnit omkring "*Forurenende lokaliteter*".

En del af de grundvandsdannende oplande til Ermelunden og Galopbanen kildepladser dækker næsten hele planområdet for Dyrehavegårds Jorder. Transporttiden for grundvand dannet indenfor pågældende oplande vil typisk være mere end 100 år, inden det når kildepladserne. Den lange transporttid betyder, at der vil være gode muligheder for nedbrydning, tilbageholdelse og fortynding af forurenende stoffer.

Arealet af det grundvandsdannende opland til Ermelunden og Galopbanen Kildepladser er ca. 22 km². Indvindingstilladelsen til de to kildepladser er på 3,7 mio. m³/år. Der oppumpes fra i alt 18 indvindingsboringer fordelt på de to kildepladser. De 15 af disse boringer findes i forbindelse med Ermelunden kildeplads, og heraf er alle filtersatte i kalken. De 3 resterende boringer udgør således Galopbanens kildeplads, hvor der indvindes både fra kalken og det overliggende Sand3-magasin, som er i direkte hydraulisk kontakt med kalken. Kvaliteten af grundvandet fra de to kildepladser er generelt god. Ingen af kildepladsernes indvindingsboringer er placeret indenfor planområdet for Dyrehavegårds Jorder.

FORURENENDE LOKALITETER

Størstedelen af Lyngby-Taarbæk Kommune består af bymæssig bebyggelse med lidt industri ind imellem. Der er ligeledes store naturområder – men kun få landbrugsområder. Belastningen med nitrat er af denne årsag uden betydning. De største trusler mod kildepladserne udgøres af punktkilder med klorerede stoffer, der primært stammer fra industriområderne, punktkilder med benzinstoffer, der stammer fra benzinstationer, samt diffus forurening med BAM fra villahaver.



Figur 11. V1- og V2-kortlagte lokaliteter i oplandet til Ermelunden kildeplads. Figuren er hentet fra Naturstyrelsens "Redegørelse for 2bc Mølleåen".

I oplandet til Ermelunden og Galopbanen er Region Hovedstaden færdig med V1-kortlægningen samt den del af V2-kortlægningen, der vedrører klorerede stoffer. På figur 11 ses alle de V1- og V2-kortlagte lokaliteter fordelt på risikokategorier, som de er placeret indenfor fællesmængden af det grundvandsdannende opland og indvindingsoplandet. Figuren over V1- og V2-kortlagte lokaliteter stammer

fra Naturstyrelsens grundvandskortlægning af Ermelundsværket – Ermelunden og Galopbanen kildepladser; jf. Naturstyrelsens ”Redegørelse for 2bc Mølleåen”.

Indenfor fællesmængden af det grundvandsdannende opland og indvindingsopland ligger 231 V1- og V2-kortlagte lokaliteter - 113 V1- og 115 V2-kortlagte lokaliteter samt 3 lokaliteter kortlagt på både V1- og V2-niveau. Naturstyrelsen foretog under deres grundvandskortlægning af GKO 2bc Mølleåen en screening af alle de V1- og V2-kortlagte lokaliteter. Hovedkonklusionerne på denne screening blev:

- 4 lokaliteter viste opadrettet gradient.
- 38 lokaliteter blev kategoriseret med status som lav risiko.
- 77 lokaliteter blev kategoriseret med status som middel risiko.
- Derved blev der 112 højrisiko-lokaliteter tilbage indenfor fællesmængden af grundvandsdannende opland og indvindingsopland.

Naturstyrelsen vurderede herefter de 112 højrisiko-lokaliteter, hvorpå hovedkonklusionerne blev:

- 35 af højrisiko-lokaliteterne er V1-kortlagte (heraf 8 med potentielt klorerede stoffer).
- Af de 77 tilbageværende lokaliteter er det kritiske stof benzen på 26 lokaliteter og MTBE på 14 lokaliteter. På de sidste 37 lokaliteter er den kritiske stofgruppe klorerede stoffer.

Det er dog vigtigt at nævne, at Regionen ikke har kortlagt nogen forurenede lokaliteter inden for den del planområdet for Dyrehavegaard's Jorder, hvor der planlægges en ændring af den nuværende arealanvendelse.

GRUNDVANDETS INDHOLD AF NATURLIGE OG FORURENENDE STOFFER

I Gentofte og Lyngby-Taarbæk Kommuner foreløbige ”Indsatsplan for grundvandsbeskyttelse” er der foretaget en vurdering af grundvandskemi i indsatsplanområdet. Denne screening viser, at der generelt er svagt reducerede forhold i både kalken og Sand2-magasinet.

De kemiske stoffer i grundvandet kan inddeles i naturlige stoffer og miljøfremmede stoffer. De naturligt forekommende stoffer er de stoffer, som er bundet til jordlagene og dermed typisk stammer fra aflejringen af de pågældende jordlag. Efter aflejringen kan særlige forhold medføre, at pågældende stoffer frigives til grundvandet i en mængde, som gør grundvandet uegnet til drikkevand. De miljøfremmede stoffer tilføres derimod typisk fra punktkildeforureninger på overfalden. Herfra frigives stofferne gradvis til grundvandet, hvor det opblandes i et støt stigende volumen i grundvandets strømningsretning.

Af naturligt forekommende stoffer skiller nitrat og klorid sig ud ved, at disse stoffer udover at tilføres fra aflejringsmiljøet også kan tilføres fra jordoverfladen. Hvad angår nitrat, tilføres dette som oftest fra jordoverfladen i form af nitratholdigt gylle fra landbruget, hvilket imidlertid ikke udgør noget problem i indeværende planområde. Hvad angår klorid, tilføres dette som oftest fra jordoverfladen ved saltning på veje. Herudover kan der fra lossepladser og andre punktkilder også frigives naturlige stoffer.

I screening vurderes baggrundsindholdet af klorid at være ca. 50 mg/l i indsatsplanområdet. Dette er ligeledes det niveau, som findes de fleste steder i det primære kalkmagasin. I de øvre sandmagasiner er niveauet dog væsentligt højere – sandsynligvis som følge af vejsaltning og punktkilder.

Hvad angår alle øvrige naturligt forekommende stoffer, har Lyngby-Taarbæk Kommune ikke observeret nogen problemer i planområdet, som ikke vil kunne klares via den normale vandbehandling på vandværkerne eller ved for eksempel at undgå for kraftig pumpning på den enkelte boring.

De miljøfremmede stoffer i områdets grundvand udgøres af pesticider, benzin- og oliestoffer, MTBE (tilsætningsstof til benzin) samt klorerede stoffer, som typisk stammer fra renserier og metalbearbejdning.

Benzin- og oliestoffer nedbrydes naturligt i grundvandet og er derfor kun en trussel for kildepladserne, når kilden ligger tæt på kildepladsen. MTBE er meget letopløseligt i vand, svært nedbrydeligt og giver drikkevandet en dårlig bismag. BAM (nedbrydningsprodukt fra et pesticid) er helt dominerende pesticidstof i områdets grundvand. BAM stammer fra brugen af ukrudtsmidlerne Prefix og Casoron i blandt andet villahaver og på offentlige arealer. Midlerne blev forbudt i 1997, og forurening med BAM er således et resultat af fortidens brug af pesticider. Spredningen af BAM er diffus som resultat af mange kilder, og den præcise kilde er derfor vanskelig at opspore. Ofte er den eneste mulighed at afværge sig ud af problemet, der hvor grundvandsforureningen først opstår.

Selvom der som nævnt i afsnittet "*Forurenende lokaliteter*" er hele 231 kendte punktkilder i det samlede opland, ligger ingen af disse i planområdet. På kildepladserne viser enkelte boringer indhold af BAM. Indholdet er dog på et niveau, som ligger et stykke under drikkevandskriterierne. Samlet set udgør BAM på nuværende tidspunkt således ikke nogen alvorlig trussel.

GRUNDVANDSDANNELSE

I statens grundvandskortlægning er den del af regnvandet, der kan nedsive eller strømme af til vandløb (nettonedbøren) beregnet til 346 mm/år. Regnet på et samlet areal for Lyngby-Taarbæks 3859 ha svarer det til en nettonedbør på ca. 13,3 mio m³. Nedsivningen til grundvandsmagasinerne aftager med dybden og er således 143 mm/år til Sand2, 93 mm/år til Sand 3 og 68 mm/år til kalken.

Der indvindes årligt 1,3 mio m³ grundvand af de almene vandværker i kommunen, hvilket altså giver et potentielt overskud på ca. 12 mio m³. Dertil skal fraregnes den del af grundvandet, der naturligt strømmer til vandløbene.

Lyngby-Taarbæk Kommune har generelt en interesse for at fremme nedsivningen af tag- og vejvand og dermed at sikre grundvandsdannelse til grundvandsmagasinerne. Dette fremgår af kommunens strategi, "GRØNT LYS", og er videreført i kommunens klimatilpasningsplan. I klimatilpasningsplanen fremgår det for eksempel, at regnvandet skal ses som en ressource, der så vidt muligt skal indgå i det naturlige kredsløb. I forbindelse med klimatilpasning skal blandt andet nedsivning overvejes anvendt, og der skal ved planlægning af nye byområder udarbejdes en plan for nyttiggørelse og håndtering af regnvand.

Det fremgår af spildevandsplanen, hvordan afledningen i de forskellige områder i kommunen skal foretages. Ca. halvdelen af kommunens areal er omfattet af spildevandsplanen som kloakerede områder. Af disse er ca. 20% udlagt til "Separatsystem med regnvand afledt efter filtrationssystemet" og "Separatsystem med regnvand ført til faskiner uden afløb", og der er allerede i dag etableret nedsivning af regnvand i disse områder. Desuden forventes anvendelse af nedsivning gennem LAR-anlæg også at stige i fælleskloakerede områder, i forventning om at en ordning om tilbagebetaling af en del af tilslutningsbidrag ved afkobling af regnvand bliver endeligt vedtaget i 2013 og implementeret med spildevandsplanen i 2014.

Befæstelsesgraden har indflydelse på, hvor meget af regnvandet, der kan nedsives til grundvandet. Det er dog væsentligere at se på, hvor vandet ledes hen fra det befæstede område. Det fremgår af

spildevandsplanen, hvor store dele af regnvandet, der må afledes fra arealerne. Dette fremgår af de besluttede afledningskoefficienter. En afledningskoefficient på 0,3 betyder for eksempel, at 30% må afledes fra området, og at 70% skal håndteres på egen grund – for eksempel ved nedsivning. En græsmark vil have en afledningskoefficient på 0,1, da noget af regnvandet naturligt vil strømme af i forbindelse med kraftige regnskyl. Afledningskoefficienterne kan på den måde tages som kommunens mål for befæstigelsesgrad og håndtering af regnvand på egen grund.

Tagvand fra ikke-metaltage vil normalt kunne nedsives til grundvandet gennem faskiner, regnbede, grøfter bassiner med permeabel bund m.v.

Regnvand, der afstrømmer fra veje og større parkeringsanlæg kan også nedsives. Det kan dog være nødvendigt at tage passende forholdsregler, inden vandet nedsives, da det afstrømmende regnvand kan indeholde forurenende stoffer - herunder oliekomponenter og klorid fra saltning. Normalt kan stofferne, bortset fra klorid, nedbrydes eller fastholdes ved passende forbehandling.

I nitratfølsomme indvindingsområder og ved potentielt forurenende virksomheder i OSD (jf. bilag 1 i statens udmelding til vandplanernes retningslinje 40 og 41) kan parkeringsanlæg etableres med tæt belægning, der er indrettet med fald mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning. Det afstrømmende vand vil således skulle gennemgå en forudgående rensning i forbassiner, olieudskillere, sandfang eller lignende, inden det nedsives til grundvandet.

Tilladelse til nedsivning af tag- og vejvand er reguleret med tilladelser efter miljøbeskyttelsesloven.

Arealerne i forbindelse med planområdet for Dyrehavegaard's Jorder

Afvanding af området reguleres med spildevandsplanen. Rammeområderne ligger op ad et område, som er udlagt til "Separatsystem med regnvand afledt efter filtrationssystem (faskiner med afløb)". Der er fastsat afledningskoefficienter for dette område. Det regnvand, der ledes ud af området, vil ledes til yderligere nedsivning gennem regnvandsledninger.

I den gældende spildevandsplan er afledningskoefficienten 0,3 for rammeområderne 6.2.93 og 6.2.94. Det vil sige, at 70% af regnvandet forventes afledt lokalt gennem LAR-anlæg. Der forventes ikke ændret på denne koefficient.

Rammeområdet 6.2.43 vil forsat blive anvendt til rekreative arealer uden væsentlige ændringer i befæstelsesgraden og med forsat fuld nedsivning af regnvand.

Arealerne af rammeområde 6.2.93 og 6.2.94 dækker 29,6 ha, hvilket svarer til, at der afledes regnvand til kloak svarende til 0,5 % af nettonedbøren i kommunen. En del af dette vil som nævnt ovenfor nedsive efter udledning fra rammeområderne. Samlet vil det planlagte rammeudlæg betyde, at grundvandsdannelsen reduceres med mindre end 0,5%.

Der vurderes samlet, at der vil være en meget lille reduktion af grundvandsdannelsen til grundvandsmagasinerne ved realisering af planerne. Denne reduktion vurderes ikke at have indflydelse på drikkevandsforsyningen, hverken i kommunen eller i de områder, kommunen importerer vand fra.

AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Ved realisering af planerne vurderes det samlet, at der vil være en meget lille reduktion af grundvandsdannelsen til grundvandsmagasinerne. Denne reduktion vurderes ikke at ville have indflydelse på drikkevandsforsyningen – hverken i kommunen, i nabokommuner hvortil grundvandet strømmer, eller i de områder kommunen importerer vand fra.

Det vurderes, at arealanvendelserne for planområdet Dyrehavegårds Jorder alle er på Tilladelseslisten, jf Statlig udmelding til vandplanernes retningslinjer 40 og 41 i forhold til byudvikling og anden ændret arealanvendelse i Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande. Som udgangspunkt sikres beskyttelsen af arealerne tilstrækkeligt gennem den generelle regulering. Erhverv kan omfatte mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. En geografisk del af rammerne er placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, og derfor vil der i disse rammer blive indskrevet særlige krav for parkeringsanlæg.

I alle 3 rammer indskrives det dog, at lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient og for de dele af rammen 1.6.43, som ligger placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, at eventuelle parkeringspladser, veje og tekniske anlæg skal etableres med tæt belægning, der er indrettet med fald mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning. Det afstrømmende vand skal gennemgå en forudgående rensning i forbassin, olieudskiller, sandfang eller lignende inden det nedsives til grundvandet.



Notat om overvejelsepunkter samt øvrige præciseringer af kommuneplanrammernes indhold

Sagsnummer: 20131110169

Oprettet: 01-10-2014

Dokumentejer: Anna Pi Poulsen

Andet

Notat		Journalnøgle(r):	01.02.15-P16 Tillæg til kommuneplanen, Kommunale planer, planforslag og virksomhedsplaner omfattende dele af kommunen
Emne:	Notat om overvejelsepunkter samt øvrige præciseringer af kommuneplanrammernes indhold	Besked:	
Dato:	01-10-2014		
Organisation:	Kommuneplantillæg		
Navn:			
ID-nummer:			

Notat om overvejelsepunkter samt øvrige præciseringer af kommuneplanrammernes indhold

Dette notat er bilag til sagsfremstillingen for Kommuneplantillæg 10/2013 og 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Notatet uddyber de punkter, som kommunalbestyrelsen anbefales at drøfte og vurdere samt omhandler begrundede forslag til præciseringer ift. kommunalbestyrelsens beslutninger i juni 2014.

Øget maksimal bygningshøjde for bebyggelse i Tracéet

KMB besluttede i juni 2014, at bebyggelsesprocenten i Tracéet langs Helsingørmotorvejen kunne være 225%. Denne bebyggelsesprocent i kombination med kommunalbestyrelsens beslutning om en maksimal højde på 4 etager (dvs. 20 m) giver en meget tæt bebyggelse inden for det areal, som er muligt at bebygge ift. byggelinjer fra motorvejen, samt letbanens tracé, ledningsforhold, stiføringer mv.

Hvis den maksimale bygningshøjde øges fra 20 m (4 etager) til 28 m, muliggøres et "luftigere" og grønnere udtryk mod Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen. Den øgede højde vil give mulighed for mere luft mellem bygningsvolumenerne, større afstand til vejskel og flere grønne rum, hvilket får bebyggelsen til at fremstå "lettere" i byrummet. Kombineret med kommuneplanrammernes krav om varierende højder vil en øget maksimal

bygningshøjde give bygherrerne bedre muligheder for reelt at skabe den tilstræbte varierede, attraktive bebyggelse.

Der udarbejdes pt. principillustrationer af bebyggelsen i Tracéet med henholdsvis maksimalt 20 og 28 m højt byggeri, idet begge undersøgelser har 225% bebyggelsesprocent.

Bebyggelsesprocent 100% i rammen 6.2.94 Trongårdens byområde

KMB besluttede i juni 2014, at bebyggelsesprocenten i rammeområdet 6.2.94 kunne være op til 130% med tæt-lav bebyggelse. Tæt-lav bebyggelse tolkes som en højde på op til 12-16 meter svarende til 2-3 etager. Det har gennem generelle undersøgelser af bebyggelsesprocenter vist sig, at denne bebyggelsesprocent i kombination med den maksimale bygningshøjde ikke er mulig at opnå, når der samtidig skal sikres nødvendige friarealer, lysforhold, mv. bl.a. i henhold til Bygningsreglementet. Hvis den maksimale bygningshøjde fastholdes i 12-16 meter, bliver bebyggelsesprocenten maksimalt 100%, hvilket dermed vil være en mere retvisende begrænsning i kommuneplanrammerne.

Der udarbejdes pt. en række principillustrationer, som skal vise dette areal udnyttet som henholdsvis erhverv med en bebyggelsesprocent på 100% eller som tæt-lav rækkehusområde med en bebyggelsesprocent på 55%. Principillustrationerne vil vise to af mange mulige måder at anvende området på, ligesom en kombination af de to anvendelser vil være relevante at overveje. Alle disse anvendelser vil være mulige inden for de foreslåede kommuneplanrammer.

Præciseringer vedr. detailhandel

Udvide bydelscenter Lyngbygårdsvej til også at rumme 1.4.02

Lundtoftegårdsvej/Klampenborgvej

Placering af nye butikker kræver en ændring af afgrænsningen af bydelscentret Lyngbygårdsvej. Det vurderes hensigtsmæssigt at give mulighed for en dagligvarebutik og anden publikumsorienteret service her, til forsyning af bl.a. de nye byudviklingsområder samt pendlere mv, hvilket også fremgår af Kommuneplan 2013 og Strategi for detailhandel 2013. Lyngbygårdsvej bydelscenter rummer i dag 3500 m² detailhandel, med mulighed for yderligere 1500 m². Disse 1500 m² detailhandel er vanskelige at realisere i praksis inden for den aktuelle afgrænsning, men vil kunne placeres på den anden side af Lundtoftegårdsvej ved en ændring af afgrænsningen, som vist herunder.



De gule streger viser det eksisterende og det nye bydelscenter. Den blå farve viser de nye rammeområder.

Den nye afgrænsning af bydelscentret anbefales at kunne rumme anden publikumsorienteret service som: håndværkspræget detailhandel (frisør, selvbetjeningsvaskeri og lign.) anden detailhandelslignende funktion (apotek, bank og lign.), selskabslokaler, restaurant, udstilling og galleri, fitness, forsamlingssted, mv.

En udvidelse af bydelscentret med fx en dagligvarebutik vil betyde en ændret trafikbelastning i området, hvilket vil skulle behandles i den fremtidige lokalplanlægning, bl.a. i forhold til tilkørselsforhold, parkering mv. Denne trafikale udfordring er behandlet i Kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen med notatet "Trafiknotat Dagligvarebutik". Der henvises dog til, at der i notatet er skitseret en indkørsel til dagligvarebutik som fjerde ben i et nyt kryds over for Lyngbygårdsvejs tilslutning til Lundtoftegårdsvej, og at indkørselsforhold fra Lundtoftegårdsvej til de foreslåede rammeområder vil blive behandlet mere generelt i den fremtidige lokalplanlægning, således at der muligvis foreslås færre samlede indkørsler fra Lundtoftegårdsvej til flere ejendomme. På den måde kan notatets viste indkørselsforhold til en dagligvarebutik blive anderledes.

Det bemærkes i øvrigt, at det eksisterende bydelscenter allerede ifølge Kommuneplan 2013 har mulighed for at øge med 1500 m² detailhandel, hvorfor de potentielle trafikale udfordringer er til stede i området allerede med den gældende kommuneplan.

Landsplandirektivet for detailhandel giver pt. kun mulighed for bydelscentre med butiksarealer op til 5000 m². I Kommuneplan 2013 er beskrevet en strategi om at udvide til 7000m² i bydelscentret Lyngbygårdsvej, men dette er altså afhængigt af en fremtidig ændring af landsplandirektivet.

Dermed foreslås den sydlige kommuneplanramme 1.4.02 udlagt til centerformål, hvilket også omfatter mulighed for anden publikumsorienteret service, boliger, kontor, liberalt erhverv samt offentlige formål. Specificering af hvilke anvendelsestyper, der passer ind i området, kan efterfølgende behandles i lokalplanlægning.

Særligt pladskrævende detailhandel

I juni 2014 besluttede KMB, at man ikke ville gå videre med placering af detailhandel for større/meget trafikskabende, pladskrævende detailhandel.

Denne beslutning udelukkede ikke, at man kan placere mindre, ikke-trafikskabende butikker til pladskrævende detailhandel. Sådanne butikker anbefales placeret i de to sydligste rammer i Tracéet (1.4.02 og 1.7.92), fordi der her kan være grundlag for detailhandel af denne type og skabes sammenhæng med det eksisterende bydelscenter. Derfor er anvendelsen "butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varer (mindre, ikke-trafikskabende butikker)" benyttet i disse to rammer. Det er desuden tilføjet til kommuneplanrammerne, at der kun må være én butik af denne type i hvert af de to rammeområder. Butikken i det sydligste rammeområde (1.4.02) må ikke være større end 1500 m² pga. det maksimale areal til detailhandel i det nye bydelscenter, som er beskrevet i tidligere afsnit. Butikken i rammeområdet nord for (1.7.92) må ikke være større end 2000 m², og med disse to maksimale butiksstørrelser udelukkes større pladskrævende detailhandel. Specificering af denne type butikker kan efterfølgende behandles i lokalplanlægning.

For at fremme en bymæssig kvalitet i området, angives følgende i rammerne: "Det skal sikres, at butikker kun må have et minimalt udendørs oplag". På den måde undgås, at større arealer ligger hen til oplag på et sted, hvor man ønsker tæt bymæssig kvalitet. Dette gør området mindre attraktivt for butikker, som forhandler fx planter, havebrugsvarer, tømmer, byggematerialer eller grus, sten- og betonvarer, som alle typisk har behov for større udendørs oplag og derfor ikke vil kunne placeres i dette område.

Detailhandel samt mulighed for mindre butikker ved letbanestationerne

KMB's beslutning fra juni 2014 indeholder mulighed for detailhandel (mindre, ift. lokalområdets behov) i alle de bebyggede rammeområder. Det foreslås, at anvendelsen detailhandel fjernes fra alle rammerne bortset fra rammerne 1.4.02 og 1.7.92, som ligger ved eksisterende bydelscenter.

Selvom detailhandel ikke angives i rammens anvendelse, giver Planloven mulighed for mindre butikker ved stationer, dvs. flere steder i Tracéet hvor der kommer en letbanestation. Butikkerne skal ifølge Planloven fungere som et sekundært tilskud til den primære funktion (station). Til rammerne i Tracéet er derfor tilføjet: "Ved letbanestationerne kan udlægges mindre arealer til butikker, som skal fungere som et sekundært tilskud til den primære funktion (station)".

Øvrige præciseringer

Erhverv

KMB's beslutninger fra juni 2014 indeholdt mulighed for "erhverv (videnserhverv, testfaciliteter)" i alle de nye rammer bortset fra rammen til Rekreativt område. Det foreslås, at muligheden omformuleres til "Videnserhverv (herunder kontor): Mindre grundvandstruende virksomheder med ingen eller kun ubetydelige oplag af eller anvendelse af mobile forureningskomponenter. Tekniske tiltag sikrer grundvandsbeskyttelse hvis virksomheder ligger i NFI".

NFI betyder nitratfølsomt indvindingsområde, og med ovenstående formulering tilgodeses

kravene i Den statslige udmelding om vandplanernes retningslinjer 40 og 41. Der skal redegøres for grundvandsforhold ift. placering af nye byområder. Virksomhederne vil med den valgte formulering evt. have mulighed for testfaciliteter/produktion i begrænset omfang, fx med produktion af prototyper, hvis de overholder kravene i Den statslige udmelding om at være "Mindre grundvandstruende virksomhed".

Specificering af erhvervstyperne kan efterfølgende behandles i lokalplanlægning.

Boliger i Tracéet

KMB's beslutninger fra juni 2014 indeholdt mulighed for boliger (kollegier). Eftersom man også kunne forestille sig andre typer boliger såsom fx forskerboliger, foreslås det at teksten "(kollegier)" fjernes efter boliger, så der åbnes op for flere muligheder i rammerne i Tracéet. Specificering af boligtyperne kan efterfølgende behandles i lokalplanlægning.

Offentlig service

KMB's beslutning fra juni 2014 indeholdt mulighed for Offentlige institutioner (undervisning). For ikke at udelukke placering af anden offentlig service anbefales det, at anvendelsen bliver: "offentlige formål: offentlig service og offentlig administration". Offentlig service rummer: Kommunal, regional og statslig service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre. Typen af offentlig service i området kan efterfølgende fastlægges i lokalplanlægning.

Parkering ift. tæt bebyggelse

Med udnyttelse af bebyggelsesprocenterne i rammerne i Tracéet og i Trongårdens byområde, vil der kun være plads til en meget lille andel overfladeparkering, og størstedelen af parkering skal derfor placeres i konstruktion. Til disse rammer foreslås det at tilføje følgende: "Hvis den fulde bebyggelsesprocent udnyttes, er det en nødvendighed, at størstedelen af parkeringen foregår i konstruktion." Den nærmere udmøntning af dette krav præciseres i den efterfølgende lokalplanlægning.

Indkørselsforhold fra Lundtoftegårdsvej til de foreslåede rammeområder

Indkørselsforhold fra Lundtoftegårdsvej til de foreslåede rammeområder vil blive behandlet generelt i den fremtidige lokalplanlægning. Der vil muligvis blive foreslået at etablere få samlede indkørsler fra Lundtoftegårdsvej til flere ejendomme i stedet for én indkørsel til hver ejendom, hvilket ville kunne vise sig u hensigtsmæssigt ift. trafikken på vejen.

Bygningshøjder i stedet for etageantal

KMB's beslutning fra juni 2014 omhandlede maksimale etageantal for bebyggelse. Det foreslås, at der i stedet for at benytte maksimale etageantal, benyttes maksimale bygningshøjder i kommuneplanrammerne. Årsagen er, at etagehøjder kan variere fra bygning til bygning, og at det derfor kan være mere relevant at benytte bygningshøjder. En etagehøjde kan fx variere fra typisk 3 m i boligbyggeri til typisk 3,6 eller 4,8 m i erhvervsbyggeri.

Byzone og landzone

En mindre del af rammen 6.2.93 for byområde på Dyrehavegaard's Jorder er aktuelt landzone. Hvis der skal bebygges i byområdet, skal status ændres til byzone. Ændringerne fra landzone til byzone vil ske med den fremtidige lokalplanlægning.

Kortet herunder viser en brun signatur, som er eksisterende landzoneområde. Den røde streg-afgrænsning viser det område, som forudsættes overført til byzone med lokalplanlægningen, for at der kan bebygges i overensstemmelse med det nye kommuneplantillæg



Sigtelinjer fra Eremitageslottet

I Lyngby-Taarbæk Kommune findes en aftale om, at man fra Eremitageslottets øverste trappetrin ikke må kunne se bebyggelse hen over skovbrynet mod vest. Dette forhold vil blive undersøgt og sikret ifm. lokalplanlægningen, fx med fastlæggelse af præcise koter for maksimal bebyggelse inden for delområder.

Miljøvurdering af Kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen

Lyngby-Taarbæk Kommune

September 2014

INDHOLD

Indledning.....	2
Forhold til anden planlægning.....	3
Miljøvurdering af kommuneplantillæg, screening og afgrænsning (scoping).....	3
Resume	3
Beskrivelse af Planen	4
Beskrivelse af området	5
Miljøforhold i området	5
Miljøvurdering	5
Trafik.....	5
Landskab	6
Kulturhistorie.....	7
Grundvand	9
Miljøvurdering af Alternativer	11
Overvågningsprogram	11

INDLEDNING

Lyngby-Taarbæk Kommunalbestyrelse besluttede i juni 2014 at igangsætte planlægningen af arealerne Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Planlægningen omfatter byudvikling med mulighed for bebyggelse vest og øst for motorvejen samt rekreative arealer på en stor del af Dyrehavegårds Jorder. Planlægningen omfatter også eventuelle fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene samt mulighed for placering af letbane.

I forbindelse med byudviklingsplanerne udarbejdes forslag til kommuneplantillæg, som supplement til den eksisterende kommuneplan. Der udarbejdes to kommuneplantillæg hhv. kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen og kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder. I tilknytning hertil har Lyngby-Taarbæk Kommune besluttet, at der skal foretages en miljøvurdering af kommuneplantillæggene i overensstemmelse med retningslinjerne i bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer, 939 af 03/07/2013.

En miljøvurdering er en systematisk og struktureret vurdering af de sandsynlige væsentligste indvirkninger på miljøet af det foreslåede kommuneplantillæg samt en vurdering af om eksisterende aktiviteter i omgivelserne kan have indvirkning på kommuneplantillægget. Der er udarbejdet en miljøvurdering for begge kommuneplantillæg.

Nærværende miljøvurdering omfatter planområdet Tracéet langs Helsingørmotorvejen og er foretaget af rådgivningsfirmaet Grontmij på foranledning af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forhold til anden planlægning

Området, der er omfattet af kommuneplantillægget for Tracéet langs Helsingørmotorvejen, er i gældende kommuneplan udlagt til offentlige formål under kommuneplanrammerne 5.3.40, 1.7.46, 5.1.42 og 1.4.44. Kommuneplanrammerne 1.4.44 og 5.3.40 aflyses med det nye kommuneplantillæg, og kommuneplanramme 1.7.46 og 5.1.42 får ændret geografisk afgrænsning.

Miljøvurdering af kommuneplantillæg, screening og afgrænsning (scoping)

Lyngby-Taarbæk Kommune har igangsat udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Forslag til kommuneplantillæg ledsages af denne miljørapport. I miljøscreeningsskema dateret 15. juli 2014 foreslås det, at følgende temaer bør indgå i en miljøvurdering af planforslaget:

- Trafik
- Landskab
- Kulturhistorie
- Grundvand
- Skov
- Natura 200

Da miljøscreeningen er udarbejdet for både planområdet Tracéet langs Helsingørmotorvejen og planområdet Dyrehavegaard's Jorder, er der temaer, der kun vedrører det ene planområde. Skov og Natura 2000 er således ikke medtaget i miljøvurderingen for Tracéet langs Helsingørmotorvejen, da det ikke er vurderet relevant for dette planområde. I afsnittet Miljøvurdering beskrives og vurderes de relevante temaer på et overordnet niveau.

RESUME

Ved gennemførelse af planen vil der være nedenstående påvirkninger på miljøet.

Trafikken i området vil stige væsentligt hovedsageligt på Lundtoftegaard'svej, og der vil være behov for anlæg af en ny tilkørsel til Helsingørmotorvejen ved Rævehøjvej samt ombygning af vejkryds. Den øgede trafik vil medføre afledte miljøpåvirkninger som støj, luftforurening og ændret bymiljø.

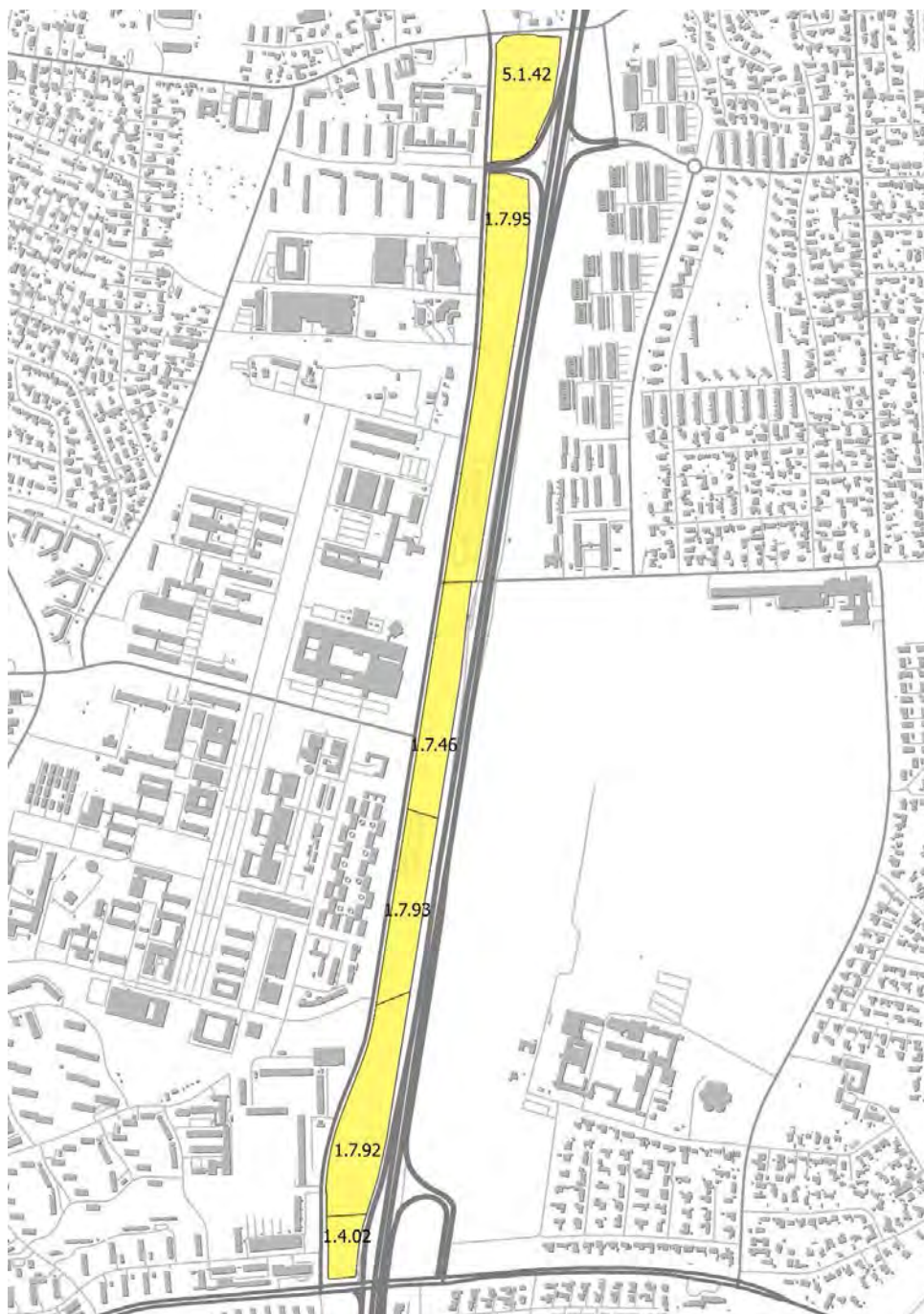
Planlægningen af området vil betyde en ændring i områdets landskabskarakter, som vil overgå fra grønt areal til muligt byområde med nye bymæssige kvaliteter og spændende arkitektur. Den nye bebyggelse skal være varieret og integrere beplantning og uderum på forskellige måder. Byområdet vil kunne opleves fra de omkringliggende veje og fra Helsingørmotorvejen. Set fra Rævehøjvej vil rammernes mulighed for 20 meter højt byggeri i Tracéet enten være skjult bag beplantningsbælte /støjvold eller akkurat kunne skimtes henover beplantningen.

Der er sandsynligvis en påvirkning af en del af fortidsmindebeskyttelseszonen omkring Rævehøj. Fortidsmindebeskyttelseszonen vil kun kunne blive berørt i et op til ca. 40 m bredt område. Rævehøj er ikke synlig fra planområdet i dag og påvirkningen vurderes som minimal. Der er et vejledende registreret dige, der kan blive berørt. Diget er resterne af stjerneudstyknings af Bondebyen, men da det i dag alene kan erkendes som en hæk vurderes påvirkning som af mindre betydning.

Der vurderes at være en meget lille reduktion i grundvandsdannelsen og der er indarbejdet tiltag til sikring af grundvandsbeskyttelsen, således at kvaliteten af grundvandet ikke påvirkes.

BESKRIVELSE AF PLANEN

Kommuneplantillægget for Tracéet langs Helsingørmotorvejen indeholder 6 nye rammeområder (områderne 1.4.02, 1.7.92, 1.7.93, 1.7.46, 1.7.95 og 5.1.42). Anvendelsen er centerområde for 1.4.02, blandet byområde for 1.7.92, 1.7.93 og 1.7.95, mens 1.7.46 og 5.1.42 kan anvendes til offentlige formål.



5.1.42: Lundtoftegårdsvej, 1.7.95: Langs Helsingørmotorvejen Nord, 1.7.46: Lundtoftegårdsvej, 1.7.93: Langs Helsingørmotorvejen (v. Akademivej), 1.7.92: Langs Helsingørmotorvejen Syd, 1.4.02: Lundtoftegårdsvej/ Klampenborgvej. Bebyggelsen i områderne skal udlægges med en variation i højder og udformning. Bebyggelsen skal have høj arkitektonisk kvalitet samt integrerede uderum og grønne rum mod både Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen. Bygningerne kan anvendes til videns erhverv, offentlige

formål, boliger, konference- og hoteldrift samt tekniske anlæg. I område 1.4.02 vil der også være mulighed for detailhandel med dagligvarer og i område 1.4.02 og 1.7.92 mulighed for pladskrævende detailhandel (mindre, ikke-trafikskabende).

Område 1.7.46 og 5.1.42 kan ikke bebygges, men alene anvendes til offentlige formål som beplantningsbælte og tekniske anlæg.

BESKRIVELSE AF OMRÅDET

Traceet vest for Helsingørmotorvejen er hovedsagligt grønne områder med stiforbindelser, der har karakter af ruderat/brakmark. Områderne er dog forholdsvis smalle og klemte inde mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegårdsvej, og det må formodes, at det hovedsagligt er lokale, der benytter dem. Der er blandet beplantning om planområdet, som en stram beplantning ud mod Lundtoftegårdsvej og mod Helsingørmotorvejen.

Planområdet er afgrænset af Helsingørmotorvejen mod øst og DTU mod vest og strækker sig fra Klampenborgvej i syd til Lundtoftevej i nord. Der er motorcrossbane og parkering på dele af arealet i dag.

Miljøforhold i området

Hele området er udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD-område), og der er ingen kendte forureninger i området. Området kan være påvirket af forurening fra Helsingørmotorvejen, men denne påvirkning er ukendt.

Området er væsentligt påvirket af støj fra Helsingørmotorvejen.

Der er ikke nogen beskyttede naturområder eller fredede områder inden for planområdet.

Der findes to fredede gravhøje øst for det vurderede område, hvor beskyttelseslinjerne omkring gravhøjene går ind over planområdet Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Der er registreret et beskyttet dige inden for planområde 1.7.93, lige nord for cykel- og gangsti under Helsingørmotorvejen.

MILJØVURDERING

Vurdering af, om planen kan antages at få væsentlig indvirkning på miljøet, er foretaget i screeningsfasen af Lyngby-Taarbæk Kommune og Grøntmij. De temaer der er vurderet væsentlige, er gennemgået i det følgende.

Trafik

Der er udført en trafikanalyse (Trafikanalyse Hovedrapport og Trafikanalyse Resumé), der omfatter byudvikling af Dyrehavegaard's Jorder, Tracéet langs vestlige side af motorvejen samt den planlagte og igangværende udbygning af DTU og hvordan området kan trafikbetjenes i fremtiden. Der er analyseret 4 scenarier (år 2014, 2018, 2021 og 2032), hvor år 2032 er med fuld udbygning også på DTU's arealer. De 4 scenarier omfatter forslag til hvilke infrastrukturelle ændringer der skal til for at kunne afvikle trafikken.

I trafikanalysen er det blandt andet vurderet, at det vil være nødvendigt med en ekstra tilkørsel til Helsingørmotorvejen ved Rævehøjvej samt en række forbedringer af eksisterende kryds. Placeringen af disse vejanlæg er ikke fastlagt og indgår derfor ikke i miljøvurderingen.

Miljøvurderingen ser på den beregnede trafik ved en fuldt udbyggede situation (år 2032). Ved beregning af den fremtidige trafik, er der taget udgangspunkt i, at områderne bliver stationsnære, når letbanen er anlagt.

Kommuneplantillægget for Tracéet tillader en bebyggelse, der vil medføre øget trafik i et omfang af op til ca. 4.200 køretøjer om dagen (8.450 bilture pr. døgn). Trafikkens fordeling vil primært være ved kørsel til daglivarehandel og indpendling til arbejdspladser, men hvis andelen af boliger i området bliver stor, vil udpendling også blive væsentlig.

Muligheden for pladskrævende detailhandel i de sydligste delområder vil kunne bidrage med både tung trafik og kørsel med trailer. Der tillades dog ikke særligt trafikskabende detailhandel.

Trafikanalysen viser, at der vil blive problemer med afviklingen af trafikken i spidstimen, hvis der ikke anlægges en ny tilkørsel og yderligere vejanlæg.

Lundtoftegårdsvej vil være den naturlige fordelingsvej for trafikken til de nye rammeområder. Lundtoftegårdsvej har i dag cykelsti og gode oversigtsforhold, men også med tæt trafik særligt på den sydlige strækning ned mod Klampenborgvej, hvor der er en årsdøgntrafik på 11.000 køretøjer.

Krydset mellem Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej er i Trafiksikkerhedsplanen (Trafiksikkerhedsplan 2012-2015, Teknisk Forvaltning, Lyngby-Taarbæk Kommune) udpeget som et af de 10 mest uheldsplagede i kommunen. I trafikanalysen foreslås krydset ombygget.

I trafikanalysen er det beregnet, at trafikken fra nord til krydset ved Klampenborgvej vil være stort set uændret, mens trafikken mod det nye rampeanlæg ved Rævehøjvej og det eksisterende ved Lundtofte vil stige væsentligt (ca. 90 %).

Den øgede trafik vil betyde afledte effekter som øget støj, luftforurening og ændringer i bymiljø.

Det er nødvendigt i den videre planlægning at have fokus på de trafikale forhold i området, herunder uheld, trafikafvikling og bløde trafikanter samt afledte effekter, for at begrænse de negative miljøpåvirkninger fra den væsentlige stigning i trafikken.

Landskab

Området idag

Det nye kommuneplantillæg 10/2013 omfatter et langt areal på et stort område med en længde på ca. 2,3 km og en bredde på ca. 75 m, placeret mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegårdsvej, afgrænset mod nord af Lundtofteparken og mod syd af Klampenborgvej. Mod øst er motorvejen en markant afgrænsning og mod vest afgrænses arealet delvist af et beplantningsbælte langs Lundtoftevej. I dag opleves området som et bælte af åbne græsarealer med spredt beplantning og enkelte stier. Området er støjplaget og benyttes ikke rekreativt af særlig mange mennesker. Mange studerende og ansatte på DTU krydser hver dag området på vej til og fra motorvejsbussen, Ostenfeldt-kollegiet, mv. Ved Akademivej er der under motorvejen en tunnel til cyklister og gående, som fører til Trongårdsskolen og boligområderne i Hjortekær.

Nord for Rævehøjvej ligger en motorcrossbane, og ud for Anker Engelundsvej ligger der en parkeringsplads. Overfor Akademivej er der en lagerplads. Når man kører på Helsingørmotorvejen opleves østsiden som tæt beplantet, mens vestsiden langs motorvejen er mere vekslende/spredt beplantning. Den sydlige del af området opleves storskala-bymæssig pga. motorvejsudfletningen, højhuset, boligbebyggelserne og de tøndeformede haller langs Lundtoftegårdsvej. Ved DTU og nordfor opleves primært beplantningsbæltet

rundt om campus. Nordligst er boligbebyggelsen Lundtofteparken som den eneste bygning på strækningen placeret helt ud til Lundtoftegårdsvej, hvilket igen giver en bymæssig karakter omkring motorvejsudfletningen. Der er støjvold mod motorvejen i rammeområde 1.4.02 og 5.1.42 samt i den sydlige del af 1.7.92.

Rammerne for Tracéet langs Helsingørmotorvejen – bebyggelse og landskab

Kommuneplantillægget opdeles i 6 rammer langs Helsingørmotorvejen. Rammerne giver mulighed for bebyggelse i op til 20 meters højde samt for at placere en letbanestrækning og stationer som del af Ring 3 letbanen i Hovedstadsområdet. I rammen beskrives, at "Bebyggelse udlægges med variation i højder og udformning. Bebyggelse skal have høj arkitektonisk kvalitet samt integrere uderum og grønne rum mod både Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen. Der skal være særlig fokus på byrum og uderum, samt på beplantning og grønne rum."

Der vil med andre ord i planprocessen være særlig fokus på, hvordan der med det nye byområde kan skabes en bymæssig karakter med varieret bebyggelse og spændende, grønne uderum. Der vil være mulighed for, at bebyggelse kan ses fra Helsingørmotorvejen, fra Lundtoftegårdsvej og fra den kommende letbane. Planlægning af bebyggelse på dette sted skal derfor både tage hensyn til oplevelsen af arkitektur og beplantning i høj hastighed fra motorvejen, fra letbanen og for den daglige bruger/beboer eller forbipasserende på Lundtoftegårdsvej.

Ligesom der allerede i dag er en fortættet bymæssighed omkring de trafikale knudepunkter (motorvejsudfletningerne ved Klampenborgvej og Lundtofte), er der også mulighed for i fremtiden at planlægge for en bymæssig fortætning ved de kommende letbanestationer, for at skabe en bæredygtig og effektiv udnyttelse af disse områder, som vil blive bedst trafikbetjent.

Miljøpåvirkning

Det vurderes, at den planlagte byudvikling i tracéet langs Helsingørmotorvejen vil betyde en ændring i områdets karakter, som vil overgå fra åbent/grønt areal til muligt byområde. Planlægningen af området vil kunne skabe en ny bymæssighed, som kan spille sammen med omgivelserne på forskellige måder. Der er f.eks. mulighed for at integrere beplantning og uderum på forskellige måder samt at arbejde med varieret bebyggelse, som er tættest omkring letbanestationerne. Rammerne giver mulighed for bebyggelse i op til 20 meters højde, hvilket gør at den ikke vil markere sig særligt set fra det åbne nabo-område Dyrehavegårds Jorder. Set fra Rævehøjvej vil 20 meter højt byggeri i Tracéet enten være skjult bag beplantningsbælte /støjvold eller akkurat kunne skimtes henover beplantningen. Hvis der skulle ændres i terræn og beplantning på Dyrehavegårds Jorder, vil bebyggelsen måske kunne ses tydeligere fra de åbne arealer.

Store dele af området fremstår i dag som et slags uplanlagt rest-areal, og med byudviklingen vil området få tilført bymæssige kvaliteter og spændende arkitektur, som kan bidrage til kommunens brand som videns- og innovationsby.

I forbindelse med planprocessen udarbejdes en række principillustrationer af den mulige bebyggelse set fra forskellige steder i og omkring planområdet. Illustrationerne vil være en del af denne miljøvurdering.

Kulturhistorie

Umiddelbart øst for planområdet findes to gravhøje hhv. en rundhøj fra oldtiden (Rævehøj) og en brandgrav fra bronzealderen (Lille Rævehøj). Begge gravhøje har omkringliggende beskyttelseslinjer, der går ind over planområdet.

Rævehøj er beliggende mellem Helsingørmotorvejen og Støjvold på østsiden af motorvejen. Gravhøjen kan ikke besøges, da adgang fra støjvolden forhindres af tæt løvkrat på voldens skråning. Lille Rævehøj ligger på et græsareal i tilknytning til boliger ved Rævehøjparken. Beskyttelseszonen omkring Rævehøj strækker sig op til 60 m ind i område 1.7.95 fra kanten af motorvejen. Dele af planområdet vil derfor berøre beskyttelseszonen. Gravhøjen er ikke synlig fra planområdet i dag, på grund af beplantning langs motorvejen.

Lille Rævehøj kan ikke ses fra planområdet eller Helsingørmotorvejen. Beskyttelseszonen omkring lille Rævehøj strækker sig op til 15 m ind i område 1.7.95 fra kanten af motorvejen, og ligger derfor inden for byggelinje for motorvejen, der er 50 m fra vejmidten. Da højen ikke er synlig fra området og da beskyttelseszonen ikke berøres af anlæg, er der ingen påvirkning.

Syd for planområdet ligger det fredede areal Ermelundskilen og nord for planområdet den fredede Mølleådal. Planområdet er ikke udpeget som spredningskorridor eller potentiel spredningskorridor.



Lille Rævehøj set fra vest (29. juli 2014). Grøntmij

Inden for planområdet findes et registreret beskyttet dige nord for cykelstien lige nord for cykel- og gangsti under Helsingørmotorvejen. Ved besigtigelse i juli 2014 kunne diget ikke erkendes i landskabet. På stedet, hvor diget skulle have været er der i dag en tilklippet hæk. Diget er et historisk spor af stjerneudstykingen af Bondebyen, den oprindelige landsby i Kgs. Lyngby. Det bør fremgå af lokalplanlægningen, at man bør tage hensyn til dette historiske spor.



Vejledende registreret dige i planområdet Tracéet langs Helsingørmotorvej

På baggrund af ovenstående vurderes det ikke, at byplanlægningen i Tracéet langs Helsingørmotorvejen vil påvirke oplevelsen af de kulturhistoriske værdier.

Grundvand

Dette afsnit indeholder en vurdering af grundvandsbeskyttelse og drikkevandsinteresser i forbindelse med Lyngby-Taarbæk Kommunes kommuneplanstillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen. Afsnittet er udarbejdet på baggrund af redegørelse for drikkevandsinteresser.

Planområdet for Tracéet langs Helsingørmotorvejen er beliggende omtrent midt imellem Mølle Å og en række søer og moser omkring Brobæk og Gentofte, hvor grundvandet strømmer op ad. Planområdet er således i et højt beliggende område, hvilket vil sige, at der dannes en del grundvand i området, og det vil dermed være et af de sårbare områder.

De vigtigste grundvandsressourcer for drikkevandsforsyningen er udpeget som "områder med særlige drikkevandsinteresser" (OSD). En række områder er tillige udpeget som nitratfølsomme indvindingsområder (NFI). NFI-områder betragtes blandt andet i relation til byudvikling som den mest sårbare områdeudpegnings, hvor grundvandet skal beskyttes ekstraordinært. Dette betyder, at der indenfor NFI ikke må etableres særligt forurenende virksomheder og anlæg. Der skal desuden ved ændring af arealanvendelse og byudvikling redegøres for planbehov, grundvandsbeskyttelse og eventuelle tekniske tiltag til grundvandsbeskyttelse.

Hele tracéet langs Helsingørmotorvejen ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Herudover ligger den allernordligste del af 1.7.95 og den sydligste del af 5.1.42 i et nitratfølsomt indvindingsområde.

Grundvandsmagasin

Overordnet er geologien i området repræsenteret ved et kalklag og derover fire sandlag adskilt af lerlag. Kalklaget dækker hele kommunens areal og er det grundvandsmagasin, der anvendes mest til drikkevandsindvinding. Herudover indvindes der også drikkevand fra to af sandlagene.

Alle 6 rammeområder inden for tracéet langs Helsingørmotorvejen ligger i et område, hvor sandlagene kan være sårbart over for forurening fra overfladen. Det vil sige, at lerlagene over drikkevandsmagasinerne i sandlagene er mindre end 15 m tykke. Kun den allersydligste del af tracéet ligger i et område med nogen beskyttelse, da lerlagene over denne del af grundvandsmagasinet er imellem 15-30 meter tykke.

Sårbarheden af grundvandet i det primære kalkmagasin er lidt bedre beskyttet imod forureninger fra overfladen, idet den samlede tykkelse af lerlag over dette magasin er større end over drikkevandsmagasinerne i sandlagene. På den nordligste del af tracéet er der således nogen beskyttelse af kalkmagasinet, da lerlagene overvejende er imellem 15-30 meter tykke. På den sydligste del af tracéet er der god beskyttelse af kalkmagasinet, da lerlagene er over 30 meter tykke. Tilstedeværelsen af miljøfremmede stoffer i det primære kalkmagasin viser imidlertid, at dæklagene ikke yder en helt effektiv beskyttelse.

Grundvandskemi

Lyngby-Taarbæk Kommune har i deres "*Redegørelse for drikkevandsinteresser, vers. 10-12-2013a*" foretaget en indledende screening af grundvandskemien. Lyngby-Taarbæk Kommune har i den forbindelse fundet, at baggrundsindholdet af klorid er på ca. 50 mg/l i indsatsplanområdet. Dette er ligeledes det niveau, som findes de fleste steder i det primære kalkmagasin. I de øvre sandmagasiner er niveauet dog væsentligt højere sandsynligvis som følge af vejsaltning og punktkilder.

Hvad angår alle øvrige naturligt forekommende stoffer, har Lyngby-Taarbæk Kommune ikke observeret nogen problemer i planområdet, som ikke vil kunne klares via den normale vandbehandling på vandværkerne eller ved for eksempel at undgå for kraftig pumpning på den enkelte boring.

Grundvandsdannelse

Afvanding af området reguleres med spildevandsplanen. Rammeområderne ligger op ad et område, som er udlagt til "Separatsystem med regnvand afledt efter filtrationssystem (faskiner med afløb)". Der er fastsat afledningskoefficienter for dette område. Det regnvand, der ledes ud af området, vil ledes til yderligere nedsivning gennem regnvandsledninger.

I den gældende spildevandsplan er afledningskoefficienten 0,5 for rammeområderne 1.4.02, 1.7.92 og 1.7.93 mens de nordlige områder 1.7.46 og 1.7.95 ligger i tilknytning til et område med afløbskoefficient på 0,3. Det vil sige, at 50%-70% af regnvandet forventes afledt lokalt gennem LAR-anlæg.

Afløbskoefficienten kan sættes ned ved et tillæg til spildevandsplanen. Da arealet dækker 16,3 ha, vil det svare til, at der afledes regnvand til kloak; svarende til 0,03 % af nettonedbøren i kommunen. En del af dette vil som nævnt ovenfor nedsive efter udledning fra rammeområderne. Samlet vil det planlagte rammeudlæg betyde, at grundvandsdannelsen reduceres med mindre end 0,3%. I område 5.1.42 er afledningskoefficienten uændret 0,1.

Klimatilpasning

Lyngby-Taarbæk Kommune har generelt en interesse for at fremme nedsivningen af tag- og vejvand og dermed at sikre grundvandsdannelse til grundvandsmagasinerne. Dette fremgår af kommunens strategi, "GRØNT LYS", og er videreført i kommunens klimatilpasningsplan. I klimatilpasningsplanen fremgår det for

eksempel, at regnvandet skal ses som en ressource, der så vidt muligt skal indgå i det naturlige kredsløb. I forbindelse med klimatilpasning skal blandt andet nedsivning overvejes anvendt, og der skal ved planlægning af nye byområder udarbejdes en plan for nyttiggørelse og håndtering af regnvand.

Samlet vurdering af grundvand

Det vurderes samlet, at der vil være en meget lille reduktion af grundvandsdannelsen til grundvandsmagasinerne ved realisering af planerne. Denne reduktion vurderes ikke vil have indflydelse på drikkevandsforsyningen, hverken i kommunen eller i de områder, kommunen importerer vand fra.

Det vurderes, at arealanvendelsen for Tracéet langs Helsingørmotorvejen alle er på "tilladelseslisten" i de statslige udmeldinger til vandplanernes retningslinjer 40 og 41 i forhold til byudvikling og anden ændret arealanvendelse i Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande. Beskyttelsen af arealerne sikres tilstrækkelig gennem den generelle regulering. I alle 6 rammer indskrives det dog, at lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient.

For de dele af rammeområde 1.7.95 og 5.1.42, der er placeret i nitratfølsomt indvindingsområde er der i rammerne indskrevet, at parkeringspladser, veje og tekniske anlæg etableres med tæt belægning, der er indrettet med fald mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning. Det afstrømmende vand skal gennemgå en forudgående rensning i forbassiner, olieudskiller, sandfang eller lignende, inden det nedsives til grundvandet.

MILJØVURDERING AF ALTERNATIVER

Der er ikke vurderet alternativer til det foreslåede kommuneplantillæg.

I forhold til den situation, hvor områdets nuværende anvendelse vil fortsætte uændret (0-alternativet) vurderes miljøpåvirkningen at forblive uændret.

OVERVÅGNINGSPROGRAM

Overvågning af planens indvirkninger på miljøet sker gennem en række lovgivninger, der særskilt regulerer de pågældende aktiviteter herunder den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af støjregulativer samt bebyggelsesregulerende bestemmelser i kommuneplanrammen og de kommende lokalplaner.

Kommunens løbende trafiktællinger og uheldsstatistik vil belyse de trafikale forhold.

Overvågning af indvirkninger på omgivelserne i anlægsfasen vil først være relevant, når der foreligger lokalplan, men forventes at ske gennem det almindelige kommunale tilsyn med større anlægsarbejder.

Der vil ikke blive iværksat andre selvstændige programmer til overvågning af planens miljøpåvirkninger da det antages at de ovennævnte procedurer er tilstrækkelige.

Miljøvurdering af Kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder

Lyngby-Taarbæk Kommune

September 2014

INDHOLD

Indledning.....	2
Forhold til anden planlægning.....	3
Miljøvurdering af kommuneplantillæg, screening og afgrænsning (scoping).....	3
Resume	4
Beskrivelse af Planen	4
Beskrivelse af området	6
Miljøforhold i området	6
Miljøvurdering	6
Skov	6
Trafik.....	7
Landskab.....	8
Kulturhistorie.....	10
Særligt naturbeskyttelsesområde- Natura 2000	13
Grundvand	14
Miljøvurdering af Alternativer.....	16
Afhjælpende foranstaltninger	16
Overvågningsprogram	16

INDLEDNING

Lyngby-Taarbæk Kommunalbestyrelse besluttede i juni 2014 at i gang sætte planlægningen af arealerne Dyrehavegårds Jorder og tracéet langs Helsingørmotorvejen. Planlægningen omfatter byudvikling med mulighed for bebyggelse vest og øst for motorvejen samt rekreative arealer på en stor del af Dyrehavegårds Jorder. Planlægningen omfatter også eventuelle fremtidige trafikale anlæg til forbedring af trafikforholdene samt mulighed for placering af letbane.

I forbindelse med byudviklingsplanerne udarbejdes forslag til kommuneplantillæg, som supplement til den eksisterende kommuneplan. Der udarbejdes to kommuneplantillæg hhv. kommuneplantillæg 10/2013 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen og kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder. I tilknytning hertil har Lyngby-Taarbæk Kommune besluttet, at der skal foretages en miljøvurdering af kommuneplantillæggene i overensstemmelse med retningslinjerne i bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer, 939 af 03/07/2013.

En miljøvurdering er en systematisk og struktureret vurdering af de sandsynlige væsentligste indvirkninger på miljøet af det foreslåede kommuneplantillæg samt en vurdering af om eksisterende aktiviteter i omgivelserne kan have indvirkning på kommuneplantillægget. Der er udarbejdet en miljøvurdering for begge kommuneplantillæg.

Nærværende miljøvurdering omfatter planområdet Dyrehavegårds Jorder og er foretaget af rådgivningsfirmaet Grontmij og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forhold til anden planlægning

Planområdet for Dyrehavegårds Jorder ligger ikke inden for kystnærhedszonen.

Miljøvurdering af kommuneplantillæg, screening og afgrænsning (scoping)

Lyngby-Taarbæk Kommune har igangsat udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder. Forslaget til kommuneplantillægget ledsages af denne miljørapport. I miljøscreeningskema dateret 15. juli 2014 foreslås det, at følgende temaer bør indgå i en miljøvurdering af planforslaget:

- Skov
- Trafik
- Landskab
- Kulturhistorie
- Natura 2000
- Grundvand

Disse temaer kan forventes, at få miljømæssige konsekvenser i forbindelse med planen. I afsnittet Miljøvurdering beskrives og vurderes disse temaer på et overordnet niveau for planområdet Dyrehavegårds Jorder.

RESUME

Ved gennemførelse af planen vil der være nedenstående påvirkninger på miljøet.

En træbevoksning på ca. 1 ha vil muligvis blive nedlagt. Bevoksningen har ikke fredskovsstatus eller særlig biologisk værdi, men nogen rekreativ værdi.

Trafikken i området vil stige væsentligt, hovedsageligt på Rævehøjvej og Hjortespringsvej, og der vil være behov for anlæg af en ny tilkørsel til Helsingørmotorvejen ved Rævehøjvej samt ombygning af vejkryds. Den øgede trafik vil medføre afledte miljøpåvirkning som støj, luftforurening og ændret bymiljø.

Det vurderes, at den planlagte byudvikling på Dyrehavegaard's Jorder vil kunne påvirke landskabet i området væsentligt. I rammen for det rekreative område er der taget højde for den eksisterende landskabskarakter, således at flere af de lange landskabskig bibeholdes. Med byudviklingen vil området også få tilført bymæssige kvaliteter og spændende arkitektur. I planlægningen vil der være fokus på beplantning og grønne rum, både i det nye rekreative område og i forbindelse med det bebyggede område. Med rammerne for bebyggelse i rammen ved Trongården boligområde er der taget højde for, at området skal have karakter af tæt-lav bebyggelse, i sammenhæng med de omkringliggende lave boligområder.

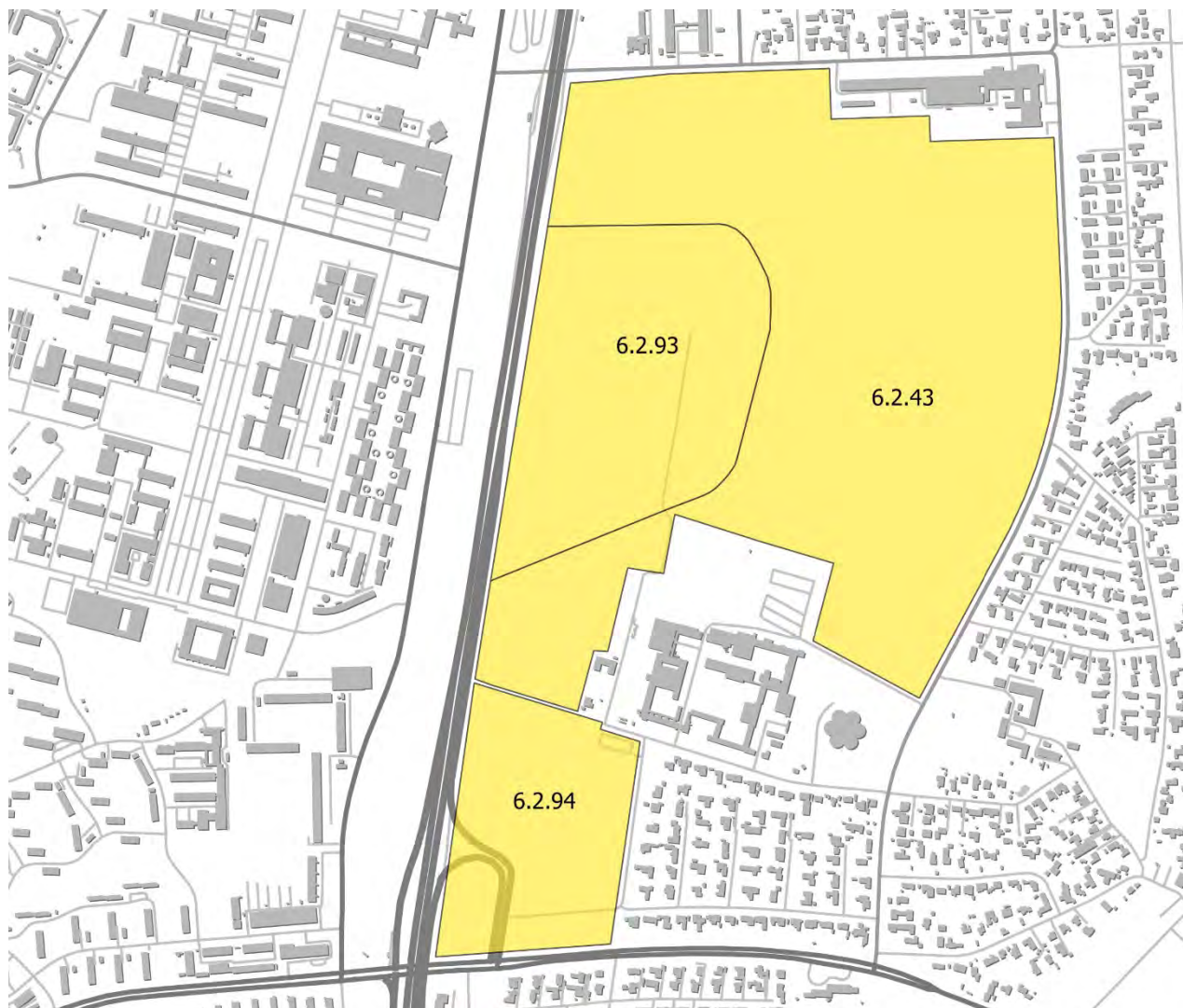
Der er risiko for påvirkning af 5 vejledende registrerede jorddiger. Digerne er resterne af stjerneudstyknings af Bondebyen, men da de i dag alene kan erkendes som levende hegn vurderes nedlæggelse eller gennembrud som af mindre betydning. Fortidsmindebeskyttelseszone omkring langhøjen ved Trongårdsskolen påtænkes at blive friholdt for anlæg.

Der vurderes ikke at være nogen væsentlig påvirkning af det nærliggende Natura 2000-området Jægersborg Dyrehave.

Der vurderes at være en meget lille reduktion i grundvandsdannelsen og der er indarbejdet tiltag til sikring af grundvandsbeskyttelsen, således at kvaliteten af grundvandet ikke påvirkes.

BESKRIVELSE AF PLANEN

Kommuneplantillæg for Dyrehavegaard's Jorder indeholder tre nye rammeområder (områderne 6.2.43, 6.2.93 og 6.2.94). Område 6.2.43 kan generelt anvendes til rekreative formål, og områderne 6.2.93 og 6.2.94 udlægges til blandet byområde.



6.2.43: Dyrehavegårds Jorder, 6.2.93: Byområde på Dyrehavegårds Jorder, 6.2.94: Trongårdens byområde.

Område 6.2.43 udlægges til en blanding af åbne arealer med mulighed for landbrug og hestefold samt områder til rekreativ anvendelse og tekniske anlæg bl.a. til klimatilpasning (regnvandsopsamling). Der er mulighed for enkelte bebyggelser som fx ridehal.

Område 6.2.93, hvor der i dag bl.a. er skov og dyrket mark, udlægges til bebyggelsen med høj arkitektonisk kvalitet. Bygningerne kan være med varierende højde med max 12 m højde mod øst og 20 m mod vest og med mulighed for én bygning mod vest i 24 m højde med skærmende beplantning omkring. Bebyggelsen kan anvendes til videns erhverv, offentlige formål, boliger og tekniske anlæg.

Område 6.2.94, som i dag hovedsagligt er dyrket mark, udlægges til tæt-lav bebyggelse, der kan anvendes til videns erhverv, offentlige formål, boliger og tekniske anlæg. Bygningerne må max være 16 m høje.

BESKRIVELSE AF OMRÅDET

Området, som Kommuneplantillæg 11/2013 Dyrehavegaard's Jorder omfatter, er i dag aktivt landbrug med jordbrug og hestefolde. Inden for området findes der levende hegn og et mindre skovområde. Området benyttes også af hundelufftere.

Hele planområdet for de to kommuneplantillæg 10 og 11 er afgrænset af Hjortekær-kvarteret på nord- og østsiden, DTU og Lundtofte på vestsiden og Klampenborgvej på sydsiden. Helsingørmotorvejen adskiller de 2 kommuneplantillæg.

Miljøforhold i området

Hele området er udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD-område) og dele som nitratfølsomme indvindingsoplande (NFI). Der er enkelte små jordforureninger, som kan håndteres i anlægsfasen, men ellers er der ingen kendte forureninger i området. Området kan være påvirket af næringsstoffer og pesticider fra landbrugsdrift, men denne påvirkning er ukendt.

De dele af området, der ligger nærmest motorvejen, er påvirket af støj fra motorvejen.

Der er ikke nogen beskyttede naturområder eller fredede områder, men planområdet ligger under 300 m fra natura 2000-området Jægersborg Dyrehave. Inden for planområdet findes et lille skovområde, der ikke er registreret fredskov.

Der findes to fredede gravhøje nord for det vurderede område samt en fredet gravhøj inden for området. Alle tre gravhøje har en beskyttelseslinje omkring. Vest for planområdet findes fortidsmindet Fortunfortet også med beskyttelseslinje omkring. Der er desuden vejledende registreret fem beskyttede diger inden for planområdet.

MILJØVURDERING

Vurdering af, om planen kan antages at få væsentlig indvirkning på miljøet, er foretaget i screeningsfasen af Lyngby-Taarbæk Kommune og Grøntmij. De temaer der er vurderet væsentlige, er gennemgået i det følgende.

Skov

På delområde 6.2.93 findes en skov på omkring 1 ha. Skoven består af ca. 70 år gammel blandingsskov af løvtræer og nåletræer med en forholdsvis åben underskov. Skoven ligger på et åbent areal, og der er to levende hegn, der fører til skoven. Skovarealet er ikke registreret som fredskov, men den opfylder betingelserne for at være en skov, der afkaster 300 m beskyttelseslinje, fordi den er offentligt ejet og over 0,5 ha stor. Træernes diameter er relativt små, og der er enkelte væltede træer. Der er en hule i skoven.

I efteråret 2013 blev der lyttede efter flagermus, og der blev registreret jagtaktivitet af en brunflagermus og en dværgflagermus, men der var ingen tegn på, at flagermus rastede i træerne i skoven.

Det vurderes på baggrund af undersøgelsen fra 2013 samt besigtigelse i sommeren 2014, at skoven ikke benyttes som raste- eller ynglested for flagermus.

Ved byplanlægningen i område 6.2.93 vil skoven skulle fældes, og selvom det er vurderet, at skoven ikke er yngre- eller rasteområde for flagermus, anbefales det, at fældninger gennemføres i månederne september og oktober, hvor flagermus endnu er aktive og derfor kan opsøge alternative opholdssteder.



Skovområde (29. juli 2014). Grøntmij

Hvis skoven sælges til en privat ejer, vil den ikke længere afkaste skovbyggelinje.

Trafik

Der er udført en trafikanalyse (Lyngby-Taarbæk Kommune, Dyrehavegaard's Jorder, Trafikanalyse inkl. Daglivarebutik og DTU scenarie. September 2014), der omfatter byudvikling af Dyrehavegaard's Jorde, Tracéet langs vestlige side af motorvejen samt planlagte og igangværende udbygning af DTU og hvordan området kan trafikbetjenes i fremtiden. Der er analyseret 4 scenarier (år 2014, 2018, 2021 og 2032), hvor år 2032 er med fuld udbygning også på DTU's arealer. De 4 scenarier omfatter forslag til hvilke infrastrukturelle ændringer der skal til for at kunne afvikle trafikken.

I trafikanalysen er det blandt andet vurderet, at det vil være nødvendigt med en ekstra tilkørsel til Helsingørmotorvejen ved Rævehøjvej samt en række forbedringer af eksisterende kryds. Placeringen af disse vejanlæg er ikke fastlagt og indgår derfor ikke i miljøvurderingen.

Miljøvurderingen ser på den beregnede trafik ved en fuldt udbyggede situation (år 2032). Ved beregning af trafik er der taget udgangspunkt i, at arealerne bliver stationsnære, når letbanen er anlagt.

Da planen sætter rammerne for fuld udbygning, er det den fuldt udbyggede situation der beskrives, selvom den først vil være realiseret om flere år. Den trafik der er vurderet i trafikanalysen inkluderer fuld udbygning på DTU's arealer og den øvrige forventede udvikling i området.

Planen tillader en bebyggelse, der vil medføre øget trafik i et omfang af op til ca. 1.900 køretøjer om dagen (3.730 bilture pr. døgn). Trafikken vil være fordelt på indpendling til arbejdspladser og udpendling fra boliger.

Trafikanalysen viser, at der vil blive problemer med afviklingen af trafikken i spidstimen, hvis der ikke anlægges en ny tilkørsel og yderligere vejanlæg.

Hjortekærvej og/eller Rævehøjvej vil være de naturlige fordelingsveje for trafikken til de nye rammeområder, men adgangen til de nye byområder vil sandsynligvis foregå på nye veje fra Klampenborgvej og Rævehøjvejs vestlige del, som forudsættes i trafikanalysen.

Hjortekærvej og Rævehøjvej er i dag udstyret med cykelsti ud for rammeområdet. Årsdøgntrafik er på hhv. 2.500 og 2.000 køretøjer. Trafikken på Hjortekærvej vil stige med ca. 80 % og på den vestlige del af Rævehøjvej (mellem Eremitageparken og Helsingørmotorvejen) med ca. 150 %.

Krydset mellem Klampenborgvej og Hjortekærvej er i Trafiksikkerhedsplanen (Trafiksikkerhedsplan 2012-2015, Teknisk Forvaltning, Lyngby-Taarbæk Kommune) udpeget som et af de 10 mest uheldsplagede i kommunen. I trafikanalysen er krydset foreslået ombygget som signalreguleret kryds eller rundkørsel af hensyn til trafikafviklingen og trafiksikkerheden.

Der er trafik til Trongårdsskolen på områdets veje og stier, og i skolevejsanalysen (Skolevejsredegørelse 2010 – 2013, Lyngby-Taarbæk Kommune, Teknisk Forvaltning april 2010) er muligheden for at krydse Hjortekærvej og Rævehøjvej udpeget som utryghedsskabende af flere elever, på baggrund af meget og tæt trafik. Den nye plan vil bidrage til trafiktætheden.

Den øgede trafik vil betyde afledte effekter som øget støj, luftforurening og ændringer i bymiljø.

Det er nødvendigt i den videre planlægning at have fokus på de trafikale forhold i området, herunder uheld, trafikafvikling og bløde trafikanter samt afledte effekter, for at begrænse de negative miljøpåvirkninger fra den væsentlige stigning i trafikken.

Landskab

Området idag

Det nye Kommuneplantillæg 11/2013 omfatter et stort område på ca. 80 ha., placeret mellem Helsingørmotorvejen, Rævehøjvej, Hjortekærvej, Trongårdsparken og Klampenborgvej. Området opleves hovedsageligt som et åbent landskab med lange kig og et svagt bølgende terræn, som generelt er faldende fra syd mod nord. Landskabet er inddelt i felter af skel med stier, levende hegn eller træerækker. Midt på området ligger et mindre stykke skov.

Langs Helsingørmotorvejen afgrænses landskabet af en langstrakt ca. 7 meter høj støjvold med beplantningsbælte ovenpå. Dette langstrakte beplantningsbælte og den lille skov danner baggrund for udsigten mod vest fra de omkringliggende veje og boligbebyggelser. I det nordøstlige hjørne af området, mod krydset Hjortekærvej-Rævehøjvej er placeret en flad erhvervsbebyggelse omgivet af en række træer. Mod syd er vandtårnet og institutionsbyggeriet på Trongårdsvej skjult af beplantningsbælter. Mod øst afgrænses landskabet af Hjortekærvej med lave boligkvarterer på østsiden og fritstående vejtræer, som danner forgrund i de lange kig udover det åbne landskab mod vest. Mellem Helsingørmotorvejen og skoven er der et landskabsrum (mark) på ca. 6 ha., som er velafgrænset med beplantning hele vejen rundt. Mellem Helsingørmotorvejen og Trongårdsskolen/Trongårdsparken er der et åbent område på ca. 13 ha. med forskellig anvendelse. Visuelt er dette område præget af motorvejsanlægget mod vest, og det har en forskelligartet afgrænsning mod øst.

Karakteren af det rekreative område 6.2.43 Dyrehavegaard's Jorder

Store dele af Dyrehavegaard's Jorder udlægges til rekreativt område. Det fastlægges i rammen, at området udlægges til en blanding af åbne arealer samt områder til rekreative anvendelser. På den måde sikres oplevelsen af åbenhed og det overordnede indtryk af et grønt område, selvom der kan ske ændringer i oplevelsen af stedet. De forskellige rekreative anvendelser og anlæg til f.eks. regnvandsopsamling/klimatilpasning, til ny trafik infrastruktur eller til hestehold kan betyde ændringer i forhold til terræn, beplantning, hegning, mv. Der kan også blive tilføjet enkelte punktvisse bebyggelser, som er relateret til anvendelserne. Der er også mulighed for, at områdets karakter kan forblive uændret.

6.2.93 Byområde på Dyrehavegaard's Jorder – bebyggelse og landskab

Rammen er placeret med stor afstand til vejene Rævehøjvej og Hjortekærvej. På den måde kan de lange diagonale landskabskig på tværs af området og den generelle oplevelse af åbenhed bevares, fordi der ikke skærmes for udsigten med bebyggelse langs vejene. Det nye bebyggede område holder stor afstand til de omgivende boligkvarterer, så der stadig vil være åbne/grønne mellemrum til omgivelserne. Trongårdsskolens udearealer ligger ved siden af rammen 6.2.93 (som giver mulighed for bebyggelse) og er omgivet af beplantning, hvilket gør at der i dag ikke er åbne landskabskig fra dette område.

I rammen udlægges "bebyggelse med varierende antal etager (max. 12 m mod øst og max. 20 m mod vest), med mulighed for en bygning mod vest i 24 m højde skærmet med beplantning. Bebyggelse skal have høj arkitektonisk kvalitet, og der skal være særlig fokus på uderum, beplantning og grønne rum." På den måde beskriver rammen en bebyggelse, som trapper ned i højde fra 20-24 m mod vest/Helsingørmotorvejen ned til max. 12 m mod det omgivende, åbne landskab mod øst. Mod Hjortekærvej vil bebyggelsen have en højde på max. 12 m, og mod Rævehøjvej vil bebyggelsens højde kunne "trappe op" til 24 m. Mod Helsingørmotorvejen kan bebyggelsen have en højde på op til 24 m. Der vil i planprocessen være særlig fokus på, hvordan der med beplantning, landskab og uderum kan skabes en harmonisk overgang mellem bebyggelse og åbent/rekreativt landskab, ligesom der vil være fokus på graden af synlighed fra omgivelserne. Der er mulighed for, at den lille skov kan indarbejdes i bebyggelsen.

6.2.94 Trongårdens byområde – bebyggelse og landskab

Rammen udlægges mellem Klampenborgvej, Helsingørmotorvejen og Trongårdsparken.

Rammen giver mulighed for tæt-lav bebyggelse i max 16 m højde. Bebyggelse skal have høj arkitektonisk kvalitet, og der skal være særlig fokus på uderum, beplantning og grønne rum. Der findes i dag et landskabskig fra Klampenborgvej mod nord. Bebyggelsen vil give indtryk af et åbent byområde med en højde, som spiller sammen med de omgivende lave boligkvarterer, der hovedsageligt har 1-1½ etage.

Der vil i planprocessen være særlig fokus på, hvordan der med det nye byområde kan skabes en harmonisk overgang mellem Klampenborgvej og det åbne/rekreative område i rammen nordfor. Beplantning, landskab og behandling af uderum vil være et led i planprocessen med borgerinddragelse.

Miljøpåvirkning

Det vurderes, at den planlagte byudvikling på Dyrehavegaard's Jorder vil kunne påvirke landskabet i området væsentligt. I rammen for det rekreative område er der taget højde for, at udviklingen af området skal ske med en blanding af rekreative og åbne arealer, således at flere af de eksisterende lange landskabskig kan bibeholdes. Med byudviklingen vil området også få tilført bymæssige kvaliteter og spændende arkitektur, som kan bidrage til kommunens brand som videns- og innovationsby.

Med den geografiske placering af bebyggelse i rammen 6.2.93 i stor afstand til Hjortekærvej og Rævehøjvej, er der taget højde for at bevare en del af de eksisterende lange landskabskig, ligesom der i planlægningen vil være fokus på beplantning og grønne rum, både i det nye rekreative område og i forbindelse med det bebyggede område. I forhold til bebyggelse i rammen ved Trongården boligområde er der taget højde for, at området i fremtiden skal have karakter af tæt-lav bebyggelse, således at det højdemæssigt kommer til at have en sammenhæng med de lave boligområder, som ligger ved siden af.

I forbindelse med planprocessen udarbejdes en række principillustrationer af den mulige bebyggelse set fra forskellige steder i og omkring planområdet. Illustrationerne vil være en del af denne miljøvurdering.

Kulturhistorie

På planområdet er der fundet seks rundhøje og jordfæstegrave, der dog ikke er fredede. Tidsmæssigt strækker fundene sig fra oldtiden til bronzealderen. Der er også fundet en sølvdaler fra 1800-tallet. Det vurderes derfor, at der ved lokalplanlægning vil være behov for arkæologiske forundersøgelser i de dele af området, der kan blive berørt af anlæg.

Ud over de ikke fredede fortidsfund er der inden for planområdet en beskyttet langhøj, der er dateret til stenalderen. Langhøjen ligger inde på sportspladsen til Trongårdsskolen. Der er en fortidsmindebeskyttelseslinje på 100 m omkring fortidsmindet. Langhøjen kan kun ses, hvis man er inde på sportspladsen, da pladsen er afskærmet af levende hegn. Ved byudvikling af Dyrehavegårds Jorder påtænkes arealerne, hvor langhøjen og dens beskyttelseszone er placeret, at blive friholdt for anlæg. Hvis det levende hegn omkring sportspladsen fjernes, vurderes det, at oplevelsen af den fredede langhøj vil blive bedre.



Langhøj ved Trongårdsskolen set fra vest (29. juli 2014). Grøntmij

Umiddelbart nord for planområdet findes yderligere to gravhøje hhv. en rundhøj fra oldtiden (Rævehøj) og en brandgrav fra bronzealderen (Lille Rævehøj). Begge gravhøje har omkringliggende beskyttelseslinjer, der

dog ikke går ind på planområdet, men da især Lille Rævehøj ligger meget tæt på Dyrehavegaard's Jorder, er gravhøjene medtaget i denne miljøvurdering.

Rævehøj er beliggende mellem Helsingørmotorvejen og støjvold, og kan derfor ikke ses fra planområdet. Gravhøjen kan ikke besøges, da adgang fra støjvolden forhindres af tæt løvkrat på voldens skråning. Lille Rævehøj ligger på et græsareal i tilknytning til boliger ved Rævehøjparken. Lille Rævehøj kan ikke ses fra Helsingørmotorvejen eller fra Rævehøjvej, og det vurderes derfor, at byudvikling for Dyrehavegaard's Jorder ikke vil have nogen påvirkning på oplevelsen af de to gravhøje.



Lille Rævehøj set fra vest (29. juli 2014). Grøntmij

Et andet fortidsminde, der ligger i nærheden af planområdet er Fortunfortet, der blev opført 1891-1893 som en del af Københavns Befæstning. Fortunfortet ligger øst for Hjortekærvej nord for Fortunen-kvarteret. Fortunfortet er ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune og er sammen med de nærmeste omgivelser et fredet, offentligt tilgængeligt område. Arealet omkring Fortunfortet er beskyttet af en fortidsmindebeskyttelseslinje, der i forbindelse med vedtagelse af lokalplanen for området er blevet reduceret, så beskyttelseslinjen kun strækker sig til Hjortekærvej.

Det er ikke muligt at se Fortunfortet fra Hjortekærvej, da der er boliger samt beplantning omkring fortet. Desuden holdes resterne af fortets vestside tildækket med jord. Det vurderes derfor, at byudvikling af Dyrehavegaard's Jorder ikke vil påvirke oplevelsen af Fortunfortet.



Fortunfortet set fra sydøst (29. juli 2014). Grontmij

Inden for planområdet findes desuden fem vejledende registrerede beskyttede diger. Ved besigtigelse i juli 2014 kunne et af digerne ikke erkendes i landskabet. De fire resterende diger var kun synlige som levende hegn, hvor to bestod af krat og to bestod af en række med større træer. Der var desuden lagt sten op langs østsiden af skoven for at markere matrikelskellet. Stenene kunne være et forsøg på at etablere et stendige, men det er ikke registreret som beskyttet.



Vejledende registrerede diger i planområdet Dyrehavegårds Jorder

Digerne er levn fra stjerneudstyknings af Bondebyen og kan med fordel – kulturelt set – fremhæves i den kommende planlægning. De sydligste vejledende registrerede diger er beliggende i kanten af eller i det rekreative område og kan blive berørt af gennembrud. For de 3 diger mod nord vil gennembrud og måske mere omfattende nedlæggelse komme på tale, da det ligger i kommende byområde 6.2.93. Da digerne ikke

kan ses i dag, selv ved målrettet eftersøgning, men alene erkendes som en træække/krat vurderes påvirkningen at være begrænset.

Lyngby-Taarbæk Kommune deltager sammen med Jagt- og Skovbrugsmuseet, Slots- og Ejendomsstyrelsen, Naturstyrelsen, Allerød Kommune, Hillerød Kommune, Fredensborg Kommune, Rudersdal Kommune og Gentofte Kommune i et samarbejde om et projekt, for at få optaget dele af det Nordsjællandske Parforcejagtsystem på UNESCO's liste over verdensarv.

Nordsjællands parforce jagtskove, Eremitageslottet og Badstuen kom i 2010 på den danske tentativliste til UNESCO's liste over verdensarv.

I Lyngby-Taarbæk Kommune omfatter forslaget Jægersborg Dyrehave. Herudover udpeges såkaldte "bufferzoner", der overordnet skal sikre bl.a. den visuelle beskyttelse af Verdensarven. I Lyngby-Taarbæk Kommune forventes udpegningen at komme til at bestå af en særlig opmærksomhed på de veje og ejendomme, der fysisk støder op til Dyrehaven samt ud- og indkigs - kiler i relation til Eremitageslottet, som allerede er beskrevet i Kommuneplan 2013. Mht. ejendomme og veje, der fysisk støder op til Jægersborg Dyrehave, vil der primært være tale om at fremhæve de allerede pålagte skovbyggelinier. Herudover vil der blive set på, at ejendommene ikke planlægges til meget højt eller voluminøst byggeri; dette er ligeledes allerede opfyldt, idet randzonen helt overvejende består af villabyggeri udlagt i 1 - 2 etager med bebyggelsesprocent op til ca. 30.

Såfremt Parforcesystemet måtte blive optaget på verdenslisten, vil det betyde et krav om formidling, f.eks. et fællesskab med de andre kommuner om information på hjemmesiden, brochurer, muligheder for ture eller lignende. Der skal ligeledes opsættes relevant skiltning på såvel overordnede som mindre veje."

Særligt naturbeskyttelsesområde- Natura 2000

Dyrehavegårds Jorder ligger mindre end 300 m fra Natura 2000-området Jægersborg Dyrehave (habitatområde nr. 251). Jægersborg Dyrehave har været kongeligt jagt og vildtreservat i flere århundreder. Dyrehaven har trods sin bynære beliggenhed og den store rekreative udnyttelse bevaret en meget stor værdi som naturlokalitet. Størstedelen af området er overdrev, enge og græsningsskov med lang kontinuitet. Udover selve den hegnede dyrehave er et mindre stykke nord herfor med ellesumpe gennemstrømmet af Mølleåen medtaget i udpegningen.

Nedenstående tabel oplister arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for habitatområde 251 Jægersborg Dyrehave.

Kode	Udpegningsgrundlag
1016	Sump vindelsnegl
1166	Stor vandsalamander
1936	Stella mosskorpion
3130	Ret næringsfattige søer og vandhuller med små amfibiske planter ved bredder
3140	Kalkrige søer og vandhuller med kransnålalger
3150	Næringsrige søer og vandhuller med flydeplanter eller store vandaks
3260	Vandløb ed vandplanter
6210	Overdrev og krat på mere eller mindre kalkholdige bund
6230	*Artsrige overdrev eller græsheder på mere eller mindre sur bund
6410	Tidvis våde enge på mager eller kalkholdig bund ofte med blåtop
7140	Hængesæk og andre kærsamfund dannet i flydende vand

Kode	Udpegningsgrundlag
7220	*Kilder eller væld dannet med kalkholdigt (hårdt) vand
9110	Bøgeskov på morbund uden kristtorn
9120	Bøgeskov på muldbund
9160	Egeskove eller blandskove på mere eller mindre rig jordbund
91E0	*Elle- og askeskove ved vandløb, søer og væld

* Angiver naturtyper, som EU prioriterer at beskytte.

Ud fra udpegningsgrundlagene og trusselsvurderingen vurderes de væsentligste relevante potentielle negative påvirkninger at være tilførsel af næringsstoffer og forstyrrelser i forbindelse med rekreativ anvendelse.

Tilførslen af næringsstoffer vil sandsynligvis falde marginalt, da en del af arealet udgår af landbrugsmæssig drift. Den rekreative brug af området vil sandsynligvis stige marginalt, da der kommer flere beboere i nærområdet, men forstyrrelser vurderes ikke at stige.

Det vurderes, at planerne for området ved Dyrehavegårds jorder ikke kommer til at påvirke Natura 2000-området eller arterne på udpegningsgrundlaget væsentligt.

Grundvand

Dette afsnit indeholder en vurdering af grundvandsbeskyttelse og drikkevandsinteresser i forbindelse med Lyngby-Taarbæk Kommunes kommuneplanstillæg 11/2013 for Dyrehavegårds Jorder. Afsnittet er udarbejdet på baggrund af redegørelse for drikkevandsinteresser.

Planområdet for Dyrehavegårds Jorder er beliggende omtrent midt imellem Mølle Å og en række søer og moser omkring Brobæk og Gentofte, hvor der er opadrettet gradient (grundvandet strømmer opad). Planområdet er således i et højt beliggende område, hvilket vil sige, at der dannes en del grundvand i området, og det vil dermed være et af de sårbare områder.

De vigtigste grundvandsressourcer for drikkevandsforsyningen er udpeget som "områder med særlige drikkevandsinteresser" (OSD). En række områder er tillige udpeget som nitratfølsomme indvindingsområder (NFI). NFI-områder betragtes blandt andet i relation til byudvikling som den mest sårbare områdeudpegnings, hvor grundvandet skal beskyttes ekstraordinært. Dette betyder, at der indenfor NFI ikke må etableres særligt forurenende virksomheder og anlæg. Der skal desuden ved ændring af arealanvendelse og byudvikling redegøres for planbehov, grundvandsbeskyttelse og eventuelle tekniske tiltag til grundvandsbeskyttelse.

Hele planområdet for Dyrehavegårds Jorder ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Herudover ligger den nordøstligste fjerdedel af det grønne område inden for Dyrehavegårds Jorder i et nitratfølsomt indvindingsområde.

Grundvandsmagasin

Overordnet er geologien i området repræsenteret ved et kalklag og derover fire sandlag adskilt af lerlag. Kalklaget dækker hele kommunens areal og er det grundvandsmagasin, der anvendes mest til drikkevandsindvinding. Herudover indvindes der også drikkevand fra to af sandlagene.

Alle 3 rammeområder inden for planområdet for Dyrehavegårds Jorder ligger i et område, der kan være sårbart over for forurening fra overfladen. Det vil sige, at lerlagene over grundvandsmagasinerne er mindre

end 15 m tykke. Kun dele af den sydligste del af planområdet ligger i et område med nogen beskyttelse, da lerlagene her er mellem 15-30 meter tykke.

Grundvandskemi

Lyngby-Taarbæk Kommune har i deres "Redegørelse for drikkevandsinteresser, vers. 10-12-2013a" foretaget en indledende screening af grundvandskemien. I den forbindelse er det vist, at baggrundsindholdet af klorid er på ca. 50 mg/l i indsatsplanområdet. Dette er ligeledes det niveau, som findes de fleste steder i det primære kalkmagasin. I de øvre sandmagasiner er niveauet dog væsentligt højere sandsynligvis som følge af vejsaltning og punktkilder.

Hvad angår alle øvrige naturligt forekommende stoffer, har Lyngby-Taarbæk Kommune ikke observeret nogen problemer i planområdet, som ikke vil kunne klares via den normale vandbehandling på vandværkerne eller ved for eksempel at undgå for kraftig pumpning på den enkelte boring.

Grundvandsdannelse

Afvanding af området reguleres med spildevandsplanen. Rammeområderne ligger op ad et område, som er udlagt til "Separatsystem med regnvand afledt efter filtrationsystem (faskiner med afløb)". Der er fastsat afledningskoefficienter for dette område. Det regnvand, der ledes ud af området, vil ledes til yderligere nedsivning gennem regnvandsledninger.

I den gældende spildevandsplan er afledningskoefficienten 0,3 for rammeområderne 6.2.93 og 6.2.94. Det vil sige, at 70% af regnvandet forventes afledt lokalt gennem LAR-anlæg. Der forventes ikke ændret på denne koefficient.

Rammeområdet 6.2.43 vil forsat blive anvendt til rekreative arealer uden væsentlige ændringerne i befæstelsesgraden og med forsat fuld nedsivning af regnvand.

Arealerne af rammeområde 6.2.93 og 6.2.94 dækker 29,6 ha, hvilket svarer til, at der afledes regnvand til kloak; svarende til 0,5 % af nettonedbøren i kommunen. En del af dette vil som nævnt ovenfor nedsive efter udledning fra rammeområderne. Samlet vil det planlagte rammeudlæg betyde, at grundvandsdannelsen reduceres med mindre end 0,5 %.

Klimatilpasning

Lyngby-Taarbæk Kommune har generelt en interesse for at fremme nedsivningen af tag- og vejvand og dermed at sikre grundvandsdannelse til grundvandsmagasinerne. Dette fremgår af kommunens strategi, "GRØNT LYS", og er videreført i kommunens klimatilpasningsplan. I klimatilpasningsplanen fremgår det for eksempel, at regnvandet skal ses som en ressource, der så vidt muligt skal indgå i det naturlige kredsløb. I forbindelse med klimatilpasning skal blandt andet nedsivning overvejes anvendt, og der skal ved planlægning af nye byområder udarbejdes en plan for nyttiggørelse og håndtering af regnvand.

Samlet vurdering af grundvand

Det vurderes samlet, at der vil være en meget lille reduktion af grundvandsdannelsen til grundvandsmagasinerne ved realisering af planerne. Denne reduktion vurderes ikke vil have indflydelse på drikkevandsforsyningen, hverken i kommunen eller i de områder, kommunen importerer vand fra. Det vurderes, at arealanvendelsen for planområdet på Dyrehavegaard's Jorder alle er på "tilladelseslisten". Beskyttelsen af arealerne sikres tilstrækkelig gennem den generelle regulering. I alle 3 rammer indskrives det dog, at lokalplanlægning skal ske under iagttagelse af den til enhver tid gældende spildevandsplan og dennes bestemmelser om den lokale afledningskoefficient. For de dele af rammen 1.6.43, som ligger

placeret i nitratfølsomt indvindingsområde, skal eventuelle parkeringspladser, veje og tekniske anlæg etableres med tæt belægning, der er indrettet med fald mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning. Det afstrømmende vand skal gennemgå en forudgående rensning i forbassin, olieudskiller, sandfang eller lignende inden det nedsives til grundvandet.

MILJØVURDERING AF ALTERNATIVER

Der er ikke vurderet alternativer til det foreslåede kommuneplantillæg.

I forhold til den situation, hvor områdets nuværende anvendelse vil fortsætte uændret (0-alternativet) vurderes miljøpåvirkningen at blive uændret, med en fortsat rekreativ anvendelse i den udstrækning forpagter tillader det.

AFHJÆLPENDE FORANSTALTNINGER

Der er indarbejdet hensyn til det nitratfølsomme indvindingsområde (NFI) i kommuneplantillægget.

OVERVÅGNINGSPROGRAM

Overvågning af planens indvirkninger på miljøet sker gennem en række lovgivninger, der særskilt regulerer de pågældende aktiviteter herunder den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af støjregulativer samt bebyggelsesregulerende bestemmelser i kommuneplanrammen og de kommende lokalplaner.

Kommunens løbende trafiktællinger og uheldsstatistik vil belyse de trafikale forhold.

Overvågning af indvirkninger på omgivelserne i anlægsfasen vil først være relevant, når der foreligger lokalplan, men forventes at ske gennem det almindelige kommunale tilsyn med større anlægsarbejder.

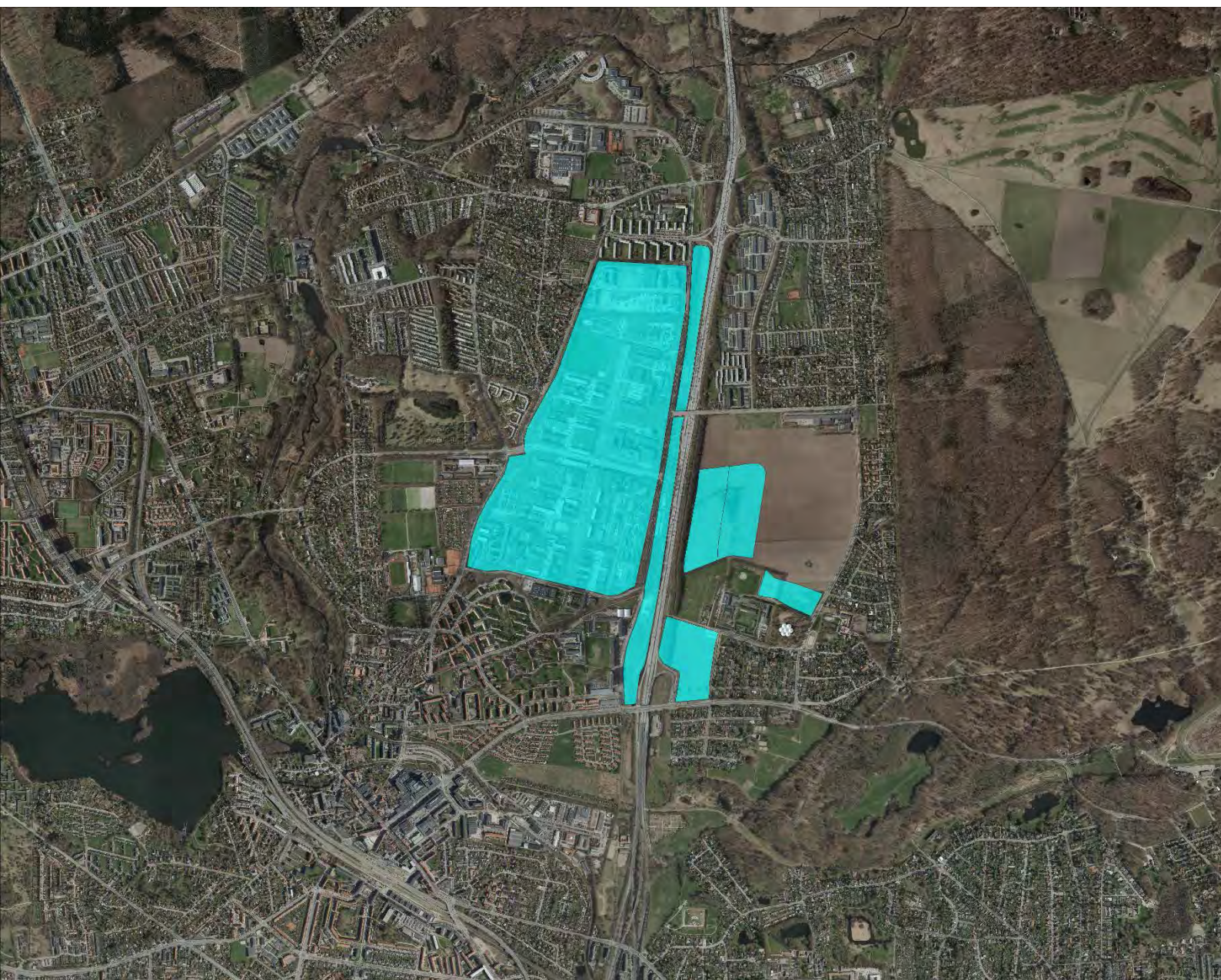
Der vil ikke blive iværksat andre selvstændige programmer til overvågning af kommuneplantillæggets miljøpåvirkninger, da det antages at de ovennævnte procedurer er tilstrækkelige.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Byudvikling for Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen, inkl. dagligvarebutik

Trafikanalyse - resumé

RESUMÉ
26. september 2014
Rev. 1
tfk/mm/ms



År 2014 – scenarie 0

Byudviklingen i 2014 (scenarie 0) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabellen herunder.

OMRÅDE	UNDERVISNING (M ²)	ERHVERV (M ²)	BOLIG (M ²)	BILTURE (PR. DØGN)
DTU	70.000			3.010

Udbygning skaber i alt ca. 3.000 bilture pr. døgn. De nye daglige bilture gør, at rampeanlægget ved Klampenborgvej bliver yderligere belastet i forhold til i dag. Den sidste restkapacitet i rampeanlægget vil være brugt op.

For at trafikken kan afvikles efter udvidelsen på DTU, så bør følgende infrastrukturelle ændringer etableres:

År 2014 – scenarie 0

- Forlængelse af venstresvingsbane fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvejen
- Optimering i tætliggende signalanlæg på Klampenborgvej
- Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- Ombygning af kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærsvej

Estimeret omkostning: 3,5– 7,0 mio. kr. eksklusive moms.

År 2018 – scenarie 1

Byudviklingen i 2018 (scenarie 1) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, opstart på byudviklingen ved Dyrehavegaard's Jorder samt en dagligvarebutik. Se tabel herunder for størrelse af byudvidelse og trafik.

OMRÅDE	UNDERVISNING (M ²)	ERHVERV (M ²)	BOLIG (M ²)	DETAIL (M ²)	BILTURE (PR. DØGN)
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1 INKL. DAGLIGV.	9.250	19.250		1.500	4.900
OMRÅDE 2		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	5.000				220

Udbygning skaber i alt 9.700 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra scenarie 0). Trafikken på rampeanlægget ved Klampenborgvej kan ikke afvikles i spidstimen uden store fremkommelighedsproblemer. Det er ikke muligt at udbygge rampeanlægget med langsigtede løsninger. Dyrehavegaard's Jorder og uddannelsesområdet skal kobles på det eksisterende vejnet.

I scenarie 1 vil de infrastrukturelle ændringer bestå i at etablere løsningerne e) – k) samt z) – æ):

År 2018 – scenarie 1

- Stibro over Helsingørmotorvej
- Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej
- Optimering af tilkørsel ved Lundtofte
- Vejadgang til område 2 fra nord
- Vejadgang til område 2 fra syd
- Kryds over for Hvidegårdsparken
- Vejadgang til uddannelsesområdet
- Vejadgang til dagligvarebutik i kryds
- Stitunnel under ny vejadgang

Estimeret anlægsomkostning: 86,5 – 118 mio. kr. eksklusive moms.

År 2021 – scenarie 2

Byudviklingen i 2021 (scenarie 2) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere byudviklingen ved Dyrehavegaard's Jorder og dagligvarebutikken. Se tabel herunder for størrelse af byudvikling og trafik. I 2021 er letbanen ligeledes færdigetableret.

OMRÅDE	UNDERVISNING (M ²)	ERHVERV (M ²)	BOLIG (M ²)	DETAIL (M ²)	BILTURE (PR. DØGN)
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1 INKL. DAGLIGV.	19.250	39.250		1.500	6.100
OMRÅDE 2		40.000			1.560
OMRÅDE 3		35.000			1.370
OMRÅDE 4			32.000*		800
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000				430

*Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber ca. 13.300 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier). I scenarie 2 er der ikke nye infrastrukturelle ændringer, da infrastrukturen fra scenarie 1 kan håndtere de nye trafikmængder. Stibroen over Helsingørmotorvejen udgør nu et vigtigt forbindelsesled mellem øst og vest, og gør områder ved Dyrehavegaard's Jorder stationsnære.

År 2021 – scenarie 2

Ingen nye infrastrukturelle ændringer

År 2032 – scenarie 3

Byudviklingen i 2032 (scenarie 2) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere udvidelse på DTU, færdiggørelse af byudviklingen ved Dyrehavegaard's Jorder samt dagligvarebutikken. Se tabel herunder for størrelse af byudvikling og trafik.

OMRÅDE	UNDERVISNING (M ²)	ERHVERV (M ²)	BOLIG (M ²)	DETAIL (M ²)	BILTURE (PR. DØGN)
DTU	70.000				3.010
DTU MULIGHED	130.000				5.590
OMRÅDE 1 INKL. DAGLIGV.	19.250	59.250		1.500	6.890
OMRÅDE 2		40.000			1.560
OMRÅDE 3		35.000			1.370
OMRÅDE 4			32.000*		800
OMRÅDE 5		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000				430

*Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber i alt ca. 21.200 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier). I scenarie 3 er der ikke nye infrastrukturelle ændringer, da infrastrukturen fra scenarie 1 kan håndtere de nye trafikmængder.

År 2032 – scenarie 3

I) Signalregulering af Lundtoftegårdsvej / Rævehøjvej

Estimeret anlægsomkostning: 2,5 – 3 mio. kr. eksklusive moms

På grund af de store trafikmængder fra byudviklingen er det vigtigt, at nye signalreguleringer i forbindelse med letbanen tilrettelægges nøje, så kapaciteten ikke mindskes eller adgangen til shunten ved Lundtofte besværliggøres. Hvis kapaciteten mindskes eller shunten ved Lundtofte bliver besværlig at benytte, kan det blive nødvendigt at etablere en ny tilkørsel ved Rævehøjvej.

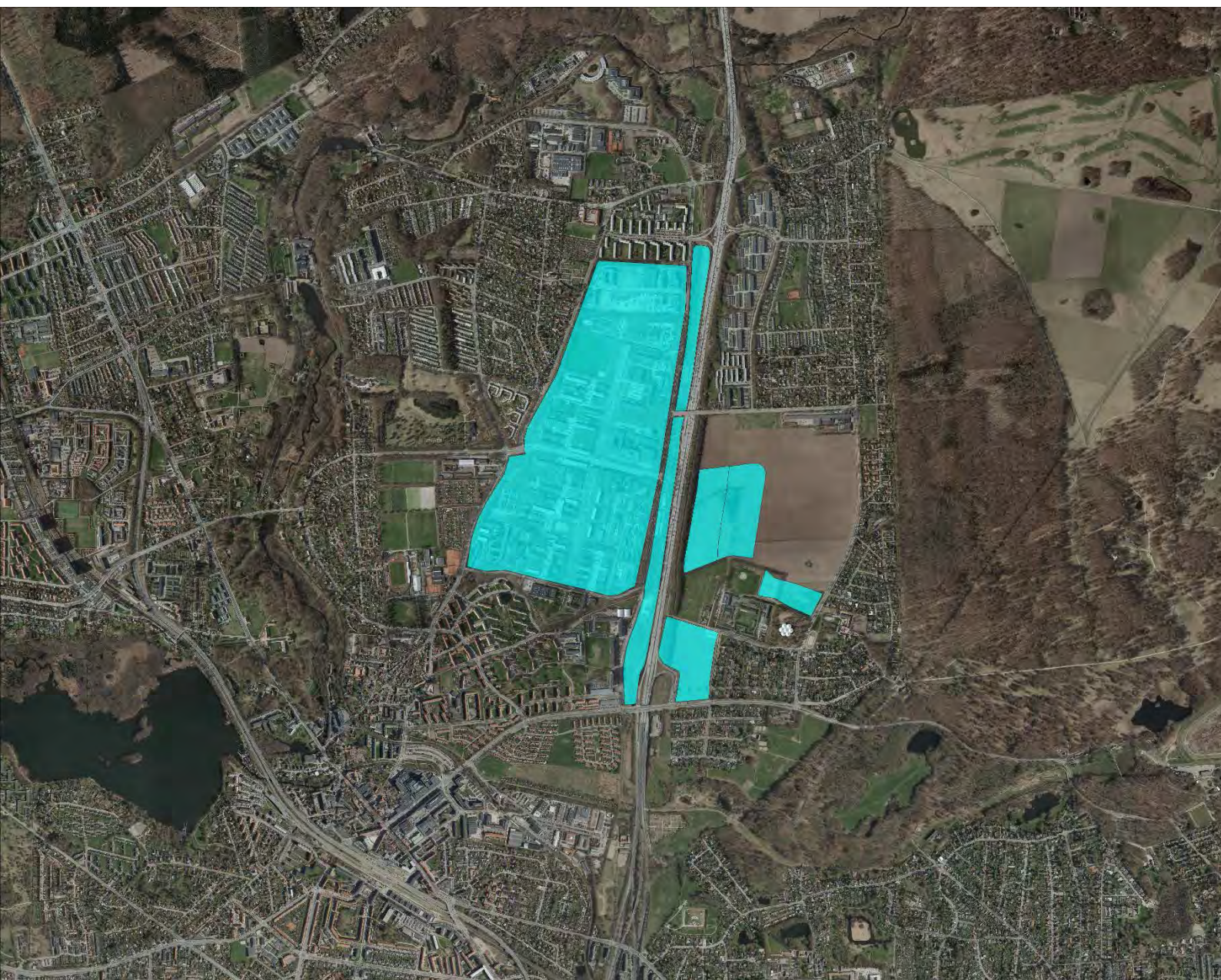
Krydset mellem Lundtoftegårdsvej/Anker Engelundsvej bør desuden ombygges for at højne trafik-sikkerheden, hvilket er estimeret til at koste yderligere 2,5 – 5,0 mio. kr. eksklusive moms (signalanlæg eller rundkørsel). Beslutning bør dog afvente letbaneprojektet, da en linjeføring om DTU vil betyde, at krydset ombygges grundet letbaneprojektet.

Lyngby-Taarbæk Kommune

Byudvikling på Dyrehavegårds Jorder og Tracéet langs Helsingørmotorvejen

Trafikanalyse inkl. dagligvarebutik og DTU scenarie

HOVEDRAPPORT
Rev. 1
26. september 2014
tfk/mm/ms



Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse	2
0 Indledning	3
0.1 Baggrund for trafikanalyse	3
1 Sammenfatning af anbefaling for infrastruktur	7
1.1 År 2014 - trafikken i dag.....	7
1.2 År 2014 – scenarie 0	10
1.3 År 2018 – scenarie 1	16
1.4 År 2018 – scenarie 1 inkl. dagligvarebutik.....	28
1.5 År 2021 – scenarie 2	32
1.6 År 2021 – scenarie 2 inkl. dagligvarebutik.....	34
1.7 År 2032 – scenarie 3	35
1.8 År 2032 – scenarie 3 inkl. dagligvarebutik.....	39
1.9 År 2032 – scenarie 3 kun udvikling på DTU	40
2 Undersøgte principløsninger	42
2.1 Vurderet i trafikmodel.....	42
2.2 Vurderet uden trafikmodel.....	43
2.3 Letbane	43

0

Indledning

Dette notat beskriver resultater af trafikanalysen for Dyrehavegårds Jorder. Redegørelsen for trafikanalysen findes i to dele:

1. Trafikanalyse – resumé
2. Trafikanalyse – bilag

Denne del af analysen er '1. Trafikanalyse – resumé'.

I resumérapporten vises stigningen i trafikmængder i fire scenarier, og der redegøres for hvilke infrastrukturanlæg, der er nødvendige for at håndtere de nye biltrafikmængder.

De foreslåede infrastrukturanlæg er primært baseret på resultaterne fra trafikmodellen og behovet for kapacitet i vejnettet for at afvikle biltrafikken samt behovet for at skabe god sammenhæng til Dyrehavegårds Jorde for cyklister, fodgængere og kollektivt rejsende. Derudover er de infrastrukturelle anlæg også vurderet kvalitativt i forhold til parametrene: Trafiksikkerhed, gener for beboerne i den nuværende bebyggelse og anlægsomkostning.

Baggrunden for den konkrete vurdering af det enkelte projekt kan læses i bilagsrapporten, herunder begrundelsen for fravalget af en række alternative løsninger, som er undersøgt i forbindelse med trafikanalysen.

0.1

Baggrund for trafikanalyse

I forbindelse med at Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker at byudvikle området omkring Dyrehavegårds Jorder, har Via Trafik udført en trafikanalyse af, hvordan området kan trafikbetjenes i fremtiden.

Den forventede byudvikling omfatter Dyrehavegårds Jorder samt DTU. Den forventede placering af byudviklingsprojekterne er vist i figur 1.



Figur 1: Forventede byudvikling på Dyrehavegaards Jorder og DTU i perioden 2014-2032.

Dyrehavegaards Jorder omfatter områderne øst for Helsingørmotorvejen.

Ud over Dyrehavegaards Jorder indgår den planlagte og igangværende udbygning af DTU (både på DTU's område og i tracéet mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegårdsvej) også i analysen.

Ved fuld udbygning (2032) rummer området omkring Dyrehavegaards Jorder og DTU mulighed for udvikling af i alt:

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

Derudover kan der blive mulighed for, at 1.500 m² i område 1 kan udvikles som 1.500 m² dagligvarebutik. De 1.500 kvadratmeter udvikles ved, at der bliver 750 m² mindre undervisning og 750 m² mindre kontor til rådighed i område 1.

Tilsammen forventes byudviklingen at skabe 17.120 nye bilture pr. døgn (dvs. biltrafik i begge retninger tilsammen). Udbygges der med 1.500 m² dagligvarebutik skabes i alt 21.200 nye bilture pr. døgn. Antallet af daglige bilture i de forskellige udviklingsområder kan se i figur 2.



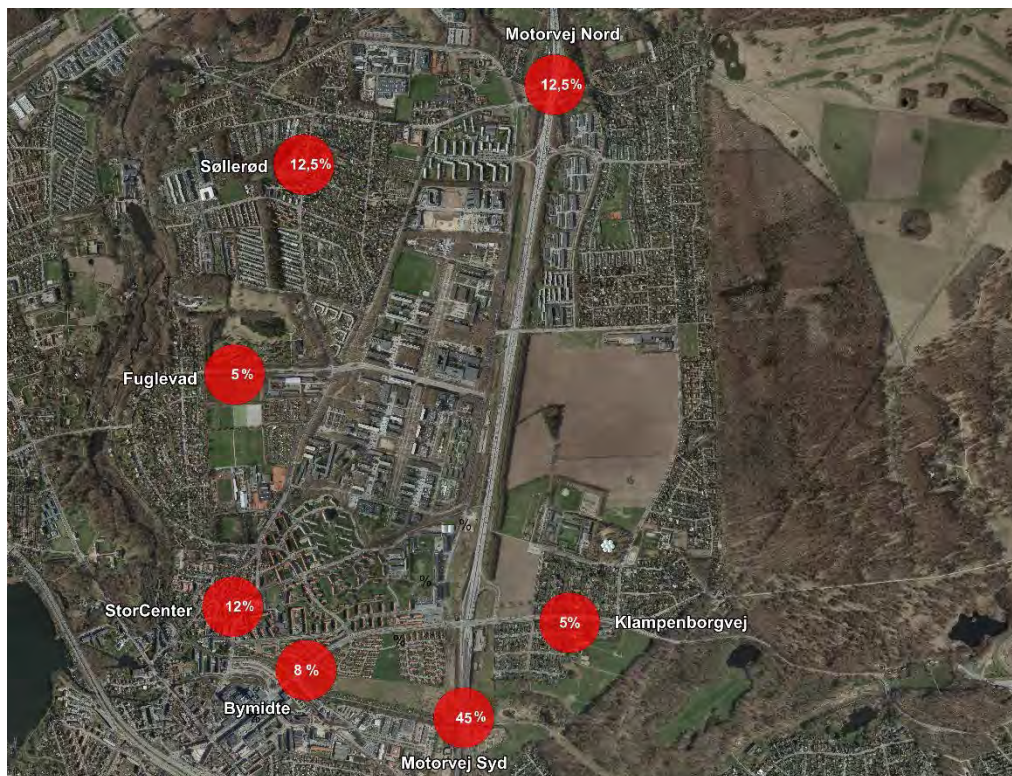
Figur 2: Forventede nye bilture pr. døgn genereret ved byudviklingen. Trafikmængderne er opgivet som døgntrafik.

Den nuværende vejinfrastruktur er utilstrækkelig til at sikre trafikafviklingen i fremtiden, og der er behov for at udvide og optimere infrastrukturen i området.

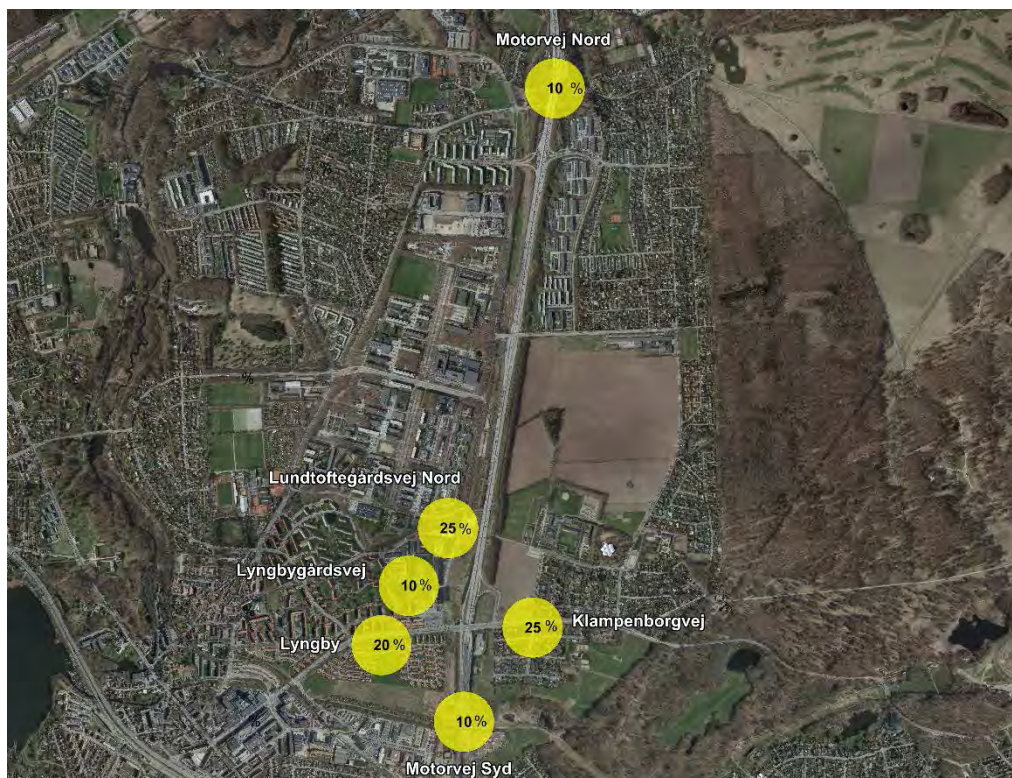
I trafikanalysen er undersøgt en række forslag til forbedringer og nye veje- og stianlæg ved forskellige scenarier for udbygningen omkring Dyrehavegaards Jorder.

Trafikken til og fra Dyrehavegaards Jorder forventes at følge det nuværende turmønster for DTU, idet området har samme beliggenhed og sammenlignelige funktioner (uddannelse og kontor erhverv). Turmønstret for trafikken for DTU kan ses på figur 3.

Trafikken til og fra dagligvarebutikken forventes at følge en mere lokal turfordeling. Denne turfordeling er skønnet, og kan ses på figur 4.



Figur 3: Nuværende turmønstre for DTU. Turmønstret er benyttet til retningsfordeling af trafik på Dyrehavegaards Jorder, da beliggenhed og funktioner er sammenlignelig.

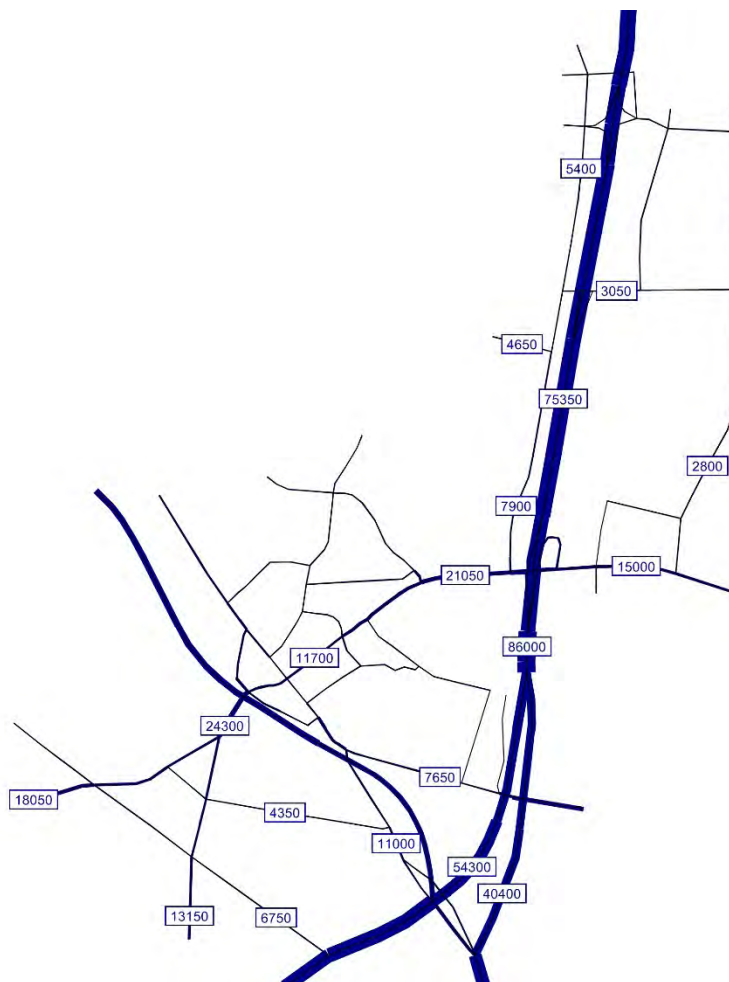


Figur 4: Skønnet retningsfordeling for trafikken til og fra dagligvarebutikken.

1 Sammenfatning af anbefaling for infrastruktur

1.1 År 2014 - trafikken i dag

I dag kommer størstedelen af trafikken til og fra DTU via Motorring 3 og Helsingørmotorvejen (45%). Dagens trafikmængder omkring DTU og Dyrehavegaards Jorder er størst på Motorring 3, Helsingørmotorvejen og på Klampenborgvej. Trafikmængderne er vist på figur 5.



Figur 5: Døgnetrafikmængder omkring Lyngby centrum og byudviklingsområdet ved Dyrehavegaards Jorder i dag.

På Helsingørmotorvejen ved til- og frakørsel 16 (Klampenborgvej) er der i dag kun begrænset restkapacitet på vejnettet. Dette gælder for både morgen- og eftermiddagstrafikken. Afkørslen betjener primært trafik til og fra syd (ca. 45% af trafikken).

På Helsingørmotorvejen ved til- og frakørsel 15 (Lundtofte) er der i dag uudnyttet kapacitet på vejnettet. Dette gælder for både morgen- og eftermiddagstrafikken. Afkørslen betjener primært trafik til og fra nord (ca. 20% af trafikken).

Trafikanter til og fra syd, som i dag benytter afkørsel 16 (Klampenborgvej), pålægges en større omvej, hvis de i stedet skal benytte afkørsel 15 (Lundtofte), og derfor fravælges dette trods trængselsproblemer ved afkørsel 16. Omvej og forlænget rejsetid er størst for trafikken fra København *til* DTU.

Rejselængde, rejsetid og antal svingbevægelser i kryds fra Helsingørmotorvejen *til* DTU kan ses i tabel 1.

TIL DTU											
Fra	Via	Til	Længde (m)	Rejsetid (min)	Signal			Vigepligt		Sum	
					V	L	H	V	H		
Helsingørmotorvej	Afkørsel 16	Klampenborgvej	DTU Nord	2.600	4 min	0	1	2	1	1	5
Helsingørmotorvej	Afkørsel 15	Lundtofte	DTU Nord	4.400	5 min	1	1	0	3	1	6
Helsingørmotorvej	Evt. ny afkørsel	Rævehøjvej	DTU Nord	2.700	-	-	-	-	-	-	-
Helsingørmotorvej	Afkørsel 16	Klampenborgvej	DTU Midt	2.300	3 min	0	1	2	1	0	4
Helsingørmotorvej	Afkørsel 15	Lundtofte	DTU Midt	4.800	5 min	1	0	1	2	1	5
Helsingørmotorvej	Evt. ny afkørsel	Rævehøjvej	DTU Midt	2.500	-	-	-	-	-	-	-
Helsingørmotorvej	Afkørsel 16	Klampenborgvej	DTU Syd	1.800	2 min	0	1	2	1	0	4
Helsingørmotorvej	Afkørsel 15	Lundtofte	DTU Syd	5.500	6 min	1	1	0	2	1	5
Helsingørmotorvej	Evt. ny afkørsel	Rævehøjvej	DTU Syd	3.100	-	-	-	-	-	-	-

Tabel 1: Skema over rejselængde og rejsetid for trafik fra syd på Helsingørmotorvejen til DTU. Rejsetiden er estimeret vha. www.krak.dk på en hverdag ved 12-tiden (uden myldretidstrafik).

På grund af forskelle i forlænget rejselængde og -tid er det ikke realistisk at få bilister, der i dag benytter afkørsel 16 (Klampenborgvej), til at benytte afkørsel 15 (Lundtofte), når de kører fra Helsingørmotorvejen *til* DTU¹.

Dette er testet i trafikmodellen, hvor en fuld udbygning af Dyrehavegårds Jorder og DTU får ca. 8 % af bilisterne i den nordlige del af Dyrehavegårds Jorder og traceet til at vælge afkørsel 15 (Lundtofte) frem for afkørsel 16 (Klampenborgvej). Bilisterne fra DTU vælger ikke denne afkørsel 15 frem for afkørslen ved klampenborgvej.

Hvis trafikken alligevel søges flyttet fra afkørsel 16 (Klampenborgvej) til afkørsel 15 (Lundtofte) gennem skiltning og restriktioner, er der desuden risiko for, at nogle bilister vil vælge at benytte Eremitageparken og Rævehøjvej. Benyttes denne rute frem for ruten ad Lundtoftegårdsvej, er der risiko for øget gener som støj og luftforurening for beboerne i Eremitageparken.

Det er derfor afgørende for den fremtidige trafikbetjening af Dyrehavegårds Jorder at forbedre trafikafviklingen fra Helsingørmotorvejen *til* DTU (og Dyrehavegårds Jorder) på anden måde. Fx i form af en ny motorvejsafkørsel ved Rævehøjvej.

Omvej og forlænget rejsetid er mindre for trafikken *fra* DTU mod København. I tabel 2 vises rejselængde, rejsetid og antal svingbevægelser *fra* DTU til Helsingørmotorvejen.

¹ Ændret vejvisning vurderes kun at have begrænset effekt. Det er ikke fysisk muligt at optimere afkørsel 15 (Lundtofte) uden væsentlige udbygninger og arealindgreb i eksisterende boliger.

FRA DTU											
Fra	Via	Til	Længde (m)	Rejsetid (min)	Signal			Vigepligt		Sum	
					V	L	H	V	H		
DTU Nord	Tilkørsel 16	Klampenborgvej	Helsingørmotorvej	2.100	3 min	1	1	0	1	1	4
DTU Nord	Tilkørsel 15	Lundtofte	Helsingørmotorvej	3.600	4 min	0	0	1	1	1	3
DTU Nord	Evt. ny tilkørsel	Rævehøjvej	Helsingørmotorvej	2.500	-	-	-	-	-	-	-
DTU Midt	Tilkørsel 16	Klampenborgvej	Helsingørmotorvej	1.700	3 min	1	1	0	0	1	3
DTU Midt	Tilkørsel 15	Lundtofte	Helsingørmotorvej	4.000	4 min	0	0	1	1	0	2
DTU Midt	Evt. ny tilkørsel	Rævehøjvej	Helsingørmotorvej	2.400	-	-	-	-	-	-	-
DTU Syd	Tilkørsel 16	Klampenborgvej	Helsingørmotorvej	1.300	2 min	1	1	0	0	1	3
DTU Syd	Tilkørsel 15	Lundtofte	Helsingørmotorvej	4.700	5 min	0	0	1	1	0	2
DTU Syd	Evt. ny tilkørsel	Rævehøjvej	Helsingørmotorvej	2.900	-	-	-	-	-	-	-

Tabel 2: Skema over rejselængde og rejsetid for trafik fra DTU til Helsingørmotorvejen. Rejsetiden er estimeret vha. www.krak.dk på en hverdag ved 12-tiden (uden myldretidstrafik).

På grund af mindre forskelle i forlænget rejselængde og –tid forventes det, at bilister i det nordlige DTU, der i dag benytter afkørsel 16 (Klampenborgvej), vil begynde at benytte afkørsel 15 (Lundtofte), når de kører til Helsingørmotorvejen fra DTU. Dette gør sig specielt gældende, hvis rampeanlægget optimeres.

Dette er testet i trafikmodellen, hvor en fuld udbygning af Dyrehavegårds Jorder og DTU får ca. 11 % af bilisterne i den nordlige del af Dyrehavegårds Jorder og traceet til at vælge tilkørsel 15 (Lundtofte) frem for afkørsel 16 (Klampenborgvej). Det er kun få bilister fra DTU, der vælger tilkørsel 15 (Lundtofte) frem for tilkørsel 16 (Klampenborgvej).

På grund af store trafikmængder mellem København og DTU, manglende restkapacitet ved afkørsel 16 (Klampenborgvej), samt at bilisterne pålægges en større omvej, hvis de i stedet skal benytte afkørsel 15 (Lundtofte), er det afgørende for den fremtidige trafikbetjening af Dyrehavegårds Jorder, at forbedre infrastrukturen omkring Klampenborgvej.

Ligeledes er det optimalt, hvis krydset mellem Klampenborgvej/Hjortekærvej ombygges til et signalreguleret kryds eller en rundkørsel. Det skyldes ændringerne i trafikmængder i fremtiden samt behov for øget trafiksikkerhed.

1.2

År 2014 – scenarie 0

Byudviklingen i 2014 (scenarie 0) vil udelukkende bestå af den igangværende udvidelse på DTU. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 3.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000			3.010

Tabel 3: Forventede udbygning i 2014.

Udbygning skaber i alt godt 3.000 bilture pr. døgn.

De nye daglige bilture gør, at rampeanlægget ved Klampenborgvej bliver yderligere belastet i forhold til i dag. Den sidste restkapacitet i rampeanlægget vil være brugt op.

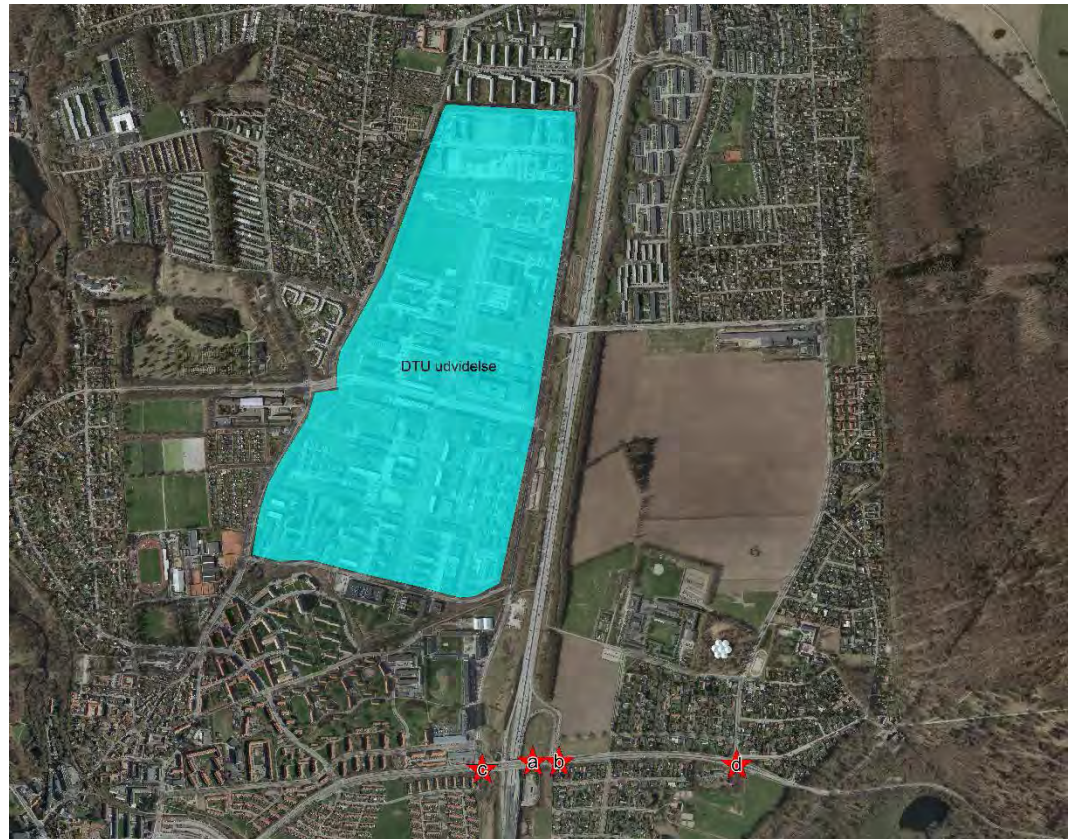
For at trafikken kan afvikles efter udvidelsen på DTU, så bør følgende infrastrukturelle ændringer etableres af strategiske og kapacitetsmæssige hensyn:

År 2014 – scenarie 0

- a) Forlængelse af venstresvingsbane fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvejen mod syd
- b) Optimering i tætliggende signalanlæg på Klampenborgvej
- c) Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- d) Ombygning af vigepligtsreguleret kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærvej

Strategi og
Kapacitet

Placeringen af de infrastrukturelle ændringer kan ses på figur 6.



Figur 6: Skitse af infrastrukturændringer i 2014 (scenarie 0).

I afsnittet herunder er de enkelte løsninger a) - d) beskrevet, og derefter ses, hvor på vejnettet de nye trafikmængder vil køre, når løsningerne implementeres i trafikmodellen.

a) Forlængelse af venstresvingsbane

Venstresvingsbane på Klampenborgvej mod syd til Helsingørmotorvejen forlænges, så risikoen for kødannelse i det ligeudkørende spor mindskes. En principskitse af udvidelsen er vist på figur 7.



Figur 7: Udvidelse af venstresvingsbane på Klampenborgvej mod Helsingørmotorvejen.

Udvidelsen kræver at græshellen mindskes, og at tre belysningsmaster flyttes mod syd for at opretholde sikkerhedsafstanden mellem fast genstand og vejbane.

Estimeret anlægsomkostning: 500.000 – 1.000.000 kr. eksklusive moms.

b) Optimering af signalanlæg

Optimeringen af signalanlægget vil bestå i at optimere trafikafviklingen i de enkelte tilfarter samt at optimere samordningen mellem signalkrydsene. Det gælder kryds på Klampenborgvej samt Lundtoftegårdsvej. Trafikmodellen viser, at optimeringer kan skabe mellem 8 – 13% ekstra kapacitet.

Estimeret anlægsomkostning: 200.000 - 500.000 kr. eksklusive moms.

c) Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej

Ved at lukke den østlige adgangsvej mellem Kornagervej og Klampenborgvej kan trafikafviklingen optimeres². Det skyldes, at venstresvingende trafik fra Lundtoftegårdsvej til Klampenborgvej og højresvingende trafik fra Klampenborgvej til Lundtoftegårdsvej kan afvikles i samme fase. Da der er store trafikstrømme i de to retninger forbedrer det trafikafviklingen.

² Vejlukningen forventes under alle omstændigheder at blive en realitet i 2021, når letbanen er etableret.

En principskitse af dette er vist i figur 8.



Figur 8: Lukning af den østlige vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej.

For at lukke vejen kræver det en fysisk afspærring ved Kornagervej, ændring af vejafmærkningen i krydset, ændring af signalprogram og evt. etablering af en vendeplads.

Estimeret anlægsomkostning: 300.000 - 500.000 kr. eksklusive moms.

d) Ombygning af vigepligtsreguleret kryds ved Klampenborgvej/-Hjortekærvej

Ved at ombygge krydset ved Klampenborgvej/Hjortekærvej til et signalreguleret kryds eller en rundkørsel sikres det, at bilister til uddannelsesområdet kan komme ind og ud af Hjortekærvej. Der er i dag registreret, at der er tilbagestuvninger til dette kryds.



Figur 9: Køddannelser på Klampenborgvej skaber problemer med at komme til og fra Hjortekærvej. De blå bokse illustrerer biler, der holder i kø. De hvide linje bilister illustrerer bilister, der kan have svært ved at komme ud og ind på Hjortekærvej. De røde trekantede viser eksisterende busstoppesteder.

For at etablere et signalanlæg kræver det detailprojektering af antal af svingbaner samt evt. flytning af to busstoppesteder. For at forhindre uønsket trafik gennem Trongårdsparken og Trongårdsvej bør de to veje desuden trafiksaneres med hastighedsnedsættelse og nye hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Prisestimatet rummer enten et nyt signalanlæg eller en rundkørsel men ikke eventuel arealerhvervelse. Midler til trafiksanering ved Trongårdsparken og Trongårdsvej er indeholdt i scenarie 0 under j) Kryds over Hvidegårdsparken.

Estimeret anlægsomkostning: 2,5 - 5 mio. kr. eksklusive moms. Prisen afhænger af, om der etableres signalregulering eller rundkørsel.

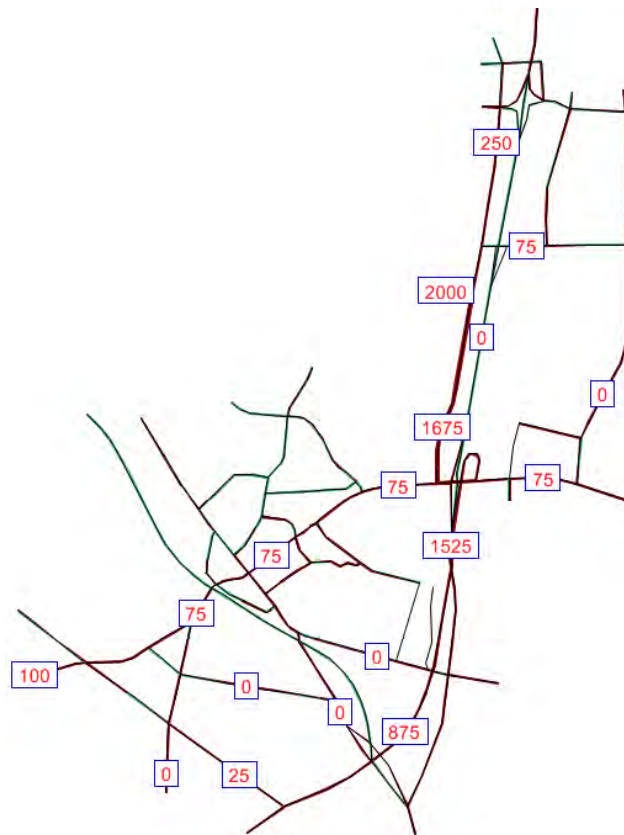
Trafikmodel i 2014 – scenarie 0

På figur 10 ses, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU vil køre.

Kortet viser trafikken efter at vejnettet er ændret med:

År 2014 – scenarie 0

- Forlængelse af venstresvingsbane fra Klampenborgvej til Helsingørmotorvejen mod syd
- Optimering i tætliggende signalanlæg på Klampenborgvej
- Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- Ombygning af vigepligtsreguleret kryds ved Klampenborgvej/Hjortekærvej



Figur 10: Forskel i trafikmængder mellem basisscenarie og scenarie 0. Trafikmængderne er anført som døgntrafik.

Det ses, at de nye biler (genereret fra DTU's udbygning) primært vil køre på Anker Engelundsvej, på Helsingørmotorvejen og i rampeanlæggene ved Klampenborgvej.

Løsningerne a) – d) giver mulighed for at afvikle den nye trafik, men det er ikke længere restkapacitet til at afvikle yderligere trafikstigninger gennem rampeanlæg 16 (Klampenborgvej). Da rampeanlæg 16 (Klampenborgvej) ikke kan optimeres yderligere, skal nye trafikmængder fra byudviklingen derfor håndteres med mere vidtgående løsninger.

1.3

År 2018 – scenarie 1

Byudviklingen i 2018 (scenarie 1) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU samt opstart på byudviklingen ved Dyrehavegaards Jorder. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 4.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV ³ M ²	BOLIG M ²	DETAIL M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1	10.000	20.000			1.210
OMRÅDE 2		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	5.000				220

Tabel 4: Forventede udbygning i 2018.

Udbygning skaber i alt 6.000 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra scenarie 0).

Udbygningen gør, at trafikken på rampeanlægget ved Klampenborgvej ikke kan afvikles i spidstimen uden store fremkommelighedsproblemer. Det er ikke muligt at udbygge rampeanlægget med langsigtede løsninger, og derfor skal fremkommelighedsproblemet løses andre steder.

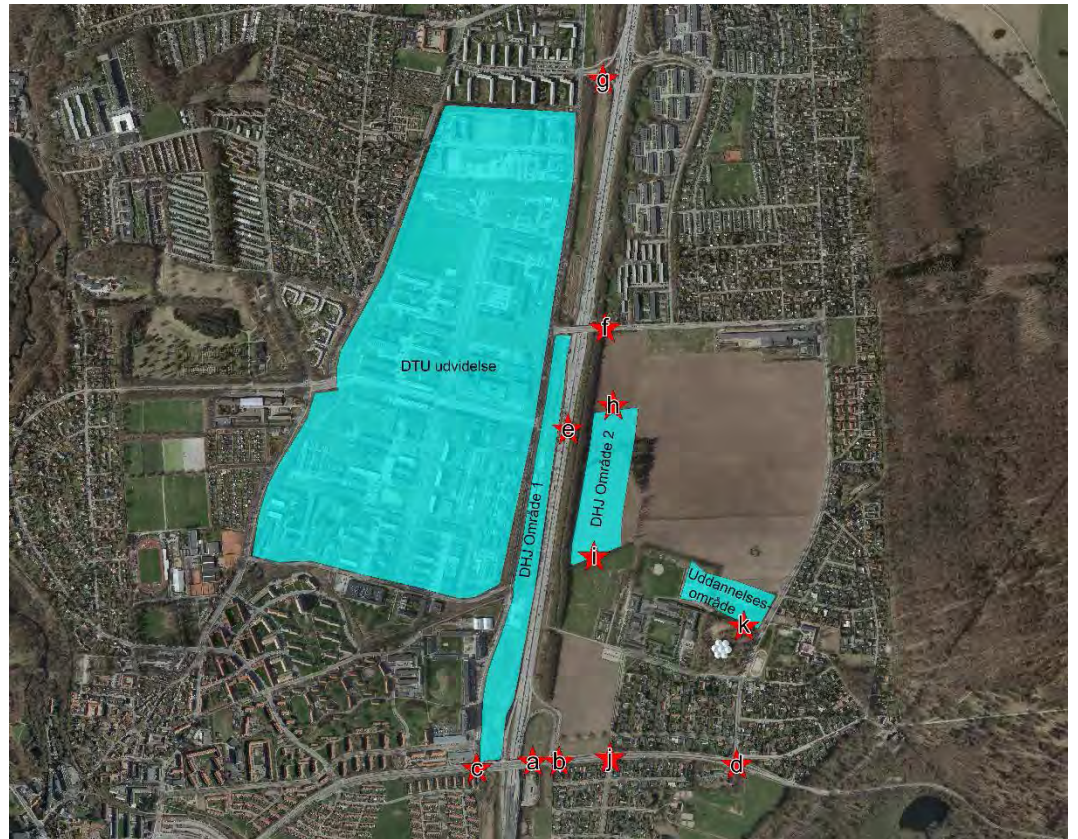
Derudover skal Dyrehavegaards Jorder og uddannelsesområdet kobles på det eksisterende vejnet.

I scenarie 1 vil de infrastrukturelle ændringer derfor bestå i at etablere løsningerne e) – k). Løsningerne e) – g) er vurderet med strategisk betydning for det samlede område samt af hensyn til kapaciteten på vejnettet. Især løsning e) stibroen vurderes vigtig for at sikre strategisk sammenhæng i stinettet på tværs af Helsingørmotorvejen og for at sikre størst mulig stationsnærhed for Dyrehavegaards Jorder. Løsningerne h) – k) er vurderet af lokal betydning.

År 2018 – scenarie 1	
e) Stibro mellem Dyrehavegaards Jorder og DTU	} Strategi og kapacitet
f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej	
g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte	
h) Vejadgang til område 2 fra nord	} Lokal betydning
i) Vejadgang til område 2 fra syd	
j) Kryds ved Hvidegårdsparken	
k) Vejadgang til uddannelsesområde	

Placeringen af de infrastrukturelle ændringer kan ses på figur 11.

³ Bilturene for erhvervsområdet er beregnet som stationære, selvom letbanen ikke er etableret i 2018. Det skyldes, at området ikke forventes udbygget, hvis ikke letbanen etableres. Selvom området regnes som 'ikke stationsnært', vil løsningerne stadig være de samme.



Figur 11: Skitse af infrastrukturændringer i 2018 (scenarie 1).

e) Stibro over Helsingørmotorvejen

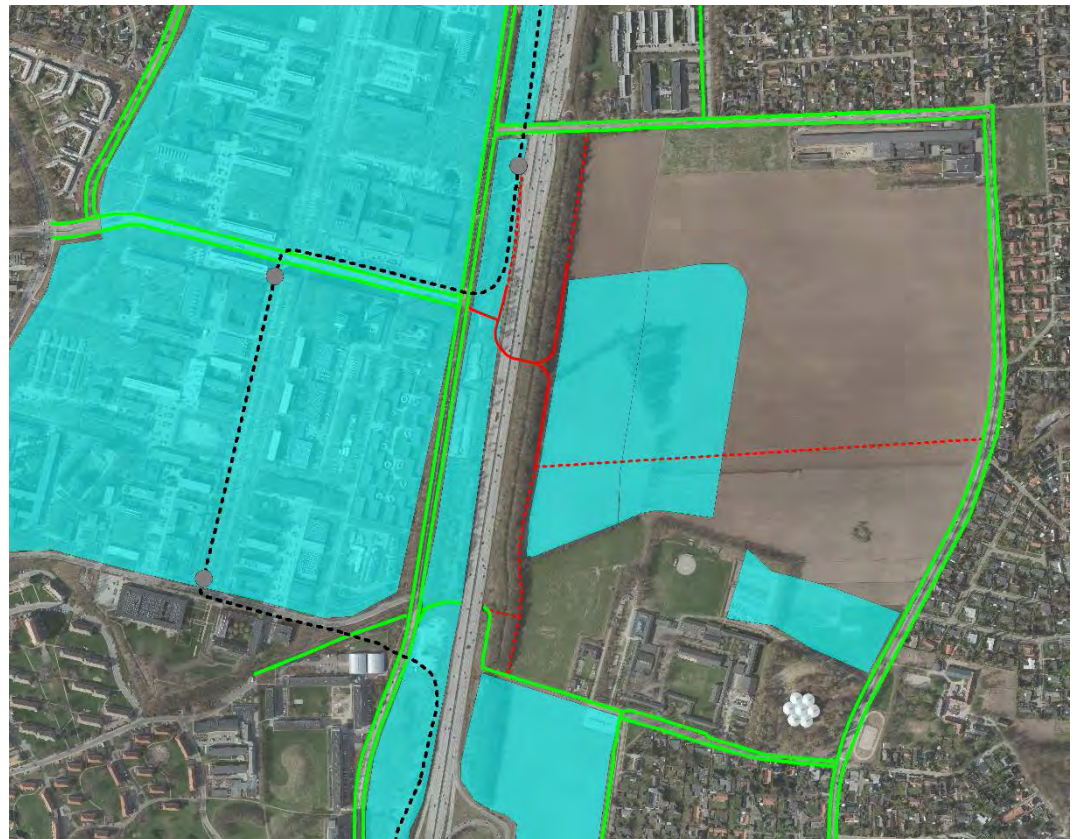
For at binde Dyrehavegårds Jorder sammen med DTU bør der på nuværende tidspunkt etableres en stibro over Helsingørmotorvejen.

Stibroen har strategisk betydning for området, da det giver stationsnærhed (med den kommende letbane) til områderne, fremmer cykel- og gangtrafik, mindsker biltrafik og kobler Dyrehavegårds Jorder med eksisterende bebyggelse.

Udelades stibroen vil det medføre:

- Dårlig sammenhæng i stinet og til den øvrige bebyggelse vest for motorvejen
- Ringere adgang til letbanen
- Forringet trafikikkerhed hvis cyklister og gående skal benytte eksisterende veje og stikrydsninger for at komme til letbanen
- At færre vælger cykel og gang som transportmiddel, og dermed vil flere køre i bil
- Behov for yderligere vejudvidelser, da det kan betyde flere bilister på vejnettet end beregnet

Selvom letbanen ikke er færdiganlagt før 2021 er stibroen et vigtigt redskab til at mindske biltrafikken til og fra Dyrehavegårds Jorders fra begyndelsen.



Figur 12: Principskitse af stibro over Helsingørmotorvejen. Rød linjer viser stibroen og koblingen til det eksisterende stinet (grønne linjer). Den stiplede sorte linje viser letbanens linjeføring, og de grå prikker stoppestederne for letbanen.

Stibroen kræver blandt andet, at der etableres lange ramper på begge sider af motorvejen for at overvinde højdeforskellene i området.

Den stiplede røde linje på figur 12 viser, hvordan stibroen (rød linje) er koblet til det eksisterende stinet (grøn linje). Koblingen giver tilgængelighed mod nord, syd og vest. I nord afsluttes stisystemet ved Rævehøjvej, i øst ved Hjortekærvej og i vest ved Anker Engelundsvej. Alle tre steder skal der etableres nye sikre stikrydsninger.

Estimeret anlægsomkostning: 35 - 45 mio. kr. eksklusive moms.

f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej

Det er nødvendigt, at der etableres en ny frakørsel fra Helsingørmotorvejen til Rævehøjvej for at trafikken kan afvikles. Det nye rampeanlæg er strategisk vigtigt for trafikafviklingen i hele området samt af hensyn til kapaciteten på vejnettet. Anlægget anbefales som et ruderanlæg med en vekselsestrækning⁴.

En principskitse af en afkørsel fra Helsingørmotorvejen til Rævehøjvej kan ses på figur 13.



Figur 13: Principskitse af ny afkørsel fra Helsingørmotorvejen i nordgående retning til Rævehøjvej. Den gule linje viser den nye afkørsel. Den røde linje viser den eksisterende tilkørsel fra Klampenborgvej.

Det anbefales, at krydset mellem den nye rampe og Rævehøjvej anlægges som en rundkørsel eller et signalanlæg for at højne trafikikkerheden, og at der etableres en venstresvingbane fra Rævehøjvej til Lundtofttegårdsvej. Dog kan trafikken afvikles i et vigepligtreguleret kryds i alle scenarier. En mindre rundkørsel eller et signalanlæg er indeholdt i anlægsomkostningen.

Udvidelsen kræver, at projektet detailprojekteres, og at Vejdirektoratet godkender løsningen.

Estimeret anlægsomkostning: 20 - 25 mio. kr. eksklusive moms.

⁴ Trafik til Helsingørmotorvejen på tilkørsel 16 (Klampenborg) benytter samme strækning til at flette ind på Helsingørmotorvejen, som trafikken fra Helsingørmotorvejen på den nye afkørsel ved Rævehøjvej benytter til at køre af på. Et eksempel på en vekselsestrækning findes ved Nybrovej-afkørslen på Motorring 3.

g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte

Det er nødvendigt at optimere tilkørslen ved Lundtofte med en ny shunt. Shunten er strategisk vigtig for trafikafviklingen i hele området samt af hensyn til kapaciteten på vejnettet. En principskitse af en shunt fra Lundtofttegårdsvej til Helsingørmotorvejen i sydgående retning er vist på figur 14.



Figur 14: Principskitse af en shunt ved tilkørslen til Helsingørmotorvejen ved Lundtofte. Den røde linje viser shunten. Den gule linje viser cykeltrafikken.

For at etablere shunten kræver det, at der udføres et detailprojekt. Letbanen vil få endestation omkring shunten, og derfor kan reservation til shunten være nødvendigt i den nærmeste fremtid.

I detailprojektet skal udformningen af krydsningen mellem biltrafik og cykeltrafik blandt andet kvalificeres. Dette kan enten være ved vigepligt eller ved stitunnel.

Anlægsomkostningen er beregnet inklusive en stitunnel. En stitunnel er isoleret set beregnet til at koste mellem fem og ti mio. kr. eksklusive moms.

Estimeret anlægsomkostning: 10 - 15 mio. kr. eksklusive moms.

h) Vejadgang til område 2 fra nord

Når område 2 etableres skal der være vejadgang til det eksisterende vejnet. Vejadgangen er skabt for at den lokale trafik kan afvikles. Område 2 får en nordlig vejadgang til Rævehøjvej. Området betjenes fra både nord og syd på grund af Lyngby-Taarbæk Kommunes ønske om, at det ikke er interne gennemkørende veje. En principskitse af vejadgangen fra nord kan ses på figur 16.



Figur 15: Vejadgang fra den nordlige del af område 2 til Rævehøjvej.

Den nye vejadgang afsluttes i et vigepligtsreguleret kryds. Den estimerede anlægsomkostning tager udgangspunkt i projektering, og at der skal anlægges en 2-sporet vej.

Estimeret anlægsomkostning: 2,5 – 4 mio. kr. eksklusive moms.

i) Vejadgang til område 2 fra syd

Når område 2 etableres tilsluttes området mod syd ved, at der bliver en sydlig vejadgang til Klampenborgvej. Vejadgangen er skabt for at den lokale trafik kan afvikles. En principskitse af vejadgangen kan ses på figur 16. Nødvendigheden af vejadgangen afhænger dog af, hvor på område 2 der udbygges⁵.



Figur 16: Vejadgang fra den sydlige del af område 2 til Klampenborgvej.

For at etablere vejadgangen kræver det en selvstændig undersøgelse af, om dele af det eksisterende vejnet kan udvides, eller om det er nødvendigt at opbygge en ny vej.

Den estimerede anlægsomkostning tager udgangspunkt i, at der etableres en ny 2-sporet vej, og at de to nordlige kryds er vigepligtsreguleret. Det signalregulerede kryds ved Klampenborgvej er ikke indeholdt i den beregnede anlægsomkostning ligesom eventuel arealerhvervelse heller ikke er indeholdt i prisen.

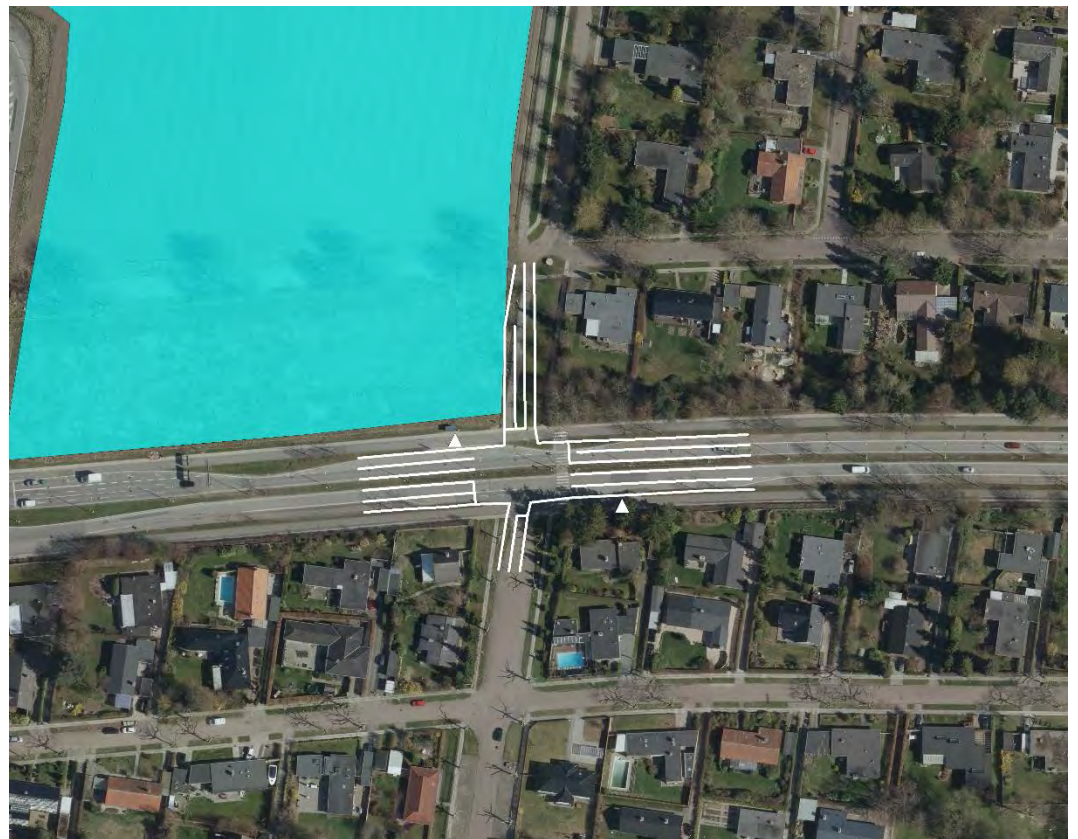
Estimeret anlægsomkostning: 2,5 – 4,0 mio. kr. eksklusive moms.

⁵ Hvis der fx kun udvikles i det nordlige område, så kan den sydlige vejadgang vente til der udbygges mod syd.

j) Kryds over for Hvidegårdsparken

For at få vejadgang til den sydlige del af område 2, så bør der etableres et kryds ved Hvidegårdsparken/Trongårdsparken. Vejadgangen er skabt for at den lokale trafik kan optimeres. Krydset kan enten etableres som en rundkørsel eller et signalreguleret kryds.

På figur 17 er der vist en principskitse af signalregulering i krydset. Udformning og antal af vognbaner i krydset bør kvalificeres nærmere i et detailprojekt.



Figur 17: Principskitse af kryds ved Hvidegårdsparken. Stregerne viser skitse med forslag til vognbaner. Trekant viser nuværende busstoppesteder.

Udvidelse til en rundkørsel eller et signalreguleret kryds kræver blandt andet en ny vej nord for Klampenborgvej samt en analyse af det nødvendige antal kørespor i de forskellige grene i krydset. Der skal ligeledes flyttes to eksisterende busstoppesteder, der i dag er placeret ved krydset.

Prisestimatet rummer 0,5 mio. kr. til trafiksanering på Trongårdsparken og Trongårdsvej og enten et nyt signalanlæg eller en rundkørsel. Prisestimatet indeholder ikke eventuel arealerhvervelse.

Estimeret anlægsomkostning: 4,5 – 6,0 mio. kr. eksklusive moms.

Prisen afhænger af, om der etableres signalregulering eller rundkørsel.

k) Vejadgang til uddannelsesområde

Uddannelsesområdet får vejadgang ad Hjortekærvej. Vejadgangen har lokal betydning. Grundet de små daglige trafikmængder udformes krydset mellem uddannelsesområde og Hjortekærvej som et vigepligtreguleret kryds. En principskitse er vist på figur 18.



Figur 18: Vejadgang fra uddannelsesområdet til stikvejen Hjortekærvej ved Copenhagen Business Lyngby.

Udvidelsen kræver, at der udføres et detailprojekt for det nye vigepligtsregulerede kryds.

Desuden kan signalregulering af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej give bilister fra uddannelsesområdet bedre mulighed for at komme til og fra Klampenborgvej. Prisen for signalregulering er ikke indeholdt i den estimerede anlægsomkostning.

Estimeret anlægsomkostning: 0,5 – 1 mio. kr. eksklusive moms.

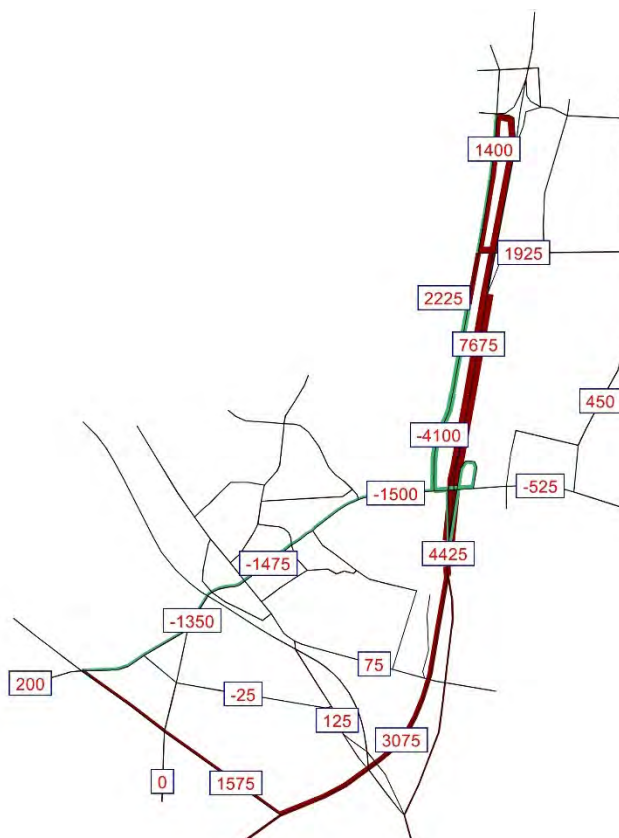
Trafikmodel i 2018 – scenarie 1

På figur 19 ses, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU samt den nye trafik fra udbygning af Dyrehavegaard's Jorder vil køre.

Kortet viser trafikken efter at vejnettet er ændret med:

År 2018 – scenarie 1

- a) Forlængelse af venstresvingsbane mod syd
- b) Optimering i signalanlæg
- c) Lukke østlig vejadgang mellem Kornagervej og Klampenborgvej
- d) Kryds ombygning ved Klampenborgvej/ Hjortekærvej
- f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej
- g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte
- h) Vejadgang til område 2 fra nord
- i) Vejadgang til område 2 fra syd
- j) Kryds ved Hvidegårdsparken
- k) Vejadgang til uddannelsesområde



Figur 19: Forskel i trafikmængder mellem basisscenarie og scenarie 1. Trafikmængderne er anført som døgntrafik.

Løsning 'e) stibro mellem DTU og Dyrehavegaard's Jorder' indgår som en forudsætning i trafikmodelberegningerne, idet hele området ved

Dyrehavegårds Jorder er forudsat stationsnært. Stationsnærhedsprincippet⁶ afhænger af direkte og korte adgangsveje for passagerer til letbanen, som stibroen tilvejebringer.

Trafikmodellen viser, at der vil komme mere trafik på Helsingørmotorvejen, og at der flyttes bilister fra rampeanlæg 16 (Klampenborgvej) til det nye rampeanlæg ved Rævehøjvej samt til det optimerede rampeanlæg ved Lundtofte.

Trafikmodellen viser også, at der vil komme mindre trafik gennem bymidten. Det skyldes den nye frakørsel ved Rævehøjvej, da trafikanter fra øst får en hurtigere rute ved at køre ad Motorring 3, Helsingørmotorvejen og benytte afkørslen ved Rævehøjvej i stedet for at køre gennem bymidten.

Trafiksystemet med de nye ændringer er solidt, og i dette scenarier er der restkapacitet ved både de eksisterende og de nye til- og frakørsler.

⁶ Såfremt området ikke er stationsnært er turraterne for kontorerhverv ca. 20% højere end dem, der er anvendt i trafikmodellen.

1.4

År 2018 – scenarie 1 inkl. dagligvarebutik

Byudviklingen i 2018 (scenarie 1) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU samt opstart på byudviklingen ved Dyrehavegaards Jorder. Derudover lokalplanlægges der for en dagligvarebutik mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen (i den sydligste del af område 1), som er medtaget i dette scenarie.

Størrelsen af byudvidelsen, dagligvarebutikken og det daglige antal bilture er vist i tabel 6.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	DETAIL M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1	9.250	19.250		1.500	4.900
OMRÅDE 2		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	5.000				220

Tabel 5: Forventede udbygning i 2018 inkl. dagligvarebutik i område 1.

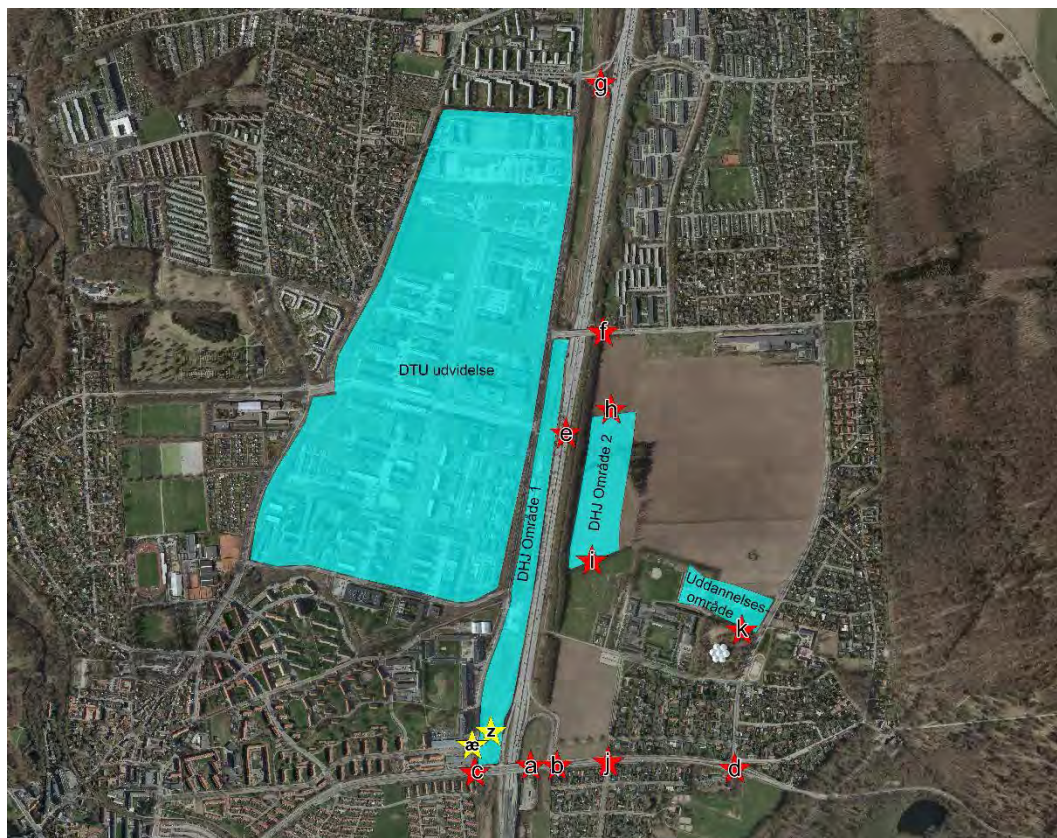
Udbygning skaber i alt 9.700 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra scenarie 0). Heraf står dagligvarebutikken for 3.750 bilture pr. døgn (ca. 40 % af den nye trafik i scenarie 1).

Udbygningen med en dagligvarebutik gør det nødvendigt at ombygge krydset ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej til et signalreguleret firbenet kryds ud over de allerede beskrevne foranstaltninger fra scenarie 1. Det anbefales desuden, at der etableres en stitunnel under Lundtoftegårdsvej. Stitunnelen er med til at højne trafiksikkerheden for bløde trafikanter og skabe tilgængelighed mellem nye funktion som letbaneperron og dagligvarebutik samt eksisterende funktioner som nuværende bycenter og boligområde.

Herunder ses den samlede liste over tiltag, der skal etableres i scenariet.

År 2018 – scenarie 1 inkl. dagligvarebutik	
e) Stibro mellem Dyrehavegaards Jorder og DTU	} Strategi og kapacitet
f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej	
g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte	
h) Vejadgang til område 2 fra nord	} Lokal betydning
i) Vejadgang til område 2 fra syd	
j) Kryds ved Hvidegårdsparken	
k) Vejadgang til uddannelsesområde	
z) Ombygning af kryds ved Lundtoftegårdsvej/ Lyngbygårdsvej	} Dagligvare-butik
æ) Stitunnel under Lundtoftegårdsvej	

Placeringen af de infrastrukturelle ændringer kan ses på figur 20.



Figur 20: Skitse af infrastrukturændringer i 2018 (scenarie 1) inkl. dagligvarebutik.

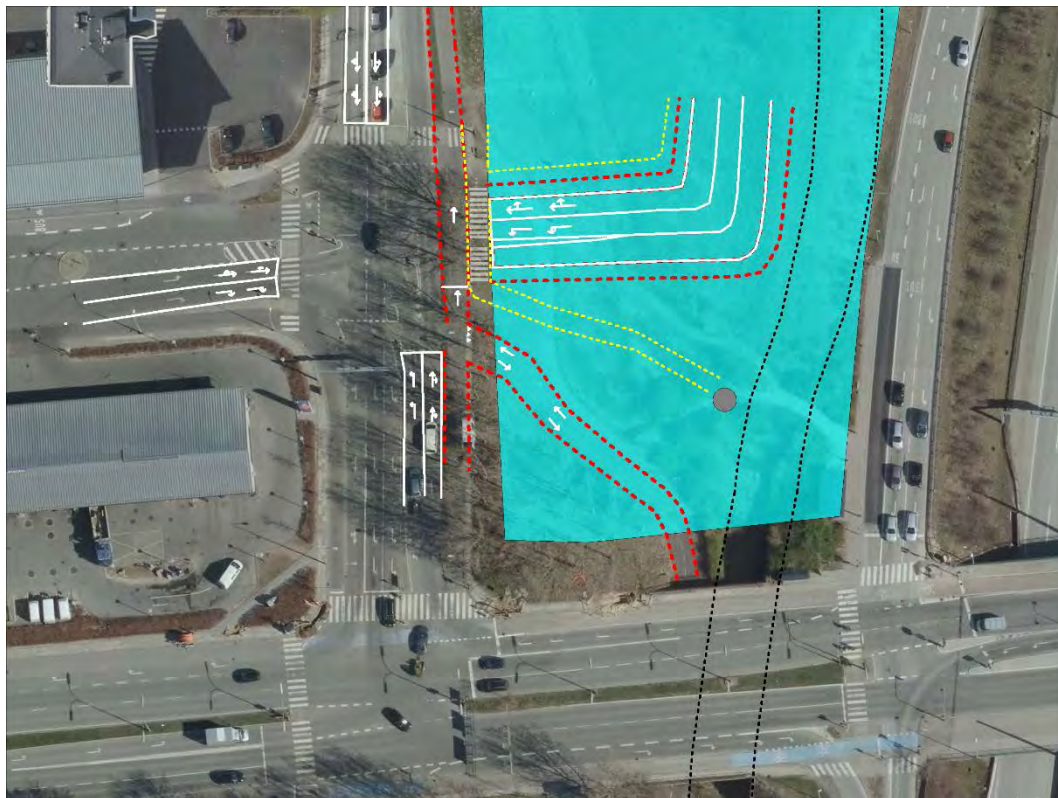
På næste side er de to infrastrukturelle ændringer med gule stjerner beskrevet. De to ændringer skyldes udelukkende udbygningen med en dagligvarebutik.

De infrastrukturelle ændringer, der er vist med rød stjerne i figur 20, er beskrevet i afsnittet 'År 2018 – scenarie 1' side 16ff.

z) Ombygning af kryds ved Lundtoftegårdsvej / Lyngbygårdsvej

Dagligvarebutikken tilsluttes til det eksisterende kryds ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. Krydset er i dag trebenet og signalreguleret.

På figur 21 er der vist en principskitse af signalregulering i krydset. Udformning og antal af vognbaner i krydset er vist som princip, og det bør kvalificeres nærmere i et detailprojekt.



Figur 21: Principskitse af kryds ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. De hvide streger viser skitse med forslag til vognbaner. De sorte stiplede streger viser letbanen ved et tracé med en bredde på ti meter. Letbanens tracé er endnu ikke fastlagt, og linjeføringen kan derfor ændres. De gule linjer viser forbindelser for fodgængere, og de røde stiplede linjer viser forbindelser for cyklister.

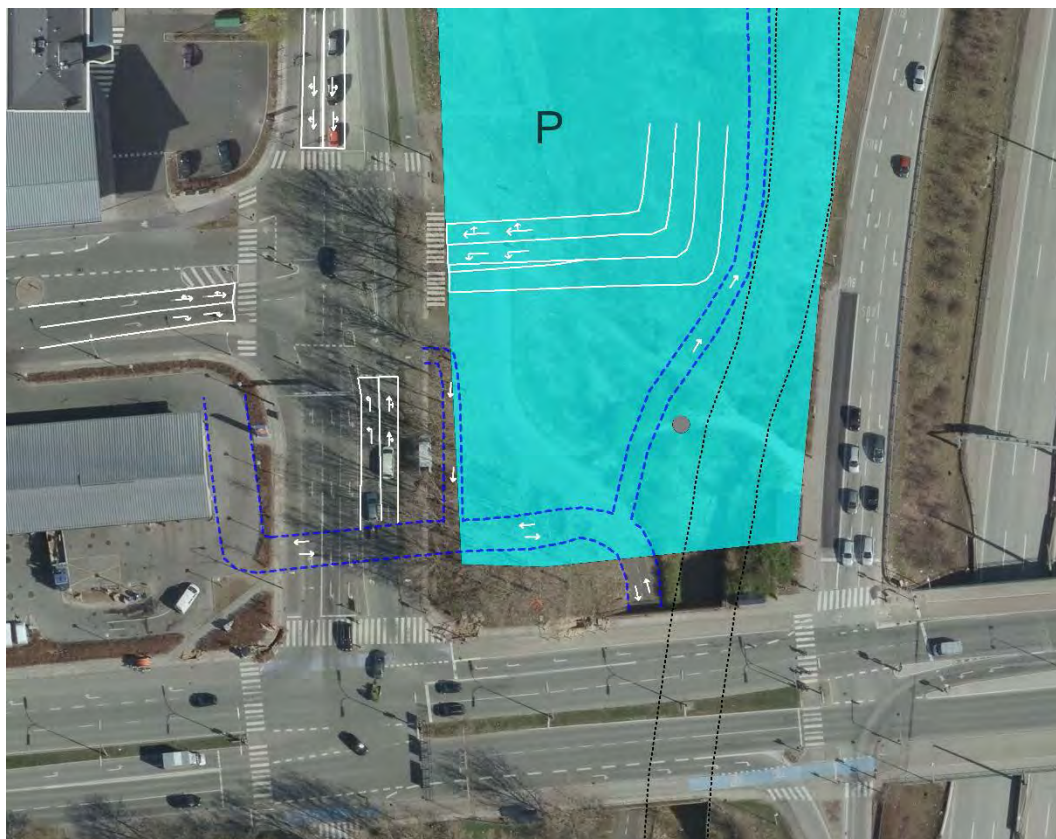
Udvidelse til et firbenet signalreguleret kryds kræver blandt andet en ny vej øst for Lundtoftegårdsvej. Det er vigtigt, at dette vejstykket har en fornuftig længde, da der til tider vil være ophobning af bilister fra dagligvarebutikken, der skal ud i krydset. På figur 21 er vejbanerne vist med en længde på 35 meter.

Estimeret anlægsomkostning: 4,5 – 6,0 mio. kr. eksklusive moms.

z) Stitunnel under Lundtoftegårdsvej

Dagligvarebutikken tilsluttes til det eksisterende kryds ved Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. Det anbefales, at der under Lundtoftegårdsvej etableres en stitunnel for at højne trafiksikkerheden for bløde trafikanter samt forbedre tilgængeligheden og koblingen mellem nuværende funktioner som boligområde med eksisterende funktioner som letbaneperron og dagligvarebutik.

På figur 22 er vist en principskitse af linjeføring til en stitunnel under Lundtoftegårdsvej.



Figur 22: Stitunnel under ny vejgren til dagligvarebutikken.

Etableringen af en stitunnel bør kvalificeres nærmere i et projektforslag/-detailprojekt, hvor blandt andet rampelængder og andre forhold skal kvalificeres.

Anlægsprisen til stitunnelen indeholder ikke evt. arealerhvervelse.

Estimeret anlægsomkostning: 7 – 12 mio. kr. eksklusive moms⁷.

⁷ Stisystemet forventes bevaret under broen ved Klampenborgvej, da en flytning vil give en væsentlig højere anlægsomkostning.

1.5

År 2021 – scenarie 2

Byudviklingen i 2021 (scenarie 2) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU samt yderligere byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder. I 2021 er letbanen ligeledes færdigetableret. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 6.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000			3.010
OMRÅDE 1	20.000	40.000		2.420
OMRÅDE 2		40.000		1.560
OMRÅDE 3		35.000		1.370
OMRÅDE 4			32.000*	800
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000			430

Tabel 6: Forventede udbygning i 2021. *Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber i alt godt 9.600 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier).

I scenarie 2 er der ikke nye infrastrukturelle ændringer, da infrastrukturen fra scenarie 1 kan håndtere de nye trafikmængder.

År 2021 – scenarie 2

Ingen nye infrastrukturelle ændringer

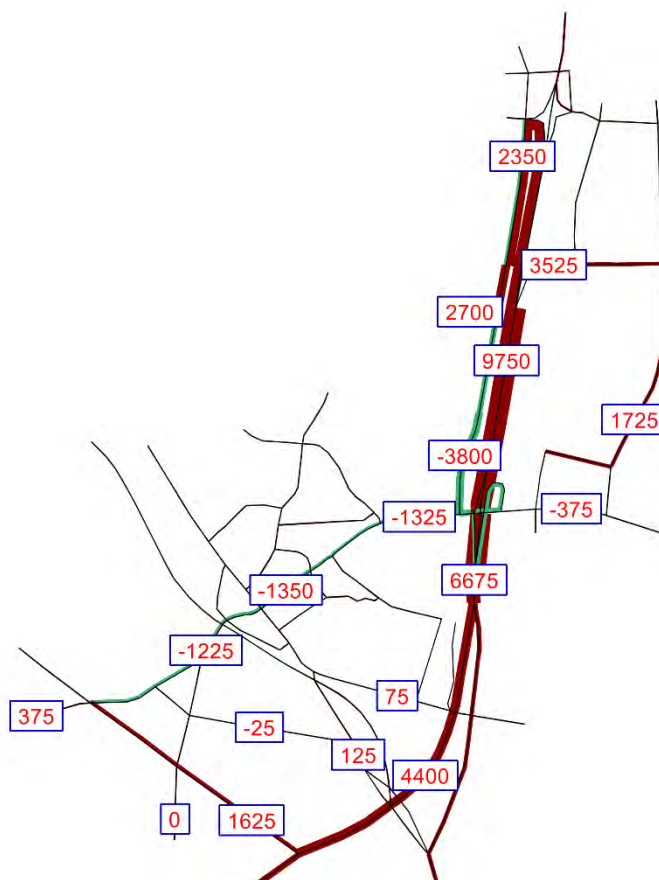
Stibroen over Helsingørmotorvejen udgør nu et vigtigt forbindelsesled mellem øst og vest, og gør områder ved Dyrehavegårds Jorder stationsnære, da letbanen er etableret i 2021.

Der er på nuværende tidspunkt to mulige linjeføringer for letbanen. En linjeføring langs Lundtoftegårdsvej og en linjeføring ind over DTU's område ad Anker Engelundsvej. Stibroens endelige udformning afhænger af linjeføring og stationernes placering.

Hvis letbanen over DTU ad Anker Engelundsvej, vil der blive skabt flere nye signalregulerede kryds blandt andet mellem Lundtoftegårdsvej / Anker Engelundsvej og Lundtoftegårdsvej / Akademivej. Flere kryds vil forringe fremkommeligheden for biltrafikken omkring DTU. Eventuelle nye kryds er ikke indlagt i trafikmodellen.

Trafikmodel i 2021 – scenarie 2

På figur 23 ses, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU samt Dyrehavegaards Jorder vil køre.



Figur 23: Forskel i trafikmængder mellem basisscenario og scenarie 2. Trafikmængderne er anført som døgntrafik.

I dette scenarie tilføjes mere biltrafik uden at der ændres på vejnettet fra 2018. Det betyder, at trafikmængderne på afkørsel 16 (Klampenborgvej) og afkørsel 15 (Lundtofte) igen bliver større. Trafikken igennem bymidten stiger også i forhold til 2018.

Der er dog stadig ledig restkapacitet, og trafikken kan i modellen afvikles ved et fornuftigt serviceniveau.

1.6

År 2021 – scenarie 2 inkl. dagligvarebutik

Byudviklingen i 2021 (scenarie 2) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere byudviklingen ved Dyrehavegårds Jorder og en dagligvarebutik. I 2021 er letbanen ligeledes færdigetableret. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 7.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	DETAIL M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000				3.010
OMRÅDE 1	19.250	39.250		1.500	6.100
OMRÅDE 2		40.000			1.560
OMRÅDE 3		35.000			1.370
OMRÅDE 4			32.000*		800
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000				430

Tabel 7: Forventede udbygning i 2021 inkl. dagligvarebutik i område 1. *Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber i alt godt før 13.300 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier).

I scenarie 2 er der ikke nye infrastrukturelle ændringer, da infrastrukturen fra scenarie 1 kan håndtere de nye trafikmængder inkl. trafikmængderne til dagligvarebutikken.

År 2021 – scenarie 2 inkl. dagligvarebutik

Ingen nye infrastrukturelle ændringer

1.7

År 2032 – scenarie 3

Byudviklingen i 2032 (scenarie 3) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere udvidelse på DTU samt færdiggørelse af byudviklingen ved Dyrehavegaards Jorder. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 8.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000			3.010
DTU MULIGHED	130.000			5.590
OMRÅDE 1	20.000	60.000		3.200
OMRÅDE 2		40.000		1.560
OMRÅDE 3		35.000		1.370
OMRÅDE 4			32.000*	800
OMRÅDE 5		40.000		1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000			430

Tabel 8: Forventede udbygning i 2032. *Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

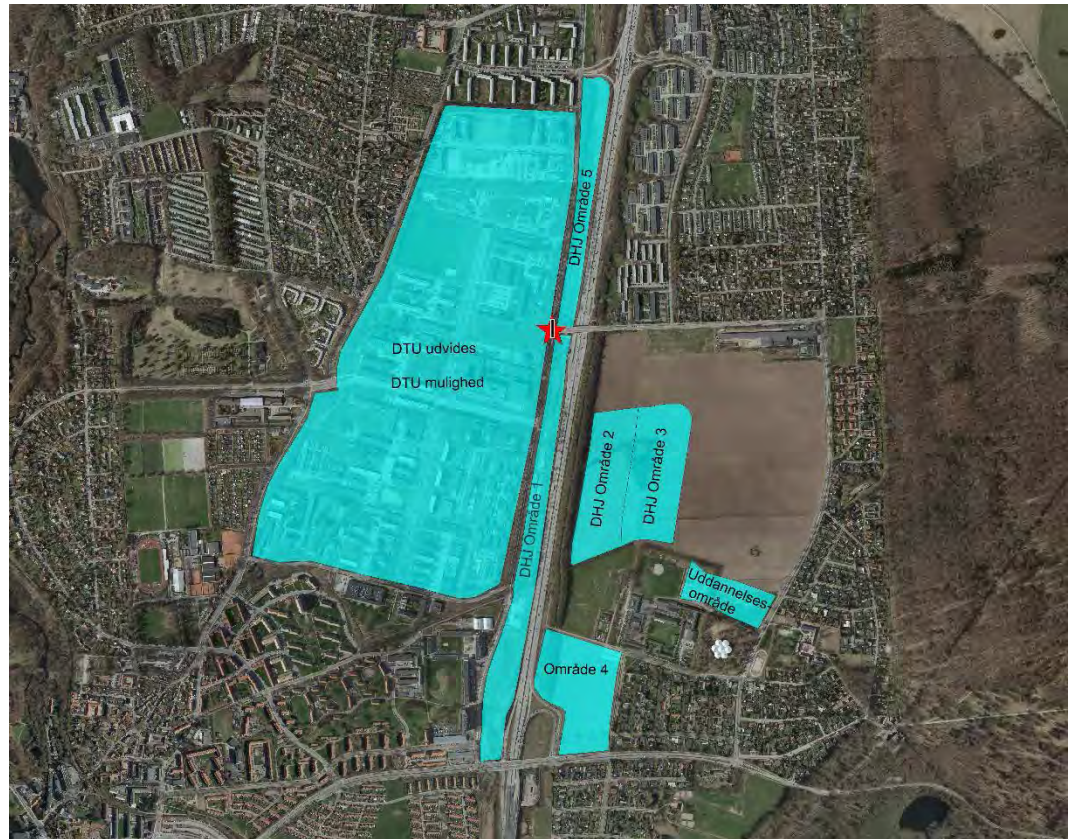
Udbygning skaber i alt godt 17.500 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier). De ca. 17.000 bilture vil betyde afledte effekter som øget støj på veje, øget luftforurening og ændring i bymiljø i områderne.

I scenarie 3 skal Lundtoftegårdsvej / Rævehøjvej signalreguleres for at trafikken kan afvikles på et rimelig niveau. Signalanlægget kan evt. etableres tidligere for at højne trafiksikkerheden i krydset.

År 2032 – scenarie 3

I) Signalregulering af Lundtoftegårdsvej / Rævehøjvej

Placeringen af de infrastrukturelle ændringer kan ses på figur 11.



Figur 24: Skitse af infrastrukturændringer i 2032 (scenarie 3).

I) Signalregulering af Anker Engelundsvej / Rævehøjvej

For at afvikle trafikken i krydset Anker Engelundsvej / Rævehøjvej i scenarie 3, så skal krydset signalreguleres. Signalreguleringen øger desuden trafiksikkerheden, og derfor kan signalreguleringen evt. opføres tidligere end scenarie 3.

På figur 25 er der vist en principskitse af signalregulering i krydset. Udformning og antal af vognbaner i krydset bør kvalificeres nærmere i et detailprojekt.



Figur 25: Principskitse af kryds mellem Rævehøjvej og Anker Engelundsvej. Stregerne viser skitse med forslag til vognbaner. Trekant viser nuværende busstoppesteder.

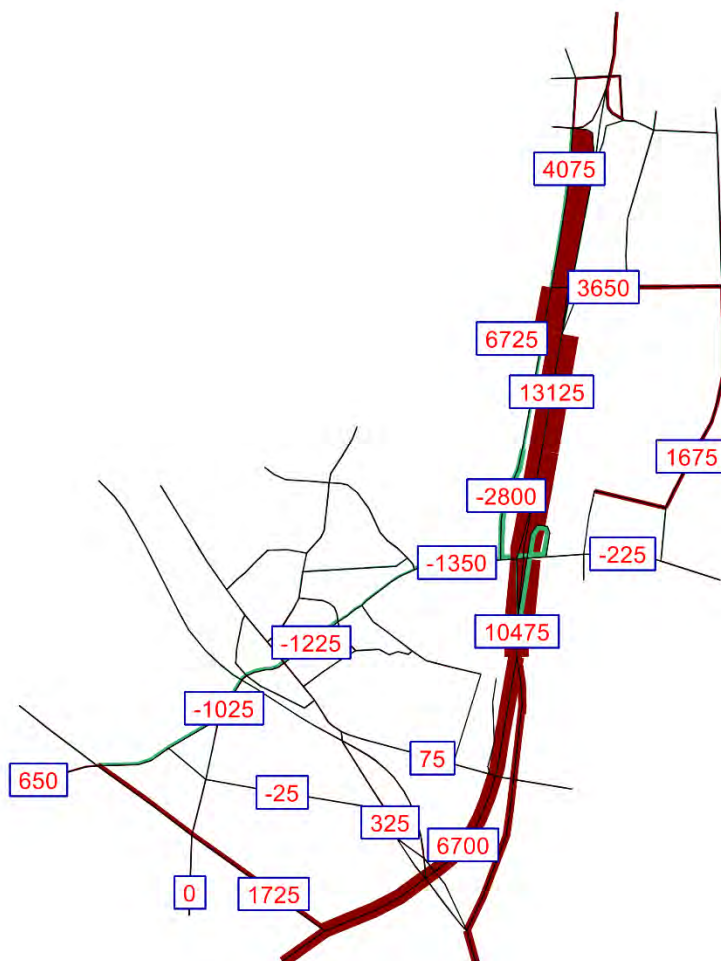
Udvidelse et signalreguleret kryds kræver blandt andet at der etableres flere spor i de enkelte vejgrene. Der skal ligeledes flyttes to eksisterende busstoppesteder, der i dag er placeret på Lundtoftegårdsvej syd for krydset.

Prisestimatet indeholder ikke eventuel arealerhvervelse.

Estimeret anlægsomkostning: 2,5 – 3,0 mio. kr. eksklusive moms.

Trafikmodel i 2032 – scenarie 3

På figur 26 ses, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU samt Dyrehavegaard's Jorder vil køre.



Figur 26: Forskel i trafikmængder mellem basisscenarie og scenarie 3. Trafikmængderne er anført som døgntrafik.

Trafikmodellen viser, at trafikken i 2032 kan afvikles på et fornuftigt service-niveau, selv når Dyrehavegaard's Jorder og DTU er udbygget fuldt ud.

På grund af de store trafikmængder fra byudviklingen er det vigtigt, at nye signalreguleringer i forbindelse med letbanen tilrettelægges nøje, så kapaciteten ikke mindskes eller adgangen til shunten ved Lundtofte besværliggøres. Hvis kapaciteten mindskes eller shunten ved Lundtofte bliver besværlig at benytte, kan det blive nødvendigt at etablere en ny tilkørsel ved Rævehøjvej.

1.8

År 2032 – scenarie 3 inkl. dagligvarebutik

Byudviklingen i 2032 (scenarie 3) vil bestå af den igangværende udvidelse på DTU, yderligere udvidelse på DTU, færdiggørelse af byudviklingen ved Dyrehavegaard's Jorder samt en dagligvarebutik. Størrelsen af byudvidelsen og det daglige antal bilture er vist i tabel 9.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	DETAIL M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000				3.010
DTU MULIGHED	130.000				5.590
OMRÅDE 1	19.250	59.250		1.500	6.890
OMRÅDE 2		40.000			1.560
OMRÅDE 3		35.000			1.370
OMRÅDE 4			32.000*		800
OMRÅDE 5		40.000			1.560
UDDANNELSESOMRÅDE	10.000				430

Tabel 9: Forventede udbygning i 2032 inkl. dagligvarebutik i område 1. *Antallet af boliger estimeret til 320 lejligheder i forstadsområde.

Udbygning skaber i alt godt 21.200 bilture pr. døgn (inkl. bilture fra forrige scenarier).

I scenarie 3 inkl. dagligvarebutik skal Lundtofttegårdsvej / Rævehøjvej signalreguleres for at trafikken kan afvikles på et rimelig niveau. Signalanlægget kan evt. etableres tidligere af sikkerhedsmæssige årsager.

År 2032 – scenarie 3 inkl. dagligvarebutik

l) Signalregulering af Lundtofttegårdsvej / Rævehøjvej

Udbygningen med en dagligvarebutik forringer trafikafviklingen i krydset Lundtofttegårdsvej/Lyngbyvej, hvor der på specielt Lundtofttegårdsvej vil opstå længere ventetid og bilkøer for bilisterne. Det medfører en forventning om, at det vil være svært at byudvikle yderligere i det resterende Lyngby (fx Lyngby bymidte), da krydset samt omkringliggende kryds vil være flaskehals for trafik til og fra bymidten. Af strategiske hensyn til yderligere byudvikling kan det anbefales:

- *At mindske detailbutikken til fx 1.000 kvadratmeter*
Dermed mindskes biltrafikken med 1/3, svarerende til 1.125 færre ture pr. dag.
- *At mindske antallet af parkeringspladser ved dagligvarebutikken*
Dermed mindskes biltrafikken, da antallet af parkeringspladser sætter en grænse for, hvor mange bilister der kan komme ind til dagligvarebutikken. Dette kan fx gøres gennem en restriktiv parkeringsnorm i området.

De ca. 21.000 bilture vil desuden betyde afledte effekter som øget støj på veje, øget luftforurening og ændring i bymiljø i områderne.

1.9

År 2032 – scenarie 3 kun udvikling på DTU

I scenarie 3 er der ligeledes undersøgt muligheden for, at Dyrehavegård Jorder ikke bliver udviklet, og at det kun er DTU, der udvikler i de kommende år. Dette er testet i trafikmodellen.

Størrelsen af udviklingen på DTU og det daglige antal bilture er vist i tabel 10.

OMRÅDE	UNDERVISNING M ²	ERHVERV M ²	BOLIG M ²	BILTURE PR. DØGN
DTU	70.000			3.010
DTU MULIGHED	130.000			5.590

Tabel 10: Forventede udbygning i 2032 hvis kun DTU udvikles.

Udbygning skaber i alt 8.600 bilture pr. døgn.

Det svarer til en udbygning, der kun er 1.000 daglige ture mindre end udbygningen i scenarie 2 (2021), hvor der i alt skabes 9.600 daglige bilture. De ekstra bilture gør det nødvendigt at etablere to afværgeforanstaltninger af hensyn til kapaciteten på vejnettet.

Afværgeforanstaltningerne kan ses i boksen herunder.

År 2018 – scenarie 1 kun udvikling på DTU

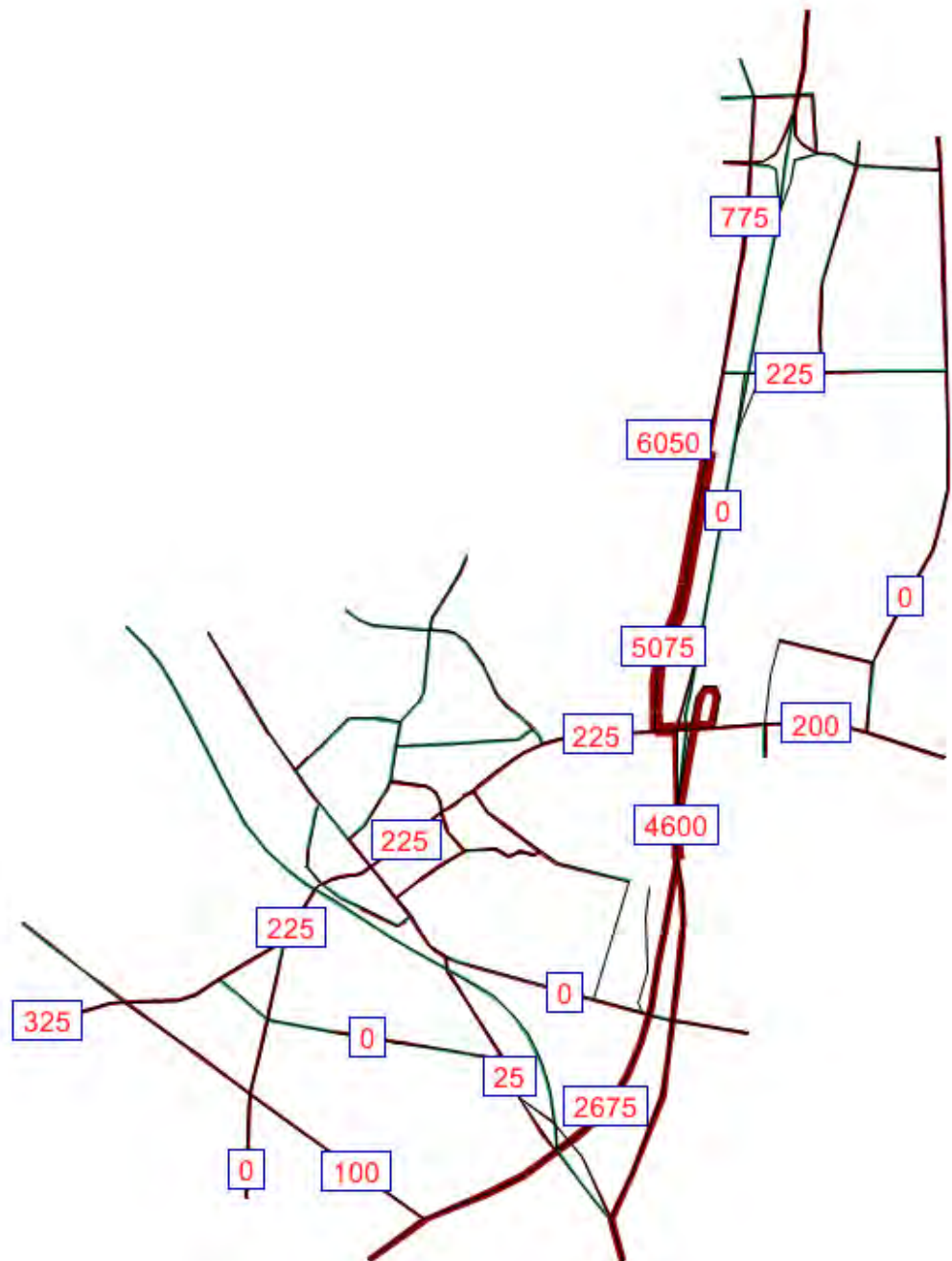
- f) Nyt rampeanlæg ved Rævehøjvej
- g) Optimering af tilkørsel ved Lundtofte

} Kapacitet

Løsningerne f) og g) er beskrevet i afsnittet '1.3 År 2018 – scenarie 1' fra side 16ff. På kortet på næste side ses, hvor på vejnettet de nye trafikmængder vil køre, hvis vejnettet ikke ændres. Denne trafik kan som sagt ikke afvikles, da der ikke er restkapacitet i de tætliggende kryds på Klampenborgvej.

Trafikmodel i 2032 – scenarie 3 kun udvikling på DTU

På figur 27 vises, hvor på vejnettet den nye trafik fra udbygningen af DTU samt Dyrehavegaard's Jorder vil køre, når vejnettet ikke er ændret.



Figur 27: Fordelingen af trafik til og fra DTU uden ændringer på vejnettet.

2.2

Vurderet uden trafikmodel

Der er seks andre løsninger vurderet i projektet, der er fravalgt før trafikmodellen er kørt. Løsningerne er listet herunder, og begrundelsen for fravalget er beskrevet med stikord.

- Højresvingsshunt på Klampenborgvej
Svær geometrisk udformning, økonomi
- Ny vejbro over Helsingørmotorvejen ved Rævehøjvej
Lille effekt på trafikafvikling, svær geometrisk udformning, økonomi
- Tilkørsel på Rævehøjvej til Helsingørmotorvej
Svær geometrisk udformning, økonomi
- Afkørsel på Rævehøjvej som sløjfeanlæg
Svær geometrisk udformning, økonomi
- Rundkørsel med 5 ben ved Hvidegårdsparken
Svær geometrisk udformning
- Stitunnel
Utryghed for bløde trafikanter

Beskrivelse af de enkelte løsninger samt uddybende forklaring af fravalget af løsningen kan læses i bilagsrapporten.

2.3

Letbane

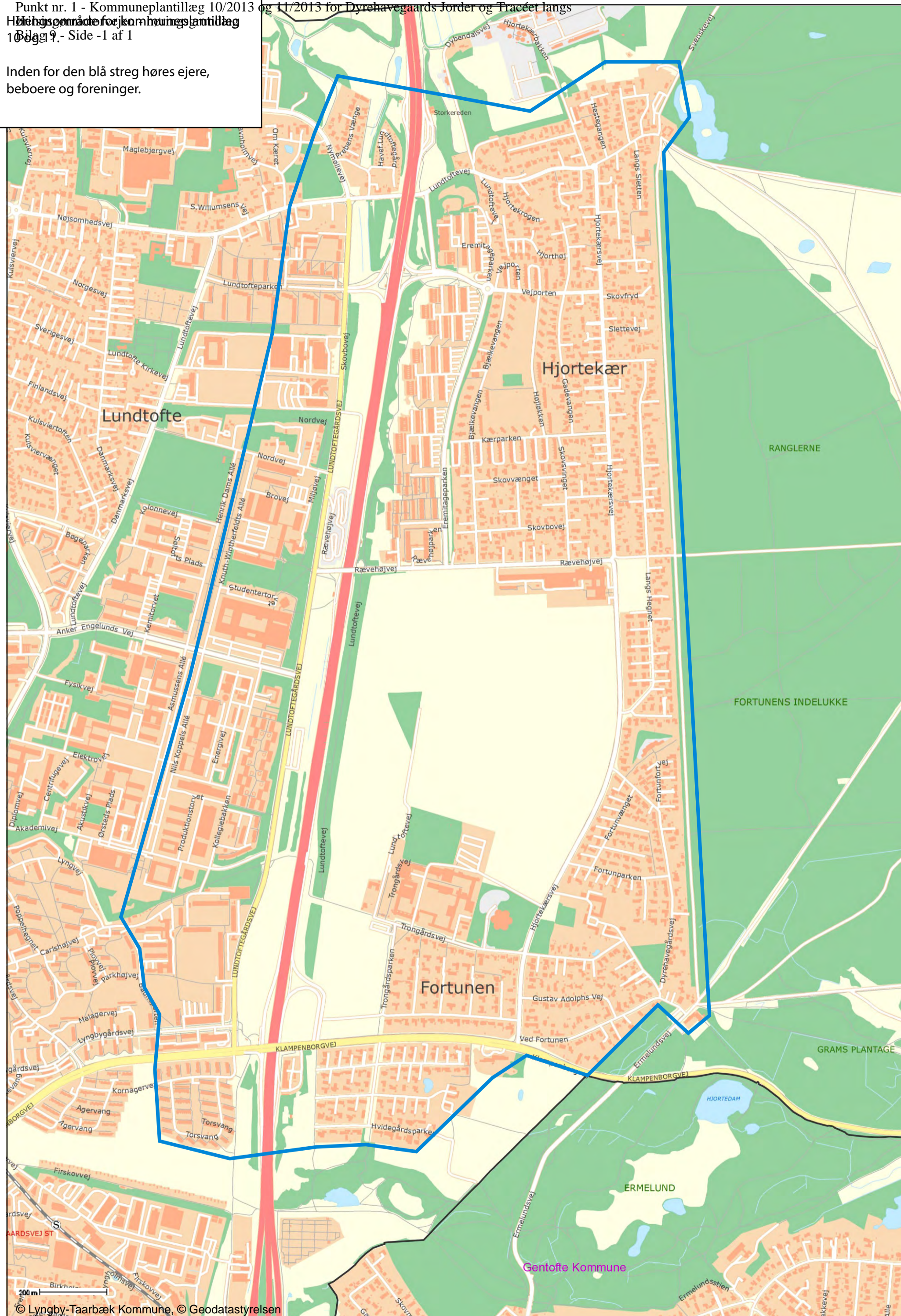
Linjeføringen til letbanen er endnu ikke fastlagt entydigt. Derfor er letbanen ikke medtaget i trafikmodellen, men er vurderet kvalitativt.

Der er to linjeføringer til letbanen ved DTU, som undersøges i øjeblikket. Den ene linjeføring går ad Lundtoftegårdsvej, og den anden går over DTU og ad Anker Engelundsvej.

Valg af tracé for letbane kan have betydning for sikkerheden og kapaciteten på vejnettet. Fx vil antallet af nye kryds have betydning for kapaciteten på vejnettet samt hvilke svingbevægelser, der benyttes. Derfor skal kryds tilrettelægges nøje for at optimere kapaciteten.

Krydset mellem Lundtoftegårdsvej/Anker Engelundsvej bør desuden ombygges for at højne trafiksikkerheden, hvilket er estimeret til at koste yderligere 2,5 – 5,0 mio. kr. eksklusive moms (signalanlæg eller rundkørsel). Beslutning bør dog afvente letbaneprojektet, da en linjeføring om DTU vil betyde, at krydset ombygges grundet letbaneprojektet.

Inden for den blå streg høres ejere, beboere og foreninger.



København - 15. september 2014

Anne Sophie K. Vilsbøll
Specialistadvokat

T +45 72 27 34 16
ask@bechbruun.com

Sagsnr. 023199-0201 ask/tlj/liz
Dok.nr. 12409173.1

Notat

Restriktioner for anvendelsen af Dyrehavegårds Jorder

1. Indledning

I anledning af spørgsmål og bemærkninger fremkommet på kommunalbestyrelsens møde den 26. juni 2014 indeholder dette notat nogle præciseringer og tilføjelser i forhold til den tidligere version af notatet, som fremsendt til Lyngby-Taarbæk Kommune den 13. juni 2014. De indarbejdede ændringer relaterer sig til dels konsekvenserne af en mulig fredning af området, dels muligheden for at overdrage et område, der i dag ejes af kommunen, til en fond med naturbevarende formål.

Lyngby-Taarbæk Kommune overvejer, jf. forhandling af 5. april 2014, at opdele Dyrehavegårds nuværende jorder i zoner, hvor den del af jorderne, der ligger tættest på Helsingørmotorvejen indgår i et udviklingsområde med mulighed for byggeri, mens den øvrige (og største) del af Dyrehavegårds Jorder fortsat reserveres og udvikles som rekreativt område.

På denne baggrund har Lyngby-Taarbæk Kommune bedt os om at vurdere de miljø- og planretlige muligheder med henblik på at sikre - også på lang sigt - at sidstnævnte del af Dyrehavegårds Jorder ("Området") ikke ændrer karakter og anvendelse men fastholdes til rekreative formål og/eller landbrug.

2. Muligheder for pålæg af restriktioner

2.1 Planloven

2.1.1 Ændring af kommuneplanrammerne for Området

Dyrehavegårds Jorder er kun for en mindre del reguleret i kommuneplan 2013, og Området er så vidt oplyst ikke udlagt til et særligt formål, udover selve Dyrehavegård, der allere-

København
Langellinie Allé 35
2100 København Ø
Danmark

Aarhus
Værkmestergade 2
8000 Aarhus C
Danmark

Shanghai
Suite 1818, 18/F
No. 699 Nanjing West Road
Jing an District, Shanghai, 200041

T +45 72 27 00 00
F +45 72 27 00 27
E info@bechbruun.com

Advokatfirma
CVR-nr. 25089944
www.bechbruun.com

de er udlagt til rekreativt område, jf. kommuneplanramme 6.2.40. Dyrehavegård er desuden omfattet af lokalplan 219.

Anvendelsen for Området ville til en vis grad kunne sikres ved at tilvejebringe de relevante kommuneplanrammer ved et tillæg til kommuneplan 2013, hvor Området udlægges til rekreativt formål. Tilvejebringelsen af kommuneplanrammer vil herefter have den retsvirkning, at efterfølgende lokalplaner ikke må stride mod disse rammer, jf. planlovens § 13, stk. 1, nr. 1.

Den tidsmæssige rækkevidde af en kommuneplan er som udgangspunkt 12 år, jf. planlovens § 11, men dette ændrer ikke ved, at kommuneplanen i henhold til § 23 a skal tages op til revidering – helt eller delvis – som minimum hvert fjerde år. Endvidere har kommunalbestyrelsen – og enhver kommende kommunalbestyrelse – til enhver tid ret til at udarbejde tillæg til den gældende kommuneplan. Ændringer forudsætter dog naturligvis en proces med offentlighed og høring.

Kommuneplantillægget kan eventuelt suppleres med en lokalplan, der ligeledes udlægger Området til rekreative formål, og som vil være bindende for private borgere for det tilfælde, at Området på et tidspunkt måtte blive helt eller delvis privat. En opdeling mellem anvendelsen for Området og den øvrige del af Dyrehavegårds Jorder og bestemmelser om friholdelse af Området for bebyggelse kan i den forbindelse med fordel beskrives grundigt i lokalplanens formål med henblik på at indsnævre mulighederne for at meddele dispensation fra lokalplanen i medfør af planlovens § 19. Det bemærkes, at dispensation fra en lokalplans anvendelsesbestemmelser som hovedregel ikke er mulig, medmindre den anvendelse, der ønskes, ligger meget tæt op af den anvendelse, der er fastsat i lokalplanen. Det er derimod som udgangspunkt muligt at dispensere fra bebyggelsesregulerende bestemmelser.

Hvis der udarbejdes og vedtages et kommuneplantillæg og en lokalplan, der fastlægger anvendelsen til det ønskede, udgør bestemmelserne i disse planer grundlaget for kommunens administration af Området. Ønsker man senere at ændre dette, vil der være behov for en helt ny planproces.

Det er imidlertid den til enhver tid værende kommunalbestyrelse, der har mulighed for at ændre arealanvendelsen i henhold til planloven, naturligvis inden for planlovens rammer. Under alle omstændigheder er de planretlige muligheder for at sikre Områdets anvendelse til rekreative formål og landbrugsformål således afhængig af, at en kommende kommunalbestyrelse ikke ønsker at ændre anvendelsen.

2.1.2 Tilbageførsel til landzone

Den største del af Området er i dag byzone, mens kun en lille del er landzone. En anden mulighed for at pålægge Området restriktioner for anvendelsen kunne være at tilbageføre Området til landzone, jf. reglerne i planlovens kapitel 10.

Et landzoneområde er undergivet større restriktioner for anvendelsen end et byzoneområde, og landzonereglernes formål er netop at friholde det åbne land for bebyggelse. Derfor kræver enhver bebyggelse og ændring i anvendelsen som udgangspunkt tilladelse fra kommunalbestyrelsen, jf. planlovens §§ 35-28.

Tilbageførsel til landzone kan enten ske ved beslutning fra kommunalbestyrelsen i overensstemmelse med kommuneplanen, jf. planlovens § 45, stk. 1, eller efter anmodning fra ejer af arealerne, jf. planlovens § 45, stk. 2.

Ved kommunalbestyrelsens eventuelle beslutning om tilbageførsel af Området til landzone skal størrelsen og beliggenheden af de arealer, der skal tilbageføres, fastlægges i kommuneplanen.

Selvom der for landzonearealer gælder restriktioner for opførelse af ny bebyggelse og ændring af anvendelsen, sikrer denne metode dog ikke Områdets fremtidige anvendelse i videre udstrækning end vedtagelsen af et kommuneplantillæg og en lokalplan, jf. ovenfor. Dette skyldes, at såfremt en fremtidig kommunalbestyrelse måtte ønske at ændre Områdets status til byzone igen, kan dette gøres ved vedtagelse af et nyt kommuneplantillæg og en ny lokalplan efter de almindelige regler herom i planloven, jf. også ovenfor.

2.2 Naturbeskyttelsesloven - fredning

En anden mulighed for at pålægge Området restriktioner er naturbeskyttelseslovens fredningsregler.

Både miljøministeren, kommunalbestyrelsen og Danmarks Naturfredningsforening har kompetence til at rejse en fredningssag for fredningsnævnet, jf. naturbeskyttelseslovens § 33, stk. 3.

Gennemføres en fredning af Området, vil dette medføre rådighedsindskrænkninger, der vil være nærmere fastsat i en fredningskendelse.

En fredning kan gennemføres til varetagelse af de formål, der fremgår af naturbeskyttelseslovens § 1, der først og fremmest handler om at værne om natur og miljø. Derudover kan landskabelige, kulturhistoriske, naturvidenskabelige og undervisningsmæssige værdier beskyttes, ligesom loven også tilsigter at give befolkningen adgang til at færdes og opholde

sig i naturen samt forbedre mulighederne for friluftslivet. Det fremgår af forarbejderne til naturbeskyttelsesloven af 1992 (tidligere naturfredningsloven og naturforvaltningsloven), at fredning også kan benyttes til at sikre bynære arealer til rekreative formål.

Det bemærkes dog også, at fredningsnævnet i prøvelsen af forslaget har mulighed for at ændre området, vilkårene mv. for fredningen eller endda helt afvise denne. En afvisning kan fx komme på tale, hvis nævnet finder, at fredningsforslagets interesser i tilstrækkeligt omfang kan beskyttes gennem den øvrige natur- og planlovgivning.

Der er dermed ingen garanti for, at fredningsnævnet vil imødekomme et forslag til fredning af Området.

Gennemføres fredningen, vil fremtidige ændringer i områdets anvendelse, der ikke er i overensstemmelse med fredningskendelsens indhold, kun kunne ske på grundlag af en dispensation fra fredningsbestemmelserne. En dispensation kan kun meddeles, hvis den ikke strider mod formålet med fredningen, jf. naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1.

En fredning vil således medføre betydelige begrænsninger og bindinger for kommunens og eventuelle fremtidige ejeres anvendelse af Området, efter omstændighederne både i forhold til større og mindre ændringer. Dette afhænger dog af fredningskendelsens nærmere indhold, herunder formålet med fredningen, og omfanget af restriktionerne kan derfor ikke forudsiges med sikkerhed. Formentlig vil det dog ikke være muligt at opføre nye bygninger eller etablere nye veje eller stier uden en dispensation fra fredningsbestemmelserne.

En sådan dispensation skal i givet fald meddeles af fredningsnævnet, og man har dermed i tilfælde af Områdets fredning løftet kompetencen til at træffe beslutninger om en fremtidig, ændret anvendelse af Området, helt ud af kommunalbestyrelsen. Skulle man senere ønske at ophæve en fredning, kan dette kun ske ved fredningsnævnets beslutning.

2.3 Skovloven - fredskov

På den del af Dyrehavegaard's Jorder, der i henhold til forhøringen af 5. april 2014 er tiltænkt anvendt til "mulighed for bebyggelse", ligger et mindre stykke skov, der pt. så vidt ses ikke er fredskov. Skoven medfører derfor umiddelbart blot de anvendelsesmæssige restriktioner, der er beskrevet nedenfor om eksisterende restriktioner, jf. naturbeskyttelsesloven.

Der består imidlertid i henhold til skovlovens § 4 en mulighed for at ansøge Miljøministeren om, at arealet bliver fredskovpligtigt.

Hvis arealet bliver fredskov, vil det være underkastet de restriktioner, der følger af skovloven, herunder at skoven som udgangspunkt ikke må ryddes. Selv om skoven befinder sig

uden for Området, vil en fredsskovsafgørelse have betydning også for den fremtidige anvendelse af Området, idet de beskyttelseslinjer, som skoven i henhold til naturbeskyttelsesloven kaster af sig, som udgangspunkt vil være sikret, jf. nærmere afsnit 3 nedenfor.

2.4 Tinglysning af servitut

Indskrænkninger vedrørende brug af bestemte faste ejendomme kan tillige pålægges ved tinglysning af en servitut i henhold til tinglysningslovens regler herom. Der er ikke i dette notat taget stilling til den nærmere udformning af en eventuel servitut. Men det lægges til grund, at der kan udformes en såkaldt tilstandsservitut med et indhold, der pålægger ejere og brugere at bevare området som grønt, rekreativt område, herunder med forbud mod bebyggelse.

Kommunalbestyrelsen vil i givet fald være påtaleberettiget. Om også andre, f.eks. naboer uden videre vil kunne meddeles påtaleret, vil i givet fald skulle undersøges nærmere. Spørgsmålet, der i realiteten vedrører overdragelse af begrænsede rettigheder over kommunens faste ejendomme til (en kreds af) private borgere, skal i givet fald blandt andet vurderes i forhold til kommunalfuldmagtsreglerne. Det bemærkes dog, at eventuel overladelse af påtaleret til andre (private) ikke vil være til hinder for, at tilstandsservitutten kan bringes til ophør ved vedtagelse af en lokalplan, jf. planlovens § 15, stk. 1, nr. 16, som omtalt nedenfor.

Planlovens § 42 indeholder nogle begrænsninger i adgangen til at servitutregulere om forhold, der (også) vil kunne være genstand for lokalplanlægning:

"En ejer af fast ejendom kan kun med forudgående samtykke fra kommunalbestyrelsen gyldigt pålægge ejendommen servitutbestemmelser om forhold, hvorom der kan optages bestemmelser i en lokalplan. Samtykke efter 1. pkt. kan ikke meddeles i tilfælde, hvor der som følge af § 13, stk. 2, skal tilvejebringes en lokalplan."

Kravet om "samtykke fra kommunalbestyrelsen" gælder også kommunalt ejede ejendomme.

Det er, jf. ovennævnte bestemmelse i § 42 under alle omstændigheder udelukket at få tinglyst servitut om forhold, der udløser lokalplanpligt i henhold til planlovens § 13, stk. 2:

"En lokalplan skal tilvejebringes, før der gennemføres større udstykninger eller større bygge- eller anlægsarbejder, herunder nedrivninger af bebyggelse, og i øvrigt når det er nødvendigt for at sikre kommuneplanens virkeliggørelse."

Det er imidlertid vores vurdering, at fastholdelsen af Området til rekreative formål og landbrugsformål næppe vil medføre lokalplanpligt i henhold til planlovens § 13, stk. 2.

Vi har i den forbindelse særligt lagt vægt på, at Området er ubebygget og allerede henligger som grønne områder og marker, ligesom der er tale om et mindre, afgrænset område. De omkringliggende områder er desuden ikke af en sårbar karakter, hvilket ellers kunne skærpe lokalplanpligten. Fastholdelsen af anvendelsen til rekreative og landbrugsmæssige formål vil således hverken funktionelt, miljømæssigt eller størrelsesmæssigt kunne betegnes som en "væsentlige ændring af det bestående miljø". Endvidere vil der, som vi forstår den nuværende matrikulære opdeling, næppe være behov for en (større) udstykning i forbindelse med gennemførelse af de påtænkte planer.

Selv om servitutløsningen ikke er udelukket som følge af bestemmelsen i § 42, stk. 1, sidste punktum om lokalplanpligtige forhold, bør det nærmere overvejes, om kommunalbestyrelsen i øvrigt vil eller bør meddele samtykke til en servitut med det nævnte indhold. Kommunalbestyrelsen skal, jf. lovbemærkningerne, påse, at der ikke stiftes servitutter, som vil være i strid med kommunens kommune- og lokalplanarbejde. Det vurderes ikke at være tilfældet her. I kommentarerne til "Planloven"¹ er det endvidere fremhævet, at samtykke må nægtes, hvis formålet med servituten må betragtes som en omgåelse af planloven eller anden lovgivning. Det vil der efter vores opfattelse heller ikke være tale om her.

Men kommunalbestyrelsen bør være opmærksom på, at servitutløsningen – der i givet fald vil have omtrent samme virkning som en lokalplanbestemmelse – kan gennemføres uden den offentlighedsinddragelse, som en lokalplan ville medføre. I lovbemærkningerne er et eventuelt ønske om offentlighedsinddragelse netop nævnt for som et forhold, der kan begrunde, at kommunalbestyrelsen afslår at meddele samtykke til en servitut, jf. § 42. Men den manglende offentlighedsinddragelse er omvendt som udgangspunkt ikke til hinder for et samtykke.

Det er dog også vigtigt at fremhæve, at servitutter vil kunne ophæves eller bortfalde i forbindelse med ny planlægning, enten som følge af planlovens § 15, stk. 1, nr. 16 eller § 18, og denne form for sikring af Områdets anvendelse rækker derfor ikke videre end tilvejebringelse af kommuneplantillæg og lokalplan for Området og en ny kommunalbestyrelse vil frit kunne beslutte, at en eventuel servitut for Områdets anvendelse skal ophæves.

2.5 Eventuel overdragelse til naturbevarende fond

Der er på kommunalbestyrelsens møde den 26. juni 2014 blevet spurgt om, hvorvidt Området vil kunne sikres og bevares som grønt og rekreativt område, hvis kommunen overdrager arealet til en naturbevarende fond.

Den nævnte løsning indebærer i udgangspunktet forskellige muligheder, herunder enten at kommunen overdrager Området til en eksisterende fond med naturbevarende formål,

¹ Kommenteret af Helle Tegner Anker, 2013, s. 695

eller at kommunen selv stifter en fond og overdrager Området til fonden. I begge tilfælde – og forudsat at dispositionen i øvrigt lader sig gennemføre – vil Området fremadrettet være beskyttet af fondens vedtægter, som kun kan ændres med Civilstyrelsens godkendelse.

Retsvirkningen vil derudover være, at kommunen - uigenkaldeligt - ikke længere ejer Området, og kommunens muligheder for at disponere over Området vil derfor afhænge af, hvad der fremgår af fondens vedtægter og eventuelt kan aftales med fondens bestyrelse. Kommunen vil ikke kunne have bestemmende indflydelse i bestyrelsen for en eventuel fond.

Om løsningen i øvrigt lovligt vil kunne gennemføres, bør i givet fald underkastes en nærmere vurdering, herunder også af de økonomiske konsekvenser for kommunen. Blandt andet bør det granskes nærmere, om dispositionen og det gave-element, der ligger heri, kan siges at tjene en lovlig kommunal interesse. Det bør også undersøges nærmere, i hvilket omfang udbudsreglerne vedrørende salg af kommunale ejendomme, kan finde anvendelse i en situation som denne.

Det vil under visse omstændigheder kunne aftales, at arealet efter en nærmere afgrænset periode skal falde tilbage til kommunen. Hvis arealet imidlertid ikke sælges/overdrages til markedspris, vil kommunen være anset for stifter eller væsentlig gavegiver, og arealet kan da som udgangspunkt aldrig gå tilbage til kommunen. Dette kan i givet fald løses ved, at kommunen kontantstifter, og fonden køber arealet af kommunen til markedspris, herunder eventuelt på vilkår om tilbagefald.

3. Eksisterende restriktioner for Områdets anvendelse

Der består allerede på nuværende tidspunkt enkelte restriktioner i anvendelsen af Dyrehavegaard's Jorder i medfør af naturbeskyttelsesloven og museumsloven.

Ifølge Danmarks Miljøportal skal der på Dyrehavegaard's Jorder tages hensyn til beskyttelsen af fortidsminder, sten- og jorddiger samt mindre skovarealer.

I henhold til museumslovens § 29e-f må der ikke foretages ændring i tilstanden af fortidsminder eller foretages jordbehandling, gødes eller plantes inden for 2 meter fra fortidsminderne. Fortidsminder afkaster desuden en beskyttelseslinje på 100 meter, jf. naturbeskyttelseslovens § 18, hvor der med få undtagelser ikke må foretages ændring i tilstanden af arealet. En af disse undtagelser er landbrugsmæssig drift bortset fra tilplantning. En mindre del af Området er således allerede beskyttet mod anvendelsesmæssige ændringer som følge af beskyttelseslinjerne omkring fortidsminderne.

Museumslovens § 29a bestemmer desuden, at der ikke må foretages ændring i tilstanden af sten- og jorddiger. Endvidere er skovarealerne på Dyrehavegårds Jorder omgivet af en beskyttelseslinje på 300 meter, jf. naturbeskyttelseslovens § 17, hvor der ikke må placeres bebyggelse, campingvogne eller lignende. Navnlig skovbeskyttelseslinjen dækker en relativt stor del af Området, selv om selve skovarealet ligger uden for Området.

For små skovarealer under 20 ha gælder naturbeskyttelseslovens regler om skovbeskyttelseslinjer dog kun, så længe skoven er offentligt ejet. Såfremt arealet med skoven sælges til en privat ejer, består der derfor en risiko for, at Området ikke længere vil være underlagt skovbeskyttelseslinjen og den sikring mod blandt andet fremtidig bebyggelse, der følger heraf.

4. Sammenfatning

Som det følger af beskrivelsen ovenfor, er de muligheder, der umiddelbart forekommer mest egnede i henseende til at bevare Områdets anvendelse til rekreative formål og/eller landbrugsformål også på længere sigt, enten en fredning af Området eller overdragelse af Området til en naturbevarende fond. Begge løsninger vil indebære, at kommunalbestyrelsen i princippet endegyldigt mister råderetten over Området, helt eller delvis, således at det fremadrettet vil fredningsmyndighederne eller en eventuel fondsbestyrelse, der skal vurdere og eventuelt tillade ændringer i anvendelsen. Det vil dog under nærmere betingelser kunne aftales, at Området skal falde tilbage til kommunen efter en periode.

Det vil, som også beskrevet ovenfor, bero på nærmere undersøgelser, om de beskrevne løsninger reelt vil kunne etableres og i givet fald de nærmere konsekvenser heraf.

Det kan overvejes - uanset om der samtidig arbejdes videre med enten en fredningsløsning eller overdragelse til en fond - at udarbejde kommuneplantillæg og lokalplan som beskrevet i pkt. 2.1.1. Der kan herved under alle omstændigheder opnås et administrationsgrundlag, der til en vis grad sikrer anvendelsen af Området til rekreative formål og landbrugsformål. Alternativt kan der søges tinglyst en bevarende servitut på Området. Nærmere udformning heraf skal i givet fald overvejes.

Endelig kan muligheden for at ansøge om en fredsskovbeslutning overvejes. Hvis skovarealet bliver fredsskov vil det imidlertid også indebære, at en del af det areal, der ønskes udlagt til mulig bebyggelse, bliver fredsskov med deraf følgende restriktioner. Eventuelle dispensationsmuligheder bør derfor i givet fald søges afdækket.

København, den 15. september 2014


Anne Sophie K. Vilsbøll



Byggesagsbehandlingen
Lyngby Rådhus, Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

14 APR. 2014

Ansøgning om Byggetilladelse - Viggo Stuckenbergsvej 21 A, 2800 Kgs. Lyngby (Ejdnr. 143669)

Jeg anmoder hermed, på vegne af Hanne & Ole Romedahl, om byggetilladelse til ombygning & tilbygning af ejendom, beliggende Viggo Stuckenbergsvej 21 A, 2800, Kgs. Lyngby. (Matr.nr. 29cu)

Efter samtaler & møder med Ole Birknow & Michael Janum, fremsendes hermed et nyt projektforslag, idet vi er blevet opmærksomme på, at en anden afgrænsning af projektet end de først fremsendte muligvis ville lette sagsgangen, og gøre at vi hurtigere kan komme i gang med om-/ tilbygningen.

Dette materiale erstatter således det tidligere indleverede materiale d. 02.12.2013, dateret 30.11.2013, samt det dateret 22.01.2014, for så vidt angår tegninger. Øvrigt materiale, herunder billeder af området med nabohuse, skøde, landinspektør opmåling samt approberede tegninger af 09.Oktober, 1970, og fuldmagt fra ejer er stadig gældende fra ansøgningen af 22.01.2014.

Matriklens grundareal er 1017 kvm, og det eksisterende beboelsesareal er iht. BBR- registret på 187 kvm. Heraf udgør underetagens lovlige beboelsesareal 60 kvm. Den nuværende bebyggelsesprocent er således 18,4 %.

Hertil skal lægges eksisterende kælderareal i underetage der iht. BBR – registeret opgøres til 30 kvm.

I forbindelse med ombygningen fjernes entrebygningen (Se oversigtstegning A) for at skabe mere plads til parkering, da husets indkørsel er meget lang, og det ikke er muligt at vende bilen. Entréen flyttes om på øst siden af huset, og dimensioneres således at overetagens samlede størrelse i forslaget i fremtiden er 103 kvadratmeter, altså 3,5 kvm mindre end den eksisterende løsning. (Se oversigtstegning A)

Herudover fjernes den del af underetagen, der ligger tættere på nabo mod øst end 377 cm til skel, svarende til de 6 alen, der i dag er servitut på, i det håb at det kan lette sagsgangen i forhold til problematikken vedrørende indsigtsgener. Underetagen og dens udvidelse der her søges om vil således i hele sin længde respektere de 377 cm mod østnabo. Underetagen udvides med 63 kvm.

I udvidelsen vil afstanden fra kælders loft til naturligt terræn være over 125 cm, og dermed tælle som beboelse. Det fremtidige beboelsesareal ændres således til 231 m², efter fradrag af de 30 kvm der er registreret som kælder og bebyggelsesprocenten til: 22,7 %.

I forbindelse med ombygningen etableres der en ny tagkonstruktion (trækonstruktion) med 450 mm isolering, idet det nuværende flade tag kun indeholder 100 mm isolering, ligesom trækonstruktionen i væggene udskiftes og forstærkes, for også her at kunne indeholde normmæssig isolering. Som det fremgår af tegningerne vil huset fremstå med ensidig taghældning. Taget rejses med øverste side mod Vest, så det fortsat falder indenfor højdegrænseplanet. (Se tegning: Tværsnit BB) Forslaget tager udgangspunkt i den niveauplanskote på 22.29 der blev givet tilladelse til d. 17.03.2014. Idet tagfladen på det her ansøgte projekt er 50 cm kortere, mod syd end det der dannede udgangspunkt for tilladelsen til niveauplan 22.29 går vi ud fra at den stadig gælder, ligesom vi formoder at der ikke er behov for yderligere fremsendelse af materiale fra landinspektør.

Vi ønsker at etablere altaner på 3 sider af huset iht. tegningsmateriale, alle som angivet indenfor højdegrænseplanet.

Mod øst ønskes altan på 6 kvm etableret iht. tegninger. Altanen her etableres 377 cm fra skel, indenfor højdegrænseplanet. (Se tegning: Tværsnit BB)

Mod parken (Vest) etableres altanen på 12 kvm iht. tegninger. Der ingen naboer mod Vest. Ingen vil således være generet af fremtidige og nye indsynsmuligheder, ved etablering af altan på denne side. Altanen er i sin bredde i dette forslag reduceret til 510 cm,

Mod syd udvides huset 100 cm i overetagen (Se oversigtstegning A), men er altså stadig 50 cm kortere end i det forslag der ligger til grund for en fastsættelse af niveauplan 22.29.

Underetagen udvides iht. tegningerne. På en del af taget af denne udvidelse ønskes der etableret en tagterrasse på 20 kvm.

Denne etableres nu indenfor de 377 cm, og der opsættes et ikke gennemsigtigt hegn mod øst på hele tagterrassens kængde i 210 cm højde, for at fjerne indsynsmuligheder mod østnabo.

Som det fremgår af de vedhæftede billeder, er der mange huse i nærområdet, også nybyggede, der har hævede terrasser og tagterrasser på op i mod 20 - 30. Kvm størrelse.

Naboen mod øst har endda foretaget en massiv terrænregulering, således at der nu er en terrasse i husets fulde bredde, i niveau med husets hævede stueplan. Ophold på denne terrasse giver mulighed for indkig på nr 21 A, som ellers ikke ville være muligt. Dette forhold bedes inddraget, når man vurderer legitimiteten af østnaboens eventuelle indsigelser mod projektet.

Vi håber at myndighederne i forhold til vurderingen af disse terrasser og altanen vil se på husets placering i forhold til søen, til den hældende grund og til hvad der tilsyneladende ellers er givet tilladelse til i nærområdet når man skal vurdere rimeligheden i forslaget. Hvad er en normal altan & terrasse på et atypisk hus, på en atypisk grund med en atypisk udsigt ? Og hvad er rimelige muligheder for bebyggelse i denne henseende, på dette sted ?

Såfremt de søgte forhold vedrørende altanerne, fra myndighedernes side skønnes at være dispensationskrævende, søges der hermed om dette.

Idet de eksisterende ydermure kun indeholder 65 – 100 mm isolering vil ombygningen desuden indebære udvendig isolering af de af de eksisterende ydermure der genbruges med 100 mm isolering der pudses og stedvis beklædes med lærketræ. Der søges således også om tilladelse til at udføre dette, uden at skulle indregne det i bebyggelsesprocenten. Hvor der udføres nye ydervægge, vil disse naturligvis overholde gældende isolationsnormer, og er talt med i bebyggelsesprocenten i sin fulde udstrækning.

Vi er opmærksomme på, at sagen af flere årsager er mere kompleks end en normal byggesag, og er fortsat meget taknemlige for den sparring vi har modtaget fra kommunen, og i særdeleshed Ole Birknow. Vi håber på at man fra kommunens side har mulighed for tidsmæssigt at prioritere sagen, henset til den process og dialog der har været i gang siden medio november, samt at sagsbehandlingen, omend dette materiale nu erstatter det eksisterende i sagen, har været i gang i nogle måneder.

Skulle der således være spørgsmål eller behov for yderligere oplysninger i sagen kan henvendelse herom rettes til mig, gerne på nedenstående mail, ligesom vi naturligvis gerne deltager i møder & gennemgang på stedet, såfremt det skønnes nødvendigt.

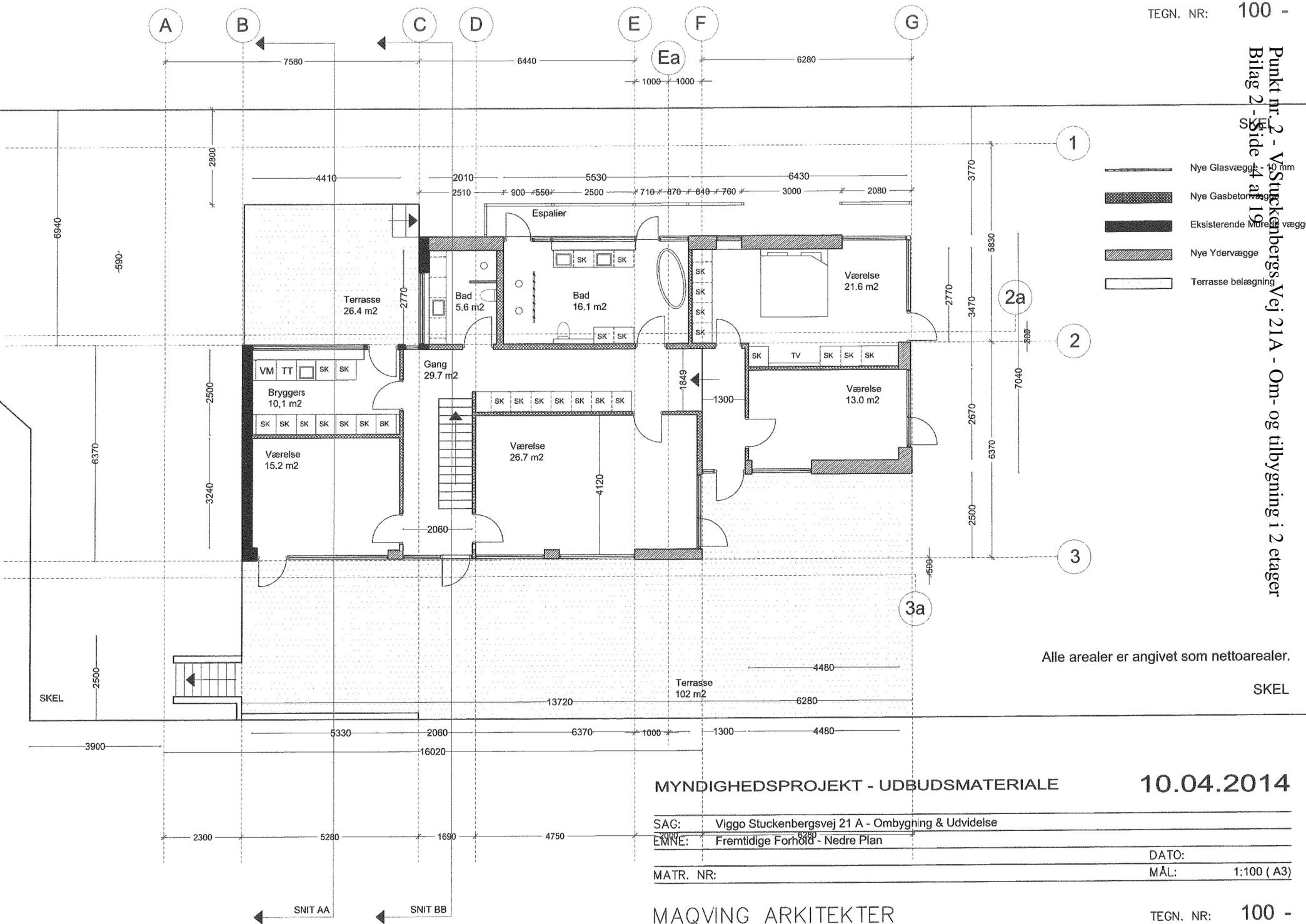
Venlig hilsen



Anders Maqving Kjeldsen
Arkitekt m.a.a.

Maqving Arkitekter
Dageløkkevej 13,
3050 Humlebæk
Mail. maqving@gmail.com
Mob. +45 26204027

Bilag. Tegninger: Situationsplan, Facadetegninger, Planer & Snit. Fotodokumentation af bebyggelsen fra alle sider. Oversigt & fotodokumentation over andre 2 etagers bygninger i umiddelbar nærhed af huset. Oversigtstegning A over arealer der fjernes & tillægges. Billeder af ejendomme i området der har altaner og terrasser på over 20 kvm, i enten 1. sals plan eller opbyggede arealer.



Alle arealer er angivet som nettoarealer.

MYNDIGHEDSPROJEKT - UDBUDSMATERIALE

10.04.2014

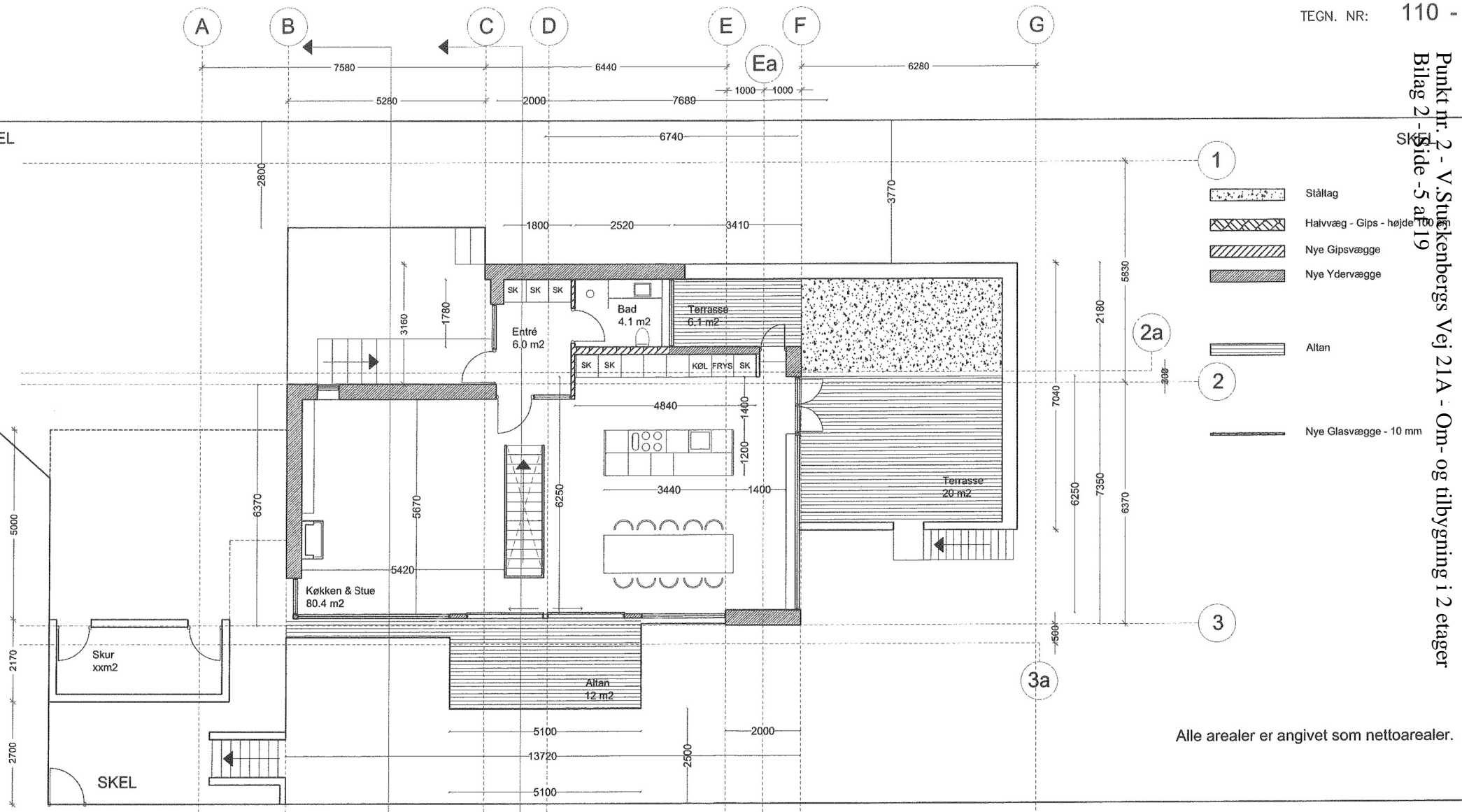
SAG: Viggos Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse
 EMNE: Fremtidige Forhold - Nedre Plan

MATR. NR: DATO: MÅL: 1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

TEGN. NR: 100 -

Møde i Byplanudvalget d. 08-10-2014



- 1 Ståltag
- Halvæg - Gips - højde 100
- Nye Gipsvægge
- Nye Ydervægge
- 2 Altan
- Nye Glasvægge - 10 mm
- 3

Alle arealer er angivet som nettoarealer.

MYNDIGHEDSPROJEKT - UDBUDSMATERIALE

10.04.2014

SAG: Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse

EMNE: Fremtidige Forhold - Øvre Plan

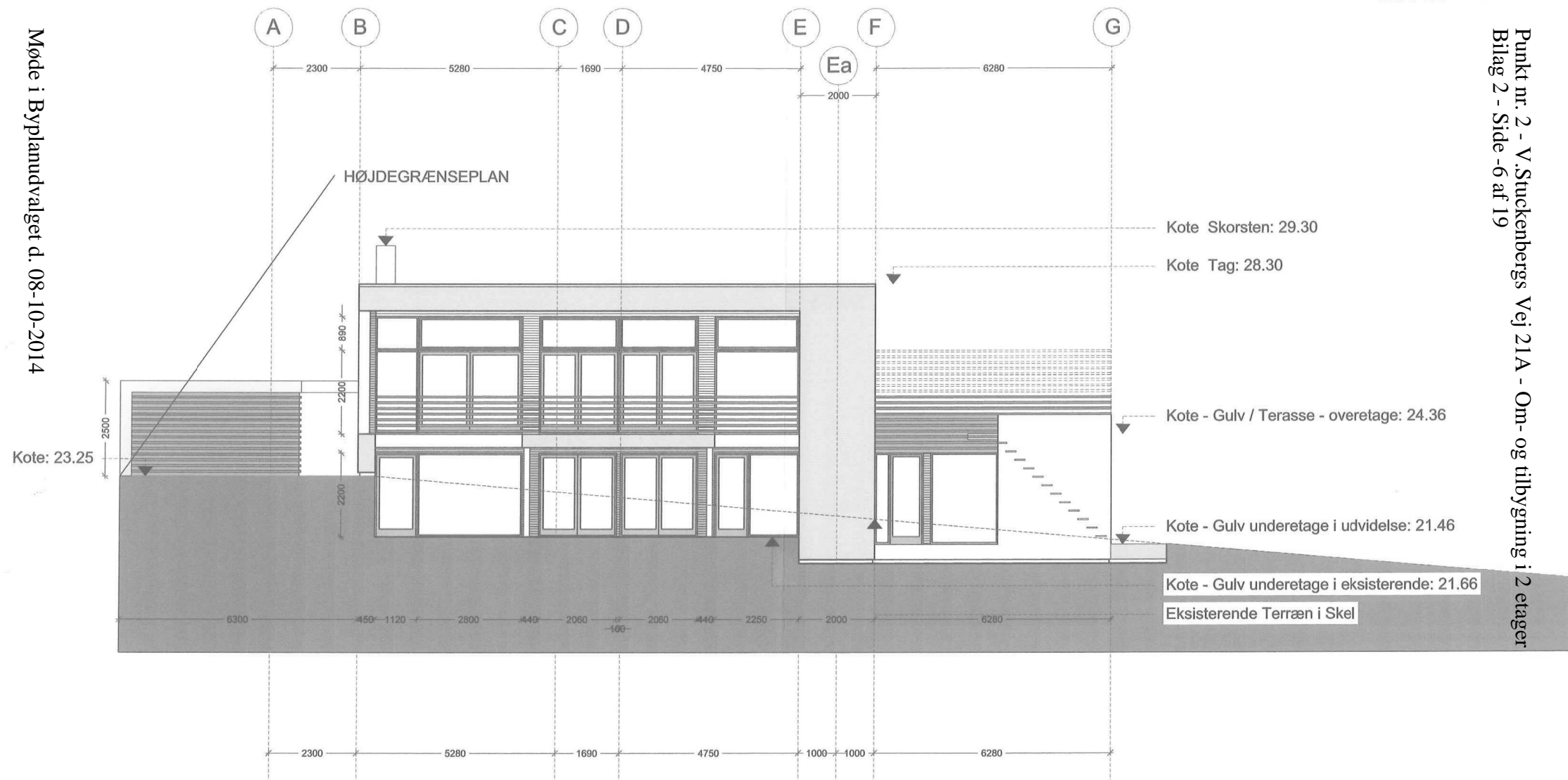
MATR. NR:

DATO:

MÅL: 1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

TEGN. NR: 110 -



MYNDIGHEDSPROJEKT - UDBUDSMATERIALE

10.04.2014

SAG: Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse

EMNE: Fremtidige Forhold - Vestfacade

DATO:

MATR. NR:

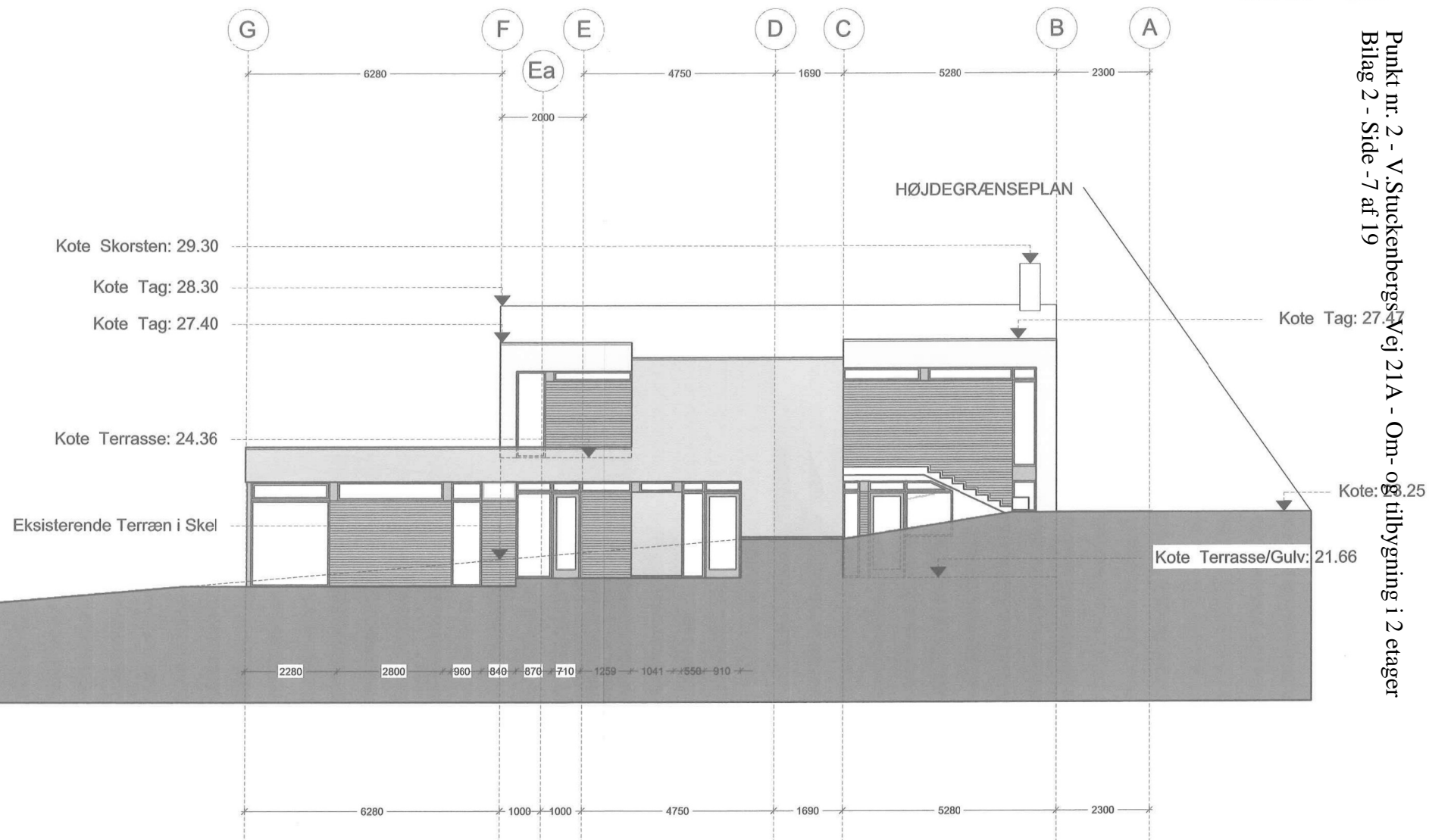
MÅL: 1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

TEGN. NR: 200 -

MAQVING ARKITEKTER- DAGELØKKEVEJ 13- 3050 HUMLEBÆK tlf: 26204027

- maqving@gmail.com



MYNDIGHEDSPROJEKT - UDBUDSMATERIALE

10.04.2014

SAG: Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse

EMNE: Fremtidige Forhold - Østfacade

DATO:

MATR. NR:

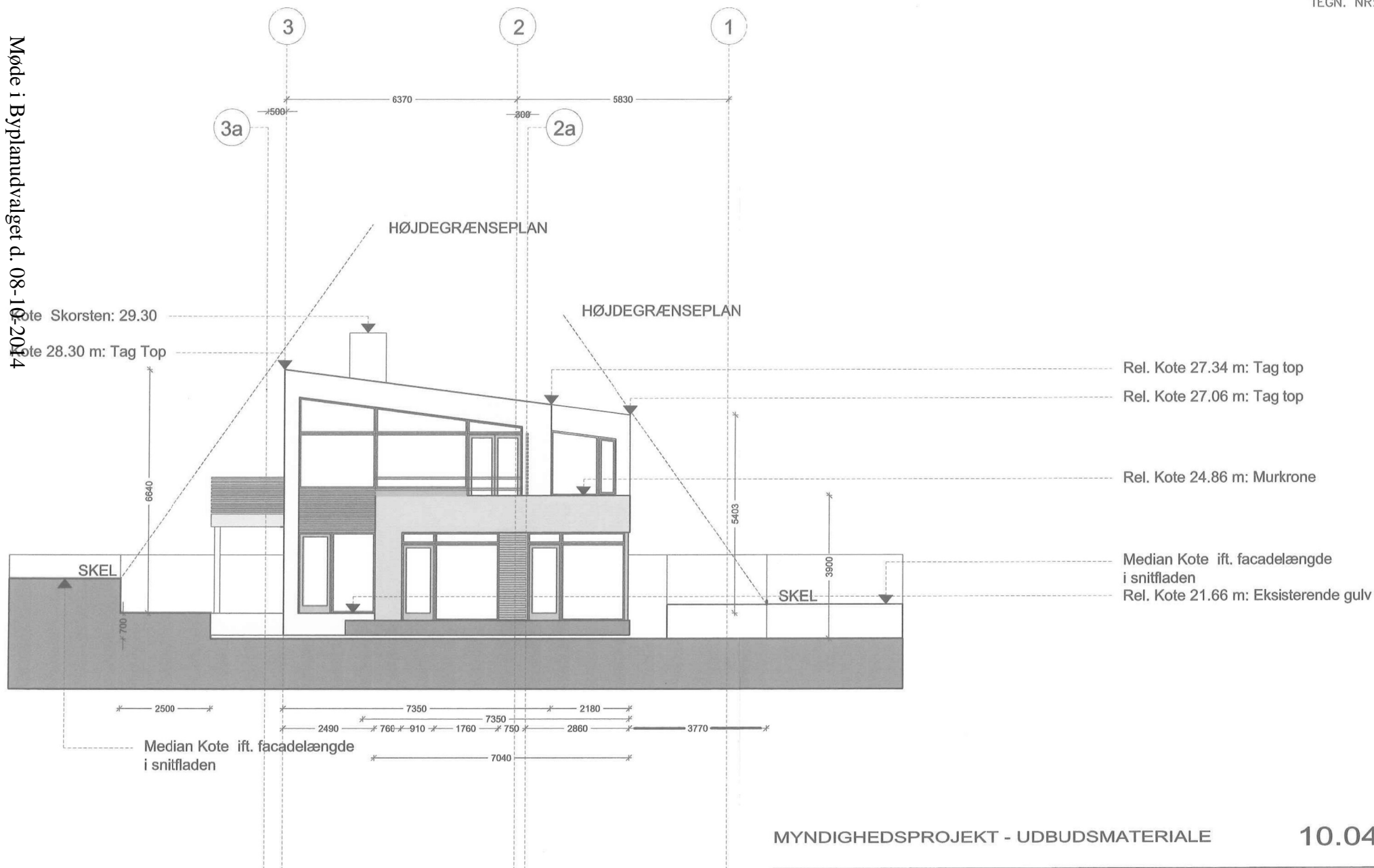
MÅL: 1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

TEGN. NR: 210 -

MAQVING ARKITEKTER - DAGELØKKEVEJ 13 - 3050 HUMLEBÆK tlf: 26204027

- maqving@gmail.com



MYNDIGHEDSPROJEKT - UDBUDSMATERIALE

10.04.2014

SAG: Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse

EMNE: Fremtidige Forhold - Sydfacade

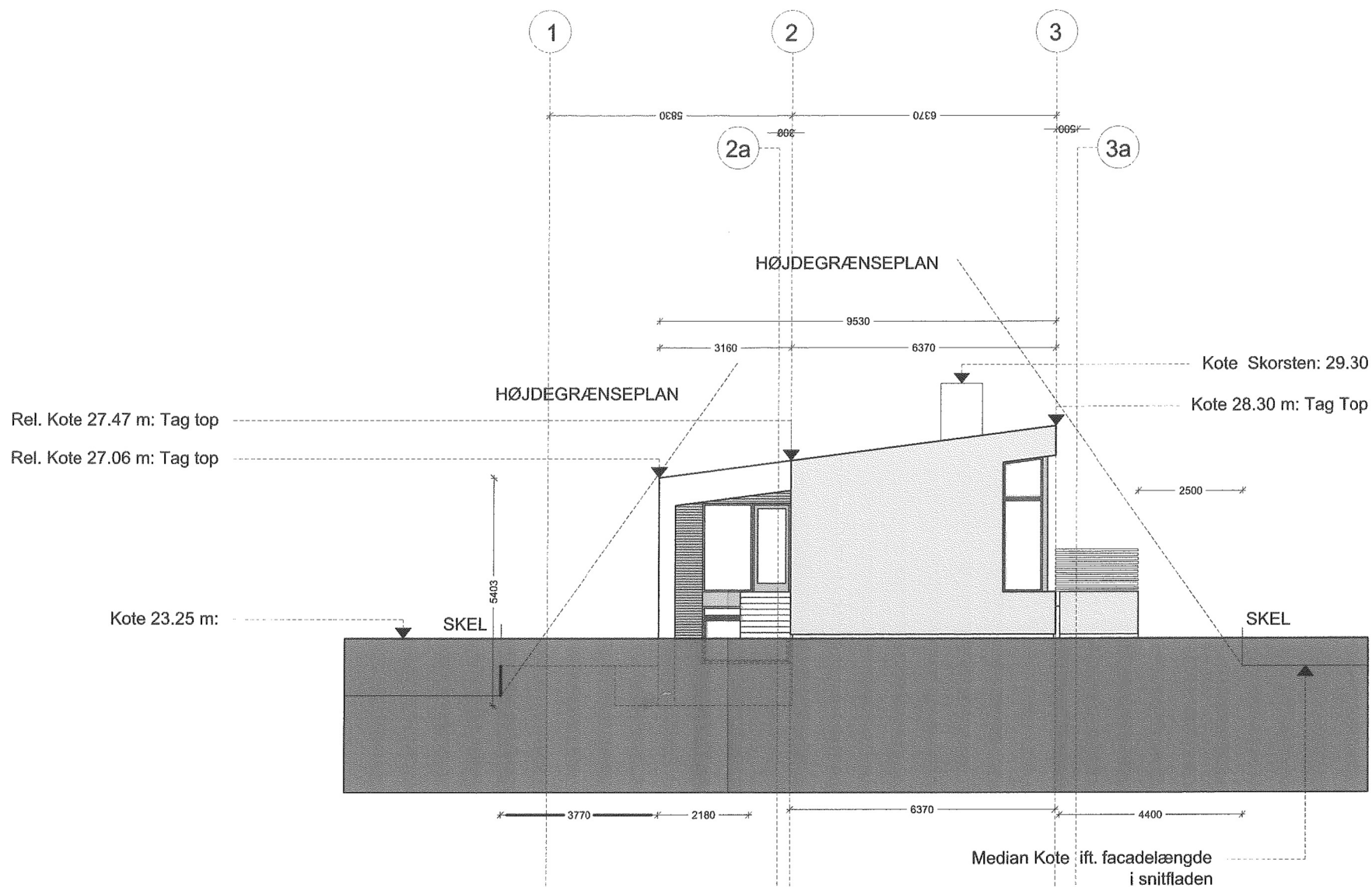
MATR. NR:

DATO:

MÅL: 1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

TEGN. NR: 220 -



MYNDIGHEDSPROJEKT - UDBUDSMATERIALE

10.04.2014

SAG: Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse

EMNE: Fremtidige Forhold - Nordfacade

DATO:

MATR. NR:

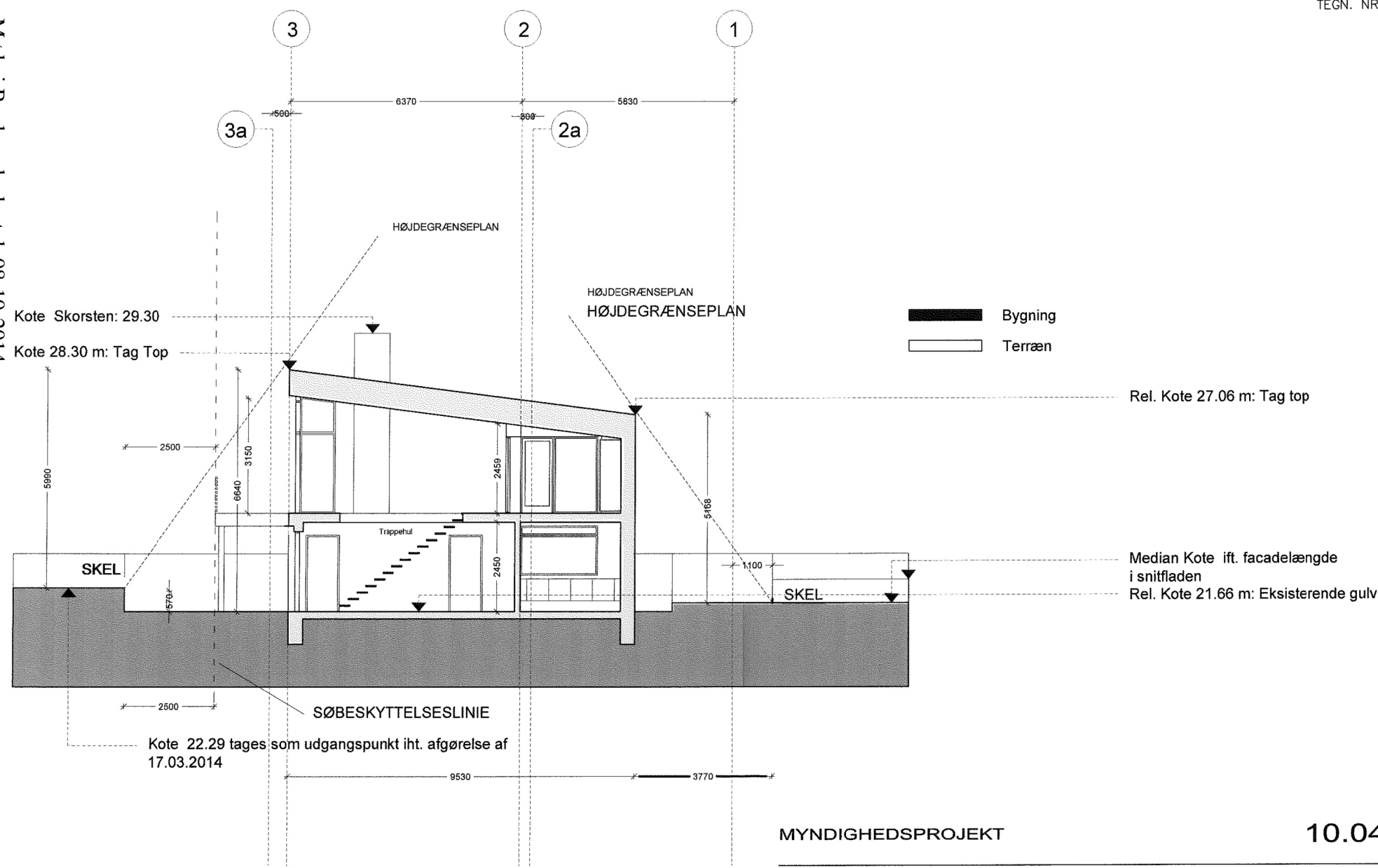
MÅL: 1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

TEGN. NR: 230 -

MAQVING ARKITEKTER- DAGELØKKEVEJ 13- 3050 HUMLEBÆK tlf: 26204027

- maqving@gmail.com



MYNDIGHEDSPROJEKT

10.04.2014

SAG:	Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse
EMNE:	Fremtidige Forhold - Tværsnit BB
MATR. NR:	
DATO:	
MÅL:	1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

TEGN. NR: 300 -



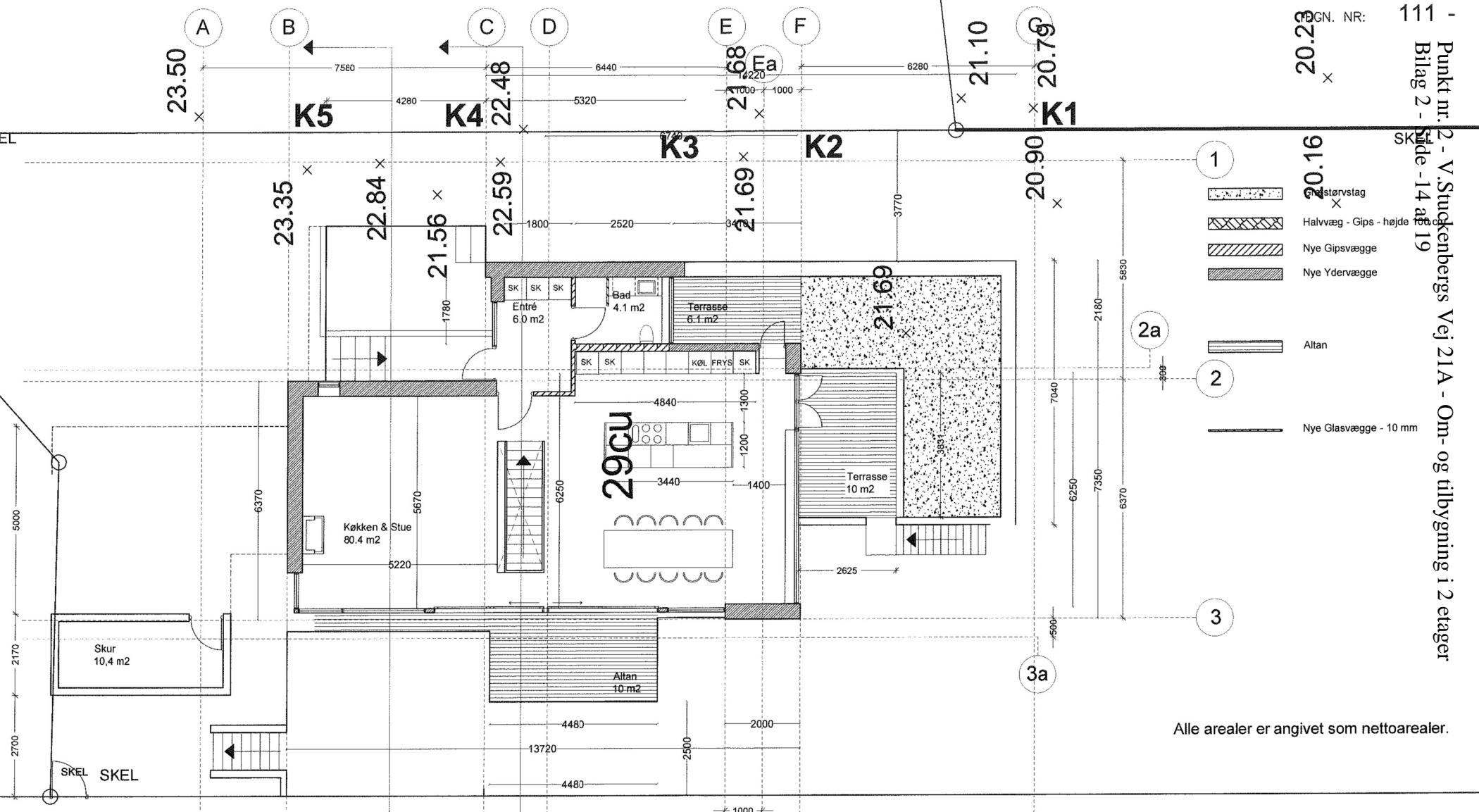




Model nr. 23.99
 4. juni 2014
 08.10.2014

TEGN. NR: 111 -
 20.29 X

Punkt nr. 2 - V. Stuckenbergs Vej 21A - Om- og tilbygning i 2 etager
 Bilag 2 - Side 14 af 19



- 1 Størvslag
- 2 Halvæg - Gips - højde
- 3 Nye Gipsvægge
- 4 Nye Ydervægge
- 5 Altan
- 6 Nye Glasvægge - 10 mm

Alle arealer er angivet som nettoarealer.

SKEL

Myndighedsprojekt

09.05.2014

SAG: Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse
 EMNE: Fremtidige Forhold - Øvre Plan - KOTER I ØSTSKELE INDTEGNET

MATR. NR: _____ DATO: _____
 MÅL: 1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

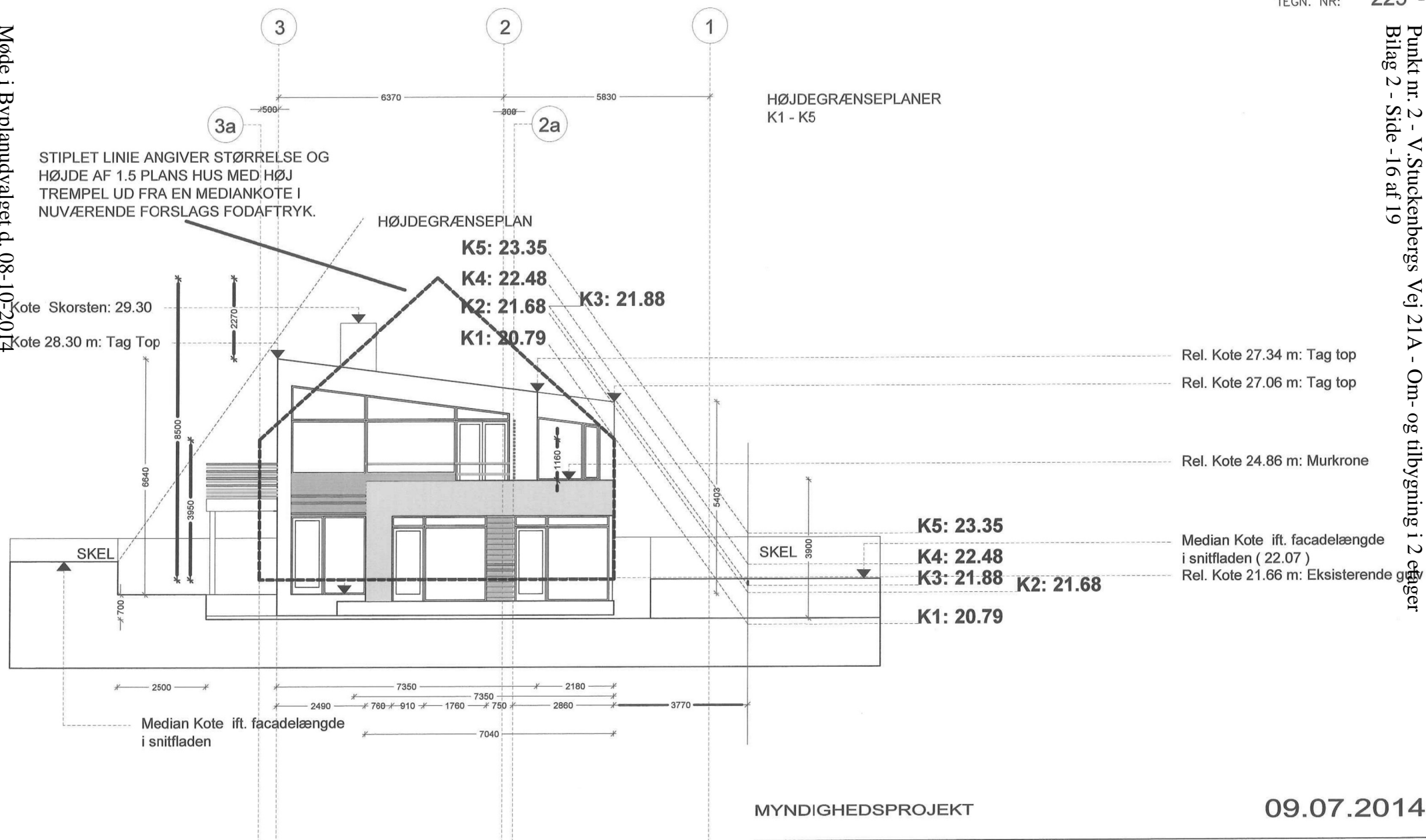
TEGN. NR: 111 -

MAQVING ARKITEKTER - DAGELØKKEVEJ 13 - 3050 HUMLEBÆK tlf: 26204027 - maqving@gmail.com

SNIT AA ← ← SNIT BB



Landinspektør Jesper Holm
 ANTON JENSEN
 LANDINSPEKTØRER
 RENTEMESTERVEJ 78 Ø
 2400 KØBENHAVN NV



MYNDIGHEDSPROJEKT

09.07.2014

SAG: Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse

EMNE: Fremtidige Forhold - Sydfacade - SKELKOTER MOD ØST INDTEGNET

DATO:

MATR. NR:

MÅL: 1:100 (A3)

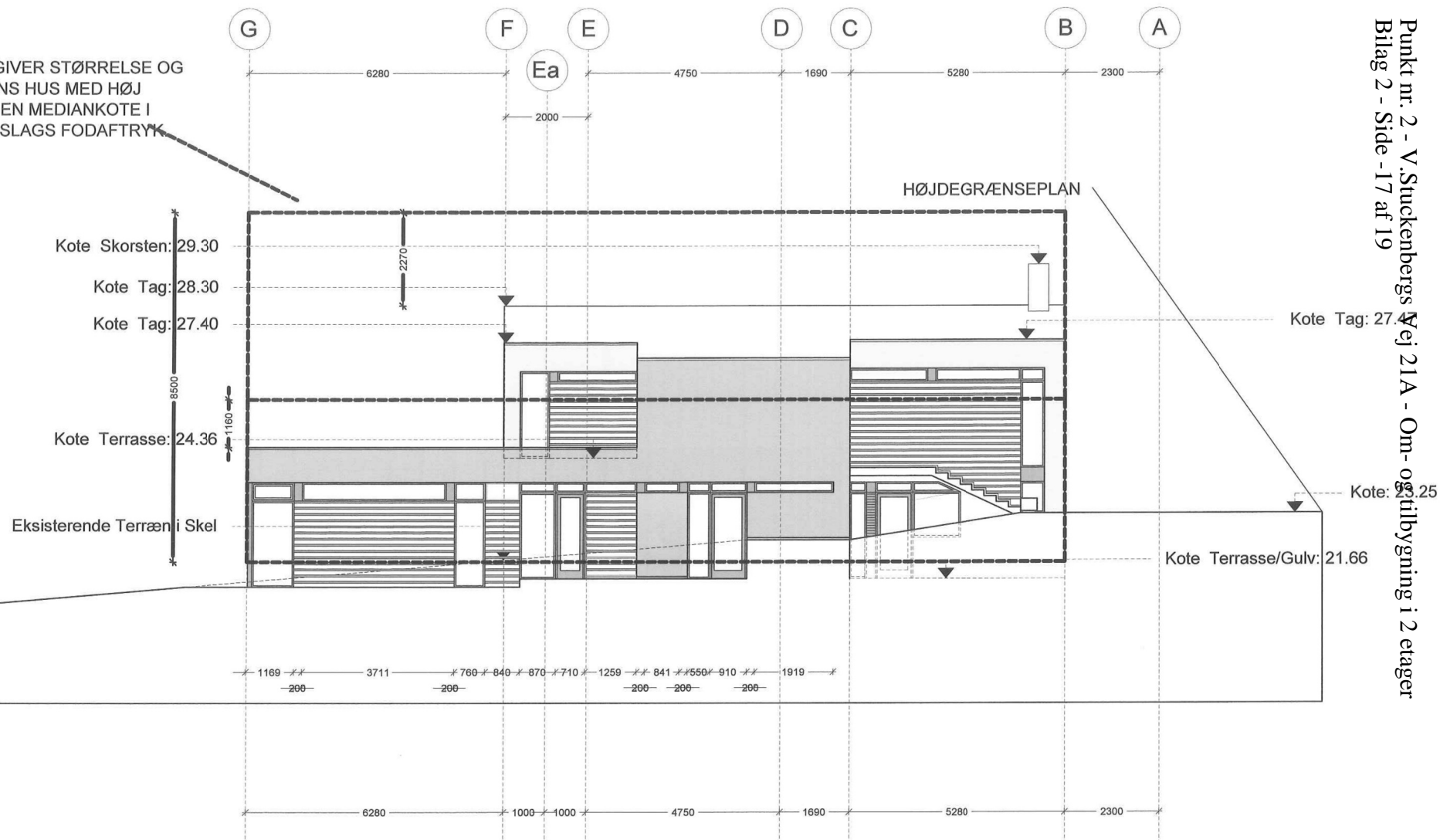
MAQVING ARKITEKTER

TEGN. NR: 225 -

MAQVING ARKITEKTER- DAGELØKKEVEJ 13- 3050 HUMLEBÆK tlf: 26204027

- maqving@gmail.com

STIPLET LINIE ANGIVER STØRRELSE OG HØJDE AF 1.5 PLANS HUS MED HØJ TREMPEL UD FRA EN MEDIANKOTE I NUVÆRENDE FORSLAGS FODAFTRYK



MYNDIGHEDSPROJEKT

09.07.2014

SAG: Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse

EMNE: Fremtidige Forhold - Østfacade - 1.5. PLANS HUS SOM ALTERNATIV INDTEGNET

DATO:

MATR. NR:

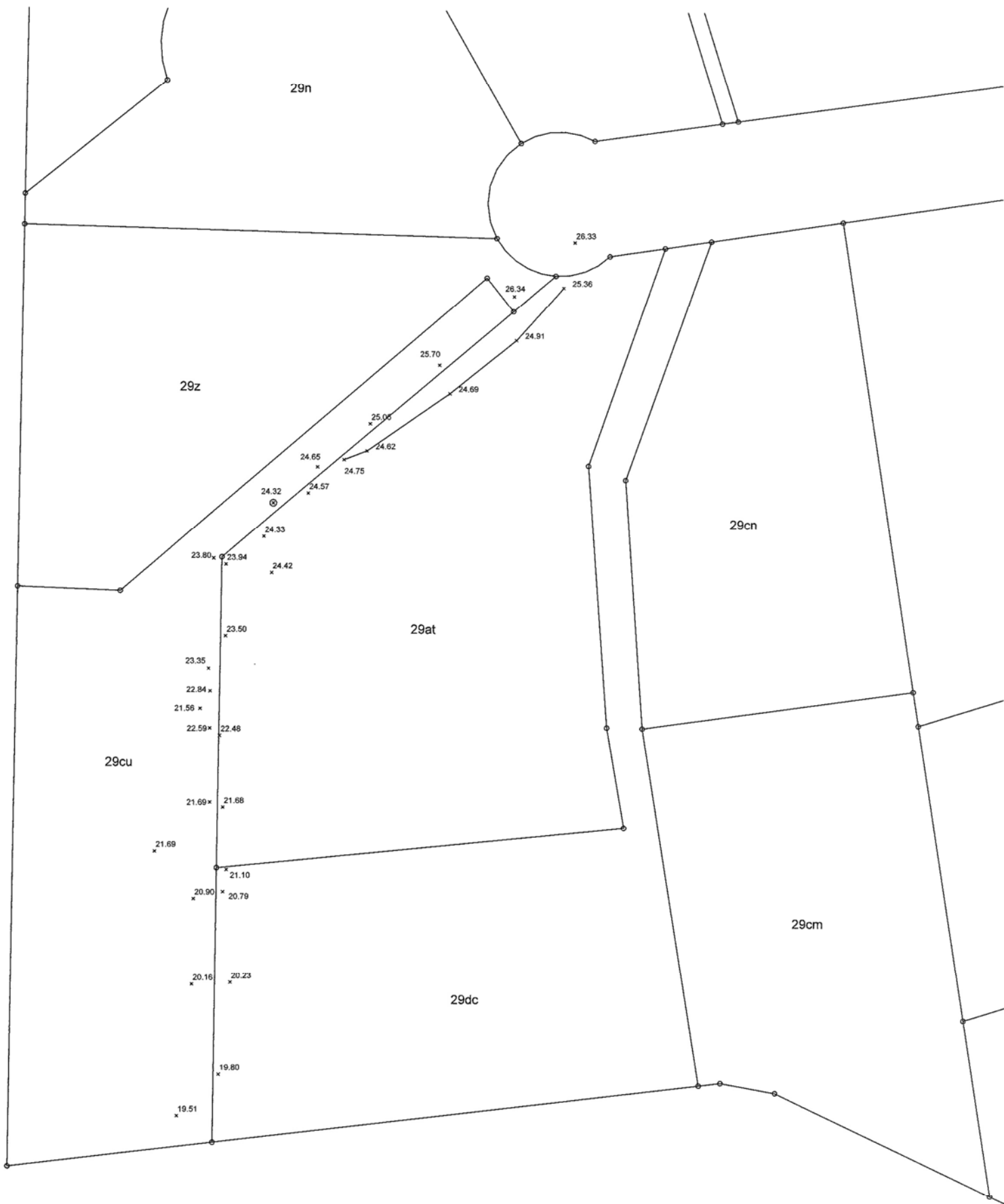
MÅL: 1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

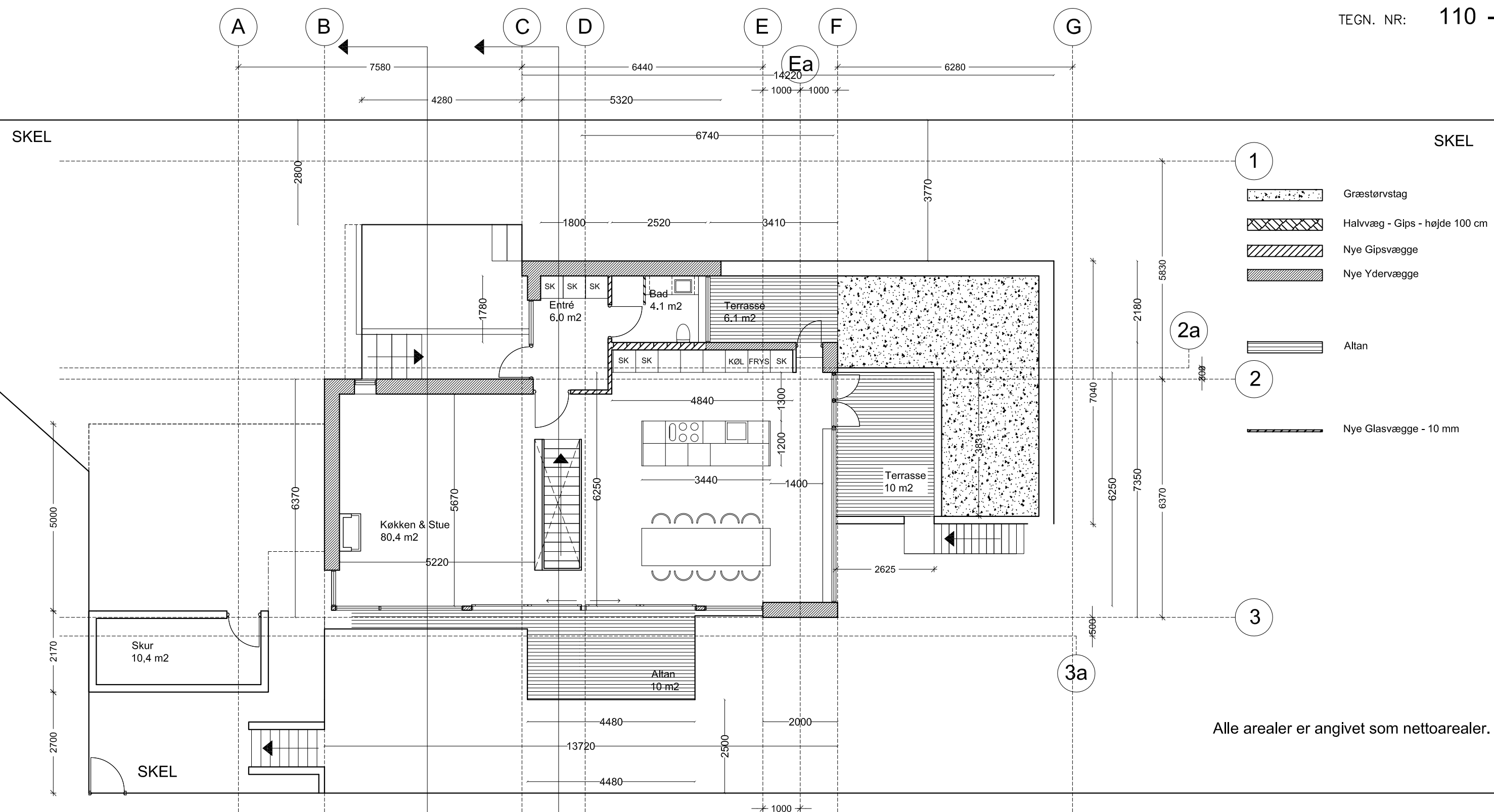
TEGN. NR: 226 -

MAQVING ARKITEKTER- DAGELØKKEVEJ 13- 3050 HUMLEBÆK tlf: 26204027

- maqving@gmail.com



Punkt nr. 2 - V.Stuckenbergs Vej 21A - Om- og tilbygning i 2 etager
Bilag 2 - Side -19 af 19



Alle arealer er angivet som nettoarealer.

Myndighedsprojekt

09.05.2014

SAG: Viggo Stuckenbergsvej 21 A - Ombygning & Udvidelse

EMNE: Fremtidige Forhold - Øvre Plan

DATO:

MATR. NR:

MÅL: 1:100 (A3)

MAQVING ARKITEKTER

TEGN. NR: 110 -

MAQVING ARKITEKTER- DAGELØKKEVEJ 13- 3050 HUMLEBÆK tlf: 26204027

maqving@gmail.com

Møde i Byplanudvalget d. 08-10-2014



**Tagterrasser , altaner og balkoner indefor rammeområde 2.2.62 - V.
Stuckenbergsvej**
Sagsnummer: 20140130042
Oprettet: 09-05-2014
Dokumentejer: Ole Birknow

Andet

Notat		Journalnøgle(r):	01.00 - G01 Fysisk planlægning og naturbeskyttelse, Konkrete afgørelser på baggrund af regler/præcedens og generelle henvendelser
Emne:	Tagterrasser, altaner og balkoner indefor rammeområde 2.2.62 - V. Stuckenbergsvej		01.02.05 - P21 Lokalplanlægning, Regler og principielle afgørelser
Dato:	15-05-2014		02.00.00 - P21 Bygningsregulering i almindelighed, Regler og principielle afgørelser
Organisation:	V.Stuckenbergs Vej 21A		
Navn:		Besked:	
ID-nummer:	143699		

V. Stuckenbegs Vej 35

Altan på ca. 3,5 m², etableret i 1929 - bygningsattest 12.10.1912 ses på approberet tegning approberet 06.07.1929 - herudover hævet opholdsareal udfor stueetagen på ca. 25 m² - skønnes ikke at være i 2 etager (er placeret i flugt m. husets stueetage på skrånende terræn.)

V. Stuckenbegs Vej 31

Tagterrasse i 3. etage v. facade mod sø (3. etage pga naturligt skrånende terræn) oven på husets hjørne på ca. 11 m² sammenbygget m. balkon/ udvendig gang på ca. 11 m² på husets nordvest facade og mindre del af nordøst facade samt balkon/udvendig gang i 2.etage ((2. etage pga naturligt skrånende terræn) på ca. 30 m². Balkoner/udvendige gange og tagterrassen er etableret ved tilbygning i 1992 - ses på approberet tegning approberet 09.06.1992.

V. Stuckenbegs Vej 26

Tagterrasse oven på husets rundede hjørne på ca. 18 m². Tagterrassen er etableret samtidig m. huset, som er opført i 1912 - bygningsattest 12.10.1912

V. Stuckenbegs Vej 24

Tagterrasse på hjørnet af huset på ca. 11 m². Tagterrassen ses på de approberede tegninger, approberet 27.06.1934i forbindelse med tilbygning i 1957 - Byggetilladelse af 02.09.1957.

V. Stuckenbegs Vej 22

Tagterrasse på hjørnet af huset på ca. 11 m², etableret i i forbindelse med opførsel af huset i 1934 . Tagterrassen ses på de approberede tegninger, approberet 27.06.1934.

V. Stuckenbegs Vej 15

2 altaner på karnapper på gavlene af huset på henholdsvis ca. 7 m² og 3,5 m², etableret i forbindelse med opførelse af huset i 1906. Størrelse og udformning som traditionel karnap m. altan. Altanerne ses på de approberede tegninger, approberet 02.01.1906.

V. Stuckenbegs Vej 19B

2 altaner på hver ca.4,5 m² på gavl mod vest og udfør frontsoice mod syd , etableret i forbindelse med opførelse af huset i 1906. Størrelse og udformning som traditionel altan. Altanerne ses på de approberede tegninger, approberet 21.09.1931.

V. Stuckenbegs Vej 10

2 altaner på henholdsvis vest og øst side af huset, vist på tegning af 26.02.2002 i byggesag nr. 70487 . Altanerne er på henholdsvis ca. 7 m² og 5 m².

Chr. Winthers Vej 2

Tagterrasse over veranda/karnap, etableret 1906. Tagterrassen ses på de approberede tegninger til tilbygning, approberet 19.04.1906. Tagterrassen er på ca. 13 m².

Chr. Winthers Vej 8

Altan over karnap, etableret 1906 ved husets opførelse. Altanen ses på approberet tegning, approberet 18.10.1906. Altanen er på ca. 3,5 m².

Chr. Winthers Vej 10B

Altan over karnap, etableret 1928 ved husets opførelse. Altanen ses på approberet tegning, approberet 16.11.1928. Altanen er på ca. 6 m².

Chr. Winthers Vej 14B

Altan over karnap, etableret 1929 ved husets opførelse. Altanen ses på approberet tegning, approberet 14.11.1929. Altanen er på ca. 8,5 m².

Chr. Winthers Vej 20B

Tagterrasse på hjørnet af huset på 18 m².. Byggetilladelse af 11.08.2010.

Konklusion:

Der er 18 tagterrasser/altaner/balkoner indenfor rammeområdet. Størrelserne ligger mellem 3,5 m² - 30 m², heraf er der 8 over 10 m² heraf 1 på 30m², 2 på 18m², 1 på 13m² og 4 på 11 m² , Resten ligger mellem 3,5 m² og 8,5 m². Der er kun en tagterrasse, der er opført efter at bestemmelserne om 1½ etage i kommuneplanen blev indført i 2009, Chr. Winthers Vej 20B. på 18 m². Hovedparten af tagterrasser/altaner/balkoner (14 stk.) ligger fra 3,5 m² - 11 m²..

Ole B, Team Byggesag



**Tagterrasser , altaner og balkoner indefor rammeområde 2.2.62 - V.
Stuckenbergsvej**
Sagsnummer: 20140130042
Oprettet: 09-05-2014
Dokumentejer: Ole Birknow

Andet

Notat		Journalnøgle(r):	01.00 - G01 Fysisk planlægning og naturbeskyttelse, Konkrete afgørelser på baggrund af regler/præcedens og generelle henvendelser
Emne:	Tagterrasser, altaner og balkoner indefor rammeområde 2.2.62 - V. Stuckenbergsvej		01.02.05 - P21 Lokalplanlægning, Regler og principielle afgørelser
Dato:	15-05-2014		02.00.00 - P21 Bygningsregulering i almindelighed, Regler og principielle afgørelser
Organisation:	V.Stuckenbergs Vej 21A		
Navn:		Besked:	
ID-nummer:	143699		

V. Stuckenbegs Vej 35

Altan på ca. 3,5 m², etableret i 1929 - bygningsattest 12.10.1912 ses på approberet tegning approberet 06.07.1929 - herudover hævet opholdsareal udfør stueetagen på ca. 25 m² - skønnes ikke at være i 2 etager (er placeret i flugt m. husets stueetage på skrånende terræn.)

V. Stuckenbegs Vej 31

Tagterrasse i 3. etage v. facade mod sø (3. etage pga naturligt skrånende terræn) oven på husets hjørne på ca. 11 m² sammenbygget m. balkon/ udvendig gang på ca. 11 m² på husets nordvest facade og mindre del af nordøst facade samt balkon/udvendig gang i 2.etage ((2. etage pga naturligt skrånende terræn) på ca. 30 m². Balkoner/udvendige gange og tagterrassen er etableret ved tilbygning i 1992 - ses på approberet tegning approberet 09.06.1992.

V. Stuckenbegs Vej 26

Tagterrasse oven på husets rundede hjørne på ca. 18 m². Tagterrassen er etableret samtidig m. huset, som er opført i 1912 - bygningsattest 12.10.1912

V. Stuckenbegs Vej 24

Tagterrasse på hjørnet af huset på ca. 11 m². Tagterrassen ses på de approberede tegninger, approberet 27.06.1934i forbindelse med tilbygning i 1957 - Byggetilladelse af 02.09.1957.

V. Stuckenbegs Vej 22

Tagterrasse på hjørnet af huset på ca. 11 m², etableret i i forbindelse med opførsel af huset i 1934 . Tagterrassen ses på de approberede tegninger, approberet 27.06.1934.

V. Stuckenbegs Vej 15

2 altaner på karnapper på gavlene af huset på henholdsvis ca. 7 m² og 3,5 m², etableret i forbindelse med opførelse af huset i 1906. Størrelse og udformning som traditionel karnap m. altan. Altanerne ses på de approberede tegninger, approberet 02.01.1906.

V. Stuckenbegs Vej 19B

2 altaner på hver ca.4,5 m² på gavl mod vest og udfør frontsoice mod syd , etableret i forbindelse med opførelse af huset i 1906. Størrelse og udformning som traditionel altan. Altanerne ses på de approberede tegninger, approberet 21.09.1931.

V. Stuckenbegs Vej 10

2 altaner på henholdsvis vest og øst side af huset, vist på tegning af 26.02.2002 i byggesag nr. 70487 . Altanerne er på henholdsvis ca. 7 m² og 5 m².

Chr. Winthers Vej 2

Tagterrasse over veranda/karnap, etableret 1906. Tagterrassen ses på de approberede tegninger til tilbygning, approberet 19.04.1906. Tagterrassen er på ca. 13 m².

Chr. Winthers Vej 8

Altan over karnap, etableret 1906 ved husets opførelse. Altanen ses på approberet tegning, approberet 18.10.1906. Altanen er på ca. 3,5 m².

Chr. Winthers Vej 10B

Altan over karnap, etableret 1928 ved husets opførelse. Altanen ses på approberet tegning, approberet 16.11.1928. Altanen er på ca. 6 m².

Chr. Winthers Vej 14B

Altan over karnap, etableret 1929 ved husets opførelse. Altanen ses på approberet tegning, approberet 14.11.1929. Altanen er på ca. 8,5 m².

Chr. Winthers Vej 20B

Tagterrasse på hjørnet af huset på 18 m².. Byggetilladelse af 11.08.2010.

Konklusion:

Der er 18 tagterrasser/altaner/balkoner indenfor rammeområdet. Størrelserne ligger mellem 3,5 m² - 30 m², heraf er der 8 over 10 m² heraf 1 på 30m², 2 på 18m², 1 på 13m² og 4 på 11 m² , Resten ligger mellem 3,5 m² og 8,5 m². Der er kun en tagterrasse, der er opført efter at bestemmelserne om 1½ etage i kommuneplanen blev indført i 2009, Chr. Winthers Vej 20B. på 18 m². Hovedparten af tagterrasser/altaner/balkoner (14 stk.) ligger fra 3,5 m² - 11 m²..

Ole B, Team Byggesag

Lyngby den 4. juni 2014

Høringsvar fra Viggo Stuckenbergs Vej 19 A, 2800 Lyngby

Vi har den 22. maj modtaget høringsmateriale vedrørende tilbygning og ombygning af Viggo Stuckenbergs Vej 21A.

Efterfølgende har vi haft en dialog med ejerne af 21A, og har været initiativtager til dialog mellem 19A, 19B og 21B. Vi oplever, at der er en god dialog, men også modstridende interesser. Vores dialog med 21A drejer sig aktuelt om:

- at nedsænke og forkorte den fremskudte et-etagers del af tilbygningen,
- at trække den to etagers del af tilbygningen tilbage,
- træbeklædning på østfacaden,
- 1. sals terrasser og eventuel størrelse af disse.

Vores interesse er at værne om den ugenerede skovhave med langt til naboer, som vi har i dag. Det nuværende hus i nummer 21A er tilpasset terrænet med delvist nedgravet kælderetage og mørk træbeklædning - præmieret af kommunen i 1958 og klasse 3 bevaringsværdigt. I forslaget til det nye hus ændres der væsentligt på husets udtryk.

Det nye hus vil forringe vores udsigt fra haven og stuen mod vest, og vi vil blive generet af indsyn fra husets højere liggende spisestue og 1. sals terrasser. Værdiforringelsen af vores hus vil være betydelig med den nye dominerende nabobygning, og vi bliver derfor nødt til at reducere den pris, vi har aftalt med de kommende købere, der skal overtage vores hus d. 1.7.2014.

Til det byggeprojekt, der er sendt i høring, vil vi gerne gøre indsigelser mod de punkter, der er beskrevet nedenfor. Vi har opridset en række løsningsmuligheder, som vi ser det, men vi er selvfølgelig åbne for dialog.

1) Byggehøjden (koten) i forhold til terræn

Koten, som den et-etagers del af tilbygningen mod syd er baseret på, er, ud fra vores vurdering, for høj.

Terrænet syd for huset i 21A blev i 1958 hævet med 80 cm ved påfyldning af udgravning fra kælderen. (Vi blev bekendt med dette ved etableringen af vores kloakledning i 1976, hvor der blev gravet ned gennem påfyldet). For at komme op på det foreslåede niveau til den nye bygning, vil det ud fra de tilsendte skitser kræve endnu en hævnings af terrænet syd og vest for huset. Niveauforskellene mellem vores have og haven i 21A vil dermed blive større. Det kan give problemer ved ekstremregn.

I forbindelse med fastsættelse af niveauplanet til koten 22,29 blev følgende koter anvendt: 22.96, 23.12, 21.66 og 21.42. De anvendte kote er fastsat på baggrund af placeringen af den nuværende bygning. Eftersom den nuværende bygning forlænges 7,4m bør følgende koter medtages: 22.96, 23.12, 21.66, 21.42, 21.32* og 20.85*, så det fremtidige niveauplan fastsættes til 21,89 (*fra tegning over eksisterende bygning fra 1970). Fra det skal trækkes de 80 cm i forbindelse med terrænopfyldning.

Gulvplan i den planlagte tilbygning (kote 21,46) er 1 meter højere end gulvplan i vores stueplan (kote 20,45). Med tilbygningens placering så tæt på skel som byggeteknisk muligt, vil man fra tilbygning og det hævede terræn i haven få indsyn i vores have og stue. Man vil fra det ca. 1 meter hævede niveau let se hen over den 1,80 meter høje hæk, der står ved skel.

Det vil omvendt være en dominerende bygning set fra vores lavere perspektiv.

Løsningsmuligheder:

- at tilbygningen sænkes så koten er tilpasset det oprindelige terræn og er beregnet på baggrund af hele bygningens længde,
- at tilbygningen gøres kortere/trækkes tilbage mod nord,
- at murkronen (nu 0,5 m over taget) på tilbygningen fjernes/reduceres,
- at tilbygningen flyttes væk fra vores skel i vestgående retning mod Folkeparken.

2) Forlængelse af den to-etagers del af bygningen mod syd

Vi ønsker ikke, at længden af den høje del af bygningen i to etager forlænges med 1 meter mod syd. Det vil med den hævede taghøjde betyde, at den bebyggede volumen i to etager forøges med cirka 35 m³ set fra vores perspektiv og vil lukke for aftensol og himmel.

3) Tagterrassen mod syd

Tagterrassen mod syd vil betyde, at der bliver indsyn i store dele af vores hus og have mod syd og vest.

I høringsmaterialet er der medsendt forskellige eksempler på terrasser i området. Der er i tilknytning til sagen desuden udarbejdet 18 eksempler på terrasser i områder Viggo Stuckenberg's Vej og Chr. Winthers Vej. Vi har gennemgået de pågældende 18 terrasser. Med undtagelse af to terrasser, er der tale om terrasser, der ikke giver indblik til nabo, kun til nabos forhave eller er små og etableret i forbindelse med decentrale rum som f.eks. soveværelse.

Der er også indsyn i dele af vores have fra den hævede terrasse hos nummer 19B, men det er fra en vinkel, der ikke giver direkte indsyn til vores terrasse og stue.

To terrasser i området har direkte indkig til nabo. I det ene tilfælde (VS 31) drejer det sig om et hus, hvor bygherrer også ejer nabogrunden (VS 29). I det andet tilfælde (CW 20B) er terrassen integreret i bygningen og giver kun et begrænset indblik.

Det er ikke nødvendigt at lave terrasser i første sals højde for at få søudsigt fra den aktuelle grund. Vi mener derfor ikke, at begrundelsen for eventuelt at give dispensation til at bygge i to etager opvejer hensynet til, at vi kan bo ugeneret.

Afskærmningen af træ (2,3 m) omkring tagterrassen mod syd vil øge den bygningsmasse, man kan se fra vores hus og have. Den vil desuden tage en del af aftenhimmelen /-solen for os, da det er vestvendt set fra os. Vi ønsker derfor ikke den foreslåede løsning med et træspalier mod indbliksgener.

Løsningsmuligheder:

Det vil reducere vores gene ved tagterrassen (10m²) mod syd, at tilbygningen sænkes og trækkes tilbage som beskrevet under punkt 1. Herved vil det heller ikke være nødvendigt med høj afskærmning.

Hvis der gives dispensation til en tagterrasse ønsker vi, at der skrives ind i servitutterne:

- at tagterrassen ikke må udvides
- at der ikke må etableres høj afskærmning (espalier/hegn/læmure/glas eller lignende) ud over det lave værn, der fungerer som faldsikring.

4) Kloakledning

Det fremgår ikke af det tilsendte materiale, hvad der præcis skal ske med vores fælles kloakledning, som kommer til at løbe under det nye hus. I forbindelse med etablering af den nye ledning under huset og de to pumpebrønde ønsker vi, at 21A afholder etableringsomkostninger og er ansvarlige for:

- Problemer, der opstår pga. etableringen, f.eks. hvis der kommer jord i ledningen eller ledningen sammenpresses
- Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger for ledning/brønde på matriklen for 21A

Sidstnævnte ønsker vi anført i en servitut.

Man skal være opmærksom på, at ledning/brønde på 21A er dimensioneret til den fremtidige tilløbsmængde. Kloakledningen fra os ud i Folkeparken er dimensioneret, så det er muligt at tilkoble flere bebyggelser, fx fra en udstykning af nummer 13.

5) Processen

Vi blev først bekendt byggeriet, da vi modtog høringsmaterialet torsdag d. 22. maj 2014. Med Kristi Himmelfartsferien giver det os otte hverdage til at vurdere og besvare materialet inden høringsfristen d. 5. juni. Vores kendskab til byggeriet var forud for dette en mundtlig orientering i marts 2014. Her fik vi af vide, at der ville komme meget begrænsede ombygninger: taget skulle have en svag hældning mod øst og der ville komme et ændret indgangsparti. Det havde vi ikke nogen indsigelser imod, og vi så derfor ikke anledning til at gå dybere ind i projektet.

Vi mener ikke, at processen stiller os lige i forhold til vores naboer, som på et langt tidligere tidspunkt er blevet præsenteret for konkrete byggeplaner, som blev ændret på deres foranledning.

Løsningsmuligheder:

Da bygningen er placeret i et følsomt område, hvor man kan påvirke herlighedsværdien hos naboer i alle retninger med tilbygninger og ombygninger (Folkeparken, 19A, 19B og 21B), vil vi foreslå, at kommunen kommer ud og besigtiger projektet, så der kan findes en løsning, der afvejer hensyn til alle naboer.

I denne forbindelse har ejerne af Viggo Stuckenbergsvej 21A været behjælpelige med at opstille brædder, der delvist illustrerer omfanget af det nye byggeri (højder/ nord-syd længder er dog ikke indregulerede).

Vi kan henføre til, at der inden for de seneste år har været besigtigelse ved opførelsen af en mindre garage ved nummer 19B, hvor koterne efterfølgende blev ændret.

Ifølge bygningsreglementet skal kommunens fastlæggelse af bebyggelsens højde og etageantal ske under hensyntagen til forholdet mellem bebyggelsens højde og afstand til anden bebyggelse og friarealer på samme grund samt nabobebyggelsen og dennes friarealer, vej og sti, med henblik på at sikre tilfredsstillende lysforhold og forhindre væsentlige indbliksgener. På grund af terrænforskelle er det vanskeligt at vurdere byggeriet ud fra papirforslaget alene, og vi vil derfor stærkt opfordre til, at der bliver en fysisk besigtigelse af projektet.

Bilag

Vi vedlægger billeder af udsyn og indsyn til vores grund, før og efter byggeriet. Bygningen er placeret, så der er sammenhæng med den midlertidige opstalt, der skal vise byggeriets omfang.

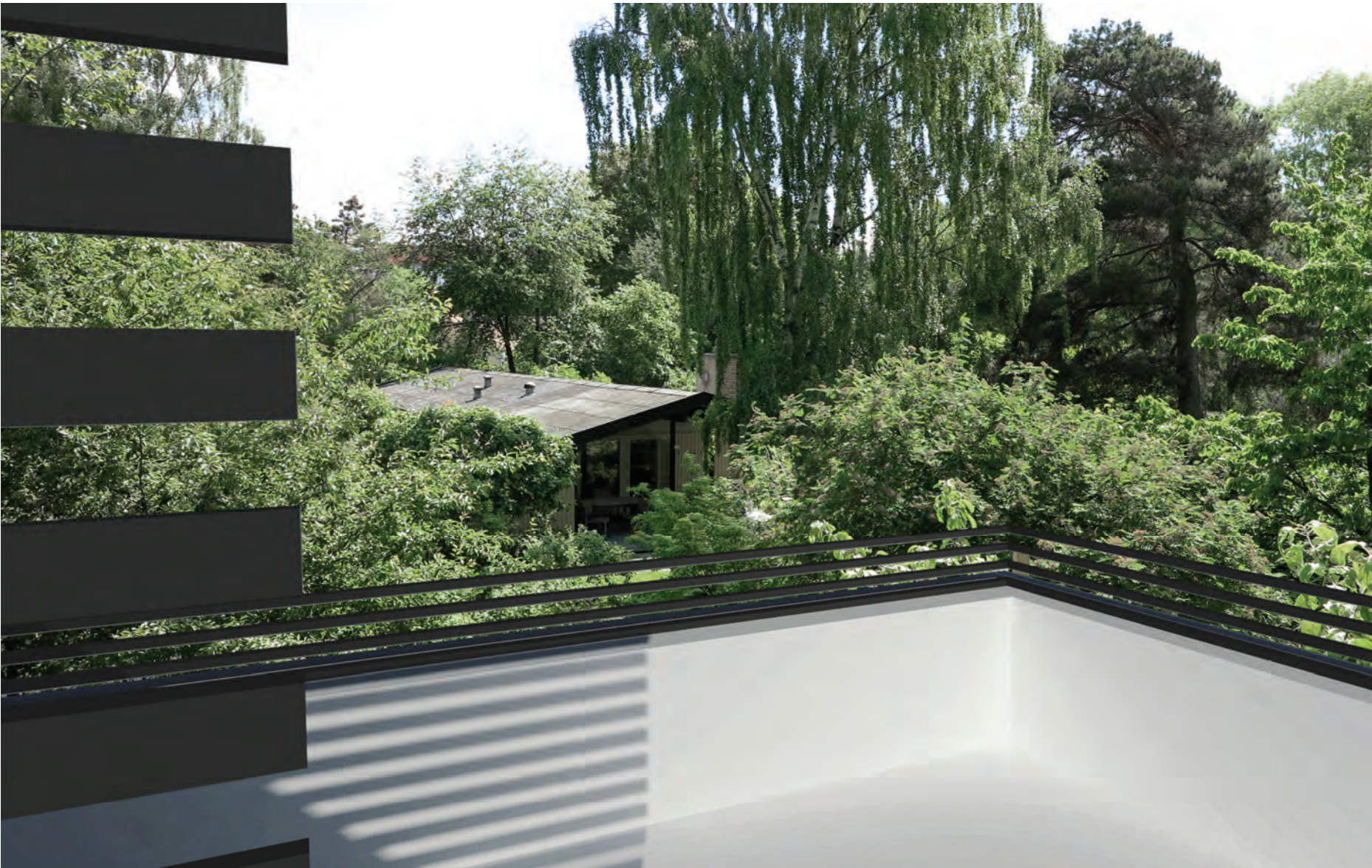
Vi håber på en konstruktiv dialog, da vi og vores kommende købere gerne vil bidrage til et godt naboskab.

Med venlig hilsen

Jørgen Ole Lorentzen og Anne-Grete Lorentzen



Hus 19A - Viggo Stuckenbergsvej





Hus 19A - Viggo Stuckenbergsvej



Hus 19A - Viggo Stuckenbergsvej



Høringssvar fra V. Stuckenbergsvej 19B vedr. sagsnr. 20140130042: V. Stuckenbergsvej 21A

Lyngby Taarbæk Kommune
Center for Miljø og Plan
Rådhuset, Lyngby Torv 17, 2800 Kgs. Lyngby

4/Juni 2014

Høring, sagsnr. 20140130042 - Viggo Stuckenbergsvej 21A

Hermed indsigelser vedr. høring, sagsnr. 20140130042 - Viggo Stuckenbergsvej 21A fra naboerne i Viggo Stuckenbergsvej 19B.

Der er generelt tale om en betydelig ombygning af en nuværende bevaringsværdig og præmieret bygning, som for nuværende harmonerer med områdets sensitive karakter.

A) Indsigelse vedr. byggeriets antal planer. Ejendommen er beliggende i kommuneplanens enkeltområde 2.2.62 – Åbenlav i maksimalt 1½ etager.

Den ansøgte omfattende ombygning, hæver 21A's bygning til 2 plans mod tilladte 1½ etager.

Mod øst (19B): Den nye tilbygning laves 4 steder til 2 plan. De 4 steder er følgende: ved ny indgangstrappe, ny entre, nyt toilet og ny østvendt altan med direkte indflydelse på naboer, da disse nye bygninger støder direkte mod grunden af 19B med de tilladte 3.7 meter fra skel.

Venligst se vedlagte illustration af 2 plans bygning i strid med tilladte 1½ bygning størrelse set fra 19B med tilhørende væsentlige gener (billede B). Ejendommen har i dag et enkelt vindue og ingen altaner mod øst (se vedlagte billede A).

Mod syd (19A og 19B): Den nye syd tilbygning laves to steder i 2 plan. De 2 steder er følgende: den ca. 1.5 meters forlængelse af 21A's øverste etage og den nye sydvendte altan. Alle disse nye bygninger ligger langs grunden af 19B. Venligst se vedlagte illustration set fra 19B med tilhørende væsentlige gener (billede B & C).

I alt vil overstående 6 nybygninger mod øst blive ca. 12 meter i fuld længde med 2 plans mod tilladte 1½ etager og yderligere vil der blive tilbygget ca. 2 meter i bredden af huset i forbindelse med trappen til hoveddør. Disse vil alle blive placeret på 21A's østside mod 19B og derfor være væsentlige afvigelser til kommuneplanen.

B) Indsigelse vedr. Indbliksgener: Iht Bygningsreglement BR10, Indbliksgener (kapitel 2,3 stk. 2.2) må altaner og vinduer ikke give væsentlige indbliksgener i forhold til anden bebyggelse på nabogrund.

b1) Primær indsigelse mod øst altan og sekundær syd altan

Ejendommen har for nuværende ingen altaner mod øst eller syd (se vedlagte billede A), hvorfor 2 nye altaner vil ændre indblikforholdene betydeligt i modstrid med Bygningsreglement BR10, Indbliksgener (kapitel 2,3 stk. 2.2). Herunder vil 21A's østvendte altan have direkte frontal indblik ned i hoveddelen af 19B's have med 3,7 meter fra skel i en høj 2 plans højde. I denne del af haven opholder 19B sig primært - hvorfor det falder under betydelige indbliksgener (se vedlagte panorama billede D). Sekundært vil den sydvendte altan have et sidevendt blik direkte ned i den nederste del af have på 19B. Se vedlagte billede E, over hvordan at 21A vil kunne se direkte ned i 19B's have.

b2) Indsigelse vedr. indgangspartiet. Idet indgangspartiet ændres fra stueplan til 2. plans højde - vil der være ændrede forhold, som giver indbliksgener for 19B Iht Bygningsreglement BR10, Indbliksgener (kapitel 2,3 stk. 2.2). Derfor anmoder vi om, at indgangspartier bør ligge i stueplan, som nuværende og ikke i 2 plans højde. (se billede E).

b3) Indsigelse vedr. øst døre og vindues partier. Glas arealer for vinduer og døre mere end fordobles mod 19B, hvorfor der vil være betydelige indbliksgener ift Bygningsreglement BR10. Hvorfor vi ønsker en reduktion af vinduesarealer mod 19B.

Høringssvar fra V. Stuckenberg'svej 19B vedr. sagsnr. 20140130042: V. Stuckenberg'svej 21A

Konklusion:

Vi fastholder, at der ikke må afviges fra kommuneplanen om maksimalt 1½ plans byggeri, da afvigelse af 21A's nybygninger er stor med ca. 12 meters længde i 2 plan direkte mod 19B's skel, når trappe, entre, toilet, øst og syd altaner i 2 plan indberegnes. Bygningen er desuden gjort ca. 2 meter bredere mod 19B i 2 plan. Derfor vil en dispensation få væsentlige og nye gener for 19B i forhold til i dag.

Tillige vil byggeriet stride iht Bygningsreglement BR10, Indbliksgener (kapitel 2,3 stk. 2.2) om altaner og vinduers væsentlige indbliksgener, da bygningen har fået markant flere glas og trappe partier, dører samt 2 altaner mod 19B, og adskillige med front og direkte indblik mod 19B. Vi er selvfølgelig klar over, at man i kvarteret ikke kan være fri for indbliksgener, men disse er nye og væsentlige.

Videre ønskes en mere detaljeret redegørelse af materialer og højde af eks. øst rækværk. Vi ser gerne en redegørelse for fastlæggelse af niveauplanskote.

Vi anbefaler, at bygningen fastholder sine nuværende rammer med primær facade mod vest, uden øst og syd altaner i 2 plan og evt. bygnings forlængelse foretages i vest i en naturlig forlængelse af bygningen og ikke 2 plan.

Vi håber, at den videre behandling af sagen vil tilgodese de nuværende naboer i forhold til faktuelle afvigelser og argumentation i forhold til byggeriets antal planer og indbliksgener.

Vi vil dog være åbne for en dialog med 21A, hvis der kan laves en aftale om afhjælpning af de primære overstående gener og en servitut for 21A, så der ikke på et senere tidspunkt bygges videre til gene for 19B.

Mvh

Anja og Niels Klejstrup
Viggo Stuckenberg's Vej 19B
2800 Lyngby

Høringssvar fra V. Stuckenbergsvej 19B vedr. sagsnr. 20140130042: V. Stuckenbergsvej 21A

BILLEDE A – SET FRA 19B's ALTAN.

Til illustration af at den nuværende bygning på 21A, som passer til kvarterets sentive karakter – og den 2 plan del af bygning ligger så langt mod vest som muligt – og der er ikke altaner eller vinduer ind mod 19B. Der er derfor ikke nogle gener ift. naboerne herunder 19B.



BILLEDE B - SET FRA 19B's TERASSE

Ny 21A tilbygning med indgangs trappe, entre, toilet, øst og syd altan bygget i 2 plan mod øst i strid med tilladte 1 1/2. Bygningen er forlænget i syd med 1.5 meter og 2 plan rykket tættere mod 19B, hvilket tilsammen gør at nederste del af 19B's have lukkes inde og bygningen vil være voldsom. Samtidigt er denne nye facade vendt mod 19B med trappen, mange glaspartier, som giver væsentlige indbliksgener.



Høringssvar fra V. Stuckenberg'svej 19B vedr. sagsnr. 20140130042: V. Stuckenberg'svej 21A

BILLEDE C - SET FRA 19B's HAVE

Ny tilbygning med indgangs trappe, entre, toilet, øst og syd altan bygget i 2 plan mod øst i strid med tilladte 1 ½ og desuden vil 2 plan del af bygningen være rykket ca 2 meter tættere på 19B - hvilket vil øge gener yderligere.

Bygningen er forlænget 1.5 meter i 2 plan og forlænget i ca 8 meter i 1 plan - og lukker hele den nederste del af 19B have inde - og bygningen være meget voldsom. Tillige vil der være rigtigt mange indbliksteder direkte ned i 19B have og privat liv.



BILLEDE D – FRA DEN NYE ØST- OG SYDVENDTE ALTAN I 21A (taget af egen arkitekt sammen med ejer af 19A, som havde fået tilladelse fra 21A)

Til illustration af de direkte indbliksgener, som kommer fra altaner i 2 plans højde mod tilladte 1 1/2 etager.

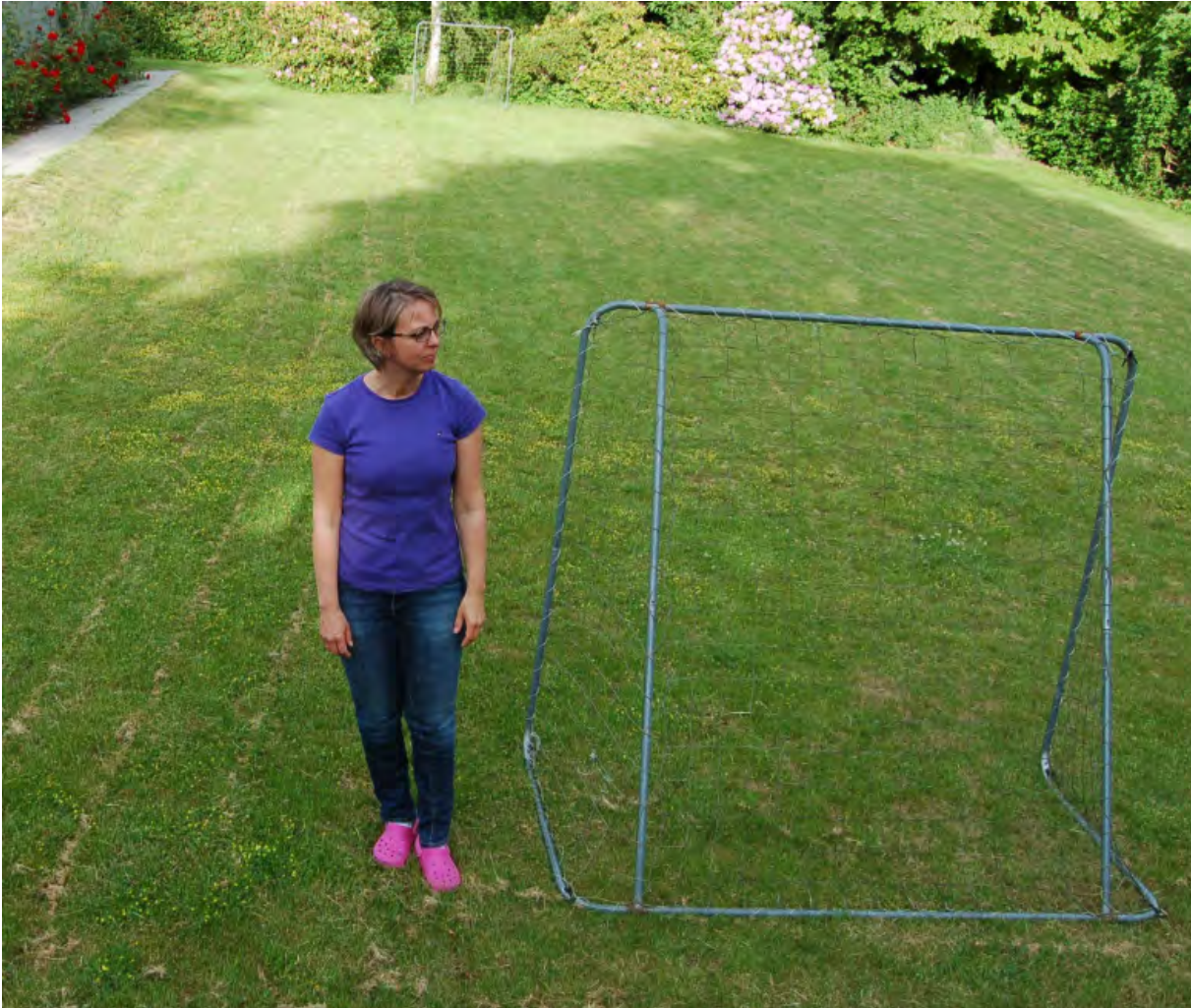
Direkte ned i 19B's have, hvor familien og børn opholder sig.



Høringssvar fra V. Stuckenbergsvej 19B vedr. sagsnr. 20140130042: V. Stuckenbergsvej 21A

BILLEDE E –

Til illustration af de direkte indbliksgener fra 21A's trappe indgang fra 2 plan højde. Direkte ned i 19B's have og privatliv. Selv en normal 1.8 meter hæk vil ikke kunne afhjælpe dette.



Høringssvar fra V. Stuckenbergsvej 19B vedr. sagsnr. 20140130042: V. Stuckenbergsvej 21A

ILLUSTATION AF BELIGGENHED –

Hvor alle 21A's nye store tilbygninger og nye facader er placeret mod øst, så tæt som muligt på 19B - dels ligger i 2 plan mod tilladte 1 ½ på det meste af denne store tilbygning på ca. 12 meter store stræk, når syd altanen indberegnes.



Høringssvar fra V. Stuckenbergsgvej 19B vedr. sagsnr. 20140130042: V. Stuckenbergsgvej 21A

BILLEDE F – SET FRA 19B

Hvor nederste del af haven bliver lukket inde af den store 2 plans nye bygning mod tilladte 1 1/2 etager, hvor nybygningens 2 plan er flyttet tættere mod 19B's skel grænse og forlænget 1.5 meter, og nu med øst og syd altan og døre/vinduer direkte med 19B. Tidligere var der en kort og lav bygning uden vinduer.





Fra Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug - Høringssvar

Sagsnummer: 20140130042

Oprettet: 10-06-2014

Dokumentejer: Johanne Louise Jensen

Modtaget

Modtaget	Journalnøgle(r):	02.00.00 - P21 Bygningsregulering i almindelighed, Regler og principielle afgørelser
Emne:		02.34.02 - P19 Byggetilladelse, Godkendelser
Oprettet:	Besked:	ole birknow/OBI/LTK
Dokumentdato:		
Fysisk placering:		
Afsender		
E-post: Sten Poss <sp@poss.dk>		

Tekst:

Fra: Sten Poss <sp@poss.dk>

Dato: 05-06-2014 23:56:22

Til: byggesag@ltk.dk

Kopier til: bestyrelsen@engelsborg.dk

Emne: Høring, sagsnr. 20140130042, Viggo Stuckenbergs Vej 21A

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

I forbindelse med byggesag 20140130042 har Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug modtaget sagens beskrivelse til høring. Som ejer af vejen varetager vejejerlauget de tilhørende værdier og fælles interesser for alle medlemmer. Vejejerlauget skal på vegne af disse også i denne sag understrege forventningen om:

- at direkte berørte naboer og genboer høres rettidigt og på ønske gives besøg.
- at lokalplan og kommuneplan overholdes for at bevare vejenes karakter og værdi.

- at der etableres de nødvendige parkeringspladser, og minimum 2, på matriklen.
- at en eventuel godkendelse ikke direkte eller indirekte påvirker regler og ramme for fremtidige byggerier eller på anden måde skaber præcedens.

Det er vejejerlaugets håb at bygherre og de berørte naboer kan finde en løsning, der opfylder alles ønsker.

Med venlig hilsen

Engelsborg Villakvarters Vejejerlaug
Sten Poss, formand
bestyrelsen@engelsborg.dk

I forbindelse med de høringssvar der er indkommet fra Vejlauget samt naboer i hhv. 19A & 19B, har vi følgende at bemærke:

Principielt:

Svarene fra de to naboer i hhv. 19A & 19B, søger principielt set sin legitimitet i at kunne påvise at der i det fremsendte projekt for nr. 21A skabes et bygningsvolumen, der ændrer deres respektive udsynsmuligheder, ud over det rimelige, samt at der fra bygningen skabes indkigsmulighed til dem, ud over det rimelige.

Vedrørende Bygningsvolumen

Det er vigtigt at bemærke, at der ikke foreligger tinglyste deklARATIONER, der foreskriver specifikke begrænsninger for dispositionen af 21A, hverken hvad angår bebyggelse eller bevoksning, mhp. at kunne fastholde bestemte kig eller udsigter fra nabogrundene henover 21A's grund.

Alene på dette grundlag, mener vi ikke at indsigelserne vedrørende bygningsvolumen, og placering på grunden kan lægges til grund for myndighedernes beslutning.

Det er i denne forbindelse værd at bemærke,

- 1 At det fremsendte projekt faktisk er omtrent 2,5 meter lavere, end rygningen ville være på den 1.5 plans bebyggelse, der foreslås fra naboernes side, og dermed tager betydelig mindre af udsynet fra begge naboer, end en sådan bebyggelse ville gøre.
- 2 At uanset bygningsvolumen, vil eksisterende eller ny bevoksning på nr. 21A eller i parken, i fremtiden kunne spærre for de udsynsmuligheder naboerne gerne ser bevaret.
- 3 At det synes uden rimelige proportioner, at nabo 19A finder det rimeligt, at søge at påføre 21A væsentlige restriktioner på mulighederne for at udnytte deres grund, for at 19A selv, i en snæver zone, mellem parkens træer, og henover 21A's grund, kan bibeholde de sidste minutter solnedgang, (når solen skinner), 2 – 3 måneder om året.

Vedrørende Indkigsmulighed.

Det er et grundvilkår, når der udstykkes i et kuperet område som her, at der er indsynsmuligheder til og fra andre grunde. Det der således skal tages stilling til her er, om man mener de nye indkigsmuligheder ligger ud over det rimelige, henset til rimelige ønsker om privatliv på egen grund, bebyggelsesdensiteten taget i betragtning, og henset til, hvad der i øvrigt gives tilladelse til i området.

19A gør gældende at de for nuværende bebor en såkaldt "ugeneret skovhave med langt til naboerne". Denne opfattelse vil vi bestride. Vi ville vove den påstand, at deres hus ligger midt i Lyngby, har naboer på 3 sider, og en offentlig sti/park på den 4. side.

Naboernes forventning om slet ikke at blive udsat for indkig fra naboer, som der gives udtryk for i høringssvarene, mener vi naturligvis ikke er legitim. Det kan ikke være et rimeligt krav, i et område med bebyggelsesdensitet som her.

Herudover er det værd at bemærke, at indsigsgener fra et 1.5 plans hus på nr 21A ikke ville være mindre, men tværtimod større, idet man ville kunne udføre kviste & velux vinduer fra hvert rum på 1. Sal, fuldstændig som 19B har i dag.

Generelt:

Vedrørende præmiering

Det gøres gældende i begge naboers hørings svar, at den nuværende bebyggelse er præmieret. Dette er korrekt. Der er dog siden opførelsen og præmieringen af det oprindelige hus blevet udført en stor tilbygning, der fuldstændig har ændret husets udseende, og således ikke længere svarer til det, som det blev præmieret på baggrund af.

Herudover er den eksisterende bebyggelse ikke blevet løbende vedligeholdt, og fremstår i dag med nedslidte facader, tag og befæstede arealer, samt isolationsmængder langt under norm. At huset som det står nu således skulle "harmonere med områdets sensitive karakter" i højere grad end det foreslåede projekt er absurd, og kan kun opfattes som obstruktion.

Vedrørende forslag om bibeholdelse af 2-planshus

Der gøres indsigelse mod projektet ud fra, at det i fremtiden vil være i 2 plan.
Huset som det står i dag, er allerede i 2 plan. Dette er således ikke en relevant indsigelse.

Specifikt:

Vedrørende indsigelser fra 19 A

1. Byggehøjden (Koten) i forhold til terræn

Det er korrekt at den eksisterende træterrasse er hævet i forhold til det oprindelige terræn, men den stopper ud for skellet mellem 19A & 19B. Terræn syd for den eksisterende træterrasse tiltænkes ikke ændret.

Det er lidt uklart for os hvad der sigtes til i forhold til de koter der nævnes. Uanset hvilke koter, der lægges til grund, dvs. også ved en eventuel sænkning til de niveauer der foreslås, vil bygningshøjden for den lave del, som den er foreslået i projektet, falde indenfor højdegrænseplanet.

2. Forlængelse af den to etagers del mod syd.

Det er naturligvis beklageligt at vi ved ombygningen skaber skygge for de sidste minutters solnedgang, som 19A har hen over vores grund i en smal zone mellem nogle træer i parken.

Men som beskrevet i den principielle del af dette svar, mener vi ikke at det er en rimelig begrundelse for at pålægge os væsentlige restriktioner ift. udnyttelsen af grunden.

Lad os understrege igen, at denne udsigtsret over vores grund ikke er tinglyst, og i øvrigt kan bortfalde alene ved at enten træer i parken eller på 21A vokser helt naturligt.

3. Tagterrassen mod syd

Vi deler ikke holdningen om at tagterrassen mod syd markant øger indsynet til 19A. Den eksisterende øvre plan har store vinduer mod syd, hvorfra indsynsmulighed allerede eksisterer i dag. Herudover er de illustrationer 19A har ladet udføre ikke retvisende, idet de giver det indtryk, at altanen går helt hen til kanten, hvilket den ikke gør, ligesom det er unødigt at gengive den afskærmning der fremgår af projektet. Faktum er, at taget fra den lave del af det foreslåede projekt, faktisk vil begrænse indsynsmuligheden i 19A's & 19B's have, fra 2 plans delen, selv hvis man ser bort fra afskærmningen, som helt eliminerer indsynsmuligheden.

4. Kloakledning

Etableringsomkostningerne afholdes af 21A. Fordelingen af drifts- og vedligeholdelsesomkostningen ændres ikke i forhold til den nuværende fordeling.

5. Processen

Vi vil gerne beklage, at 19A føler at de er blevet involveret sent. Dette er ikke gjort i ond mening, og vi har på intet tidspunkt holdt information tilbage ved henvendelse fra naboer.

19A's interesse for ombygningen har været drevet af de kommende ejere, datter og svigersøn til de nuværende ejere, som først for nylig er flyttet ind. Vi har således ikke haft nogle møder med de nuværende ejere, som det står beskrevet i deres brev.

Bemærkning.

Vi vil bemærke, at man i det fremsendte materiale, ikke har benyttet det samme billede til at beskrive eksisterende forhold og til at danne baggrund for illustrationer af fremtidige forhold, for at underbygge egne påstande, men tværtimod har valgt billeder med skarpere vinkler, der overdriver bygningens tilstedeværelse i de illustrationer der skal angive fremtidige forhold. De fremsendte illustrationer giver derfor ikke forholdene korrekt.

Vedrørende indsigelser fra 19 B

1. Indsigelser vedr. byggeriets antal etager

Huset er allerede i dag et 2 plans hus, og det totale areal for øvre plan i projektet øges ikke i forhold til det eksisterende.

Vi stiller os således uforstående overfor, at 19B vil foretrække at projektet ændres til et 1.5 plans hus idet dette vil øge højden på huset med omtrent 2,5 meter, i forhold til det nuværende projekt, samt foranledige, at man ikke i lige så høj grad vil kunne tage hensyn til 19B's ønske om ikke at have vinduer mod dem fra 1. salen.

Det bør her bemærkes, at de illustrationer 19B har fået udfærdiget ikke er korrekte ift. den højde som bebyggelsen vil antage. Dette ses tydeligt ved at sammenholde eksisterende byggeri og det nye projekt med den bevoksning der er i baggrunden. Det nye projekt er omkring 1 meter for højt placeret.

2. Indsigelser vedr. indbliksgener fra vinduer og terrasser.

Vi deler ikke 19B's opfattelse af at det giver en stor indbliksgene, men er selvfølgelig villige til at fortsætte diskussionen af muligheden for diverse afskærmningsmetoder enten i form af afskærmning direkte ved tagterrassen, træer, planter eller andet. Det er dog påfaldende, at man selv rydder en hel have totalt for træer og buske, opfører en 2 meter højt hævet terrasse, og derefter beklager sig over, at andre kan se ind i deres have.

De illustrationer, der er anvendt til at beskrive indsigtsgener fra stueplan er ikke korrekte. Det espalier der angives i illustrationen er kun ca 1 meter højt, men det korrekte er 180 cm.

Dette, sammen med at bygningen er placeret for højt, gør at illustrationen fejlangiver de faktiske forhold. Et andet sted, hvor det er tydeligt at se, at illustrationen er behæftet med væsentlige fejl er, at der i det eksisterende hus forefindes vinduer i den nedre etage på østsiden i den nordlige ende med samme placering, som tiltænkt på ombygningen. Disse vinduer kan ikke ses fra naboens side pga. hækken, mens illustrationen fejlagtigt viser netop disse vinduer meget højere oppe. Desuden vil huset som bekendt ligge 377 cm fra skel, så skal de i det hele taget kunne have en holdning til hvordan fenestreringen tænkes udført?

Bemærkning.

Også her vil vi bemærke, at man ikke har benyttet det samme billede til at beskrive eksisterende forhold og danne baggrund for illustrationer af fremtidige forhold i det materiale man har fremsendt for at underbygge egne påstande, men tværtimod har valgt billeder med skarpere vinkler, der overdriber bygningens tilstedeværelse i de illustrationer der skal angive fremtidige forhold. De fremsendte illustrationer angiver derfor ikke forholdene korrekt.

Vedrørende indsigelser fra Vejlauget

Vi har ingen kommentarer til Vejlaugets bemærkninger.

Konklusion:

Projektforslaget er udarbejdet under stor hensyntagen til naboer, hvilket forløbet med myndighederne siden oktober 2013 kan bevidne. Vi har ønsket at være meget lydhøre overfor naboer, hvilket har resulteret i en proces der nu udmynter sig i et projekt; hvor taget mod parken kun søges hævet ca. 90 cm, indgangsbygningen fjernes så 19B opnår markant bedre udsigt til parken fra egen terrasse, bebyggelsen mod 19B fjernes til 377 cm fra skel så 19B´s grund nu er helt fri for slagskygger fra 21A´s bebyggelse, udvidelsen mod syd holdes i 1 plan med fladt tag så 19A kan beholde sit solnedgangskig, der stort set ikke er nogen vinduer mod 19B fra øvre plan, der opstilles lameller foran vinduer i stueplan og foreslås afskærmning fra terrasser i øvre plan mod øst.

Som det fremgår af ovenstående, mener vi ikke, at nogle af naboernes indsigelser er legitime.

Den smalle og aflange grund vi har, gør det noget nær umuligt at lave en ombygning som vil kunne opfylde både 19A´s og 19B´s interesser på en gang, medmindre man vil nøjes med en meget lav bebyggelsesprocent.

Vi ser frem til at modtage en byggetilladelse og vil herefter kontakte naboerne for at høre, hvordan vi med mindre justeringer bedre kan efterkomme deres ønsker inden ombygningen påbegyndes.

Såfremt, og kun såfremt projektet af myndighederne ikke kan godkendes som det er, håber vi, at I ville være villige til at tage et møde med os inden afgørelsen udsendes, for at diskutere de ideer vi har til yderligere imødekommelse af naboernes interesser, herunder opsættelse af espalier fra terrasse mod øst fra køkken, som fjerner indkigsmulighed til og fra 19B.

Et sådant møde i forbindelse med færdigbehandlingen af sagen, kunne måske under alle omstændigheder være gavnligt, så vi sammen kunne gennemgå projektet på grunden, således at I ved selvsyn kan konstatere de faktiske afstands og indkigsforhold.

Vi ser frem til at høre fra jer, og står naturligvis til rådighed såfremt der skulle være spørgsmål.

Venlig hilsen

Anders Maqving Kjeldsen
Arkitekt M.a.a.

Maqving Arkitekter
Dageløkkevej 13
3050 Humlebæk
mail: maqving@gmail.com
mob.: +45 26204027

Punkt nr. 3 - Chr. Winthers Vej 22B - Nyt enfamiliehus

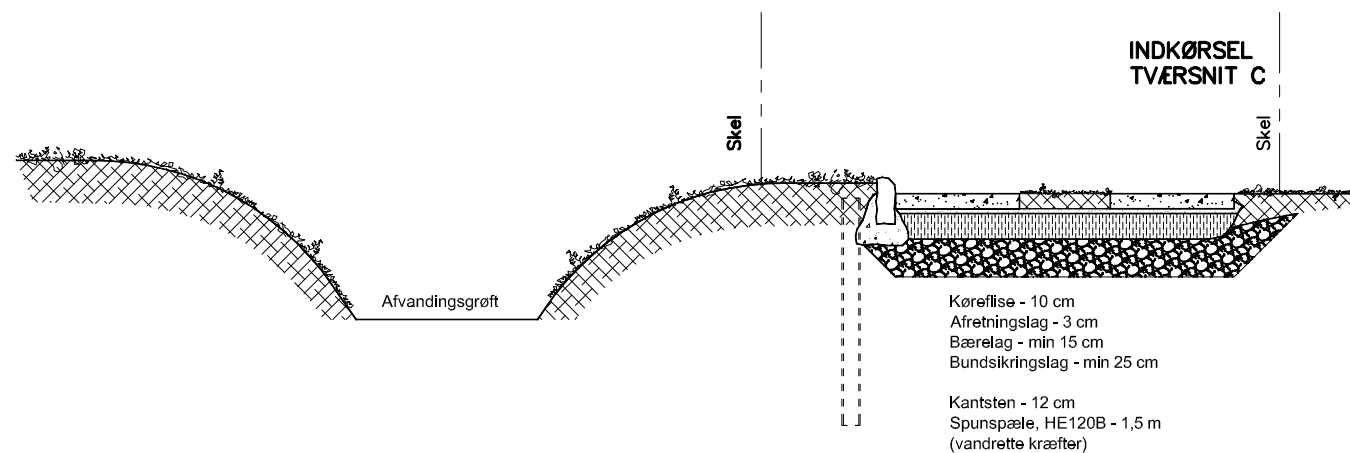
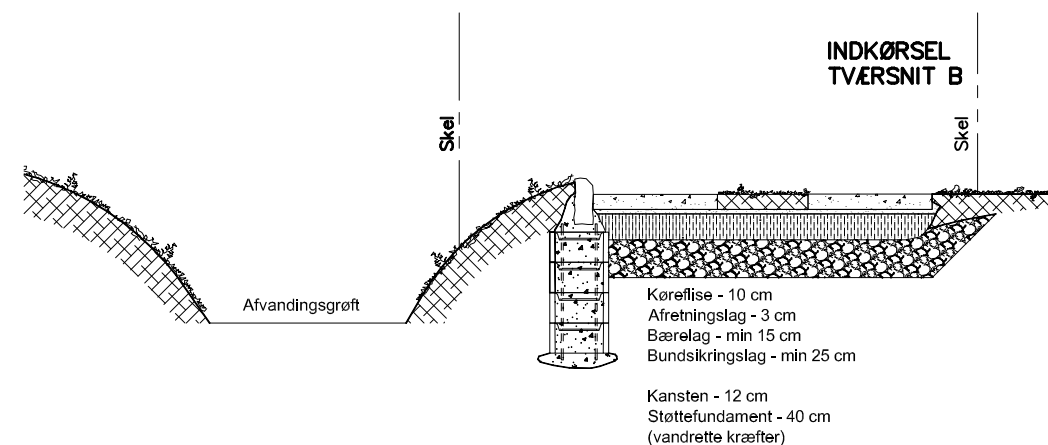
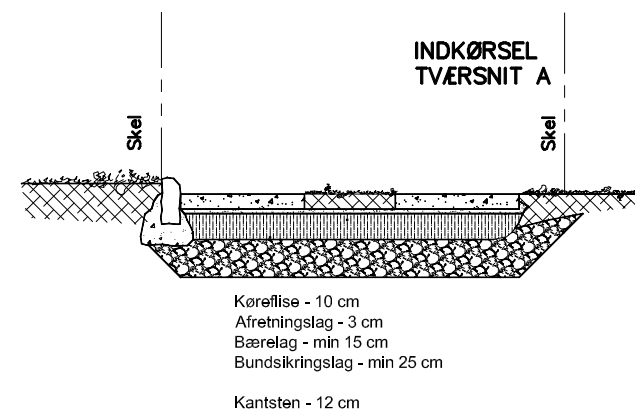
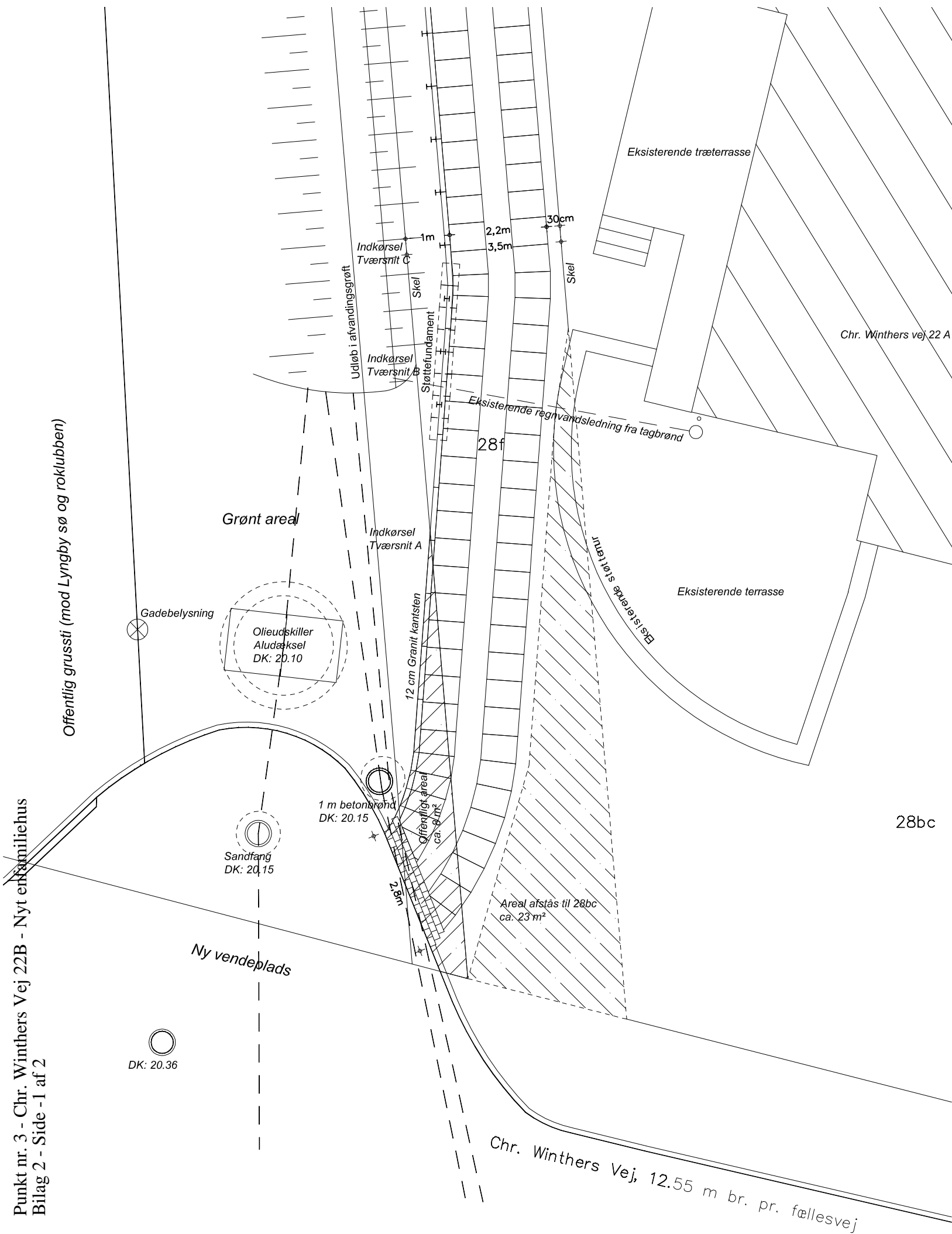
Bilag 1 - Side 1 af 1



Chr. Winthers Vej

V. Studenbergs Vej

Møde i Byplanudvalget d. 08-10-2014



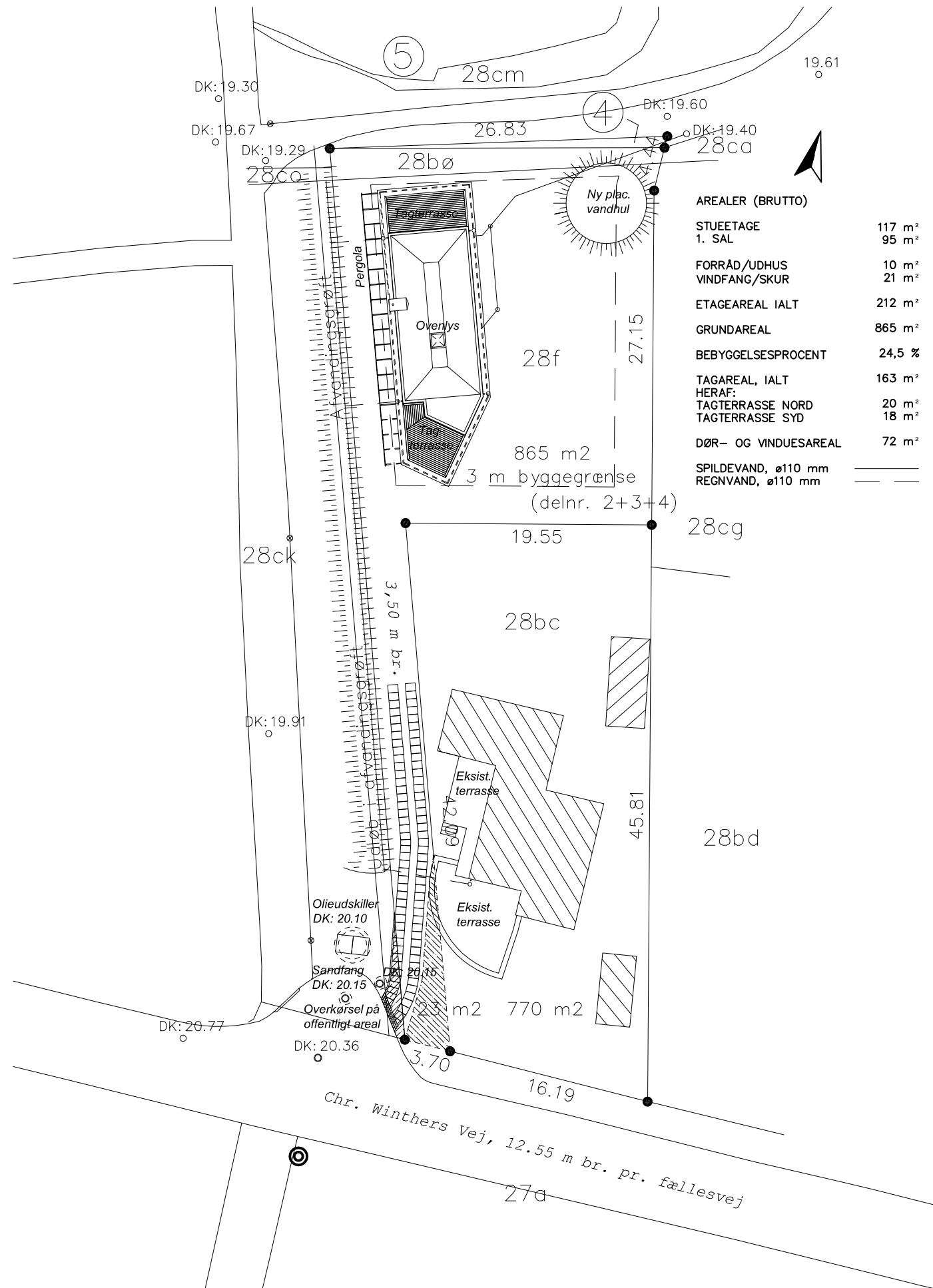
MYNDIGHEDSPROJEKT

(99)01 400

Ny villa
 Overkørsel/indkørsel fra Chr. Winthers vej
 Chr. Winthers vej 22 B, 2800 Kgs. Lyngby

MATR. NR.	28 f, Kgs. Lyngby by
INIT.	CA
MÅL	1:100/1:50
DATO	1. august 2014
REV. DATO	-

BYGHERRE	BØGH & ARILDSEN	CHR. WINTHERS VEJ 22 A	2800 LYNGBY	MOBIL +45 41 87 99 16
RÅDGIVER:	LEVENDE BYGGERI	MARIANELUNDSVEJ 10	3490 KVISTGÅRD CVR 27 40 92 96	MOBIL +45 20 33 20 81-



MYNDIGHEDSPROJEKT

(99)01 100 C

Ny villa

MATR. NR. 28 f, Kgs. Lyngby by

Situationsplan

INIT. CA

Chr. Winthers vej 22 B, 2800 Kgs. Lyngby

MÅL 1:400

DATO 13. marts 2014

REV. DATO 1. august 2014

BYGHERRE	BØGH & ARILDSEN	CHR. WINTHERS VEJ 22 A	2800 LYNGBY	MOBIL +45 41 87 99 16
RÅDGIVER:	LEVENDE BYGGERI	MARIANELUNDSVEJ 10	3490 KVISTGÅRD CVR 27 40 92 96	MOBIL +45 20 33 20 81-



**Tagterrasser , altaner og balkoner indefor rammeområde 2.2.62 - V.
Stuckenbergsvej**
Sagsnummer: 20140130042
Oprettet: 09-05-2014
Dokumentejer: Ole Birknow

Andet

Notat	
Emne:	Tagterrasser, altaner og balkoner indefor rammeområde 2.2.62 - V. Stuckenbergsvej
Dato:	15-05-2014
Organisation:	V.Stuckenbergs Vej 21A
Navn:	
ID-nummer:	143699
Journalnøgle(r):	01.00 - G01 Fysisk planlægning og naturbeskyttelse, Konkrete afgørelser på baggrund af regler/præcedens og generelle henvendelser 01.02.05 - P21 Lokalplanlægning, Regler og principielle afgørelser 02.00.00 - P21 Bygningsregulering i almindelighed, Regler og principielle afgørelser
Besked:	

V. Stuckenbegs Vej 35

Altan på ca. 3,5 m², etableret i 1929 - bygningsattest 12.10.1912 ses på approberet tegning approberet 06.07.1929 - herudover hævet opholdsareal udfor stueetagen på ca. 25 m² - skønnes ikke at være i 2 etager (er placeret i flugt m. husets stueetage på skrånende terræn.)

V. Stuckenbegs Vej 31

Tagterrasse i 3. etage v. facade mod sø (3. etage pga naturligt skrånende terræn) oven på husets hjørne på ca. 11 m² sammenbygget m. balkon/ udvendig gang på ca. 11 m² på husets nordvest facade og mindre del af nordøst facade samt balkon/udvendig gang i 2.etage ((2. etage pga naturligt skrånende terræn) på ca. 30 m². Balkoner/udvendige gange og tagterrassen er etableret ved tilbygning i 1992 - ses på approberet tegning approberet 09.06.1992.

V. Stuckenbegs Vej 26

Tagterrasse oven på husets rundede hjørne på ca. 18 m². Tagterrassen er etableret samtidig m. huset, som er opført i 1912 - bygningsattest 12.10.1912

V. Stuckenbegs Vej 24

Tagterrasse på hjørnet af huset på ca. 11 m². Tagterrassen ses på de approberede tegninger, approberet 27.06.1934i forbindelse med tilbygning i 1957 - Byggetilladelse af 02.09.1957.

V. Stuckenbegs Vej 22

Tagterrasse på hjørnet af huset på ca. 11 m², etableret i i forbindelse med opførsel af huset i 1934 . Tagterrassen ses på de approberede tegninger, approberet 27.06.1934.

V. Stuckenbegs Vej 15

2 altaner på karnapper på gavlene af huset på henholdsvis ca. 7 m² og 3,5 m², etableret i forbindelse med opførelse af huset i 1906. Størrelse og udformning som traditionel karnap m. altan. Altanerne ses på de approberede tegninger, approberet 02.01.1906.

V. Stuckenbegs Vej 19B

2 altaner på hver ca.4,5 m² på gavl mod vest og udfør frontsoice mod syd , etableret i forbindelse med opførelse af huset i 1906. Størrelse og udformning som traditionel altan. Altanerne ses på de approberede tegninger, approberet 21.09.1931.

V. Stuckenbegs Vej 10

2 altaner på henholdsvis vest og øst side af huset, vist på tegning af 26.02.2002 i byggesag nr. 70487 . Altanerne er på henholdsvis ca. 7 m² og 5 m².

Chr. Winthers Vej 2

Tagterrasse over veranda/karnap, etableret 1906. Tagterrassen ses på de approberede tegninger til tilbygning, approberet 19.04.1906. Tagterrassen er på ca. 13 m².

Chr. Winthers Vej 8

Altan over karnap, etableret 1906 ved husets opførelse. Altanen ses på approberet tegning, approberet 18.10.1906. Altanen er på ca. 3,5 m².

Chr. Winthers Vej 10B

Altan over karnap, etableret 1928 ved husets opførelse. Altanen ses på approberet tegning, approberet 16.11.1928. Altanen er på ca. 6 m².

Chr. Winthers Vej 14B

Altan over karnap, etableret 1929 ved husets opførelse. Altanen ses på approberet tegning, approberet 14.11.1929. Altanen er på ca. 8,5 m².

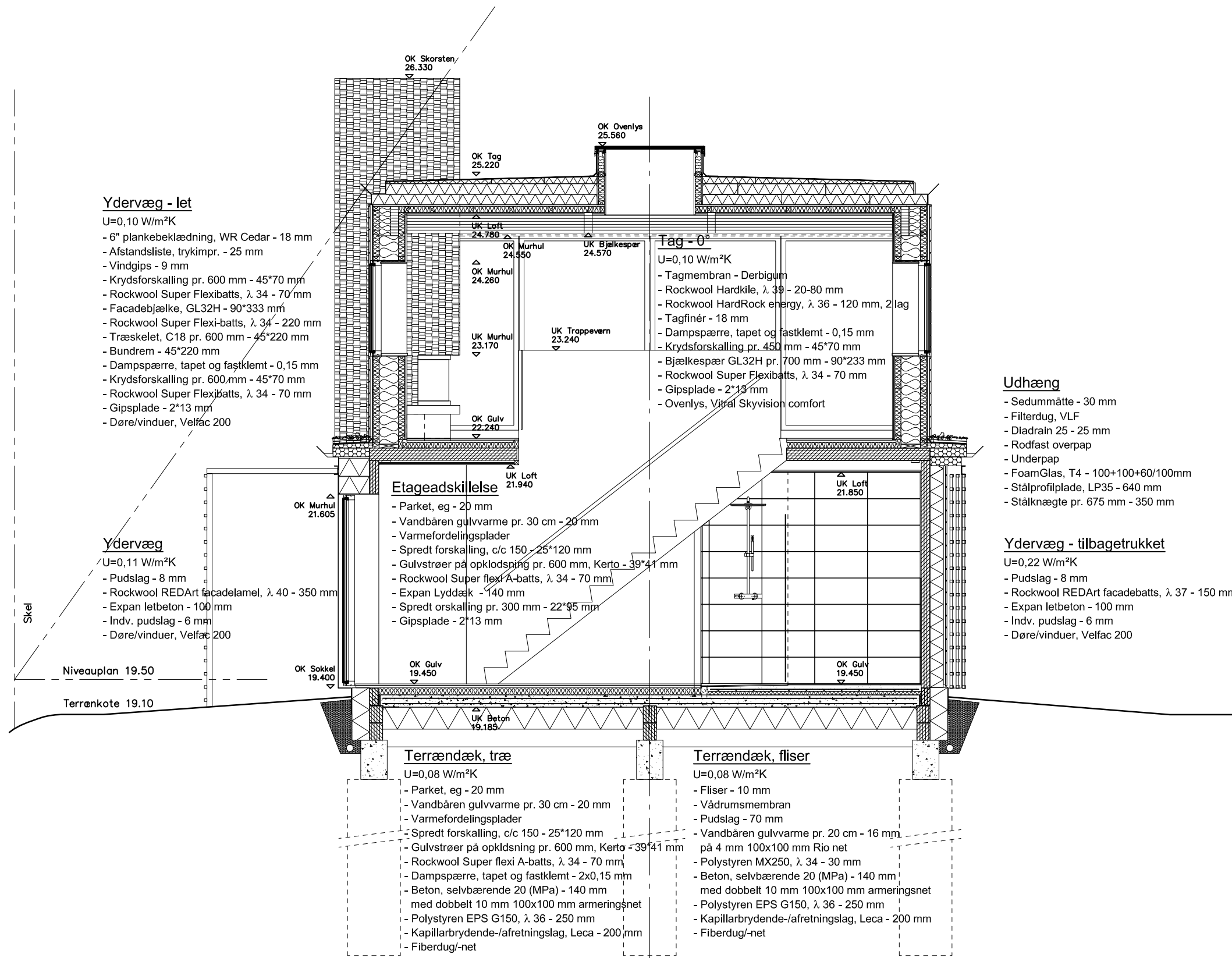
Chr. Winthers Vej 20B

Tagterrasse på hjørnet af huset på 18 m².. Byggetilladelse af 11.08.2010.

Konklusion:

Der er 18 tagterrasser/altaner/balkoner indenfor rammeområdet. Størrelserne ligger mellem 3,5 m² - 30 m², heraf er der 8 over 10 m² heraf 1 på 30m², 2 på 18m², 1 på 13m² og 4 på 11 m² , Resten ligger mellem 3,5 m² og 8,5 m². Der er kun en tagterrasse, der er opført efter at bestemmelserne om 1½ etage i kommuneplanen blev indført i 2009, Chr. Winthers Vej 20B. på 18 m². Hovedparten af tagterrasser/altaner/balkoner (14 stk.) ligger fra 3,5 m² - 11 m²..

Ole B, Team Byggesag



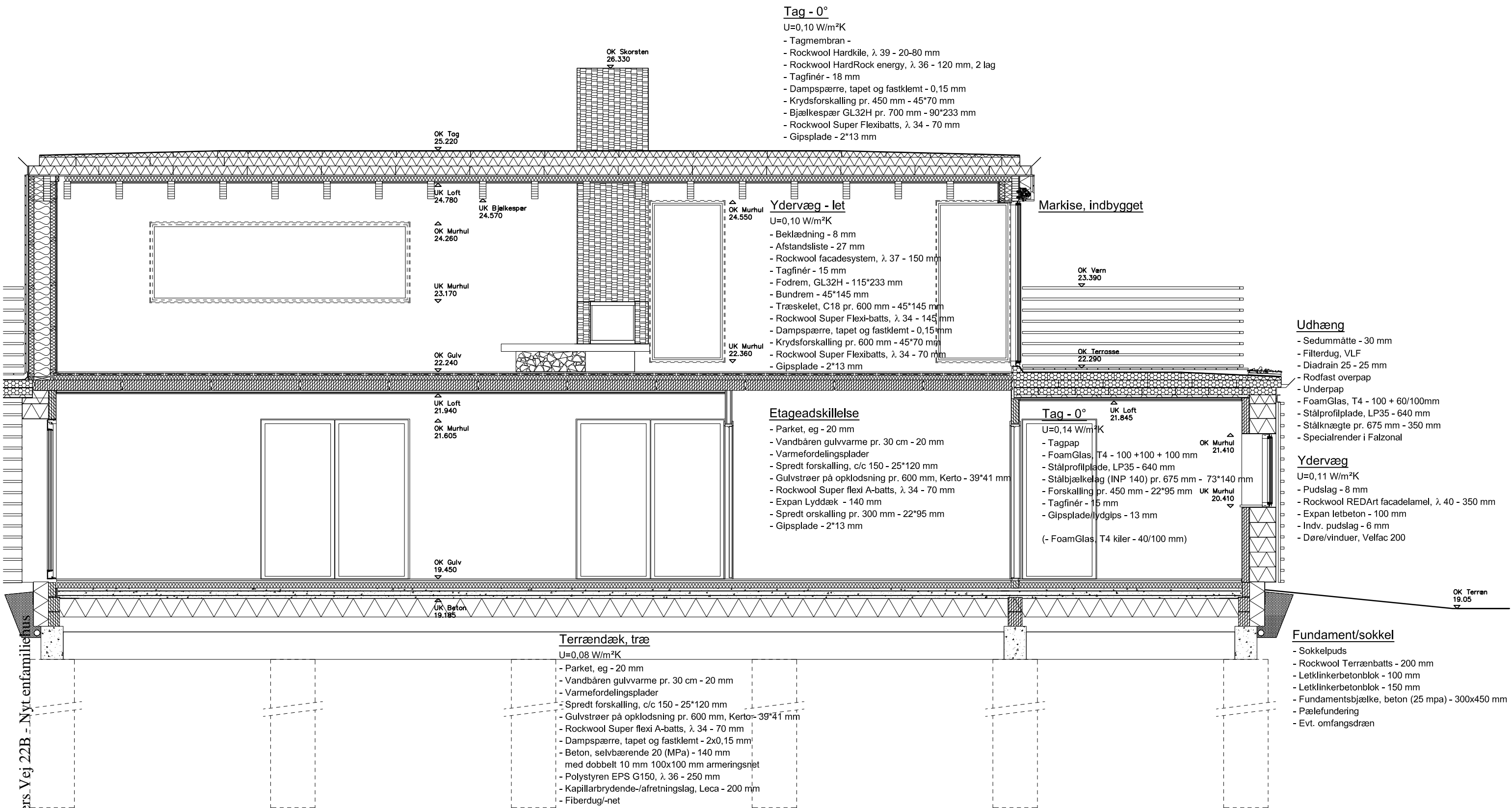
MYNDIGHEDSPROJEKT

(99)01 201 A

Ny villa
 Tværsnit
 Chr. Winthers vej 22 B, 2800 Lyngby

MATR. NR.	28 bc 2, Kgs. Lyngby by
INIT.	CA
MÅL	1:50
DATO	1. maj 2014
REV. DATO	15. juni 2014

BYGHERRE	BØGH & ARILDSEN	CHR. WINTHERS VEJ 22 A	2800 LYNGBY	MOBIL +45 41 87 99 16
RÅDGIVER:	LEVENDE BYGGERI	MARIANELUNDSVEJ 10	3490 KVISTGÅRD	MOBIL +45 20 33 20 81
			CVR 27 40 92 96	



Tag - 0°

- U=0,10 W/m²K
- Tagmembran -
 - Rockwool Hardkile, λ 39 - 20-80 mm
 - Rockwool HardRock energy, λ 36 - 120 mm, 2 lag
 - Tagfinér - 18 mm
 - Dampspærre, tapet og fastklemt - 0,15 mm
 - Krydsforskalling pr. 450 mm - 45°70 mm
 - Bjælkespær GL32H pr. 700 mm - 90°233 mm
 - Rockwool Super Flexibatts, λ 34 - 70 mm
 - Gipsplade - 2*13 mm

Ydervæg - let

- U=0,10 W/m²K
- Beklædning - 8 mm
 - Afstandsliste - 27 mm
 - Rockwool facadesystem, λ 37 - 150 mm
 - Tagfinér - 15 mm
 - Fodrem, GL32H - 115°233 mm
 - Bundrem - 45°145 mm
 - Træskelet, C18 pr. 600 mm - 45°145 mm
 - Rockwool Super Flexi-batts, λ 34 - 145 mm
 - Dampspærre, tapet og fastklemt - 0,15 mm
 - Krydsforskalling pr. 600 mm - 45°70 mm
 - Rockwool Super Flexibatts, λ 34 - 70 mm
 - Gipsplade - 2*13 mm

Etageadskillelse

- Parket, eg - 20 mm
- Vandbåren gulvvarme pr. 30 cm - 20 mm
- Varmefordelingsplader
- Spredt forskalling, c/c 150 - 25°120 mm
- Gulvstrøer på opklodsning pr. 600 mm, Kerto - 39°41 mm
- Rockwool Super flexi A-batts, λ 34 - 70 mm
- Expan Lyddæk - 140 mm
- Spredt orskalling pr. 300 mm - 22°95 mm
- Gipsplade - 2*13 mm

Markise, indbygget

OK Værn
23.390

OK Terrasse
22.290

Udhæng

- Sedummatte - 30 mm
- Filterdug, VLF
- Diadrain 25 - 25 mm
- Rodfast overpap
- Underpap
- FoamGlas, T4 - 100 + 60/100mm
- Stålsprofilplade, LP35 - 640 mm
- Stålknægte pr. 675 mm - 350 mm
- Specialrender i Falzonal

Ydervæg

- U=0,11 W/m²K
- Pudslag - 8 mm
 - Rockwool REDArt facadelamel, λ 40 - 350 mm
 - Expan letbeton - 100 mm
 - Indv. pudslag - 6 mm
 - Døre/vinduer, Velfac 200

Tag - 0°

- U=0,14 W/m²K
- Tagpap
 - FoamGlas, T4 - 100 + 100 + 100 mm
 - Stålsprofilplade, LP35 - 640 mm
 - Stålbjælkelag (INP 140) pr. 675 mm - 73°140 mm
 - Forskalling pr. 450 mm - 22°95 mm
 - Tagfinér - 15 mm
 - Gipsplade/lydgips - 13 mm
 - (- FoamGlas, T4 kiler - 40/100 mm)

Terrændæk, træ

- U=0,08 W/m²K
- Parket, eg - 20 mm
 - Vandbåren gulvvarme pr. 30 cm - 20 mm
 - Varmefordelingsplader
 - Spredt forskalling, c/c 150 - 25°120 mm
 - Gulvstrøer på opklodsning pr. 600 mm, Kerto - 39°41 mm
 - Rockwool Super flexi A-batts, λ 34 - 70 mm
 - Dampspærre, tapet og fastklemt - 2x0,15 mm
 - Beton, selvbærende 20 (MPa) - 140 mm med dobbelt 10 mm 100x100 mm armeringsnet
 - Polystyren EPS G150, λ 36 - 250 mm
 - Kapillarbrydende-/afretningslag, Leca - 200 mm
 - Fiberdug/-net

Fundament/sokkel

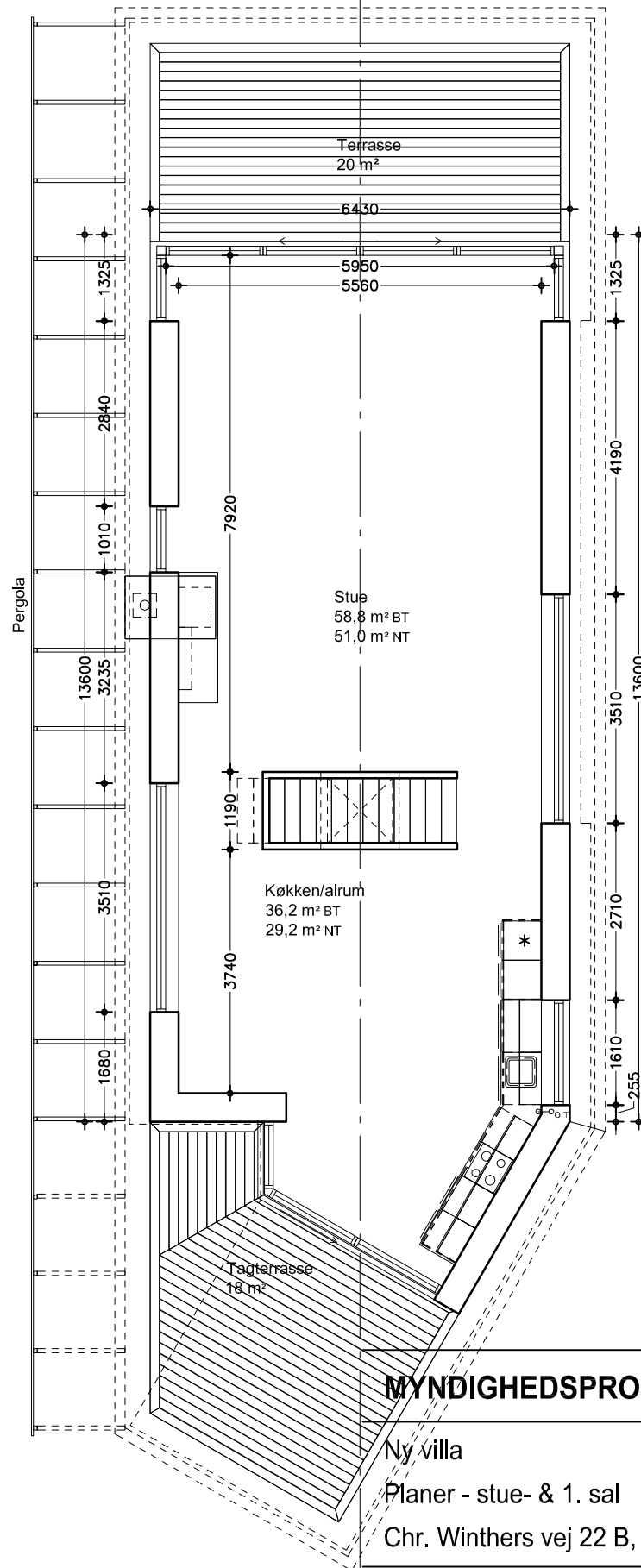
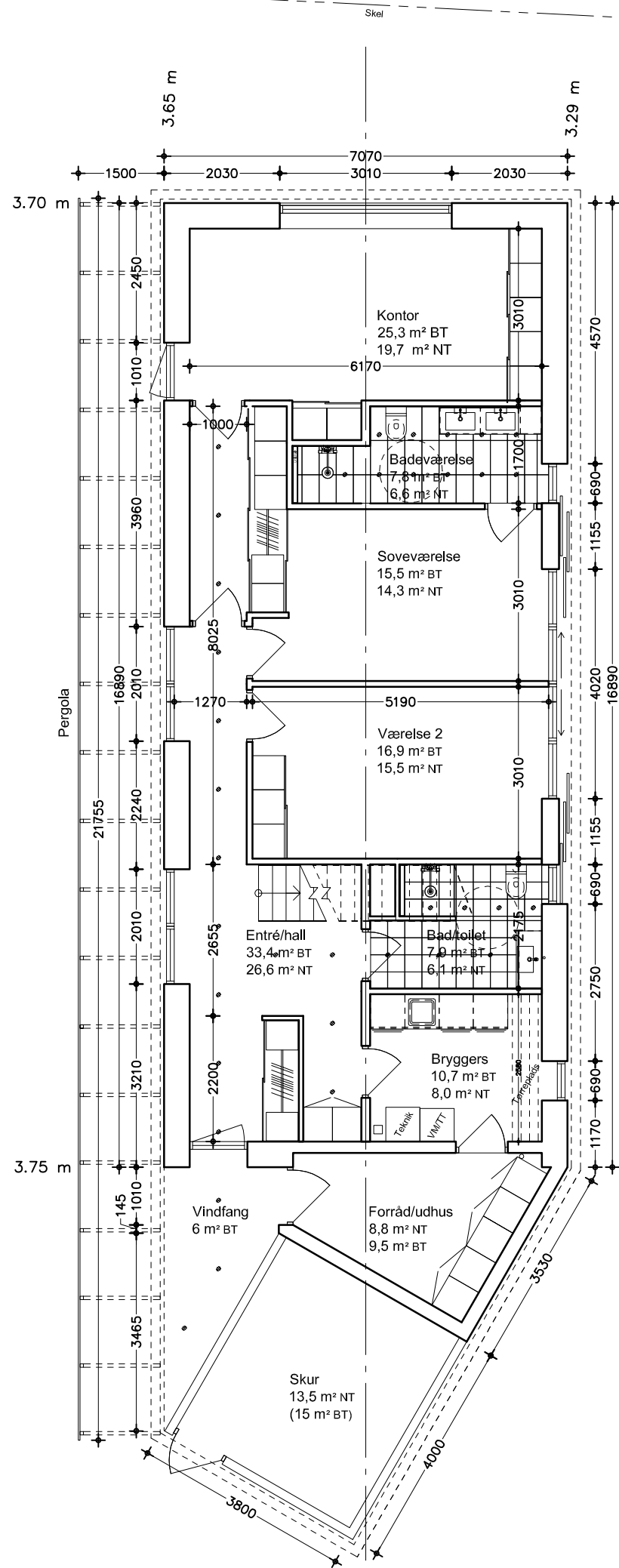
- Sokkelpuds
- Rockwool Terrænbatts - 200 mm
- Letklinkerbetonblok - 100 mm
- Letklinkerbetonblok - 150 mm
- Fundamentsbjælke, beton (25 mpa) - 300x450 mm
- Pælefundering
- Evt. omfangsdræn

MYNDIGHEDSPROJEKT

(99)01 200 A

Ny villa
Længdesnit
Chr. Winthers vej 22 B, 2800 Lyngby

MATR. NR.	28 bc 2, Kgs. Lyngby by
INIT.	CA
MÅL	1:50
DATO	1. maj 2014
REV. DATO	15. juni 2014



MYNDIGHEDSPROJEKT

(99)01 101 A

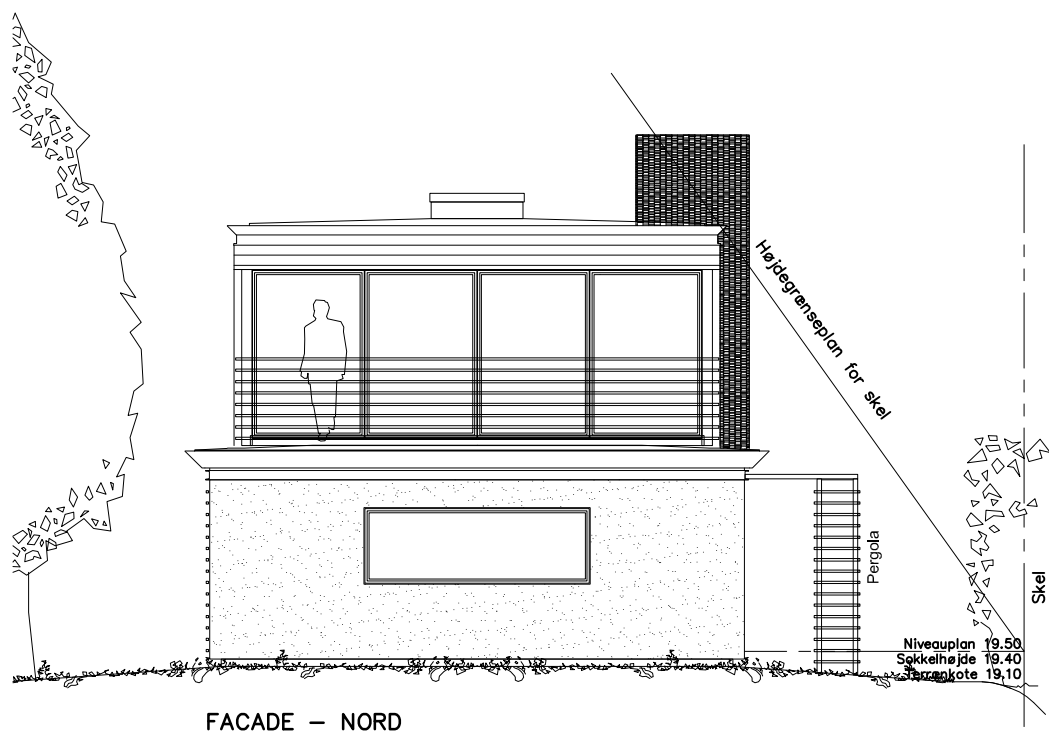
Ny villa

Planer - stue- & 1. sal

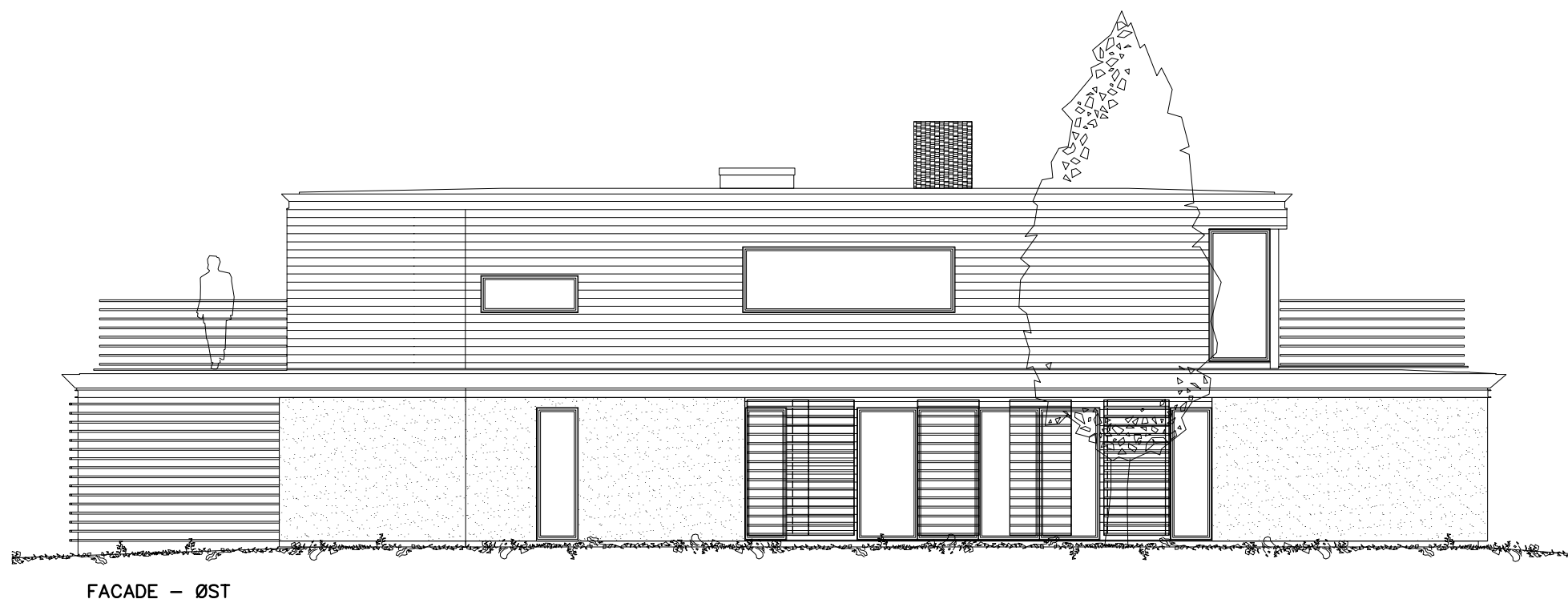
Chr. Winthers vej 22 B, 2800 Kgs. Lyngby

MATR. NR.	28 f, Kgs. Lyngby by
INIT.	CA
MÅL	1:100
DATO	13. marts 2014
REV. DATO	15. juni 2014

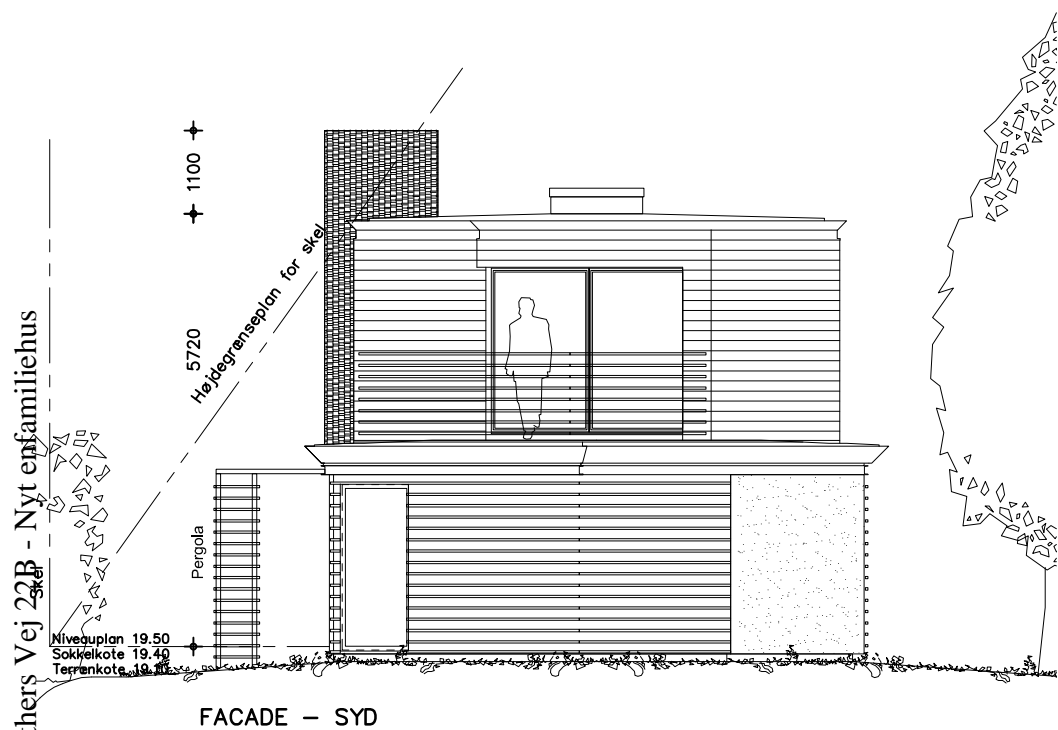
BYGHERRE	BØGH & ARILDSEN	CHR. WINTHERS VEJ 22 A	2800 LYNGBY	MOBIL +45 41 87 99 16
RÅDGIVER	LEVENDE BYGGERI	MARIANELUNDSVEJ 10	3490 KVISTGÅRD	MOBIL +45 20 33 20 81
			CVR 27 40 92 96	



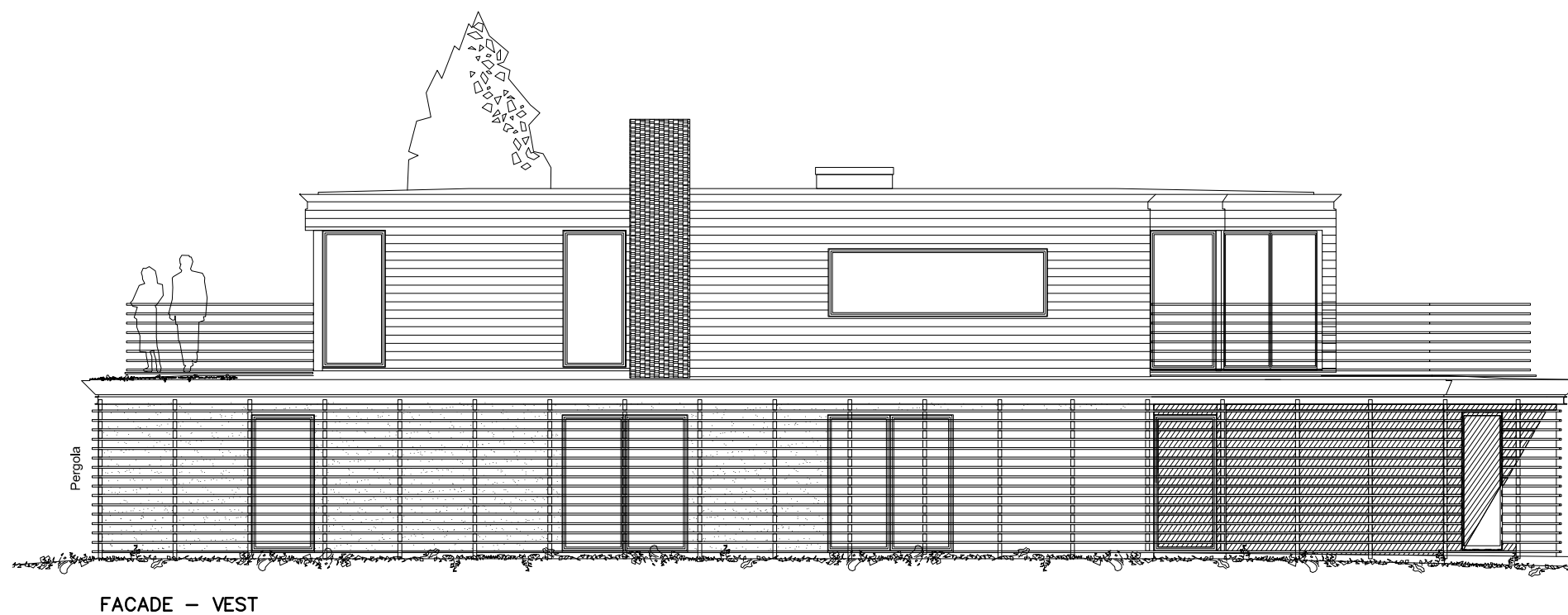
FACADE – NORD



FACADE – ØST



FACADE – SYD



FACADE – VEST

MYNDIGHEDSPROJEKT

(99)01 300 A

Ny villa

MATR. NR. 28 f, Kgs. Lyngby by

Facader

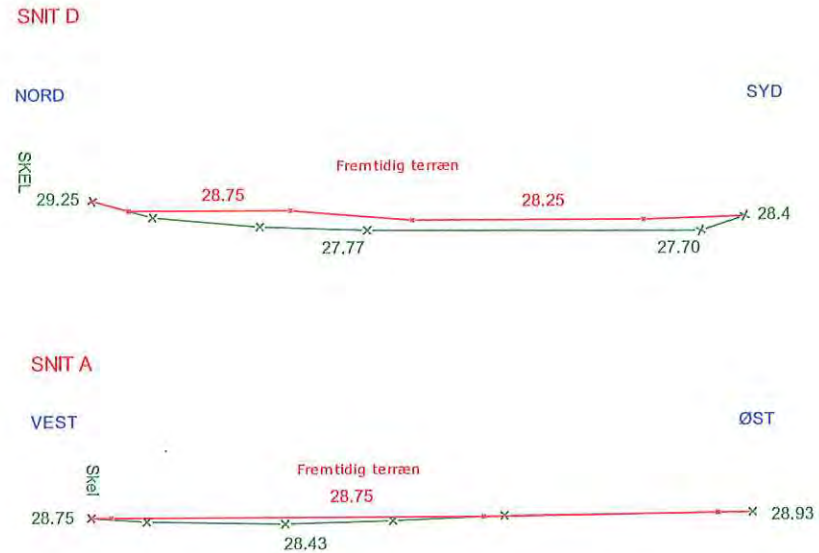
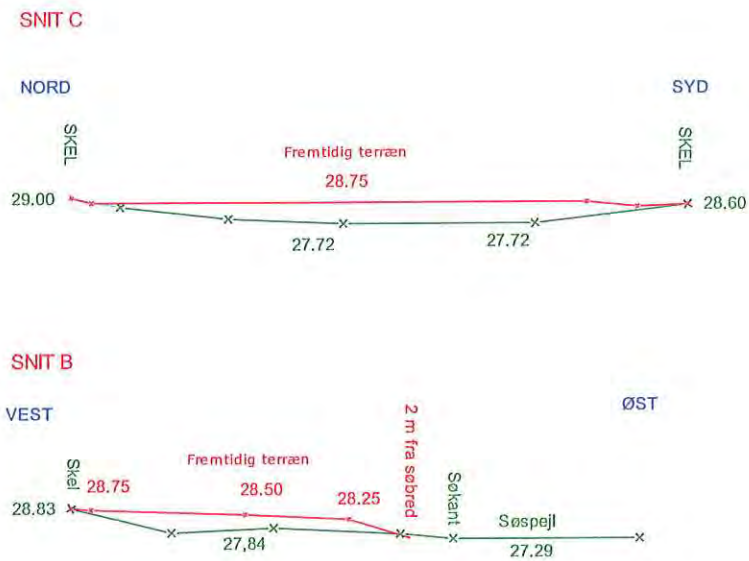
INIT. CA

Chr. Winthers vej 22 B, 2800 Kgs. Lyngby

MÅL 1:100

DATO 13. marts 2014

REV. DATO 15. juni 2014



Kan indeholde data fra Geotastyrelsen, Matrikelkort, WMS-Tjeneste

SNIT A-D med ekst. og fremtidig terræn					
Vedr. Matr.nr. 5vq, 5uv m.fl. Virum By, Virum					
Beliggende: Mosebakkens 18A og 18B, 2830 Virum					
Dato:	Beregnet	Målt	Målforhold	Journalnr.	Ref.
30.06.2014		03.04.2014	1:250	14033	SNIT-30062014
Init:	SB	MK/RR			
Koordinatsystem:			System 345 (Hjælpblad 2006)		
Kotesystem:			DVR90		
Udgangskote:			Leica SmartNet DK		
 Landinspektørfirmaet Bo, Boe & Kjær A/S Gammelgårdsvej 61, Box 61, 3520 Farum T: 4495 0306 - F: 4495 6204 - E: post@bbkas.dk - www.bbkas.dk			Steen Boe Landinspektør		



Sagsnr. 20140330442 - terrænregulering Mosebakken 18A

Sagsnummer: 20140330442

Oprettet: 29-07-2014

Dokumentejer: Stig Brokmann Torup

Modtaget

Modtaget

Emne: Sagsnr. 20140330442 -
terrænregulering Mosebakken
18A

Oprettet: 29-07-2014

Dokumentdato: 28-07-2014

Fysisk placering:

Afsender

E-post: Karsten Andersen
<ka_andersen@hotmail.com>

Journalnøgle(r):

01.02.03 - P21
Kommuneplanlægning, Regler
og principielle afgørelser
01.02.05 - P21
Lokalplanlægning, Regler og
principielle afgørelser
02.00.00 - P21
Bygningsregulering i
almindelig, Regler og
principielle afgørelser
09.08.26 - G01 Tilladelser
efter miljøbeskyttelseslovens §
19, Generelle sager
09.08.26 - P19 Tilladelser
efter miljøbeskyttelseslovens §
19, Godkendelser

Besked:

birgitte kofoed/BIRGK/LTK,
lone güldner
Kolenda/LONGK/LTK

Tekst:

Fra: Karsten Andersen <ka_andersen@hotmail.com>
Dato: 28-07-2014 12:36:22
Til: "byggesag@ltk.dk" <byggesag@ltk.dk>
Kopier til: Bettina Riis <bettina.riis@gmail.com>
Emne: Sagsnr. 20140330442 - terrænregulering Mosebakken 18A

Kære Team Byggesag,

Tak for jeres brev af 30. juni om terrænregulering vedrørende Mosebakken 18A.

Vi har tidligere tilkendegivet overfor bygherren at vi ikke finder, at terrænreguleringen bør foretages.

Området omkring Mosebakken er et særdeles skønt område med høje træer og søer. Desuden har det naturlige fald ned mod søen (som vi har udsigt til sammen med Mosebakken 20, 18A og 18B) sikret en uforstyrret aften sol for mosebakken 26B, 24B og os i 22. Dette var et af elementerne som vi faldt for i forbindelse med at vi erhvervede Mosebakken 22.

Det naturlige fald har skabt 4 plato' er for Mosebakken 26B, 24B, 22 og 18A (med 18A som det laveste niveau). Vi anmoder om at der ikke ændres på dette således at det naturlige fald ned mod søen bevares for at sikre områdets nuværende og naturlige udsende.

Ha en god sommer.

Med venlig hilsen

Bettina og Karsten Riis Andersen
Mosebakken 22

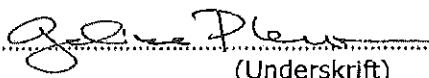
Ejendom: Mosebakken 18A
Vedr: Terrænregulering
Sagsnr. 20140330442

Deres eventuelle bemærkninger i forbindelse med det ansøgte:

- Det er vigtigt for os, at byggesregulativet, der dikterer max. byggehøjde over opruddelig terren overholdes.
- Det er vigtigt for os, at terrænreguleringerne ikke medfører ændret vandafledning fra vores grund, da vi ikke ønsker problemer med fugt i kælderen. Det kunne dreje sig om ændrede stier i grunden.

22/7.14

(Dato)



(Underskrift)

FLORADALEN 19, 2830

(Adresse)

Deres eventuelle bemærkninger i forbindelse med det ansøgte bedes fremsendt til byggesag@ltk.dk med angivelse af "Høring, sagsnr. 20140330442 og adressen Mosebakken 18A. Bemærkninger kan alternativt sendes pr. post til Lyngby-Taarbæk Kommune, Center for Miljø og Plan, Team Byggesag, Lyngby Torv 17, 2800 Kgs. Lyngby.

Til Birgitte Kofoed

Terrænregulering af Mosebakken 18A

Som nabo til matriklen Mosebakken 18A har vi modtaget et brev vedr. terrænregulering. Iflg. dette brev har vi mulighed for at komme med bemærkninger til terrænreguleringen, hvis vi mener, at denne regulering vil være til ulempe for de omkringliggende grunde. Som direkte nabo til nr. 18A vil vores grund, Mosebakken 16A, i høj grad være berørt af denne terrænregulering og være til gene for os. Vi har derfor disse indsigelser:

- Terrænreguleringen vil give et øget indblik ind til vores hus og have
- Terrænreguleringen vil påvirke de naturmæssige forhold omkring søen - og ikke blot selve søens biologiske tilstand. Vi forudser, at terrænreguleringen vil afskære noget af søens størrelse. Søens størrelse varierer i meget høj grad med årstiden, idet den er betydeligt større om efteråret og om vinteren. Søens størrelse afhænger derfor i høj grad af, hvornår på året opmålingen er sket. Denne sø er i høj grad med til at give området karakter af "Det grønne område", hvorfor vi ønsker at bevare søen i dens nuværende form
- Det fremgår ikke af det fremsendte brev, om opholdsarealerne vil blive hævet med mere end 30 cm, og om de er placeret mindst 2,5 m fra vores naboskel.

Med venlig hilsen

Michael Lehd Møller, Hanne Bech Müller
Mosebakken 16A



Lyngby-Taarbæk Kommune
Center for Miljø og Plan

Att.: Birgitte Kofoed.

Holte, den 5. august 2014

Vedrørende indsigelse imod terrænregulering, Mosebakken 18A, Virum

Kommunen har modtaget indsigelse fra Mosebakken 22 imod den ansøgte terrænregulering af Mosebakken 18A.

Indsiger har følgende argumenter (angivet med kursiv):

Området omkring Mosebakken er et særdeles skønt område med høje træer og søer.

- 1) Bortset fra buske og enkelte træer placeret direkte i skel, er der på Mosebakken 18A kun et betydende træ. Dette er placeret mod 18B og meget tæt på søen og vil ikke blive påvirket af terrænreguleringen.
- 2) Terrænreguleringen ændrer dermed intet i forhold til de på grunden værende træer

Desuden har det naturlige fald ned mod søen (som vi har udsigt til fra Mosebakken 20, 18A og 18B) sikret en uforstyrret aften sol for Mosebakken 26B, 24B og os i 22.

- 3) Kommunen har tidligere givet tilladelse til en opdeling af Mosebakken 18 i to matrikler, Mosebakken 18A og 18B. Heri ligger implicit retten til at opføre en bolig på et areal, der tidligere har været udlagt som have.
Hvorvidt en ny bolig forstyrrer aftensolen for naboerne mod syd/øst skal være usagt, men naboerne har siden udstykningen været klar over at grunden på et tidspunkt ville blive bebygget.
- 4) Da Mosebakken 18A generelt ligger lavere end samtlige nabogrunde, vil det være unaturligt og æstetisk ukorrekt at placere et hus lavere end omkringliggende ejendomme.
Dette kan fx løses ved at placere huset på en høj sokkel, hvorved husets tagryg vil have samme kote, som hvis der blev terrænreguleret og huset opført uden sokkel.
En terrænregulering ændrer således intet i forhold til naboernes udsigt eller adgang til aftensol.
- 5) Terrænreguleringen løfter grundens kote med gennemsnitligt 75 cm. I skel mod Mosebakken 22 og Floradalen 19 falder grunden i dag brat med ca. samme højde, hvilket ikke ser naturligt ud.
Terrænreguleringen udjævner blot denne forskel grundene imellem.
- 6) Mosebakken 18A har 4 naturlige naboer. Alle, bortset fra Mosebakken 22, dvs. beboerne i nr. 16B, 18B og Floradalen 19 har mundligt tilkendegivet at de gerne ser at der finder en terrænregulering af 18A sted.



Dan Ejendomsbyg A/S

Det naturlige fald har skabt 4 plato'er for Mosebakken 26B, 24B 22 og 18A (med 18A som laveste niveau). Vi anmoder om at der ikke ændres på dette således at det naturlige fald ned mod søen bevares for at sikre områdets nuværende og naturlige udseende.

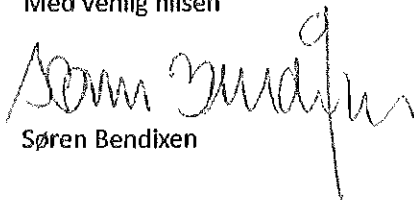
- 7) Nærarealet og dermed det naturlige, flade fald mod søen bevares uforandret og er ikke omfattet af ansøgningen om terrænregulering

I øvrigt har nærarealerne til søen ved Mosebakken 20 og 22 begge steder stejle skråninger direkte ned til søen, formentligt fremkommet ved at der for år tilbage er foretaget planering af de to grunde, der i intet generelt fald har ned mod søen.

Nærarealet mod søen er -og forbliver for Mosebakken 18A således markant lavere/fladere end for de to andre ejendomme, der støder op til søen.

Vi mener ikke at indsiger er fremkommet med tungtvejende argumenter imod den ansøgte terrænregulering og håber på kommunens positive indstilling.

Med venlig hilsen



Søren Bendixen



SV: Floradalen 19 - Høringssvar fra ansøger
Sagsnummer: 20140330442
Oprettet: 07-08-2014
Dokumentejer: Birgitte Kofoed

Modtaget

E-post

Emne: SV: Floradalen 19 -
Høringssvar fra ansøger
Oprettet: 07-08-2014
Dokumentdato: 07-08-2014
Fysisk placering: GoPro

Afsender

E-post: Søren Bendixen <sb@debyg.dk>

Journalnøgle(r):

01.02.03 - P21
Kommuneplanlægning, Regler
og principielle afgørelser
01.02.05 - P21
Lokalplanlægning, Regler og
principielle afgørelser
02.00.00 - P21
Bygningsregulering i
almindelighed, Regler og
principielle afgørelser
09.08.26 - G01 Tilladelser
efter miljøbeskyttelseslovens §
19, Generelle sager
09.08.26 - P19 Tilladelser
efter miljøbeskyttelseslovens §
19, Godkendelser

Besked:

Tekst:

Fra: Søren Bendixen <sb@debyg.dk>
Dato: 07-08-2014 10:46:05
Til: Birgitte Kofoed <birgk@ltk.dk>
Emne: SV: Fra Mikkel Stelvig og Galina Plesner - Høringssvar

Kære Birgitte Kofoed,

En vandafledning fra Mosebakken 18A, som potentielt kan påvirke Floradalen 19's udvendige kældervægge, kan formentligt opdeles i 2 delspørgsmål

- 1) Vil en terrænregulering ændre på grundvandsspejlet, herunder på vandspejlskoten i søen
- 2) Vil en terrænregulering medføre fald ind mod skel til Floradalen 19 og også videre ind til huset, hvorved overfladevand ledes hen til huset beliggende Floradalen 19

Ad 1)

Terrænregulering vil ikke ændre på grundvandsspejlet og vandspejlskoten i søen er reguleret ved et overløbsrør, der til enhver tid sikrer en maksimumkote (27,29)

Ad 2)

Overfladevand (nedbør) fra Mosebakken 18 ledes i retning mod søen.

Koten på Mosebakken går fra 28,75 i skel mod Floradalen til 28,25 i retning mod søen og endeligt til 27,29 som vandspejlskoten. Der vil således været et samlet fald fra skel til sø på ca. 1,50 m

Faldet vil ikke være jævnt, men ved anlæggelsen af haven vil det være naturligt generelt at etablere fald mod søen. Herved ledes overfladevand i retning mod søen.

Floradalen 19 har i skel samme eller lidt højere kote (28,70-29,05) end den fremtidige maksimumkote for Mosebakken 18. Derudover har huset på Floradalen 19 en sokkelkote på 29,73.

Samlet vurderes terrænreguleringen ikke at ændre på fugtpåvirkningen af soklen på Floradalen 19.

Med venlig hilsen

Søren Bendixen

Dan Ejendomsbyg A/S
De Conincksvej 11
DK - 2840 Holte
Tlf. : +45 2023 8333
Mail : sb@debyg.dk
www.debyg.dk

Fra: Birgitte Kofoed [<mailto:birgk@ltk.dk>]

Sendt: 7. august 2014 09:32

Til: Søren Bendixen

Emne: Vs: Fra Mikkel Stelvig og Galina Plesner - Høringssvar

Sagsreference: 20140330442

Til Søren Bendixen

Hermed sendes naboens bemærkninger i forbindelse med terrænregulering, se nederst i mail, idet vi gerne vil have dine bemærkninger.

Venlig hilsen

Birgitte Kofoed
Arkitekt



SV: Indsigelse Mosebakken 16A
Sagsnummer: 20140330442
Oprettet: 25-08-2014
Dokumentejer: Birgitte Kofoed

Modtaget

E-post

Emne: SV: Indsigelse Mosebakken
16A
Oprettet: 25-08-2014
Dokumentdato: 20-08-2014
Fysisk placering: GoPro

Afsender

E-post: Søren Bendixen <sb@debyg.dk>

Journalnøgle(r):

01.02.03 - P21
Kommuneplanlægning, Regler
og principielle afgørelser
01.02.05 - P21
Lokalplanlægning, Regler og
principielle afgørelser
02.00.00 - P21
Bygningsregulering i
almindelighed, Regler og
principielle afgørelser
09.08.26 - G01 Tilladelser
efter miljøbeskyttelseslovens §
19, Generelle sager
09.08.26 - P19 Tilladelser
efter miljøbeskyttelseslovens §
19, Godkendelser

Besked:

Tekst:

Fra: Søren Bendixen <sb@debyg.dk>
Dato: 20-08-2014 13:20:40
Til: Birgitte Kofoed <birgk@ltk.dk>
Emne: SV: Indsigelse Mosebakken 16A

Kære Birgitte Kofoed,

Jeg skal hermed besvare indsigelse fra Mosebakken 16A.

- *Terrænregulering vil give øget indblik ind i vores hus og have*

Alt andet lige er dette korrekt, men man skal være opmærksom på at der mellem de to grunde i dag er en stort plankeværk, der hindrer indblik fra den ene ejendom til den anden, herunder også fra 16A og til 18A. Jeg medsender et lidt dårligt foto, der viser det grønne plankeværk.

Fra skel til 16A og ca. 5 meter ind på grunden 18A øges koten fra 28,37-28,57 og til 28,75, dvs. med beskedne 18-38 cm

Fra skel til 16A og 5-10 meter ind på grunden 18A øges koten fra 27,76-28,13 og til 28,25-28,75, dvs. med 8-99 cm

Den nye kote mod skel på 28,75 ligger 29-69 cm under skelkoten.

Hvor huset 16A er placeret er den nye skelkote 63-67 cm lavere på grunden 18A. Hvor huset 16A's udsyn mod 18A er, vil der således forsat være en betydelig kote forskel grundene imellem, hvor 18A ligger lavere end 16A.

Da det eksisterende hegn er 180 cm højt (bedste erindring), betyder det med kote forskellen på 63-67 cm at alt under 243-247 cm ikke kan ses fra naboejendommen.

Det afvises derfor at terrænregulering i reelle termer giver øget indtil til hus og have i 16A.

I forhold til kote og placering af nyt hus på 18A, må det forventes at soklen på huset tilpasset den faktiske kote, således at en lav kote medfører en høj sokkel og en højere kote, en sokkel med normal højde.

Tagryg på det nye hus må derfor forventes at være ens uanset om der terrænreguleres eller ej.

Terrænregulering får derfor ingen betydning for indblik til/fra det nye hus og 16A.

- *Terrænreguleringen vil påvirke de naturmæssige forhold omkring søen - og ikke blot selve søens biologiske tilstand. Vi forudser, at terrænreguleringen vil afskære noget af søens størrelse. Søens størrelse varierer i meget høj grad med årstiden, idet den er betydeligt større om efteråret og om vinteren. Søens størrelse afhænger derfor i høj grad af, hvornår på året opmålingen er sket. Denne sø er i høj grad med til at give området karakter af "Det grønne område", hvorfor vi ønsker at bevare søen i dens nuværende form*

Terrænreguleringen vil ikke afskære noget af søens størrelse. Jeg har set grunden siden oktober 2013 og vandstand har ikke været så høj at søens bredder har været andre steder end hvor den er i dag. Søens forhindres også i øget udbredelse, alene af den grund at der i søen er placeret en overløbsrør. Øges vandstand ledes vandet ud i Furesøen.

Det kan dog ikke afvises at søen i tørke perioder har mindre udbredelse.

Endeligt er der i vor anmodningen om terrænregulering indlagt en beskyttelseszone på 2 meter fra søens nuværende bred.

Det afvises at terrænreguleringen med beskyttelseszonen har nogen som helst mulighed for at afskære noget af søens "maksimale omfang".

Mht. søens biologiske tilstand er søen så godt som livløs. Miljøundersøgelsen viste overraskende lav aktivitet og miljøkonsulenten mente at søen med fordel kunne renses op og at træer og andet der skygger i- og ved søen med fordel kunne fjernes. Søens aktuelle biologiske tilstand er således ikke god, og kan kun blive bedre ved oprensning og fjernelse af træer.

Det afvises at terrænreguleringen på nogen måde påvirker søens biologiske tilstand.

- *Det fremgår ikke af det fremsendte brev, om opholdsarealerne vil blive hævet med mere end 30 cm, og om de er placeret mindst 2,5 m fra vores naboskel.*

Jeg er ikke sikker på jeg forstår spørgsmålet, men jeg kan oplyse at der endnu ikke foreligger nogen plan for opholdsarealerne, da dette bestemmes at husets endelige placering og orientering. Opholdsarealerne vil overholde de ønskede koter angivet i ansøgningen. Derudover vil der blive etableret en indkørsel til 18A, som i den nordøstlige del af grunden støder op til 16A

Med venlig hilsen

Søren Bendixen

Dan Ejendomsbyg A/S
De Conincksvej 11
DK - 2840 Holte
Tlf. : +45 2023 8333
Mail : sb@debyg.dk
www.debyg.dk

Fra: Birgitte Kofoed [mailto:birgk@ltk.dk]
Sendt: 20. august 2014 09:42
Til: Søren Bendixen
Emne: Indsigelse Mosebakken 16A

Sagsreference: 20140330442

Til Søren Bendixen

Vi har modtaget endnu en indsigelse i forhold til terrænreguleringen og vil gerne have dine bemærkninger

Venlig hilsen

Birgitte Kofoed
Arkitekt

Center for Miljø og Plan
Team Byggesag
Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte: 4597
Omstilling: 3534
4597
3000

E-mail: birgk@ltk.dk
Internet: www.ltk.dk

NYHED:



foto.jpg



MØLLEÅPARKEN - KGS. LYNGBY

5 RÆKKEHUSE
05.06.2014

Real Udvikling

Real Udvikling ApS
Gothersgade 21, 2 sal
1123 København K
V/ Henrik Nissen
hn@henrikn.dk
Mobil 21 64 36 39



Den nye rækkehusbebyggelse i Mølleåparken fremstår i et lyspudset materiale med vinduesrammer i hårdt træ samt begrønnet tagbeklædning. Husene ligger forskudt fra hinanden, der angiver en markering af husenes individualitet.

I tilknytning til det enkelte hus er udlagt en overdækket garage med tilhørende skur samt bokse til affald og post. Garagen udføres i en let og umiddelbar gennemsigtig konstruktion, hvor skur samt post- og affaldshåndtering ses udført i emalitglas. Garagens side ind mod selve bebyggelsen er listebeklædt i hårdt træ, der kan begrønnes. Ved affald og post er siden mod gaden endvidere beklædt med lister, der går til tagniveau.

Rækkehusenes indretning er alle med en gennemgående bevægelseszone, der er udlagt langs den vestlige vægside i det enkelte rækkehus, og opleves som et lyst og luftigt dobbelthøjt "rum i rummet", der leder videre op til husets overetage.

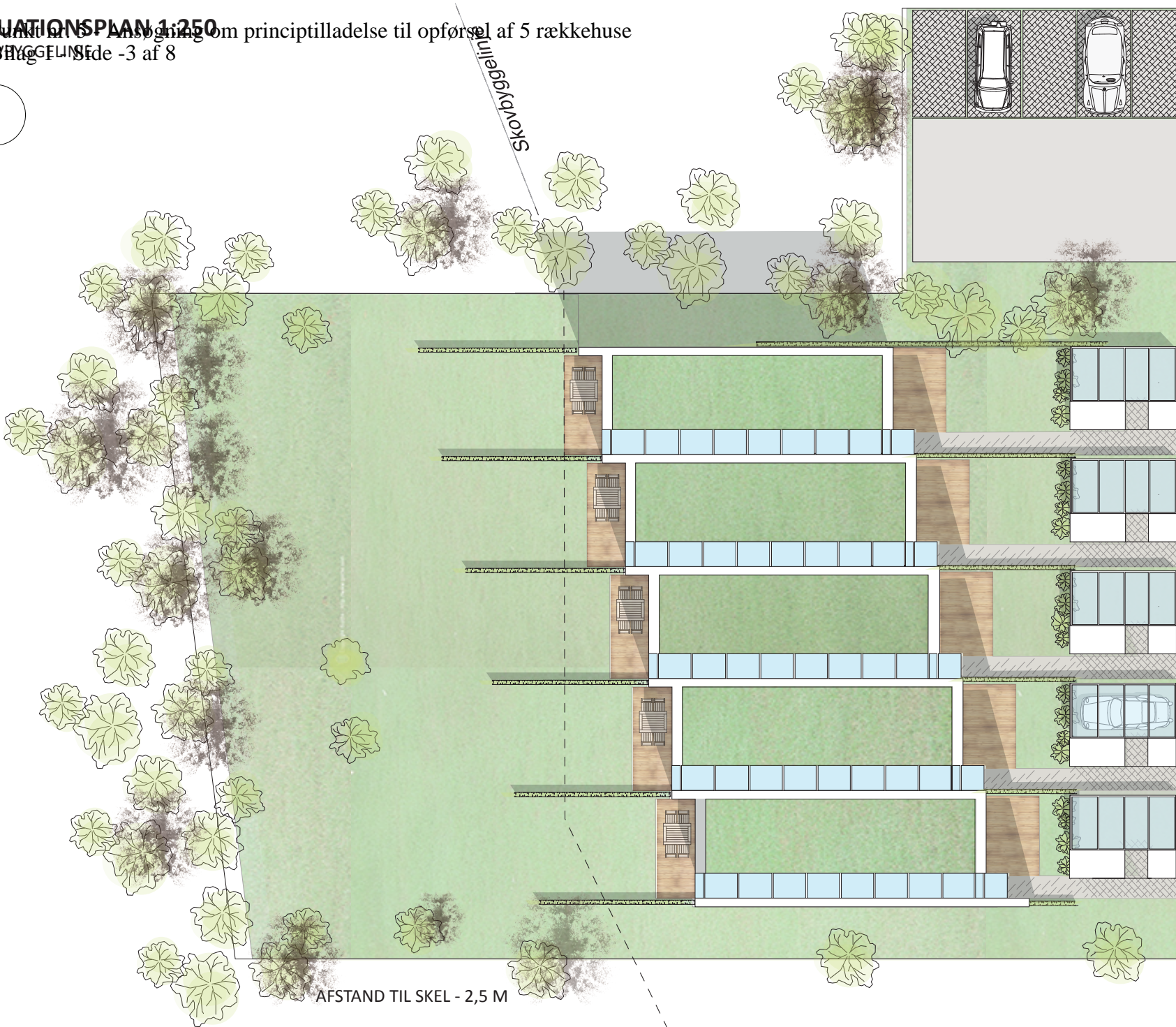
AREAL

GRUNDAREAL:	1.662 m2
FODAFTRYK:	375 m2
BRUTTOETAGEAREAL :	730 m2
BEBYGGELSESPROCENT:	44%
LOKALPLANSKRAV	60%

SITUATIONSPÅN 1:250
Anvisning om principtilladelse til opførelse af 5 rækkehuse
SKOVVEJ 11 Side -3 af 8

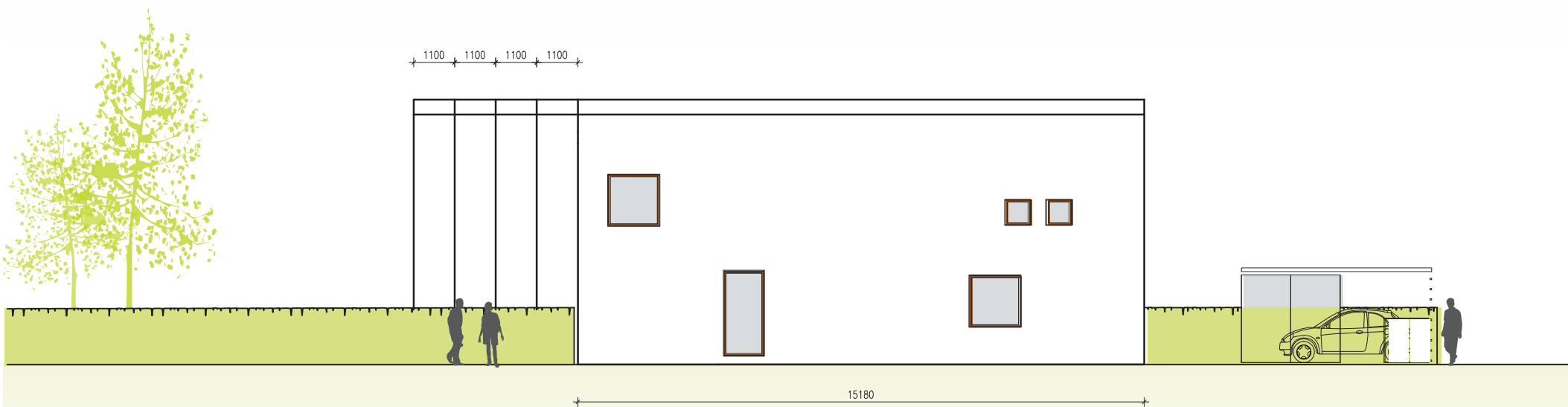
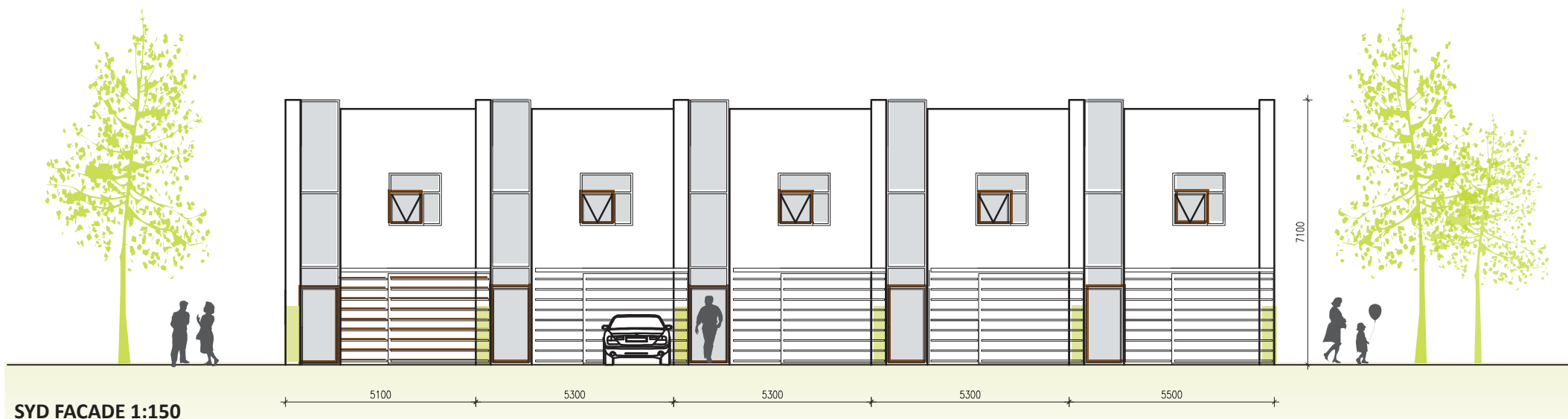


SKOVVEJ 11

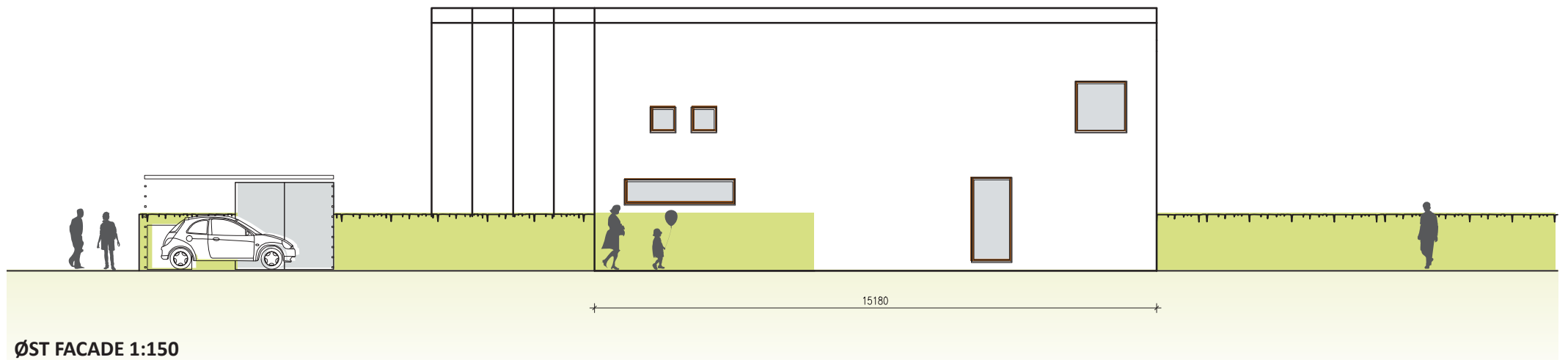
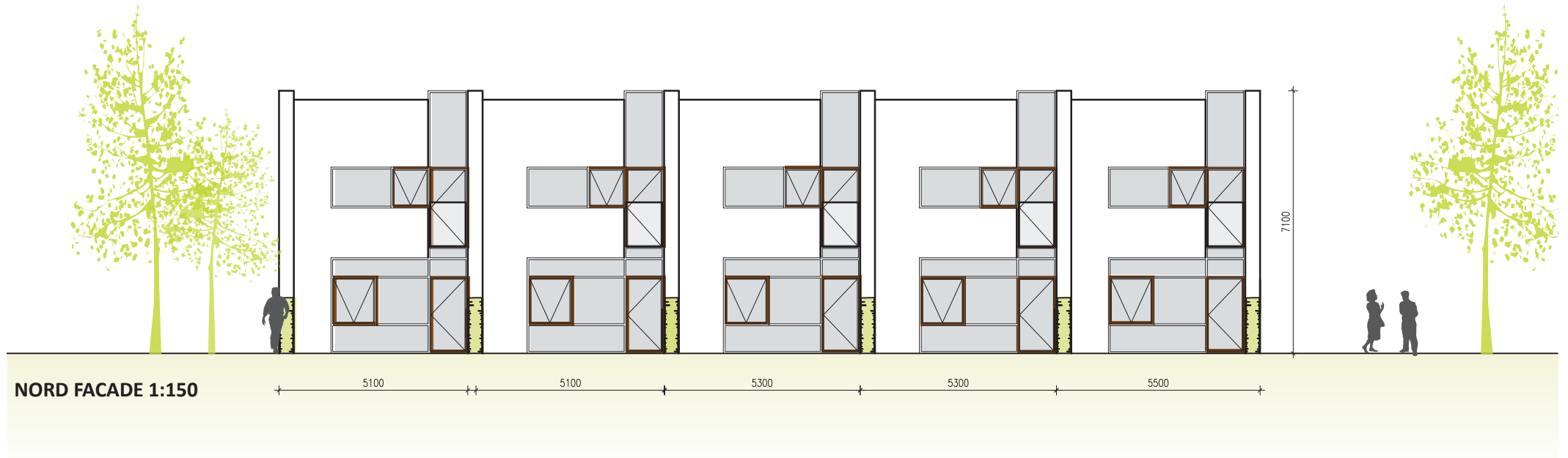


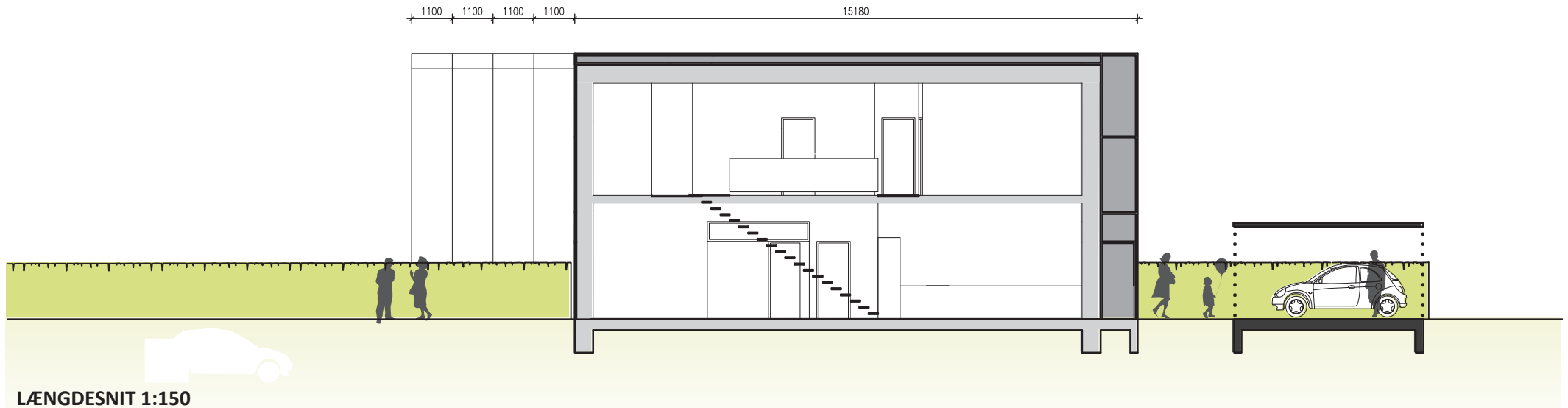
MØLLEÅPARKEN

AFSTAND TIL SKEL - 2,5 M



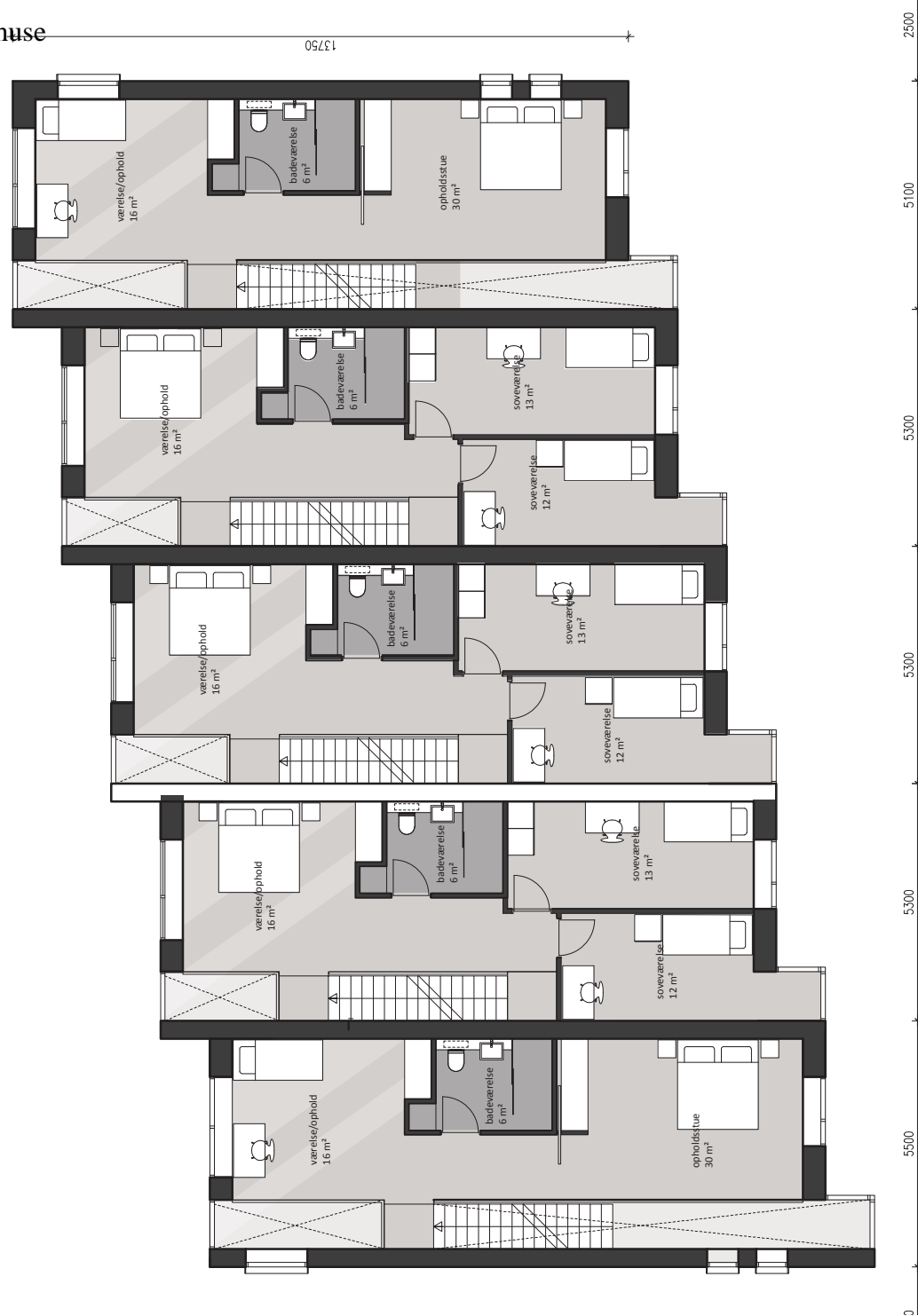
VEST FACADE 1:150







STUEPLAN 1:150



1. SALS PLAN 1:150



<i>Mølleåparken 10 - Udstykningsforslag</i>		
<i>Matr.nr. 2kx Lundtofte By, Lundtofte, Lyngby-Tårnbæk Kommune</i>		
<i>Jr.nr.: 2014-0028</i>	<i>Målforhold: 1:500</i>	<i>Dato: 26. maj 2014</i>
<i>Init.: es</i>	<i>Fil: 2014-0028-UDSplan-20140515</i>	
<i>Esben Hansen Landinspektør</i>	 <i>CK-Landinspektørerne Carstensen, Kanstrup & Partnere A/S Toftebakken 17 • Box 11 • 3460 Birkerød Tlf 45810735 • Fax 45820735 • ck@ckland.dk</i>	

Lyngby-Taarbæk Kommune
Center for Miljø & Plan - Byggesager
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Toftbakken 17
3460 Birkerød
Tlf. 45810735
Fax 45820735

Sendt d.d. via mail til obi@ltk.dk

Vort J.nr.: 2014-0028

Deres ref.:

Birkerød, den 28. juli 2014

Vedr.: Mølleåparken 10 – Redegørelse for bebyggelsesprocent

Delnr. ¹⁾	Adresse ²⁾	Grundareal ³⁾	Tillagt del af restejeendom ⁴⁾	Etageareal ³⁾	Bebyg.% ⁵⁾
1	Mølleåparken 10a	251 m ²	66	146 m ²	46 %
2	Mølleåparken 10b	248 m ²	66	146 m ²	46 %
3	Mølleåparken 10c	245 m ²	65	146 m ²	47 %
4	Mølleåparken 10d	241 m ²	65	146 m ²	48 %
5	Mølleåparken 10e	349 m ²	66	146 m ²	35 %
	Restejeendom ³⁾	328 m ²			

¹⁾ Se vedhæftede udstykningsplan af d. 26. maj d.å.

²⁾ Adresseringen er alene forslag.

³⁾ Beregnet ud fra projekt leveret af Mangor Nagel d. 20. maj d.å. Skel for matr.nr. 2kx er fastlagt ved opmåling.

⁴⁾ Til brug for beregning af bebyggelsesprocent fordeles restejeendommens areal ligeligt på delnr. 1-5 (dog matematisk afrundet).

⁵⁾ Bebyggelsesprocenter for det enkelte delnr. beregnes som etagearealets del af grundareal lagt sammen med tillagt del af restejeendom.

Det foreslås, at beregning af bebyggelsesprocenten sikres ved deklaration, hvortil alene Lyngby-Taarbæk Kommune har påtaleret. Udkast til deklarationen er vedlagt nærværende redegørelse.

Esben Hansen
Landinspektør
E-mail: es@ckland.dk

Tillæg nr. 3

til den af Indenrigsministeriet den 22. januar 1941 godkendte partielle byplanvedtægt nr. 1 for Ørholm-kvarteret i Lyngby-Taarbæk kommune med tillæg 1 godkendt af Indenrigsministeriet den 31. juli 1944 og tillæg 2 godkendt af Boligministeriet den 24. maj 1960.

1.

Med tillæg 3 bortfalder de i §§ 4 og 6 nævnte bestemmelser angående udnyttelse og bebyggelse af de på vedhæftede plan nr. 1 G 10014 med kraftig priksignatur fremhævede dele af matr. nr. 1, 2 b, 6 n, 6 o, 6 p, 6 q, 6 r, 6 gf og 6 ik af Lundtofte.

2.

De i nærværende tillægs stk. 1 nævnte arealer må herefter kun bebygges i henhold til den ligeledes vedhæftede bebyggelsesplan nr. 9 G 10015.

Lyngby-Taarbæk kommunalbestyrelse, den 14. januar 1963.

Ole Harkjær / *E. Lunøe-Nielsen*

2. k. j. nr. 32-50-1963.

I medfør af § 1 i lov om byplaner (lovbekendtgørelse nr. 160 af 9. maj 1962) godkendes foranstående af Lyngby-Taarbæk kommunalbestyrelse vedtagne forslag til tillæg 3 til partiel byplanvedtægt nr. 1 for Ørholm-kvarteret i Lyngby-Taarbæk kommune.

Boligministeriet, den 11. oktober 1963.

P. M. V.

E. B.

Munck

Tinglyst den 12. november 1963.

2.k.j.nr. 32-50-1963

Henhører til det under dags dato godkendte tillæg 3 til
partiel byplanvedtægt nr. 1 for Ørholm-kvarteret i
Lyngby-Taarbæk kommune.

Boligministeriet, den 11. oktober 1963.

P. M. V.

E.B.

sign. Munck





Mølleåparken 10 - Nedrivning af bevaringsværdig bygning , kat. 4
Sagsnummer: 20130930040
Oprettet: 04-09-2013
Dokumentejer: Ole Birknow

Dagsorden

Generel		Journalnøgle(r):	01.10.00 - P21 Bygningsfredning og bygningsbevaring i almindelighed, Regler og principielle afgørelser
Emne	Mølleåparken 10 - Nedrivning af bevaringsværdig bygning, kat. 4	Besked:	
Dokumenttype:	Beslutning fra Dagsordensystem		
Dato:	09-10-2013		
Organisation:	Mølleåparken 10		
Navn:			
ID-Nummer:	107242		

Udvalg: BY Byplanudvalget

Mødetitel: Byplanudvalgets møde **Dato:** 09-10-2013 **Tid:** 08:15 10:00 **Punktets nummer:** 7 **Status:**
: ● Åbent punkt ○ Lukket Punkt

Beslutningsstatus: Finished **Dagsordenredaktør:** Hanne Serritzlew/HSE/LTK

Resume:

.

Sagsfremstilling:

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget vedlagte ansøgning om nedrivning af missionshuset på Mølleåparken 10. Ansøger ønsker at opføre 5 rækkehuse på ejendommen. Ansøgning og tegningsmateriale er vedlagt (bilag).

Ejendommen er beliggende i kommuneplanramme 5.2.68 Mølleåparken. Fotos af ejendommen samt kort, der viser ejendommens placering er vedlagt (bilag).

Rammen er udlagt til Tæt-lav boligbebyggelse: samlet bebyggelse i maksimalt to etager bestående af mindst 3 sammenbyggede parcelhuse og/eller etageboliger til helårsbeboelse med en maks. bebyggelsesprocent på 40.

Ejendommen er omfattet af Byplanvedtægt 1 med tillæg nr. 1, 2 og 3 for Ørholmkvarteret i Lyngby-Taarbæk Kommune. I byplanvedtægtens tillæg nr. 3 er der på en vedhæftet bebyggelsesplan vist, hvordan arealerne i Mølleåparken må bebygges.

Bygningen er i FBB (Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger) registreret med en bevaringsværdi på 4.

Ejendommen har i flg. BBR et matrikulært areal på 1662 m² og er bebygget med et missionshus (I BBR registreret som bygning til biograf, teater, erhvervsmæssig udstilling) og en carport. Missionshuset har et etageareal på 247 m² og er i gråhvide mursten med tagpaptag udformet som fladt tag på den ene del og ensidig skrånende tag på den anden del af bygningen. Bygningen er opført i 1971 og tegnet af arkitekt Eske Kristensen.

Ejendommen er beliggende i rammeområde 5.2.68, der er et område der består af rækkehuse. Rammeområde 5.2.68 grænser op til rammeområde 5.2.70, der er et område bebygget med etageboliger i 2 - 7 etager og opført sidst i 60'erne og først i 70'erne. Rammeområderne 5.2.68 og 5.2.70 danner sammen med rammeområde 5.2.64, der er bebygget med enfamiliehuse, et samlet område benævnt Mølleåparken med bebyggelse fra sidst i 60'erne og først i 70'erne. Mølleåparken er skabt som et samlet område ud fra principperne på kortbilaget i Tillæg 3 i Byplanvedtægten.

I forbindelse med sagsbehandlingen af nedrivningen, er der gennemført en offentliggørelse af nedrivningen på kommunens hjemmeside, givet orientering til Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk Kommune, iht. Lov om bygningsfredning og bevaring, samt til museet på Kroppedal, iht. Museumsloven. Iht. Lov om bygningsfredning, § 18 stk. 4 skal der efter indsigelsesfristen – som er den 3. oktober 2013 - meddeles ansøger/ejer, hvorvidt der nedlægges forbud mod nedrivning efter Planlovens § 14.

Eventuelle indsigelser vil blive forelagt udvalgets medlemmer på møde den 9. oktober 2013.

Nedrivningen kan kun forhindres, ved at der nedlægges et forbud efter Planlovens § 14, jf. Lov om bygningsfredning og bevaring § 18 stk. 4. Ved nedlæggelse af § 14 iht. til Planloven skal der udarbejdes en lokalplan..

På trods af sin materiale-mæssige og tidstypiske udformning adskiller Mølleåparken 10, med en udformning, som et stort enfamiliehus og med en anvendelse som missionshus, sig fra nabobebyggelserne - rækkehuse og etageboliger. Mølleåparken 10 er da heller ikke vist på bebyggelsesplanen i byplanvedtægten.

Huset fremstår med nye vinduer, men er ellers forholdsvis originalt. Det er forvaltningens vurdering, at området ikke vil svækkes ved en nedrivning af huset. Samtidig vurderes det, at huset i sig selv ikke har så store bevaringsværdier, der kan begrunde et afslag på ansøgningen om nedrivningen. Huset har da også i FBB

begrunde et afslag på ansøgningen om nedrivningen. Huset har da også i FBB (Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger) 4 i arkitektonisk værdi, 4 i kulturhistorisk værdi, 5 i originalitets værdi, 4 i tilstandsværdi og 3 i miljømæssig værdi med en samlet bevaringsmæssig værdi på 4.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget

Indstilling

Forvaltning foreslår - såfremt der ikke fremkommer væsentlige indsigelser - at ansøgning om nedrivningen af det eksisterende missionshus og øvrige bygninger på ejendommen godkendes.

Byplanudvalget den 9. oktober 2013

Godkendt.

Anne Körner (V) var fraværende.



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Mangor & Nagel A/S Arkitektfirma
Struensegade 9, 3. th.
2200 København N

Sendt via email: cj@mangor-nagel.dk

Dato: 10-10-2013
Ref: OBI
J.nr.: 20130930040

Ejendom: Mølleåparken 10

Vedr. Ansøgning om nedrivning af missionshuset på ejendommen

Byplanudvalget har på sit møde den 9. oktober 2013 behandlet Deres ansøgning vedrørende nedrivning af missionshuset på ejendommen Mølleåparken 10.

Ejendommen ligger i kommuneplanramme 5.2.68 Mølleåparken. Rammen er udlagt til Tæt-lav boligbebyggelse: Samlet bebyggelse i maksimalt to etager bestående af mindst 3 sammenbyggede parcelhuse og/eller etageboliger til helårsbeboelse med en maks. bebyggelsesprocent på 40.

Bygningen er i FBB-databasen registreret med en bevaringsværdi på 4.

Nedrivningen kan kun forhindres, ved at der nedlægges et forbud efter Planlovens § 14, jf. Lov om bygningsfredning og bevaring § 18 stk. 4. Ved nedlæggelse af § 14 iht. til Planloven skal der udarbejdes en lokalplan.

Det ansøgte har været udsendt i orientering til museet på Kroppedal og Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk og nedrivningen er offentliggjort på kommunens hjemmeside. Der er modtaget høringssvar fra Bygningskultur Foreningen. Bygningskultur Foreningen har ingen bemærkninger til den ansøgte nedrivning.

Udvalget besluttede på sit møde den 9. oktober 2013, at godkende nedrivningen af missionshuset og øvrige bygninger på ejendommen, idet Mølleåparken 10, med en udformning som et stort enfamiliehus og med en anvendelse som missionshus, adskiller sig fra nabobebyggelserne - rækkehuse og etageboliger. Mølleåparken 10 er da heller ikke vist på bebyggelsesplanen i byplanvedtægten.

Huset fremstår med nye vinduer, men er ellers forholdsvist originalt. Det er vurderet, at området ikke vil svækkes ved en nedrivning af huset. Samtidig vurderes det, at huset i sig selv ikke har så store bevaringsværdier, at de kan begrunde et afslag på ansøgningen om nedrivningen.

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00
Dir. 45 97 36 04
obi@ltk.dk
byggesag@ltk.dk
www.ltk.dk

**Center for
Miljø og Plan**

I annonceringen af anmeldelsen om nedrivningen var der angivet en frist for modtagelse af indsigelser til d. 03.10.2013 kl. 12:00.

Kommunen har ikke modtaget andre indsigelser eller bemærkninger end ovenstående høringssvar fra Bygningskultur Foreningen, der blev behandlet på udvalgets møde.

Nedrivningen af missionshuset må ikke påbegyndes før der er modtaget en egentlig nedrivningsgodkendelse fra Miljø og Plan.

Protokol for mødet vedlagt.

Venlig hilsen



Ole Birknow

Kopi sendt til:

Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk Kommune via email:

bygningskultur.ltk@gmail.com

Kroppedal via email: kontakt@kroppedal.dk

Klagevejledning:

Byggelov:

Afgørelsen kan, for så vidt angår retlige spørgsmål, inden 4 uger fra modtagelsen påklages til Statsforvaltningen, Storetorv 10, 6200 Aabenraa, jf. § 23 og 24 i byggeloven.

Heri ligger, at der ikke kan klages over de skøn, som kommunen har udøvet. Derimod kan der klages, hvis De mener, at regler er fortolket forkert, eller at kompetence- eller procedureregler ikke er overholdt.

Planlov:

Afgørelsen kan, for så vidt angår retlige spørgsmål, inden 4 uger fra modtagelsen. Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, Rentemestervej 8, 2400 København NV (nmkn@nmkn.dk), jf. § 58 i lov om planlægning.

Heri ligger, at der ikke kan klages over de skøn, som kommunen har udøvet. Derimod kan der klages, hvis De mener, at regler er fortolket forkert, eller at kompetence- eller procedureregler ikke er overholdt.

Klage skal stiles til Natur- og Miljøklagenævnet og fremsendes til Lyngby-Taarbæk Kommune, Center for Miljø og Plan, Rådhuset, 2800 Kgs. Lyngby eller byggesag@ltk.dk. Kommunen videregiver klagen til Natur- og Miljøklagenævnet med en udtalelse samt det materiale, der har ligget til grund for afgørelsen.

Natur- og Miljøklagenævnet vil i forbindelse med klager opkræve et gebyr på 500 kr. Nævnet vil efter modtagelsen af klagen sende en opkrævning på gebyret. Nævnet vil ikke påbegynde behandlingen af klagen, før gebyret er modtaget. Vejledning om gebyrordningen kan findes på Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside www.nmkn.dk. Gebyret tilbagebetales, hvis der gives helt eller delvis medhold i klagen.

Hvis De vil indbringe afgørelsen for domstolene, skal dette ske inden 6 måneder fra afgørelsens modtagelse.



Fra Vestervold Advokater - Høringssvar

Sagsnummer: 20130630137

Oprettet: 24-10-2013

Dokumentejer: Johanne Louise Jensen

Modtaget

Modtaget	Journalnøgle(r):	02.34.02 - P19 Byggetilladelse, Godkendelser/juridisk bindende tilladelser 09.08.26 - G01 Tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19, Generelle sager 09.08.26 - P19 Tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19, Godkendelser
Emne:	Fra Vestervold Advokater - Høringssvar	
Oprettet:	24-10-2013	
Dokumentdato:	23-10-2013	
Fysisk placering:		
Afsender	Besked:	ole birknow/Teknisk/LTK
E-post: Bent Lauritzen <bl@vestervoldadvokater.dk>		

Tekst:

Fra: Bent Lauritzen <bl@vestervoldadvokater.dk>

Dato: 23-10-2013 23:42:13

Til: "byggesag@ltk.dk" <byggesag@ltk.dk>

Kopier til: "lr@advokatrefshammer.dk" <lr@advokatrefshammer.dk>, 'Jan Prægel'
(praegel@youmail.dk) <praegel@youmail.dk>, "Vibeke Jepsen (vibeke@rennebo.dk)"
<vibeke@rennebo.dk>, "rosenx@gmail.com" <rosenx@gmail.com>, "l.romme@webspeed.dk"
<l.romme@webspeed.dk>

Emne: Høring, sagsnr. 20130630137, adresse Mølleåparken 10.

På vegne Ejerlauget Mølleåparken henviser jeg til Lyngby Tårnbæk kommunes
høringsskrivelse af den 2. oktober 2013.

1. Ejerlauget Mølleåparken omfatter 245 ejerlejligheder, beliggende Mølleåparken 6, 11 – 17 og Bredebovej 23 – 37, der alle er naboer til Mølleåparken 10, hvor der ansøges om nybyggeri.
2. Bebyggelsen i Mølleåparken og på Bredebovej er et samlet beboelsesbyggeri udformet af afdøde, kgl. Bygningsinspektør, arkitekt m.a.a. Sv. Eske Kristensen. De ansøgte 5 rækkehuse fremstår som et forstyrrende element i den samlede bebyggelse, specielt vil de ansøgte rækkehuse, der er væsentlig højere end det eksisterende missionshus, gribe ind i et meget karakteristisk og smukt udsyn fra Mølleåparken og fra

mange boliger til skovbrynet Trydes Krat og den fredede Mølleådal .

3. Den ansøgte bebyggelse passer dårligt ind i den eksisterende arkitektur . De 5 rækkehuse fremtræder som en massiv bygning i to etager i modsætning til missionshuset , som alene er i en etage. Der bør maksimalt gives tilladelse til 2 – 3 boliger i en etage og med overholdelse af bebyggelsesprocenten på 40.

4. Der ansøges om 5 gæsteparkeringspladser på græsplænen øst for den ansøgte rækkehuse og op mod etagebebyggelsens grønne anlæg. Bilkøring her vil være ødelæggende for hele området. Hvis kommunen vil give tilladelse til ny rækkehuse, er dette den værste forringelse af bebyggelsens grønne områder. Kommunen bør i så fald give en yderligere dispensation (i lighed med den, der er gældende for de 12 eksisterende rækkehuse), at der alene skal være én parkeringsplads på hver ejendom. Denne østlige del af Mølleåparken 10's grundareal bør bibeholdes som græsplæne i sammenhæng med Ejerlauget Mølleåparkens græsplæne og grønne område. Kommunen bør sikre, at der også i fremtiden er adgang til og passagemulighed for alle beboere i området til disse græsplæner .

5. Varmeforsyning. Det vides ikke om Mølleåparkens varmecentral har kapacitet til at levere energi og opvarmning til yderligere 5 boliger – omkostninger ved undersøgelse heraf og evt. udvidelse af varmecentralen må afholdes af bygherren til nybyggeriet på Mølleåparken 10.

6. Såfremt kommunen giver tilladelse til nybyggeri vil dette finde sted i et sårbart grønt område grænsende til den fredede Mølleådal. Ejerlauget Mølleåparkens beboere er gennem flere år bekendte med gener ved et nabobyggeri – Plejecenter Bredebo. Såfremt kommunen giver tilladelse til byggeri, må det være en betingelse, at bygherren i Mølleåparken 10 i byggeperioden opsætter et fast hegn (ikke blot et byggehegn) langs skellet til Ejerlauget Mølleåparken.

Ejerlauget Mølleåparken er indstillet på at deltage i en videre dialog et evt. nybyggeri på Mølleåparken 10

Med venlig hilsen / Yours faithfully
Bent Lauritzen

Vestervold Advokater
Vester Voldgade 90
DK-1552 København V
Denmark

Tel. +45 33 15 80 00
Mobil +45 40 14 62 51
Fax +45 33 12 15 33
E-mail: bl@vestervoldadvokater.dk

www.anvlaw.dk

Denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er fortrolige og kan indeholde oplysninger

underlagt juridisk tavshedspligt alene til brug for den tiltænkte modtager . Hvis De ved en fejl har modtaget denne e-mail, bedes De venligst give afsenderen besked herom hurtigst muligt og slette denne meddelelse og eventuelle vedhæftede filer fra Deres system uden at tage kopi eller videresende meddelelsen . Da en e-mail kan ændres ad elektronisk vej, påtager afsenderen sig intet ansvar for denne meddelelse eller vedhæftede filer eller for eventuel uberettiget adgang hertil eller ændring heraf .

This e-mail and any attachments are confidential and may contain legally privileged information solely for the use of the intended recipient . If you have received this e-mail by error, please notify the sender immediately and delete this message and any attachments from your system without producing, distributing or retaining copies hereof . As an e-mail can be changed electronically, the sender assumes no responsibility for this message or attached files or for any unauthorised access hereto or changes hereof .



Fra Lis Romme - Høringssvar

Sagsnummer: 20130630137

Oprettet: 25-10-2013

Dokumentejer: Johanne Louise Jensen

Modtaget

Modtaget	Journalnøgle(r):	02.34.02 - P19 Byggetilladelse, Godkendelser/juridisk bindende tilladelser 09.08.26 - G01 Tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19, Generelle sager 09.08.26 - P19 Tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19, Godkendelser
Emne: Fra Lis Romme - Høringssvar		
Oprettet: 25-10-2013		
Dokumentdato: 25-10-2013		
Fysisk placering:		
Afsender		
E-post: "lis romme" <l.romme@webspeed.dk>	Besked:	ole birknow/Teknisk/LTK

Tekst:

Fra: "lis romme" <l.romme@webspeed.dk>

Dato: 25-10-2013 13:41:14

Til: <byggesag@ltk.dk>

Kopier til: <lr@advokatrefshammer.dk>, <praegel@youmail.dk>, <vibeke@rennebo.dk>, <rosenx@gmail.com>, <bl@vestervoldadvokater.dk>

Emne: Høring - sags nr. 20130630137, Mølleåparken 10

Under henvisning til det fremsendte orienteringsmateriale vedr. ovennævnte og senere telefonsamtale skal jeg på vegne E/F Mølleåparken III hermed gøre opmærksom på, at vi er helt på linie med de indsigelser, der allerede er og vil blive indgivet fra Ejerlauget Mølleåparken og rækkehusenes grundejerforening.

Særligt de planlagte parkeringspladser på det grønne område vil være en klar forringelse af hele området, og der bør i givet fald gives dispensation, således at der kun er en parkeringsplads pr. ejendom (i lighed med det gældende for de eksisterende 12 rækkehuse).

Endvidere skal vi præcisere, at såfremt der gives tilladelse til byggeriet som planlagt, vil der være meget stor og tung trafik på vejen foran de eksisterende rækkehuse/etplanshuse og på vejen vest for E/F Mølleåparken III's 4 boligblokke, hvilket vil være til stor gene for de bestående boliger og medføre stort slid på vore fælles veje. Det må således være en betingelse, at der overfor bygherrens tages forbehold for dette.

E/F Mølleåparken III håber og er naturligvis indstillet på at deltage i en videre dialog vedr. et eventuelt nybyggeri på ejendommen Mølleåparken 10.

Med venlig hilsen

Lis Romme
tlf. 45 88 62 17 - 30 52 94 30
job 33 63 02 29

Svar fra Grundejerforeningen Mølleåparken 16-52 i forbindelse med høring om Mølleåparken 10, sagsnr. 20130630137

Som nærmeste naboer til det planlagte byggeri svarer undertegnede med følgende bemærkninger og ønsker.

Vores grundejerforening repræsenterer Mølleåparken 16-52, som bl.a. omfatter de 12 rækkehuse, som Mølleåparken nr. 10 ligger umiddelbart i forlængelse af.

Vi har haft kontakt til repræsentanter fra de øvrige berørte beboerforeninger i området, og det er vort indtryk at holdningerne nedenfor deles af alle disse.

Primært. Vi finder, at tilladelsen til det påtænkte byggeri ikke bør gives, idet

1. Dette nye byggeri vil reducere de få friarealer, der er i den samlede bebyggelse.
Således vil også oplevelsen, når man ankommer til vores rækkehusbebyggelse, af det frie og grønne område og skoven bagved vil forsvinde med det nye byggeri.
2. Dette nye byggeri vil forringe værdien af vores rækkehuse (de eksisterende huse nr. 16-38)
3. Menighedshuset er oprindeligt opført baseret på en dispensation fra den oprindelige plan i byplanvedtægten. Denne dispensation bør ikke nu udvides til at omfatte et større byggeri.

Subsidiært. Såfremt det alligevel besluttet at imødekomme ansøgningen, anmoder vi om, at følgende bemærkninger og ønsker imødekommes:

A. Det nye byggeri ønskes reduceret i omfang i forhold til det beskrevne:

- reduceres til færre huse - forslag 3
- de nødvendige parkeringspladser etableres på hver enkelt grund, så mest muligt af det nuværende grønne plæne-areal bevares.

B. Der er i dag tale om et meget ensartet område - alle huse / bygninger er af samme karakter - hvide sandsten mv. - og de eksisterende rækkehuse har fx bevaringsværdi 4 iflg. kommunens SAVE-registrering. Etablering af 5 meget moderne rækkehuse i området vil forringe de nuværende huses værdi og bryde med den oprindelige arkitektoniske linje.

Derfor ønsker vi, at det for den nye bebyggelse sikres, at der tilstræbes samme karakter - for derved at bevare det samlede helhedsindtryk

- husene udføres i knækkede, hvide sandsten
- husene udføres med samme karakter af sternkant
- husene udføres med samme højde som nuværende rækkehuse
- husene udføres med samme karakter af vinduesforløb på facaden som på nuværende rækkehuse

- husene etableres med samme karakter af beplantning til forsiden.

Vi henviser til en tidligere sag fra 2003, hvori kommunen har behandlet en lignende forespørgsel,

og har lagt vægt på lignende hensyn som ovenfor.

C. Byggeriet vil medføre endnu en omfattende belastning på vejene frem til byggeområdet. Mølleåparken har i forvejen været belastet af byggeriet af plejecentret, som har stået på i lang tid, og vejene trænger stærkt til en grundlæggende renovering.

Derfor har vi følgende ønsker:

- vejen istandsættes fuldstændigt hele vejen rundt i Mølleåparken efter byggeriets gennemførelse
- det sikres, at byggeriet afvikles planmæssigt
- der etableres en garanti, som sikrer, at vi ikke får en gentagelse af det langstrakte konkursramte byggeri i plejecenteret på området.

D. Der er behov for at bevare åbne / grønne arealer i området.

Derfor har vi følgende ønsker

- det sikres ved en opdateret plan, at der ikke gennemføres yderligere nybyggeri i området.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen for grundejerforeningen Mølleåparken 16-52

18.

Mølleåparken 10 – matr.nr. 2kx Lundtofte By, Lundtofte

Nedrivning af eksisterende bebyggelse og opførelse af et eller to dobbelthuse.

Ejendommen har et areal på 1662 m² og er bebygget med et missionshus på 247 m² - indrettet med lejlighed og mødesal - samt småbygninger på 19 m².

Ejendommen grænser mod nord op til området omfattet af fredningen af Mølleådalen fra Lyngby Sø til Øresund og gennemskæres af en reduceret skovbyggelinie, som forløber langs nordsiden af bygningerne.

For ejendommen gælder tillæg nr. 3 til byplanvedtægt nr. 1 for Ørholm Kvarteret, godkendt af Boligministeriet i oktober 1963. Ifølge punkt 2 må der kun bebygges i henhold til en vedhæftet bebyggelsesplan.

Ejendommen ligger i kommuneplanens rammeområde 5.2.68, hvorefter der må opføres tæt-lav boligbebyggelse i to etager og med en maksimal bebyggelsesprocent på 50, idet landskabskarakteren skal sikres.

Kommunen har ved en bygningsattest af august 1968 tilladt missionshuset opført og godkendt den projekterede bebyggelse i forhold til byplanvedtægten, uanset at bygningen ikke er omfattet af den omhandlede bebyggelsesplan.

I november 2000 blev kommunen orienteret om, at der var konstateret sætninger i gulv og ydermure. Det er formentlig disse forhold, som har ført til ønsket om at nedrive bygningerne.

Sagen forelægges.

Byplanudvalget den 19.03.2003:

Erstatningsbyggeri svarende til karakteren af de eksisterende rækkehuse vil kunne godkendes.

Olav Lilleør (V) var fraværende.



Mette Lykken Bolig
Jernbanegade 1 A
2800 Kgs. Lyngby

Byplanudvalget

Dato	Skrevet af	Lokal nr.	Vores jour.nr.
02 APR. 2003	jbl	3556	68.181

Vedr. ejendommen: **Mølleåparken 10.**

I anledning af Deres brev af 06.02.2003 om nedrivning og opførelse af ny bebyggelse skal det oplyses, at Byplanudvalget den 19.03.2003 traf beslutning om, at der vil kunne opføres et erstatningsbyggeri, svarende til karakteren af de eksisterende rækkehuse vest for ejendommen.

Inden der kan tages stilling til en sådan bebyggelse, må der til Bygningsafdelingen fremsendes et skitseprojekt, som viser placering og udformning af bebyggelsen. Som vejledning vedlægges kopi af en af kommunen udarbejdet registrering af den omhandlede rækkehusbebyggelse.

Bygningsafdelingen vil også være indstillet på at drøfte et bebyggelsesforslag med en fremtidig ansøger.

Med venlig hilsen

Lis Kjærulff *Vpib*
Formand for Byplanudvalget

Bjarne Holm Markussen *Vpib*
Teknisk Direktør