



Byplanudvalget

Protokol

20-08-2014 kl. 08:15
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

Simon Pihl Sørensen	deltog
Jan Kaspersen	deltog
Morten Normann Jørgensen	deltog
Birgitte Hannibal	deltog
Jens Timmermann	deltog
Karsten Lomholt	deltog
Henrik Brade Johansen	deltog

Derudover deltog:

Direktør Bjarne H. Markussen
Centerchef Sidsel Poulsen
Afdelingsleder Trine Tybjerg
Byplanarkitekt Jørgen Olsen
Udvalgskoordinator Louise Angelo

Borgmester Sofia Osmani deltog under punkt 1

Repræsentanter for grundejerforeningerne K/S Sorgenfri Torv, og MT Højgaard/Freja Ejendomme havde foretræde for Byplanudvalget kl. 8.15-8.45.

Indholdsfortegnelse

1. [Sorgenfri Stationsområde - foretræde for områdets grundejere](#)
2. [Fagudvalgenes mødetidspunkter i 2015](#)
3. [Grønnevej 248 - ansøgning om nedlæggelse af bolig og midlertidig ændret anvendelse](#)
4. [Trongårdsvej 42 - ansøgning om nedrivning af inspektørbolig](#)
5. [Lokalplan 253 for et erhvervsområde på Virumgårdsvej](#)
6. [Kommuneplantillæg 6/2013 - Virumgårdsvej](#)
7. [Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej](#)
8. [Kommuneplantillæg 8/2013 for p-hus på Hollandsvej](#)
9. [Lokalplangrundlag for lokalplan 258 for Bondebyen](#)
10. [Strandvejen 651 - Udstykning](#)
11. [Virumgade 43 - Sammenlægning af 2 lejligheder](#)
12. [Etablering af træterrasse på fortovsareal Jernbaneplassen 10](#)
13. [Anmodning om optagelse af sag om fortolkning af lokalplan 183 - hegn](#)
14. [Meddelelser til medlemmer af Byplanudvalget - august 2014](#)
15. [Midlertidig lysløsning på Lyngby Stadion](#)

1. Sorgenfri Stationsområde - foretræde for området grundejere

Sagsfremstilling

Den 11. juni 2014 besluttede Byplanudvalget grundlaget for den kommende planlægning i Sorgenfri Stationsområde. Efterfølgende har området grundejere - K/S Sorgenfri Torv, Freja Ejendomme og MT Højgaard - henvendt sig til Kommunen i e-mails af henholdsvis 23. og 24. juni 2014 med spørgsmål og kommentarer vedrørende udvalgets beslutning. I de fremsendte mails berøres emner om det samlede projekt/helhedsplanen, trafik, højder, parkering, detailhandelsrammer samt et forslag til alternativ til Polititorvet, jf. de fremsendte mails (bilag).

Begge områdets grundejere har anmodet om foretræde for Byplanudvalget. Efter aftale med formanden er parterne inviteret til Byplanudvalgets møde fra kl. 8:15 til kl. 8:45.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at henvendelserne drøftes efter drøftelsen med området grundejere.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Sagen drøftedes, idet udvalget fastholder beslutningen fra juni 2014. Forvaltningen forelægger et notat om den videre proces på baggrund af drøftelsen af oplægget fra de nævnte repræsentanter.

Bilagsfortegnelse

1. Fra MTH og Freja, brev af 24.6.2014 om Hummeltoftevej 14
2. KS Sorgenfri - brev af 23.6.2014 om Sorgenfri Torv

2. Fagudvalgenes mødetidspunkter i 2015

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget godkendte den 19. juni 2014 den overordnede mødeplan for 2015 for stående udvalg, økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen. Økonomiudvalget besluttede i den forbindelse, at detailplanlægningen af udvalgenes mødetidspunkter drøftes i de enkelte udvalg.

I 2014 følger udvalgene en mødetidsplan, som i hovedsagen er baseret på den, som er blevet anvendt i de foregående to valgperioder. Mødetidsplanen ser i 2014 således ud:

Tirsdage kl. 8.15: Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalget

Tirsdag kl. 15.30: Teknik- og Miljøudvalget

Onsdage kl. 8.15: Byplanudvalget

Onsdage kl. 15.30: Social- og Sundhedsudvalget

Torsdage kl. 8.30: Kultur- og Fritidsudvalget

Torsdage kl. 15.30: Børne- og Ungdomsudvalget

Torsdage kl. 16.00: Økonomiudvalget

Torsdage kl. 17.00: Kommunalbestyrelsen.

Forvaltningen peger på, at mødetidsplanen fortsættes uændret i 2015. Sagen behandles i alle fagudvalg, og besluttet endelig i Økonomiudvalget.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven er løst inden for rammen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at mødetidsplanen som beskrevet lægges til grund for planlægningen af det politiske arbejde i 2015.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Godkendt.

3. Grønnevej 248 - ansøgning om nedlæggelse af bolig og midlertidig ændret anvendelse

Sagsfremstilling

Der er den 1. juli 2014 ansøgt om nedlæggelse af en bolig ved Hummeltofteskolen og om ændret anvendelse af enfamiliehuset til andet kommunalt formål.

Plangrundlag

Ejendommen er beliggende i Kommuneplanens rammeområde 3.2.30. Området er udlagt til offentligt formål med en bebyggelsesprocent på 45%.

Området

Området bærer hovedsagligt præg af institutionsbyggeri som skole med store arealer til sportspladser og tennisbaner. Bebyggelsen er opført i 1-2 etager, og fremstår med gavle og murflader i røde tegl.

Ejendommen

Det eksisterende hus er tjenestebolig til pedellen opført 1953 med et etageareal på 138 m² i en etage med en kælder på 130 m². Bygningen er udpeget som bevaringsværdig bygning med en bevaringsværdi på 5. Det matrikulære areal: er 1.009 m² og bebyggelsesprocenten er 13 % . Bygningen ligger på en hjørnegrund ved Grønnevej/Løvgårdsvej. Langs vejskel står store løvtræer og lav hækbeplantning. Adgang/tilkørsel foregår i dag fra Grønnevej.

Ansøgning

Der er søgt om nedlæggelse af boligen og midlertidig ændret anvendelse til brug for kvindekrisecenterets dagsaktiviteter for 1 år. Herefter indgår ejendommen i planlægning af etablering af distriktstandklinikker, som dog først udmøntes i 2015/16.

Ansøger oplyser, at tjenesteboligen ikke længere skal anvendes som tjenestebolig, og at bygningen står tom, da den tidligere pedel har opsagt sin stilling. Der tilbydes ikke fremadrettet en tjenestebolig til nyansatte pedeller. Den midlertidige anvendelse til kvindekrisecenter er ansøgt på baggrund udløst af et akut pladsbehov for mødelokaler til samtale- og terapitilbud, idet kælderen i kvindekrisecenterets hus er erklæret uegnet til brug. Ansøger oplyser, at der ikke kan stilles andre egnede lokaler til rådighed i et tidsrum på 12 måneder, og at der arbejdes med at finde en permanent løsning.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at boligen kan nedlægges til fordel for offentlig formål, da tilbud om tjenesteboliger ikke er tidssvarende, ej heller efterspurgt mere.

Det er forvaltningens vurdering, at bygningens anvendelse til offentligt formål er i tråd med Kommuneplanens rammer. Den midlertidig ændrede anvendelse vurderes mulig, såfremt der sendes et fyldestgørende myndighedsandragende, som blandt andet tager højde for tilgængelighed for alle, parkering, brandforhold og energiforhold.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår:

1. at nedlæggelse af bolig godkendes og at bygningen fremover kan anvendes til offentlig formål.
2. at bygningen midlertidig godkendes anvendt til dagsaktiviteter af kvindekrisecenteret.

Byplanudvalget den 20. august 2014
Ad 1 og 2. Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning om ændret funktion for Gørnnevej 248
2. report57598.pdf, situationsplan, Grønnevej 248

4. Trongårdsvej 42 - ansøgning om nedrivning af inspektørbolig

Sagsfremstilling

Der ansøges om nedrivning af en inspektørbolig beliggende på Trongårdsvej 42 i Kgs. Lyngby. Inspektørboligen til Trongårdsskolen ønskes fjernet for at opføre en ny bolig.

I forbindelse med behandlingen af ansøgningen, er der gennemført en høring af relevante parter. Hverken Bygningskulturforeningen i Lyngby-Taarbæk Kommune eller Kroppedal Museum er ikke kommet med bemærkninger til sagen.

Plangrundlag

Ejendommen er beliggende i Kommuneplanens rammeområde 6.2.90. Området er udlagt til offentlige formål med en bebyggelsesprocent for området på 45 %.

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 237 for nyt gymnasium ved Trongårdsskolen. Bygningen er i lokalplanen udpeget som bevaringsværdig med en bevaringsværdi 3, jf. vedlagte SAVE-undersøgelse (bilag).

Området

Området bærer præg af institutionsbyggeri med to skoler, der fremtræder som et samlet bygningskompleks med et ensartet arkitektonisk udtryk i en samlet plan. Bebyggelsen er opført i 1 - 2 etager, og fremstår med gavle og murflader i gule teglsten. Taget er udført uden udhæng og med ubrudte tagflader beklædt med sorte teglsten, jf. fotos af bygningen (bilag).

Ejendommen

Det eksisterende hus er den tidligere inspektørbolig opført i 1964 med et etageareal på 173 m² i en etage med kælder på 55 m² (BBR bygn. nr. 7). Det matrikulære areal er 40.485 m² og bebyggelsesprocenten er 21 %.

Bygningen er en del af et samlet anlæg af to skoler. Arkitekterne Hans Erling Langkilde og Ib Martin Jensen vandt arkitektkonkurrencen om nyopførelse af Seminar og Kommuneskole på en bar mark. De to skoler fremtræder i dag fortsat som et samlet bygningskompleks og de grønne områder fremstår som udarbejdet i landskabsplanen af landskabsarkitekt J. Palle Schmidt. Lokalplanen, vedtaget i juni 2013, skal sikre, at ny bebyggelse fremtræder med en arkitektur, der er i harmoni med det eksisterende bygningskompleks, idet størstedelen af den eksisterende bebyggelse udpeges som bevaringsværdig herunder også boligerne for pedel, forstander og inspektør.

Ansøgning

Ansøger begrundes ansøgning om dispensation til nedrivning med, at bygningen fremstår nedslidt og trænger til en større renovering og at eksisterende teglfacader ikke kan energirenoveres.

Ansøger vurderer, at en totalrenovering vil beløbe sig på 1.470.000,- kr.

Ansøger har ikke vedlagt en dokumentation for den byggetekniske gennemgang, jf. ansøgningen nedrivningstilladelse" (bilag).

Ejer har ikke gjort indsigelse ved lokalplanens vedtagelse, da ejer på det tidspunkt vurderede, at boligen kunne renoveres.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen anbefaler at give afslag på ansøgningen om at fjerne den bevaringsværdige bygning, idet lokalplanens formålsbestemmelse blandt andet er at sikre den eksisterende bevaringsværdige bebyggelse. Forvaltningen vurderer, at bygningen kan bevares og fremtidssikres ved nænsom vedligeholdelse og en energirenovering, der bevarer bygningens arkitektur. Der er foretaget en udvendig besigtigelse den 17. juli 2014, se vedlagte fotos (bilag). Bygningen fremstår i en pæn stand uden synlige væsentlige fejl og mangler.

Der er ikke tvivl om, at det er vanskeligt at energioptimere en ældre bygning i samme omfang som en nybygning, uden at bevaringsværdierne lider skade eller helt forsvinder. Det betyder dog ikke, at energiforbruget ikke kan nedbringes ganske betydeligt - blot det gøres med omtanke og skyldigt hensyn til bygningens kvaliteter.

Lokalplanen lægger op til, at der istandsættes og energioptimeres på husets præmisser, hvor ejer og bygningsmyndigheder i fællesskab varetager husets interesser bedst muligt.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven er løst inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles afslag på ansøgning om dispensation fra lokalplanen.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Godkendt, at der meddeles afslag.

Bilagsfortegnelse

1. SAVE-undersøgelse
2. Trongårdsvej 42 - Nedrivningstilladelse
3. Fotos Trongårdsvej

5. Lokalplan 253 for et erhvervsområde på Virumgårdsvej

Sagsfremstilling

Den 21. august 2013 besluttede kommunalbestyrelsen, at "der igangsættes undersøgelser/analyser til at udarbejde en ny lokalplan for området omkring Virumgårdsvej". Der har herefter været afholdt forhøring i perioden 5. maj til 1. juni 2014 som led i udarbejdelsen af et nyt kommuneplantillæg, som er nødvendigt som baggrund for udarbejdelsen af forslag til lokalplan for området. Efter forhøringen blev det besluttet af kommunalbestyrelsen, at "der i f. m. udarbejdelse af lokalplanforslag sikres en hensigtsmæssig og sikker trafikafvikling i forhold til daginstitutionen, og idet maksimum-højde sættes til 9 m". Daginstitutionen, der henvises til, er fritids- og ungdomsklubben på Virumgårdsvej 2. Maksimumhøjden på 9 meter henviser til den maksimale byggehøjde i hele lokalplanområdet.

Området er i dag reguleret af to ældre lokalplaner (nr. 80 og 86), som med denne lokalplan aflyses. De gamle lokalplaner indeholdt mulighed for opførelse/indretning af bolig. Denne mulighed ophører med nærværende lokalplan. I praksis betyder det, at de boliger der er i området i dag, kan fortsætte med at eksistere. Omvendt kan det også betyde, at såfremt en grundejer ikke længere ønsker at opretholde bolig på ejendommen, kan denne hermed nedlægges.

I den eksisterende lokalplan for området (nr. 86) har de to kommunale institutioner ikke haft en anvendelseskategori som institution, men var underlagt lokalplanens generelle anvendelsesbestemmelser om erhvervsformål. I nærværende lokalplan vil institutionerne være omfattet af egne delområder, hvor der ud over de øvrige anvendelsesbestemmelser, tillige vil sættes en anvendelsesbestemmelse om offentlig service. Dette defineres i lokalplanen som: Kommunal, regional og statslig service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre. Det betyder, at børnehaven kan vælge at udvide/bygge til, dog stadig inden for den bebyggelsesprocent, som lokalplanen i øvrigt giver. Det vil også nu være muligt f.eks. at indrette en skole eller et dagcenter til ældre, men ikke f.eks. "ældreboliger", da boliger jf. lokalplanen ikke er muligt.

I den nye lokalplan sættes der endvidere krav om, at al ny bebyggelse skal opfylde kravene til bedste lavenergiklasse i det til enhver tid gældende bygningsreglement.

Lokalplanen udlægger et areal til vej hen over to matrikler: 20bi og 20ed. Det er præcis samme udlæg, som er vist og udlagt i den eksisterende lokalplan for området, som aflyses med denne lokalplan. De to ejendomme, som vejudlægget går hen over, er ejet af samme ejer. Efter den seneste offentlige vurdering (1. oktober 2013) har de to ejendomme til sammen en værdi af 1.487.200 kr. Der er ikke foretaget nedslag i den offentlige vurdering på baggrund af oplysninger om, at jorden er forurennet. Ejendommene er kortlagt som forurennet.

Efter lov om miljøvurdering af planer og programmer, skal alle planer, dvs. dokumenter der fastlægger rammer for fremtidige anlæg eller arealanvendelser, ledsages af en miljøvurderingsrapport, med mindre det kan godtgøres at planen eller programmet ikke antages at have væsentlig indvirkning på miljøet. Der er foretaget en screening af forslaget til kommuneplantillæg, hvorunder bl.a. de trafikale spørgsmål bliver behandlet, og på den baggrund indstilles, at der ikke udarbejdes miljøvurdering af forslaget til kommuneplantillæg.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. lokalplanforslag 253 fremlægges i offentlig høring i 8 uger i perioden fra den 10. september - 5. november 2014,
2. at der ikke udarbejdes miljøvurdering i forbindelse med forslaget,
3. det drøftes og beslattes, hvorvidt der skal afholdes orienterende møde om lokalplanforslaget i løbet af høringsperioden i Kantinen på Rådhuset den 9. oktober 2014 eller den 20. oktober 2014.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Ad 1- 3. Anbefalet.

Bilagsfortegnelse

1. Kort afgrænsning af lokalplan for Virumgårdsvejområdet
2. Høringsområde Forslag til Lokalplan 253
3. Forslag til Lokalplan 253 Virumgårdsvej
4. Miljøscreening lokalplan 253
5. LUKKET BILAG til sag om Lokalplan 253
6. LUKKET BILAG. Henvendelse fra borger

6. Kommuneplantillæg 6/2013 - Virumgårdsvej

Sagsfremstilling

Den 21. august 2013 besluttede kommunalbestyrelsen, at "der igangsættes undersøgelser/analyser til at udarbejde en ny lokalplan for området omkring Virumgårdsvej", jf. vedlagte forslag (bilag).

Der har herefter været afholdt forhøring i perioden 5. maj til 1. juni 2014 som led i udarbejdelsen af et nyt kommuneplantillæg, som er nødvendigt som baggrund for udarbejdelsen af forslag til lokalplan for området. Efter forhøringen blev det besluttet af kommunalbestyrelsen, at "der i f. m. udarbejdelse af lokalplanforslag sikres en hensigtsmæssig og sikker trafikafvikling i forhold til daginstitutionen, og idet maksimum-højde sættes til 9 m". Daginstitutionen, der henvises til, er Fritids- og ungdomsklubben på Virumgårdsvej 2. Maksimumhøjden på 9 meter henviser til den maksimale byggehøjde i hele lokalplanområdet.

Efter lov om miljøvurdering af planer og programmer, skal alle planer, dvs. dokumenter, der fastlægger rammer for fremtidige anlæg eller arealanvendelser, ledsages af en miljøvurderingsrapport, med mindre det kan godtgøres at planen eller programmet ikke antages at have væsentlig indvirkning på miljøet. Der er foretaget en screening af forslaget til kommuneplantillæg, hvorunder bl.a. de trafikale spørgsmål bliver behandlet, og på den baggrund peger forvaltningen på, at der ikke udarbejdes miljøvurdering af forslaget til kommuneplantillæg, jf. vedlagte miljøscreening (bilag).

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Kommuneplantillæg 6/2013 - Virumgårdsvej fremlægges i offentlig høring i 8 uger i perioden fra den 10. september - 5. november 2014,
2. der ikke udarbejdes miljøvurdering i forbindelse med forslaget.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Ad 1-2. Anbefalet.

Bilagsfortegnelse

1. Kommuneplantillæg 6-2013 - Virumgårdsvej
2. Miljøscreening af Kommuneplantillæg 6-2013 - Virumgårdsvej

7. Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej

Sagsfremstilling

Forvaltningen modtog i slutningen af februar en anmodning om udarbejdelse af lokalplan for et parkeringshus på Hollandsvej. Nordea Ejendomme ønsker at opføre et nyt parkeringshus i 6-7 etager på parkeringspladsen bag de eksisterende bygninger. Forvaltningen udarbejdede derefter et plangrundlag for en kommende lokalplan. Plangrundlaget blev godkendt af Byplanudvalget den 2. april 2014. Efterfølgende har forvaltningen i samarbejde med COWI udarbejdet et lokalplanforslag og et forslag til kommuneplantillæg med tilhørende miljørapport. Forslaget blev fremlagt for Byplanudvalget den 11. juni 2014, men blev udsat med henblik på at få trafikforholdene yderligere belyst. Herefter har COWI udarbejdet yderligere trafikanalyse, som medtager de kumulative effekter af igangværende og kommende byggerier på Lyngby Hovedgade.

Hermed fremlægges det sagen vedlagte Lokalplanforslag 255 for parkeringshus på Hollandsvej (bilag). Lokalplanens formål er at muliggøre etableringen af et parkeringshus indenfor lokalplanområdet. Desuden fastlægger lokalplanen bestemmelser omkring bygningens placering og ydre fremtræden. Parkeringshuset kan rumme ca. 300 personbiler og forøger parkeringskapaciteten i området med omkring 250 pladser. Bygherre oplyser, at parkeringspladserne vil være tilgængelige for offentligheden udenfor kontortid.

Der er i forbindelse med lokalplanforslaget udarbejdet et Kommuneplantillæg 8/2013, som hæver bebyggelsesprocenten til 140 % inden for den pågældende ramme 2.1.94 Parallelvej, jf. anden sag på dagsordenen herom.

I forbindelse med lokalplanforslaget er der udarbejdet den sagen vedlagte miljøvurdering (bilag 4 til lokalplanen), som belyser de konsekvenser, som et kommende byggeri på ejendommen vil have for de trafikale forhold og de ændringer, der vil være i bymiljøet i området. De trafikale forhold er endvidere belyst i en trafikanalyse, som er vedlagt miljøvurderingen som bilag.

I miljøvurderingen konkluderes, at lokalplanen i sig selv ikke medfører væsentlig indvirkning på miljøet. Det vurderes endvidere, at de afledte trafikale konsekvenser sammen med de igangværende og kommende projekter på Lyngby Hovedgade ikke er kritiske, og at de, såfremt det bliver nødvendigt, kan afhjælpes ved relativt simpel optimering af signalprogrammerne. Det vurderes, at parkeringshuset kan have en begrænset positiv indvirkning på den kommende trafik, idet bilerne kan parkere lokalt i stedet for at søge parkeringspladser i de tilstødende villakvarterer.

Forvaltningen foreslår på den baggrund, at lokalplanforslaget sendes i 8 ugers høring i området vist på det vedlagte høringskort (bilag) fra den 12/9-7/11 2014.

Endvidere foreslås, at der i løbet af høringsperioden afholdes et orienterende borgermøde på Rådhuset i september/oktober 2014 i tidsrummet 19-21 med henblik på gennemgang af lokalplanen og med mulighed for at kunne stille spørgsmål til planen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lokalplanforslag 255 for parkeringshus på Hollandsvej udsendes i 8 ugers offentlig høring,
2. Der afholdes orienterende møde på Rådhuset.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Ad 1 -2. Anbefalet. F stemmer imod.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag 1 - LP 255 forslag
2. Bilag 2 - lp 255 - høringsområde

8. Kommuneplantillæg 8/2013 for p-hus på Hollandsvej

Sagsfremstilling

Forvaltningen har udarbejdet et forslag til lokalplan 255 for et parkeringshus på Hollandsvej (bilag). I den forbindelse er det vurderet, at der ikke er tilstrækkelig høj bebyggelsesprocent til at imødekomme projektet i den eksisterende ramme for området: 2.1.94 Parallelvej. Derfor er der sideløbende udarbejdet kommuneplantillæg 8/2013 (bilag) for parkeringshus på Hollandsvej af samme navn og med samme afgrænsning som den nuværende ramme 2.1.94 Parallelvej, hvor bebyggelsesprocenten er hævet til 140 %, således at det bliver muligt at etablere parkeringshuset.

Der er i forbindelse med lokalplanforslaget og kommuneplantillægget udarbejdet den sagen vedlagte miljøvurdering (bilag til Lokalplanforslag 255).

Forvaltningen peger på det grundlag på, at Kommuneplantillæg 8/2009 udsendes i offentlig høring i 8 uger sideløbende med Lokalplanforslag 255 for parkeringshus på Hollandsvej.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til kommuneplantillægget udsendes i offentlig høring sideløbende med lokalplanforslag 255 for parkeringshus på Hollandsvej.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Anbefalet. F stemmer imod.

Bilagsfortegnelse

1. Kommuneplantillæg 8 2013 forslag

9. Lokalplangrundlag for lokalplan 258 for Bondebyen

Sagsfremstilling

Byplanudvalget besluttede den 19. februar 2014, at der skal udarbejdes en ny lokalplan for bebyggelsen Ved Smedebakken i Bondebyen. Området er i dag reguleret af Lokalplan 199 for Bondebyen, vedtaget i 2006.

Forvaltningen foreslår, at der i forbindelse med en ny lokalplan for Ved Smedebakken sker en revision af hele Lokalplan 199, så Bondebyen ses som en helhed, og så de erfaringer, forvaltningen har gjort med Lokalplan 199, kan indgå i en ny lokalplan.

Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet vedlagte lokalplangrundlag dateret 1. juni 2014 (bilag), som foreslår de overordnede bestemmelser for Bondebyen ud fra analyser og erfaringer fra byggesagsområdet. Lokalplangrundlaget skal ikke ses som et endegyldigt dokument, men som et arbejdsredskab i forbindelse med den konkrete lokalplanudarbejdelse, hvorfor der kan ske ændringer undervejs i processen.

Herunder refereres kort de vigtigste punkter:

Lokalplanen udvides i forhold til Lokalplan 199 med Schallsvej 12A - 16 med henblik på at kunne regulere anvendelse af disse ejendomme. Jf. kortet på side 3 i lokalplangrundlaget af 1. juni 2014.

Det foreslås at inddele lokalplanen i delområder, hvor "bevaringsområdet" er den del af Bondebyen, som har den mest udprægede Bondeby-karakter, og som derfor ønskes mere restriktivt reguleret. I yderkanten af lokalplanen vil der være delområder, hvor bestemmelserne er mindre restriktive, og hvor der f.eks. åbnes op for bebyggelse i 2 etager.

Der fastsættes bredere anvendelsesmuligheder for den centrale del af Bondebyen, så der udover boligformål også er mulighed for offentligt formål, publikumsorienteret service, offentlig service, foreningsliv, liberalt erhverv, cafédrift samt mindre butikker til detailhandel. I forbindelse med lokalplanens udarbejdelse vil der ske en yderligere vurdering af den maksimale butiksstørrelse, og det vil blive vurderet, om der også kan åbnes mulighed for et mindre træningscenter eller lignende.

Det foreslås, at bebyggelse på Ved Smedebakken og Slotsvænget 17 - 26 max. må opføres i én etage med udnyttelig tagetage. Der kan således også opføres ét-etages huse med fladt tag. De nævnte områder er ikke af typisk Bondeby-karakter og er alsidige i opførelsesår og arkitektur. Ved at holde bebyggelse i 1½ etage vil der ikke være væsentlig risiko for, at byggeri kan opleves skæmmende og dominerende set fra den bevaringsværdige del af Bondebyen.

Det foreslås, at der gives mulighed for bebyggelse i max. to etager på den del af Baunegårdens arealer, som er beliggende øst for Nørregade. Dette område er i dag bebygget med store lader i ca. 7 meters højde. Bebyggelse hér kan med fordel også opføres som tæt-lav bebyggelse. En realisering af større byggeri vil dog forudsætte en ny lokalplan netop for dette område.

Det foreslås, at der fortsat kan opføres bebyggelse i op til to etager på Toftegærde 2 - 8 og Carl Lunds Vænge 2 - 12, som det ses i dag. Det samme gør sig gældende på Schallsvej 23A og B, som er bygninger til offentligt formål i op til to etager. Begge områder vil også kunne rumme tæt-lav bebyggelse.

Der bør fortsat være mulighed for, at Baunegårdens bygninger på den vestlige side af Nørregade (gården) og brandstationen kan indrettes til boliger, såfremt ejendommene fraflyttes.

Det foreslås at præcisere formålsbestemmelsen i den nye lokalplan, så det er tydeligt, at kun den del af Bondebyen, som er bevaringsområdet, er underlagt restriktive bestemmelser.

Parallelt med lokalplanens udarbejdelse undersøges muligheden for at etablere et regnvandsbassin med karakter af gadekær ved krydset Peter Lundsvej - Gammel Lundtoftevej. Dette sker i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S og betyder, at der skal ske yderligere teknisk afklaring samt borgerinddragelse i forbindelse med projektet, før en endelig præcisering af anlægget kan fastsættes i lokalplanen.

Det foreslås, at der fastsættes et forbud mod udstykning inden for bevaringsområdet, og at øvrige delområder får mulighed for at udstykke efter kommuneplanens rammer.

Der vil blive foretaget en ny gennemgang af beplantningen i Bondebyen og derefter taget stilling til, hvilke beplantninger, der skal udpeges som bevaringsværdige.

Der vil blive foretaget en ny gennemgang af bebyggelsen i Bondebyen og derefter taget stilling til, hvilke bygninger, der skal udpeges som bevaringsværdige.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lokalplangrundlag af 1. juni 2014 danner baggrund for ny lokalplan i Bondebyen.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Godkendt, idet C og V ønsker, at der kan bygges i to etager i område C. F og S stemte imod, idet B, F og S ønsker, at der kan bygges i 1½ etager.

Bilagsfortegnelse

1. Lokalplangrundlag for ny lokalplan i bondebyen

10. Strandvejen 651 - Udstykning

Sagsfremstilling

Der søges om principiel dispensation fra lokalplan 233 til udstykning, hvor den udstykkede ejendom bliver mindre end lokalplanens mindste grundstørrelse, således at eksisterende enfamiliehus ikke skal nedrives. Ansøgning vedlagt (bilag).

Plangrundlag

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 7.1.61, som udlægger området til blandet boligområde (tæt-lav og åben-lav). Ejendommen er beliggende indenfor delområde 1 i lokalplan 233, som i § 3.2.1 fastsætter, at grundstørrelsen i skal være mindst 600 m² eksklusiv vejareal og i § 3.4.1, at bebyggelsesprocenten maksimalt må være 35.

Hele ejendommen er omfattet af kirkebyggelinjen og en del af ejendommen er omfattet af skovbyggelinje beliggende 2,5 m fra ejendommens vestskel.

Området

Ejendommen er beliggende i et område mellem Kystbanen og Strandvejen. Området består af åben-lav og tæt-lav bebyggelse. Ejendommen er en af de få ejendomme, som endnu har skel mod både Kystbanestien og Strandvejen. De fleste andre ejendomme indenfor området er udstykket således, at der er 2 eller flere ejendomme mellem Kystbanestien og Strandvejen.

Ejendommen

Det eksisterende enfamiliehus har ifølge BBR et boligareal på 215 m² fordelt på 136 m² i stuen og 70 m² udnyttet tagetage. Huset er opført i 1865. Derudover er der 2 småbygninger (garage og carport) på ejendommen på i alt 58 m². Ejendommens matrikulære areal er 1431 m². Ejendommen er ikke bevaringsværdig i henhold til lokalplan 233 og beboelsesbygningen er registreret med en bevaringsværdi på 5 i FBB.

Ansøgning

Der søges om dispensation fra lokalplan 233 til at udstykke ejendommen i 2 selvstændige ejendomme - en ejendom med det eksisterende enfamiliehus, som bevares og en ny ejendom, som bebygges med et nyt enfamiliehus.

Dispensationsansøgningen begrundes med protokol fra Byplanudvalgets endelige behandling af lokalplan 233 for Taarbæk 12. juni 2013. Protokol: "...at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempel vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindste grundstørrelse på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom, vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen", jf protokol af mødet (bilag).

Forvaltningens vurdering

Det er muligt at udstykke ejendommen iht. bestemmelserne i § 3.2.1 i lokalplan 233, idet ejendommen er på i alt 1431 m². Men på grund af placeringen af det eksisterende enfamiliehus

midt på ejendommen, vil en udstykning med minimum grundstørrelse på 600 m² kun kunne lade sig gøre, såfremt det eksisterende enfamiliehus nedrives.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der ikke bør etableres flere overkørsler til Strandvejen det pågældende sted. Forvaltningen vurderer derfor, at der ved udstykning skal etableres et dobbelt koteletben (vejareal). Bredden af dobbelt koteletben skal være mindst 5,0 m.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles principiel dispensation fra § 3.2.1 i lokalplan til udstykning af Strandvejen 561 på vilkår af:

- at den nye grund skal være mindst 500 m² eksklusiv vejareal,
- at der etableres en samlet overkørsel fra de 2 ejendomme til Strandvejen,
- at dobbelt koteletben udføres med en bredde på mindst 5,0 m.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning
2. Lokalplan 233 - Byplanudvalget den 12-06-2013, protokol

11. Virumgade 43 - Sammenlægning af 2 lejligheder

Sagsfremstilling

Der søges om godkendelse af sammenlægning af 2 lejligheder beliggende Virumgade 43 st. (114 kvm) og Virumgade 45 st. tv (52 kvm), således at den sammenlagte bolig bliver på 166 kvm. Forvaltningen har 12. juni 2014 meddelt afslag på den ansøgte sammenlægning med begrundelsen, at kommunen ønsker at bevare et varieret boligudbud, og at begge nuværende boliger anses for at være tidssvarende (størrelsesmæssigt). Ansøger ønsker afslaget genovervejet. Ansøgninger og afslag vedlagt (bilag).

Plangrundlag

Ejendommen er beliggende i kommuneplanramme 4.2.72, som udlægger området til åben lav boligbebyggelse med max én bolig på ejendomme med grundstørrelse under 1400 kvm.

Ejendommen er beliggende inden for delområde E1 i lokalplan 165, lokalplan for et område omkring Virumgade i Virum Bydel, hvis overordnede formål er, at sikre bevaringsværdierne i og omkring Virumgade. Delområde E1 er udlagt til bolig- og fritidsformål. Ejendommen er ikke bevaringsværdig i henhold til lokalplan 165 og beboelsesbygningen er registreret med en bevaringsværdi på 6 i FBB.

Ejendommen

Ejendommens grundareal er på 929 kvm. Ejendommens beboelsesbygning på 456 kvm er oprindeligt opført med 8 lejligheder fordelt med 4 lejligheder på 2 trappeopgange. Kommunen har tidligere godkendt sammenlægning af ejendommens stuelejlighederne i nr. 43 og 1. sals lejlighederne i både nr. 43 og 45, således at beboelsesbygningen idag består af 5 lejligheder (nr. 43 st., 43 1. og 45 1. er hver på 114 kvm, nr. 45 st. th er på 62 kvm og 45 st. tv er på 52 kvm). Området langs Virumgade består af forskellige bygningsstørrelser og beboelsestyper. Ejendommen adskiller sig fra de nærliggende ejendomme grundet beboelsesbygningens markante volumen, højde og placering.

Ansøgning

Ansøger ønsker at sammenlægge lejlighederne for at skabe plads til familieførøgelse primo oktober samt at få bedre mulighed for at drive konsulent virksomhed fra boligen. Ansøger ønsker at anvende 20% af den sammenlagte lejligheds areal til erhverv, således at den sammenlagte lejligheds areal vil blive fordelt på 131 kvm bolig og 35 kvm liberalt erhverv. Ansøger ejer ejendommen.

Forvaltningens vurdering

Det ansøgte kræver godkendelse iht. Boligreguleringslovens § 46, der fastsætter, at det ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse er tilladt at nedlægge en bolig, med mindre den nye samlede bolig er 130 kvm eller mindre. Kommunalbestyrelsen har hidtil administreret Boligreguleringsloven restriktivt.

Ansøger har tidligere søgt om at sammenlægge lejlighederne Virumgade 43 st. og Virumgade 43 1. sal, som er begge på 114 kvm, således at den sammenlagte bolig bliver på 228 kvm. Forvaltningen har 13. juni 2013 meddelt afslag til denne sammenlægning. Byplanudvalget

besluttede efterfølgende 11. september 2013 og 2. april 2014 at fastholde forvaltningens afslag med følgende begrundelse: "Kommunen ønsker et varieret boligudbud, og begge boliger anses for værende tidssvarende mht. størrelse".

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningens afslag fastholdes.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Efter en konkret vurdering gives der tilladelse til sammenlægning.

Bilagsfortegnelse

1. Afslag
2. Ansøgning Virumgade 43-45
3. Fra Mads Jensen, anmodning af sag på BY

12. Etablering af træterrasse på fortovsareal Jernbaneplassen 10

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget et idéforslag til indretning af cafe med udeservering i det gamle posthus på Jernbaneplassen 10. Ejeren ønsker i den forbindelse at etablere et terrassedæk mod Jernbaneplassen i samme niveau som bygningens stueetage, til udeservering. Det ansøgte terrassedæk er hovedsagligt placeret på offentligt vejareal.

Plangrundlag

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 1.1.02 posthus karreen. Området er udlagt til centerområde med en bebyggelsesprocent på 120. Ejendommen er omfattet af lokalplan 3 og 28. Den ansøgte anvendelse er i overensstemmelse med bestemmelserne i lokalplan 3 og 28.

Det offentlige vejareal er beliggende i rammeområde 1.1.18 der fastsætter anvendelsen til værende del af bymidte, trafik anlæg og detailhandel som et stationsnært kerneområde. I notat om rammen er beskrevet "bebyggelses omfang og udformning: null" og "ophold- og friarealer: null".

Området

Jernbaneplassen, rammeområde 1.1.12, hvor ejendommen er beliggende, er placeret stationsnært, som indgang til Lyngby for gående fra stationen. Erhvervslejemålet er beliggende med facade mod Jernbaneplassen.

Idag er butikkerne i området hovedsageligt udadvendte detailhandelsbutikker så som blomsterbutik, café, helsebutik, fitness center mv. Disse butikker er præget af, at de qua deres åbne karakter er med til at give et levende gade og bybillede.

Ejendommen

Erhvervslejemålet har en markant placering på hjørnet af Likørstræde/Jernbaneplassen. Ejendommen er registreret med en bevaringsværdi på 5.

Ansøgning

Der er modtaget et forslag til indretning af en cafe med ændring af facade i stueplan "ny facade/karnap" og etablering af udendørs terrassedæk for udeservering, se vedlagte skitse. Terrassen vil være hævet ca. 60 cm over det omgivende terræn og have et samlet areal på ca. 60 m².

Matrikelskel ligger ca. 1 m fra facaden mod Jernbaneplassen. Den ansøgte terrasse, vil have en udstrækning på ca. 2,5 m målt fra eksisterende facade, dvs. at terrassen vil med en udstrækning på ca. 1,5 m være beliggende på offentligt vejareal.

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at den ansøgte hævdede terrasse for udeservering, placeret på offentligt vejareal (fortov), vil være i overensstemmelse med kommuneplanens intentioner, som værende en del af bymidten og detailhandelslivet.

Terrassen er en begrænset bygningsdel, hvorfor forvaltningen vurderer, at terrassen godt kan etableres på det offentlige vejareal, indenfor rammens bestemmelser.

Det hævede udeserveringsareal vil bylivsmæssigt være et gode for byen.
Forvaltningen vurderer endvidere, at udeserveringen ikke er til gene for fodgængerne, idet der vil være minimum 1,5 - 2 m fodgængerareal mellem terrassen og træerne der i dag er plantet i fortovsarealet, se tegning.

Spørgsmålet om ændret anvendelse af vejarealet forelægges samtidigt til Teknik- og Miljøudvalgets beslutning.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med projektet, så det vil være muligt at etablere et hævet udeserveringsareal.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Godkendt, idet udvalget lægger vægt på at trafik, herunder handicappede, fortsat kan benytte fortovsarealet.

Bilagsfortegnelse

1. Idéoplæg II

13. Anmodning om optagelse af sag om fortolkning af lokalplan 183 - hegn

Sagsfremstilling

Birgitte Hannibal (V) har via email - modtaget den 10. august 2014 - anmodet om optagelse af sag på dagsordenen med følgende ordlyd:

"Fortolkning af Lokalplan 183 - hegn

Af lokalplanen fremgår det klart hvilke hegn, der må opsættes mod grønne områder. Imidlertid virker det som om lokalplanen fortolkes anderledes end intentionen.

Et eksempel er dette hegn på Agernvej - se foto.

Venstre foreslår at udvalget drøfter det konkrete eksempel, og den fremtidige fortolkning af lokalplanen."





Byplanudvalget den 20. august 2014

Der forelægges en sag om hegn og generelle regler vedrørende hegn og håndhævelsen heraf.

14. Meddelelser til medlemmer af Byplanudvalget - august 2014

Sagsfremstilling

1. Eksempelkommune - Et projekt om erhvervsplanlægning

På møde den 8. januar 2014 blev der orienteret, om forvaltningens deltagelse i projekt om Byliv og erhvervsliv i den funktionsblandede by. Naturstyrelsen inviterede i 2013 Lyngby-Taarbæk Kommune sammen med 4 andre kommuner i Danmark til at deltage i projektet. Formålet med projektet har været at bistå COWI under deres udarbejdelse af ny håndbog/vejledning om erhvervsplanlægning.

Projektet nærmer sig sin afslutning.

Forvaltningen har i relation til projektet foretaget analyser af Firskovvejområdet og erhvervsområdet på Nørgaardsvej. Analyserne vurderes at kunne indgå i bearbejdningen af kommuneplanstrategiens Byvision 2030. Analyserne består af desk research, feltregistreringer i form af fotos fra området, interview med 3 af grundejerne i området samt ejendomsmægler. Derudover er COWIs nye redskaber blevet anvendt i en yderligere bearbejdning af data.

Link til den færdige håndbog/vejledning fremsendes til kommunalbestyrelsen medlemmer til orientering, når det foreligger fra Naturstyrelsen. Dette er planlagt til efteråret 2014.

2. Afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet om klage over Lokalplan 233 for Taarbæk

Natur- og Miljøklagenævnet har i brev af 18. juni 2014 truffet afgørelse i klage over Lyngby-Taarbæk Kommunes endelige vedtagelse af Lokalplan 233 for Taarbæk.

Natur- og Miljøklagenævnet har ikke givet medhold i den indgivne klage.

Klagen rettede sig mod en maksimal bygningshøjde på 7 m for Taarbæk Kro, at kommunen ikke har redegjort for den visuelle påvirkning af kysten, samt at der fejlagtigt i indsigelseskema er oplyst, at krav om sadeltag ikke gælder for kroen. Natur- og Miljøklagenævnet har fundet, at lokalplanens redegørelse for byggeriets visuelle påvirkning af kysten er fuldt ud tilstrækkelig, og at muligheden for at forøge højden på kroen fra 6,6 m til max. 7 m ikke er at betragte som en væsentlig afvigelse fra den eksisterende bebyggelse i området. Nævnet finder ikke, at kommunens ukorrekte oplysning i indsigelsesnotatet om, at der skal være sadeltag på Taarbæk Kro, er så væsentlig en mangel, at den endeligt vedtagne lokalplan må betragtes som værende ugyldig.

3. Anden afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet om klage over Lokalplan 233 for Taarbæk.

Natur- og Miljøklagenævnet har i brev af 16. juli 2014 truffet afgørelse i klage over Lyngby-Taarbæk Kommunes endelige vedtagelse af Lokalplan 233 for Taarbæk.

Natur- og Miljøklagenævnet har ikke givet medhold i den indgivne klage.

Klagen rettede sig mod, at kommunen udøver forskelsbehandling i forbindelse med udpegning af bevaringsværdige træer i forbindelse med Lokalplan 233 for Taarbæk. Klager mener, at en række træer på naboejendommen Taarbæk Strandvej 69 også skulle have været udpeget ifm. Lokalplan 226 for Taarbæk Strandvej 69 (Dyrlægegården), når der i Lokalplan 233 for Taarbæk udpeges en række platantræer på klagers ejendom.

Nævnet finder ikke anledning til at tilsidesætte kommunens grundlag for udpegning af træerne og peger på, at bestemmelsen om de bevaringsværdige træer er tilvejebragt på et lovligt planlægningsmæssigt grundlag.

4. Lokalplan for Fortunbyen, status ift. §14 og lokalplan

På baggrund af byggesager om udskiftning af facader og tage i Fortunbyen, er der i juli 2014 varslet et §14 forbud for hele boligområdet. Varslingen følges efter sommerferien op af et forbud, hvorefter der udarbejdes lokalplan inden for et år. I udarbejdelsen af lokalplanen inddrages grundejere og boligforeninger, ligesom der tages kontakt til Lyngby-Taarbæk Forsyning ang. integration af klimatilpasningstiltag.

Lokalplanens formål vil være at fastholde Fortunbyens helt overordnede arkitektoniske udtryk samt give ensrettede mulighed for bygningsændringer. Lokalplanen forventes at komme til at indeholde bestemmelser om bebyggelsens omfang (herunder mulighed for at indrette tagetage), ydre fremtræden (materialer, farver, tagelementer, altaner, karnapper), integration af klimatiltag i bygningerne (solceller, LAR-anlæg), eventuel etablering af et fælleshus, sekundære bygninger, veje og stier, ubebyggede områder, mv.

5. Henvendelse fra KL til landets borgmestre om barrierer for vækst i den fysiske planlægning

KL er blevet opmærksom på, at mange kommuner oplever at mulighederne for at understøtte vækst og udvikling gennem den fysiske planlægning er begrænset af de lovgivningsmæssige rammer på området. På den baggrund og som følge af den nyligt indgåede aftale om kommunernes økonomi for 2015 vil KL igangsætte et udvalgsarbejde, som skal komme med forslag til konkrete løsninger. Arbejdet forventes igangsat umiddelbart efter sommerferien.

KL's afsæt for udvalgsarbejdet bliver blandt andet det katalog, som KL udarbejdede i forbindelse med økonomiforhandlingerne. Kataloget vedlægges som et notat med 13 konkrete eksempler på urimelige og uhensigtsmæssige afgørelser truffet på baggrund af den eksisterende lovgivning.

6. Gensidig orientering om evt. afholdte møder mv.

Udvalgets medlemmer har mulighed for at orientere hinanden.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Taget til efterretning. Der forelægges et notat om "Støvlet-Kathrines hus".

Bilagsfortegnelse

1. Afgørelse 18. juni 2014
2. Afgørelse 16. juli 2014
3. Eksempelkatalog over barrierer for vækst i den fysiske planlægning

15. Midlertidig lysløsning på Lyngby Stadion

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget besluttede den 14. maj 2014 at fastholde at lyset på Lyngby Stadion ikke anvendes i strid med bestemmelserne. Lyset på Lyngby Stadion har derfor været slukket, indtil der kan findes en varig og holdbar løsning på belysningsproblematikken.

Økonomiudvalget besluttede den 24. juni 2014, at der skal opstilles et udbudsgrundlag, der lever op til DBU-kravene til afvikling af fodbold-kampe i Superligaen samt krav til 'obtrusive light'.

På Økonomiudvalgsmødet den 28. august 2014 fremlægges det bestilte udbudsmateriale. Efter en eventuel politisk beslutning herom skal der afsættes den fornødne tid til en efterfølgende udbuds- og myndighedsproces, herunder høring. Dertil skal påregnes tid til den nødvendige anlægsproces.

Forvaltningen vurderer derfor, at der er behov for en stillingtagen til en eventuel midlertidig løsning på belysningsproblematikken på Lyngby Stadion frem til årsskiftet 2014/2015.

DBU stiller krav om lysanlæg på 500 lux for stadion i 1. division. Ved TV-kampe og i Superligaen stilles der krav om minimum 1000 lux.

Kampprogrammet for sæsonen 2014/2015 er offentliggjort (bilag), og af programmet fremgår det, at Lyngby Boldklub i alt skal spille 9 hjemmekampe i efteråret 2014. Der er indtil videre afviklet 2 hjemmekampe. Næste hjemmekamp er søndag den 24. august kl. 18.00. Denne kamp er planlagt som TV-kamp. Der resterer i alt 7 hjemmekampe i efteråret 2014. Dertil kan der komme et par pokalturneringskampe afhængig af, hvor langt Lyngby Boldklub kommer i pokalturneringen. Sidste planlagte hjemmekamp i efteråret 2014 er lørdag den 15. november 2014.

Kommunalbestyrelsen gav den 7. august 2014 en tilladelse til, at lysanlægget midlertidig blev tændt ved hjemmekampen den 8. august med 500 lux.

Såfremt Lyngby Boldklub ved TV-transmitterede kampe ikke kan honorere TV-selskabernes krav om 1000 lux, kan klubben risikere at miste indtægter fra disse TV-kampe. Lyngby Boldklub har endvidere en licens fra DBU, der forudsætter, at klubbens hjemmebane (Lyngby Stadion) lever op til DBU's krav for 1. division – herunder krav til lysanlæg. Såfremt kravene ikke efterleves, kan klubben i værste fald risikere at miste sin licens. Dette uanset om lysanlægget på Lyngby Stadion tændes eller ikke tændes. Såfremt dette bliver aktuelt, vil Lyngby Boldklub enten være nødsaget til at henlægge dens kampe til et andet stadion eller miste dens licens.

For at efterleve DBU's krav til lysanlæg foreslår forvaltningen, at det overvejes, hvorvidt lyset midlertidigt kan tændes ved behov under følgende forudsætninger, indtil der kan tilvejebringes en permanent lysløsning:

- At lyset kun tændes, når det er påkrævet af hensyn til kampens afholdelse (dette afgøres af kampens dommer) samt TV-transmission

- ı At lysmasterne kun tændes med det absolut nødvendige antal lux, så kampene kan spilles i henhold til DBU-krav for 1. divisionskampe med 500 lux, hvilket betyder at kun 46 af de 106 lamper tændes
- ı At de fire lysmaster på Lyngby Stadion kun tændes i forbindelse med efterårets hjemmekampe, således at de tændes en halv time før kampstart og slukkes igen straks, når kampen er afsluttet og publikum har forladt stadion (det sidste af sikkerhedsmæssige årsager).

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses indenfor rammen.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget – som ejer af anlægget - for så vidt angår stillingtagen til, hvorvidt Økonomiudvalget vurderer, at der skal tilvejebringes en midlertidig lysløsning på Lyngby Stadion på de beskrevne vilkår, indtil der er fundet en permanent løsning.

Byplanudvalget for så vidt angår en stillingtagen til, hvorvidt udvalget vil tage til efterretning, at lysanlægget på Lyngby Stadion tages i brug frem til årsskiftet 2014-15 på de beskrevne vilkår, og hvor det forventes, at der er fundet en permanent lysløsning.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det drøftes og der tages stilling til, hvorvidt der skal tilvejebringes en midlertidig lysløsning på Lyngby Stadion, indtil der er fundet en permanent løsning.
2. I givet fald anmodes Byplanudvalget om at tage anmodningen om en midlertidig ibrugtagning af lysanlægget på Lyngby Stadion frem til årsskiftet 2014-15 på de i sagen beskrevne vilkår til efterretning, indtil der er truffet en beslutning om en permanent løsning på lysmasterne på Lyngby Stadion ikke senere end udgangen af 2014.

Økonomiudvalget den 18. august 2014

Godkendt, at der indledes en dialog med naboerne med henblik på dispensation til den 24. august 2014 under forudsætning af, at øvrige kampe i kalenderåret flyttes frem til kl. 13.00.

Sagen overføres til lukket dagsorden.

Søren P. Rasmussen (V) var fraværende.

Byplanudvalget den 20. august 2014

Økonomiudvalgets beslutning er taget til efterretning, idet lyset tændes med max. 1000 lux ved den tv-transmitterede kamp og max. 500 lux ved øvrige kampe på de dage, hvor der skal spilles kampe i 1. division i indeværende kalenderår. F stemmer imod.

Bilagsfortegnelse

1. Kampprogram Lyngby Boldklub sæson 2014-15
2. Brev fra borgere om LTK lys-dispensation

Hummetoftevej 14, 2830 Virum

24. juni 2014
790896/clyg

TIL Lyngby Taarbæk Kommune

+45 20 55 11 35
clyg@mth.dk

Hensigt

MT Højgaard og Freja ejendomme ønsker med nærværende skrivelse på baggrund af seneste udvalgsbehandling 11.06.2014 at få verificeret udgangspunktet for endelig igangsætning af lokalplanarbejdet (for Hummeltoftevej 14, 2830 Virum)

MT Højgaard og Freja ejendomme beder samtidigt om, at få foretræde for Byplanudvalget ved møde i august for at redegøre for hvordan nedenstående punkter tænkes indarbejdet i projektet.

Vi finder fortsat, at det vil være et stort og tiltrængt løft for området ved Sorgenfri Station, hvis der skabes mulighed for etablering af et sammenhængende byområde indeholdende Syd- og Nordtorvet på Sorgenfri Torv og den tidligere politistation på Hummeltoftevej 14. Både byplanmæssigt og i forhold til borgernes berettigede indvendinger omkring manglende helhedstænkning i de tidligere gennemførte processer, er et sammenhængende plangrundlag den rette vej at gå.

Det samlede projekt

Det samlede projekt indebærer bl.a., at Irma flyttes til Sydtorvet. For at Irma kan flyttes kræves det jf. protokol fra Byplanudvalgsmødet 11.juni 2014:

- ”at der i dialog med beboerne på I.H. Mundts Vej peges på alternative trafikløsninger, der skal godkendes af kommunalbestyrelsen, inden lokalplanprocessen for Sydtorvet igangsættes. Dette arbejde skal også belyse spørgsmålet om vareindlevering samt sikre at bebyggelsen skal levne plads til cykelsti langs banens sydvestside.”

Det er vores opfattelse, at dialogen bør ledes af Lyngby Taarbæk Kommune (LTK) og gennemføres med udgangspunkt i fagligt underbyggede niveauer for de aktuelle og fremtidigt tilladelige trafikintensiteter. Det er afgørende at dette grundlag tilvejebringes inden dialogen indledes, således at den kan tages på et oplyst grundlag, og således at den endelige beslutning om flytning af Irma kan foreligge på Byplanudvalgets møde senest 8. oktober 2014.

MT Højgaard A/S
Knud Højgaards Vej 9
2860 Søborg

+45 7012 2400
mth.dk

CVR 12562233

24. juni 2014
790896/clyg

Side 2/4

Såfremt det besluttes, at Irma ikke kan flyttes til Sydtorvet, anser vi det foreliggende forslag til helhedsplan med en diagonal løsning mellem to ligeværdige butiksområder på hhv. Sydtorvet og Politistationen, for at være så amputeret, at vi ikke er indstillet på at arbejde videre i denne retning.

Trafik

Af protokol fra Byplanudvalgsmødet 11.juni 2014 fremgår det om trafikken, at:

- "Trafikken på Hummeltoftevej belyses m.h.p. af sikre en sikker og hensigtsmæssig trafikafvikling"

MT Højgaard og Freja ejendomme tolker dette, som et ønske om at få belyst dels trafikikkerheden og dels risikoen for opstuvning yderligere, men også at der er en manglende tiltro til et samlende byrum, hvor trafikanter anvender samme flade – "shared space".

En kvalificeret dialog herom bør optages på et fagligt underbygget grundlag på samme måde som dialogen med borgene på I.H. Mundtsvej, og det skal snarest aftales i hvilket omfang og i hvilken form det allerede foreliggende grundlag skal udbygges for at kunne belyse og betrygge LTK i fornødent omfang.

Såfremt LTK ikke kan betrygges i den foreslåede "shared space" løsning, vil sammenhængen i bydelen skulle etableres på anden vis. Vi vil i så fald foreslå, at vejprojektet nedgraderes til at midterhellen udvides og beplantes med "Allé-træer", og at der laves de nødvendige opgraderinger af lyssignaler og ind-/udkørsler. For at sikre bløde trafikanters tværgående passage bør der i en sådan løsning etableres enkelte fodgængerfelter. Det sammenbindende element vil således bestå af belægningstyper, beplantninger og inventar, således, at der skabes en grøn bygade på vejstrækningen. Vi vil fortsat foreslå, at hastigheden sænkes til 30 km/t, da dette giver en god trafikafvikling, mindsker støjpåvirkningen og øger sikkerheden.

Højder

Af protokol fra Byplanudvalgsmødet 11.juni 2014 fremgår det om højder, at:

- "Muligheden for at bygge 8 etager på Nordtorvet reduceres til 6 etager".
- "Muligheden for at bygge 8 etager reduceres til 6 etager på Polititorvet".
- "Endvidere reduceres maksimum-højden langs Grønnevej til 2½ etage, og bygning langs Hummeltoftevej ("Nordtorvet") reduceres til maksimum 3 etager mod vest stigende til 5 etager mod øst"
- "Endelig reduceres maksimum højde langs banen til 4 etager længst mod nord og 6 mod Hummeltoftevej".

Højdereduktionen betyder generelt, at der vil være mulighed for færre byggeretsgivende etagekvadratmeter, hvilket alt andet lige reducerer vores mulighed for at deltage i en udbygningsaftale med LTK.

24. juni 2014
790896/clyg

Side 3/4

I forhold til Polititorvet tolker MT Højgaard og Freja ejendomme dette, som at bebyggelsen på de højeste punkter skal reduceres med to etager. Én boligetage er normalt ca. 3,0 m fra gulv til gulv og et stort supermarked på 3.500 m² har et krav til etagehøjde, der gør, at stueetagen bliver ca. 5,5 m. Det giver en samlet etagehøjde på ca. 20,5 m. Hertil kommer et tillæg, idet der er skråt tag, hvilket gør, at tagkoterne i spidserne bliver lidt højere (22-23 m). Af hensyn til vores vurdering af tilpasningsmulighederne ønskes ovenstående tolkning bekræftet eller præciseret snarest.

Parkering

I den foreliggende forslag til helhedsplan er der forudsat en reduceret parkeringsnorm, dels pga. stationsnærheden, dels pga. dobbeltudnyttelse af områdets parkeringspladser, herunder pendlerparkeringspladsen, der typisk er ledig om aftenen og i weekenden.

På Polititorvet er der i det nuværende projekt forudsat 275 p-pladser i underetagen og 20 p-pladser på terræn. Den aktuelle parkeringsnorm for anvendelsestyperne er hhv. 1 p-plads pr 35 m² detailhandel, 1 pr. 50 m² kontor og 1,5 pr. lejlighed. Ved en gennemsnitlig lejlighedsstørrelse på 100 m² giver det i alt 375 p-pladser, hvilket betyder, at vi har forudsat en samtidighedsfaktor og en reduktion pga. stationsnærhed på i alt 80 parkeringspladser.

Denne forudsætning arbejdes der fortsat med i den fremtidige løsning, hvilket ønskes bekræftet.

Detailhandelsrammer

Den nuværende detailhandelsramme i området er 9.000 m². I det foreliggende forslag til helhedsplan er detailhandelsrammen defineret til 12.000 m². En senere reduktion i den samlede detailhandelsramme vil have uoverskueligt store konsekvenser for det samlede projekt.

I forhold til Polititorvet vil en reduktion i dagligvarearealerne betyde en forholdsmæssigt øget omkostning, da transport og logistikforholdene er optimeret i forhold til én stor dagligvarehandel på 3.500 m² og én mindre på ca. 1.200 m², hvortil kommer personalefaciliteter og varegård.

Strukturen er således at varegård mv. ikke kan nedskaleres proportionalt med en evt. reduceret detailhandelsramme. Med en samlet detailhandelsramme på mindre end 5.250 m² vil projektet derfor ikke kunne realiseres i den nuværende udformning på Polititorvet.

Detailhandelsrammen på 12.000 m² ønskes derfor bekræftet.

Alternativ for Polititorvet

MT Højgaard og Freja ejendomme ønsker, at sikre muligheden for at arbejde videre for at få en lokalplan for den tidligere politistation på Hummeltoftevej 14 alene, hvis ikke helhedsplanforslaget kan godkendes inden 8. oktober 2014.

Uden helhedsplanen vil både den byplanmæssige sammenhæng og den kommercielle værdi af et butikscenter på Polititorvet blive reduceret.

24. juni 2014
790896/clyg

Side 4/4

Vi vil som alternativ hertil derfor foreslå, at de store dagligvarebutikker helt udelades og at der på Polititorvet etableres en boligbebyggelse, hvor dele af stueetagen kan anvendes til udadvendte butikker, eksempelvis café el.lign., koncentreret om det sydvendte torv, hvis der er kommerciel efterspørgsel efter dette.

Bebyggelsesplanen og byggeriets arkitektoniske udtryk kan følge det tidligere foreslåede, og sammen med en løftet stueetage og et delvis privatiseret uderum, vil man kunne skabe en boligbebyggelse med meget fine kvaliteter.

Det foreslåede etageantal, vil betyde at den samlede bebyggelse vil blive reduceret fra ca. 20.800 m² til mellem 15 - og 17.000 m², men også at den samlede højde kan reduceres med ca. 1 m i forhold til en butikscenariløsning.

Trafikintensiteten på Hummeltoftevej vil tilsvarende reduceres, og omlægninger i kryds vil kunne minimeres eller helt udelades. Der tværgående trafik vil derudover blive minimeret. Endeligt vil der være god samtidighed mellem pendlerparkeringspladsen og boligbebyggelsen, og detailhandelsrammen behøver ikke at ændres.

Da det foreslåede alternativ sandsynligvis ikke kræver VVM-redegørelse, og da forslaget i sin bebyggelsesplan og sit udtryk holder sig inden for de tidligere forslag, er det vores opfattelse, at en lokalplanproces kan starte umiddelbart ud fra de foreliggende analyser og drøftelser.

En sådan løsning kunne evt. rumme en byggeretsgivende lokalplan for Hummeltoftevej 14, der samtidig rammesætter hele området.

Til Lyngby-Taarbæk Kommune

Holte, den 23.06.2014

Vi har efter Byplanudvalgets møde den 11. juni 2014 og efter en briefing med Helle Jørgensen og Jørgen Olsen fra forvaltningen den 12. juni haft lejlighed til at diskutere Byplanudvalgets indstilling, dels i ledelsen af K/S Sorgenfri Torv, og dels med Freja Ejendomme og MTH.

Vi har nedenfor anført en række kommentarer til notatet med udgangspunkt i K/S Sorgenfri Torvs situation.

Da vi fortsat er overbeviste om, at den bedste løsning for alle parter fremkommer i et samarbejde ved "alle 4 hjørner" ved Sorgenfri Station, vil vi gerne have mulighed for at drøfte disse kommentarer samt mulige næste skridt og tidsplan i et forum med Freja Ejendomme, MTH og en gruppe af relevante politikere og personer fra forvaltningen.

1. K/S Sorgenfri Torv vil gerne indgå i en dialog med repræsentanter for beboerne på I.H. Mundts Vej om løsninger på de problemer, borgerne ser ved vores ønskede flytning af IRMA til Sydtorvet. Det omfatter udformning af bebyggelsen på **Sydtorvet** i respekt for nabobebyggelsen (Bredablik) samt udformning af løsninger, der på bedst mulig vis tager højde for problemer omkring vareforsyning til NETTO og IRMA såvel som personbiltrafik til og fra P – pladsen. Vi er også opmærksomme på bevarelsen af cykel- og gangstien langs banen. Af hensyn til Sorgenfri Torvs butikker og - kunder, har vi behov for, at denne proces kan foregå målrettet og inden for en periode på 6 – 8 uger. Det er meget uheldigt for butikkerne og torvet som helhed at leve med den usikkerhed, der har hersket i de senere år. For at sikre en resultatorienteret proces vil vi foreslå, at denne dialog gennemføres med LTK som ordstyrer og mødeleder, og at dialogen som nævnt kan gennemføres indenfor en kortere tidsperiode, så forsinkelsen bliver minimal. Ved et sådant dialog møde med beboerne, vil vi også gerne drøfte en mulig synlig afskærmning af ventilationsanlægget på taget over Danske Bank.
2. K/S Sorgenfri Torv er stærkt bekymret over den foreslåede kraftige reduktion af bebyggelsen på **Nordtorvet**, som i ganske væsentlig grad reducerer den økonomiske mulighed for at gennemføre det samlede byggeprojekt, der ville medvirke til et markant områdeløft sammen med den forestående renovering af Sorgenfrivang 2. Vi vil dog anmode om, at reduktionen ved bygningen langs banen reduceres til, at byggeriet tillades opført i 5-6 etager med de 6 etager ud mod Hummeltoftevej, mod at vi accepterer de øvrige anførte reduktioner.
3. Når Byplanudvalget er usikker overfor den foreslåede ændring af trafikafviklingen på Hummeltoftevej, om den kan ske trafiksikkert og hensigtsmæssigt for både den kørende trafik som for de bløde trafikanter, foreslår vi, at denne del af projektet udgår bortset fra etablering af de to viste trafiklys reguleringer. For os at se, er der ingen tvivl om, at den bedste trafikløsning alt i alt vil være at gennemføre Kommunens seneste forslag om på Lyngby Omfartsvej at etablere nye ramper ved Virumvej.

Det er vort håb, at vi med disse konstruktive forslag kan få etableret et tillidsfuldt samtaleforum/ styregruppe mellem de relevante politikere i LTK og de involverede bygherrer og investorer for i fællesskab at skabe **et attraktivt bydelscenter** som **en samlet helhedsløsning** på "de 4 kvadranter" omkring Sorgenfri Station.

Med venlig hilsen
K/S Sorgenfri Torv
Peder Engelbrecht, formand



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Team Byggesag

Dato: 30-06-2014
Ref: JEWI
P.nr.:
J.nr.: 20140730027

Vedr.: Pedelbolig ved Hummetofteskolen, Grønnevej 248. Matr. nr. 19po – Virum By, Sorgenfri. Ændret af funktion

Der ansøges om ændring af anvendelseskode for ejendommen Grønnevej 248, idet ejendommen ikke længere skal anvendes som tjenestebolig for skolens pedel, men søges anvendt til andet kommunalt formål. Ejendommen står i dag tom, da den tidligere pedel har opsagt sin stilling. Der tilbydes ikke fremadrettet en tjenestebolig til nyansatte pedeller.

Ejendommen Grønnevej 248 er placeret i det sydøstlige hjørne af Hummeltofteskolens grund på en selvstændig matrikel. Ejendommens placering er vigtig i forhold til eventuelle udbygningsbehov på skolen og eventuelle planer om arealoptimering og samling af forskellige kommunale aktiviteter på skolens grund/areal ud fra en Space Management tankegang. Center for Arealer og Ejendomme ønsker derfor ikke at sælge ejendommen.

Ejendommen Grønnevej 248 indgår som en mulig anvendelse i forbindelse med en sammenlægning af den kommunale tandpleje. Økonomiudvalget har den 14.05.2014 bedt Forvaltningen om at arbejde videre med etablering af to distriktstandklinikker, hvori ejendommen Grønnevej 248 eller nærliggende areal indgår som en mulighed. Den foreløbige tidsplan er, at ejendommen skal anvendes i 2015/2016.

I mellemtiden ønsker Center for Arealer og Ejendomme, at anvende ejendomme til midlertidige mødelokaler for kommunens kvindekrisecenter. Kvindekrisecentret har akut brug for permanente mødelokaler til samtale- og terapitilbud. Kvindekrisecentret har i dag ikke plads til disse tilbud i deres nuværende ejendom på Slotsvænget 23B. Center for Arealer og Ejendomme arbejder på at flytte Kvindekrisecentret til en egnet ejendom i kommunen, men tidshorizonten er minimum 1 år inden dette sker. Der er således et midlertidigt behov for mødelokaler til Kvindekrisecentrets samtale- og terapitilbud i minimum 12 måneder. Center for Arealer og Ejendomme har ikke andre ledige egnede lokaler, som centret kan stille til rådighed i 12 måneder. Center for Arealer og Ejendomme ansøger derfor om, at Grønnevej 248 kan anvendes som midlertidigt

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00

jewi@ltk.dk
www.ltk.dk

**Center for
Arealer og Ejendomme**

mødelokale til Kvindekrisecentrets samtale- og terapitilbud i minimum 12 måneder.

Ejendommen Grønnevej 248 er i et plan med kælder. Det samlede boligareal er på 138 m² med 130 m² kælder.

Eventuelle supplerende oplysninger kan indhentes ved henvendelse til Ejendomsdriftschef Jesper Skøtt Wiberg, lokal 35 63.

Venlig hilsen

Jesper Skøtt Wiberg

Ejendomsdrift

Direkte tlf. 45 97 35 63



Lyngby-Taarbæk
Kommune

Grønnevej 248

Målforshold 1:500

Dato 17/7-2014

Signaturforklaring

Bygning - Lyngby-Taarbæk, Trongårdsvej 42, bygning 7

BBR-oplysninger

BBR-nummer: **173 -138989 - 7**

Kommune: Lyngby-Taarbæk

Bygningsnummer: 7

Ejendomsnummer: 138989

Antal etager: 1

Bebygget areal: 173

Totalt bygningsareal: 173

BBR-bygningshistorie:

- Opførelsesår: 1964

Anvendelse: Fritliggende enfamiliehus

Arealkilde: Oplyst og kontrolleret af teknisk forvaltning

Tagdækning: Tegl

Ydervæg: Mursten (tegl, kalksandsten, cementsten)

Materialekilde: Oplyst og kontrolleret af teknisk forvaltning

Matrikel og ejerlav: 15 LS LYNGBY, LYNGBY

Zone: Byzone

Ejerforhold: Foreninger, legater og institutioner

SAVE-undersøgelse

Sag: Bygninger opført i perioden 1940-1979.

Notat: Revurderet i forbindelse med Lokalplan 237.

Aktuel status: Aktiv

Antal bygninger: 1

Antal andre objekter: 0

Vurdering

Arkitektonisk værdi: 3

Arkitektonisk vurdering: gulsten, murflader, glat gavl, rulleskifte, sorte teglsten på tag uden udhæng

Kulturhistorisk værdi: 4

Kulturhistorisk vurdering: del af bebyggelse der er tegnet af arkitekterne Hans Erling Langkilde og Ib Martin Jensen (også tegnet Lyngby Rådhus).

Miljømæssig værdi: 3

Miljømæssig vurdering: del af en samlet skolebebyggelse i samme stil.

Originalitet: 4

Originalitetsvurdering: hvis døre/vinduer udskiftet så i stil

Tilstand: 4

Tilstandsvurdering: rimelig stand.

Registreringsdato: 20-07-0727

Bevaringsmæssig værdi: 3

Bevaringsmæssig vurdering: Del af et fint, samlet institutionsbyggeri som er repræsentativt for denne periode.

Bygningskonstruktion

Stilart: Anden stilart



Lyngby-Taarbæk Kommune
Rådhuset, Torvet 17
2800 Kgs. Lyngby

Center for Miljø og Plan

Att.: Michael Janum – byggesag@ltk.dk

IC Arkitekter A/S
Hørkær 26, 1. sal
2730 Herlev
Telefon: 7020 2194
Fax: 7020 2195
E-mail: ic@icarkitekter.dk
Web: www.icarkitekter.dk
CVR-nr.: 30730666

Dato: 22.05.2014

-/PI

Side 1 af 2

Sag nr.: -

NEDRIVNINGSTILLADELSE

- Sag:** Ejendommen Trongårdsvej 42 – kaldet rektorbolig
2800 Kgs. Lyngby
Matr. nr. 15 ls, Kgs. Lyngby By
- Vedr.:** Ansøgning om tilladelse til at nedrive eksisterende rektorbolig med henblik på opførelse af ny og tidssvarende bolig der opfylder nye energikrav.
- Ejer:** København Nord
Trongårdsvej 40-44
2800 Kgs. Lyngby
-

På vegne af bygherre, København Nord, ansøges hermed om dispensation til nedrivningstilladelse af ovenstående rektorbolig iht. pkt. 8.1 i lokalplanen. Boligen er i et plan, på 173 m² og opført i 1964. Boligen er erklæret bevaringsværdig jf. Lokalplan 237 i SAVE 4 (middelværdi)

Bygherre har ikke gjort indsigelser mod lokalplanen, da det var deres vurdering at boligen kunne renoveres inden for en økonomisk forsvarlig ramme.

Boligen ønskes nu nedrevet da den fremstår meget nedslidt og trænger til en større renovering. Det har efterfølgende vist sig at en totalrenovering vil være meget omfattende og kostbar og en sådan ville ikke bringe boligen op på et tidssvarende niveau hverken hvad angår energi- eller indretning uden også at ændre på det statiske system.

Efter en nærmere byggeteknisk gennemgang af boligen vil en totalrenovering med opdateret energikrav beløbe sig til kr. 1.470.000 ekskl. uforudselige udgifter og teknisk rådgivning mv. Dertil skal oplyses at udvendige teglfacader ikke kan energirenoveres, og en indvendig isolering byggeteknisk frarådes.

Bygherre ønsker i stedet at opføre en ny bolig med samme arkitektonisk udtryk og placering som den nuværende bolig. Huset udføres som et længehus.

Ved opførelsen af den nye bolig tages der udgangspunkt i Lokalplan 237 § 8., 8.2- 8-4. med henblik på valg af materialer, hvor gavle og facader vil fremstå med blank mur i gule sten svarende til den oprindelige teglsten. Facader skal fremstå med horisontale vinduesbånd med sorte karme og rammer med et format svarende til det oprindelige. Tagflader skal beklædes med teglsten i et format og i en mat sort nuance svarende til den anvendte tagsten på den oprindelige bolig. Den nye bolig vil blive opført iht. BR-2010

Omfang i henhold til tegning nr.: A-1-99-1-00 af d. 22.05.2014.

Der vedlægges fuldmagt fra ejer.

Vi håber at vedlagte oplysninger er tilfredsstillende, og imødeser snarest belejligt en nedrivningstilladelse. Vi står naturligvis til rådighed med alle yderligere oplysninger der måtte ønskes, ligesom vi gerne deltager i afklarende møde.

Gebyr for sagsbehandlingen bedes faktureret direkte til ejeren af ovennævnte adresse.

Med venlig hilsen

IC arkitekter as

Peter Ilsø

peter@icarkitekter.dk • mobil: 2164 6218

Bilag: Fuldmagt fra ejer

Tegnings nr.: A-1-99-1-00 af d. 22.05.2014

Kopi: København Nord, att.: Direktør René van Laer
København Nord, att.: Julie B. Bove



IC Arkitekter A/S
Hørkær 26, 1. sal
2730 Herlev
Telefon: 7020 2194
Fax: 7020 2195
E-mail: ic@icarkitekter.dk
Web: www.icarkitekter.dk
CVR-nr.: 30730666

Dato: 22.05 2014

-/PI

Side 1 af 1

Sag nr.: -

FULDMAGT

København Nord

Der ifølge tingbogen er ejer af ejendommen:

*København Nord
Trongårdsvej 42 - Kaldet rektorbolig
2800 Kgs. Lyngby
Matr.nr. 15 ls, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby*

Bemyndiger herved i henhold til gældende byggelovgivning:

*IC Arkitekter A/S
Hørkær 26, 1.sal
2730 Herlev*

Fuldmagt til, på vores vegne at ansøge om dispensation til at nedrive eksisterende rektorbolig iht. pkt. 8.1 i lokalplanen med henblik på opførelse af ny tidssvarende bolig der opfylder nye energikrav

Vi er indforstået med, at afgifter, der i forbindelse med nedrivningstilladelsen til kommunen, betales af skolen København Nord

23.05.2014

René van Laer

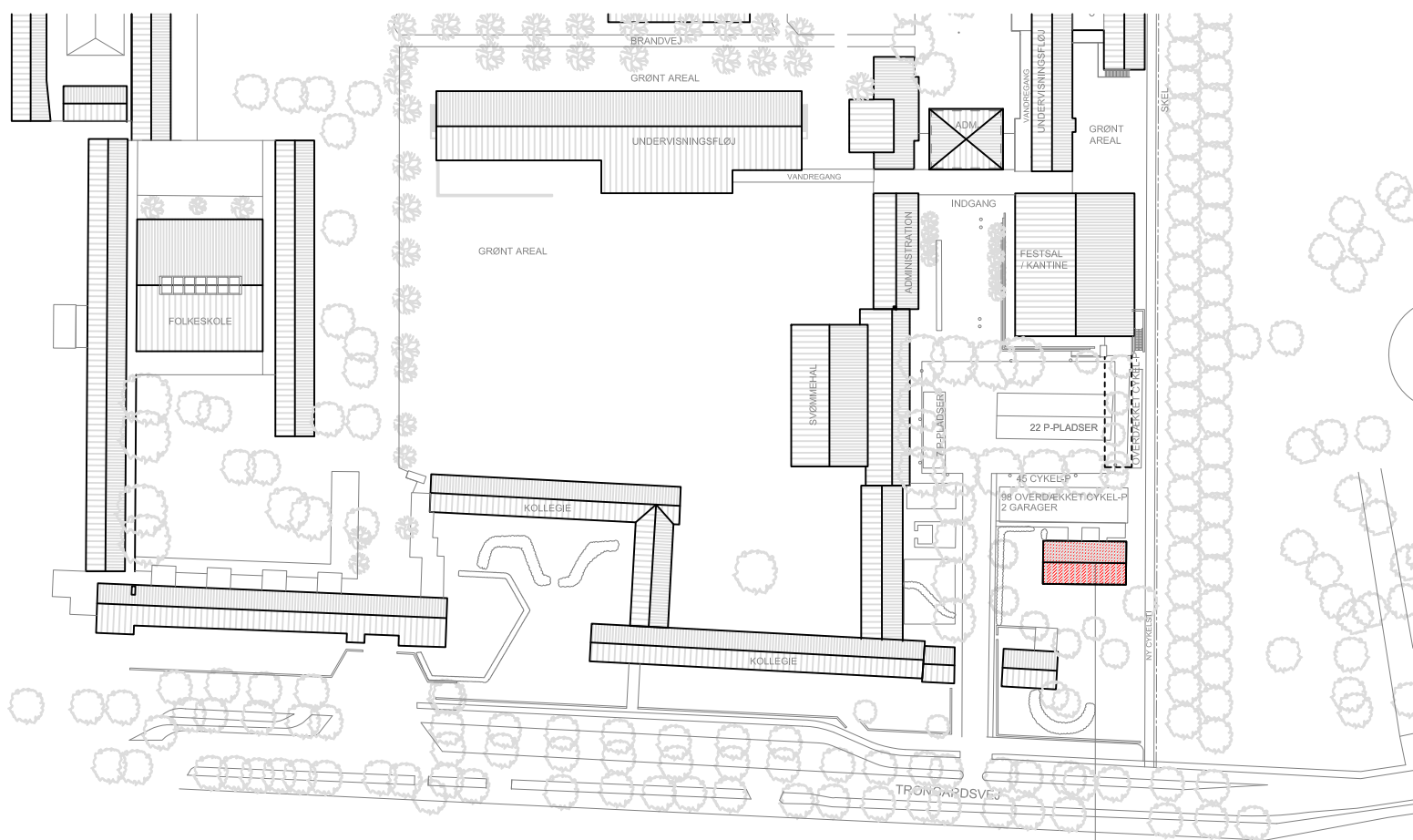
Dato

Underskrift/stempel



Tegn. nr.:

A-1-99-1-00



Bolig nedrives

Signaturforklaring:



Nedrivning af bolig på 173 m²

Rev.	Ændring omfatter	Udf. af	Godk.	Dato

København Nord
 Rektorbolig

Trongårdsvej 40-44
 2800 Kgs. Lyngby
 Matr.nr.: 15ls, Kgs. Lyngby By,
 Kgs. Lyngby

Nedrivning af rektorbolig - Trongårdsvej 42

Tegn. nr.:

Oversigtsplan - nedrivning

A-1-99-1-00

Udført:	Kontrol:	Godkendt:	Sag nr.:	Filnavn:	Mål:	Dato:
AH	PI	MC		A-1-99-1-00.dwg	1:1500	22.05.2014

□ Bygherre:	København Nord, Trongårdsvej 44, 2800 Kgs. Lyngby	Tlf. 8852 6300
■ Arkitekt:	IC Arkitekter A/S, Hørkær 26, 1. sal, 2730 Herlev	Tlf. 7020 2194 Fax. 7020 2195

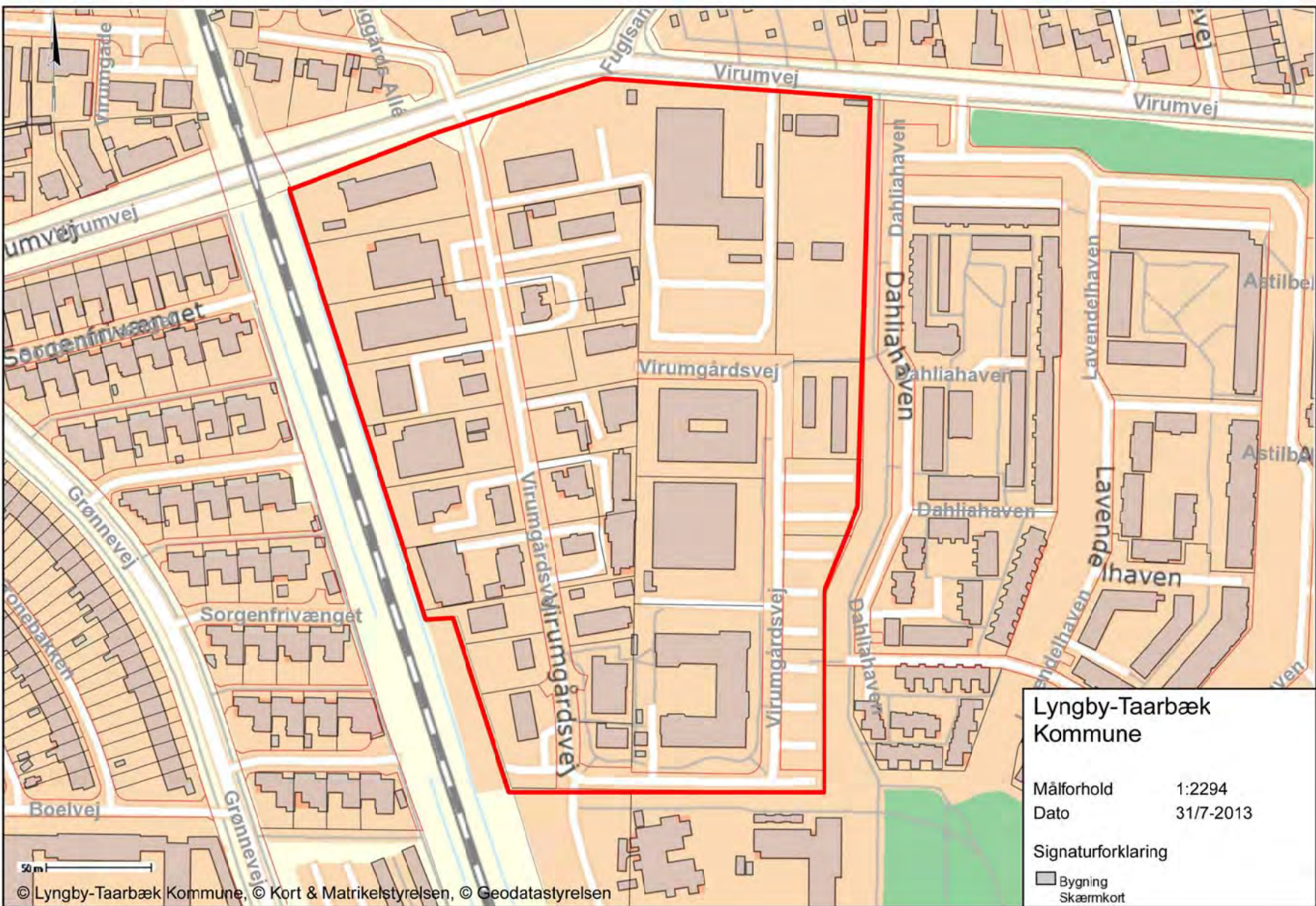








Foreløbig afgrænsning af området til Lokalplan for Virumgårdsvejsområdet



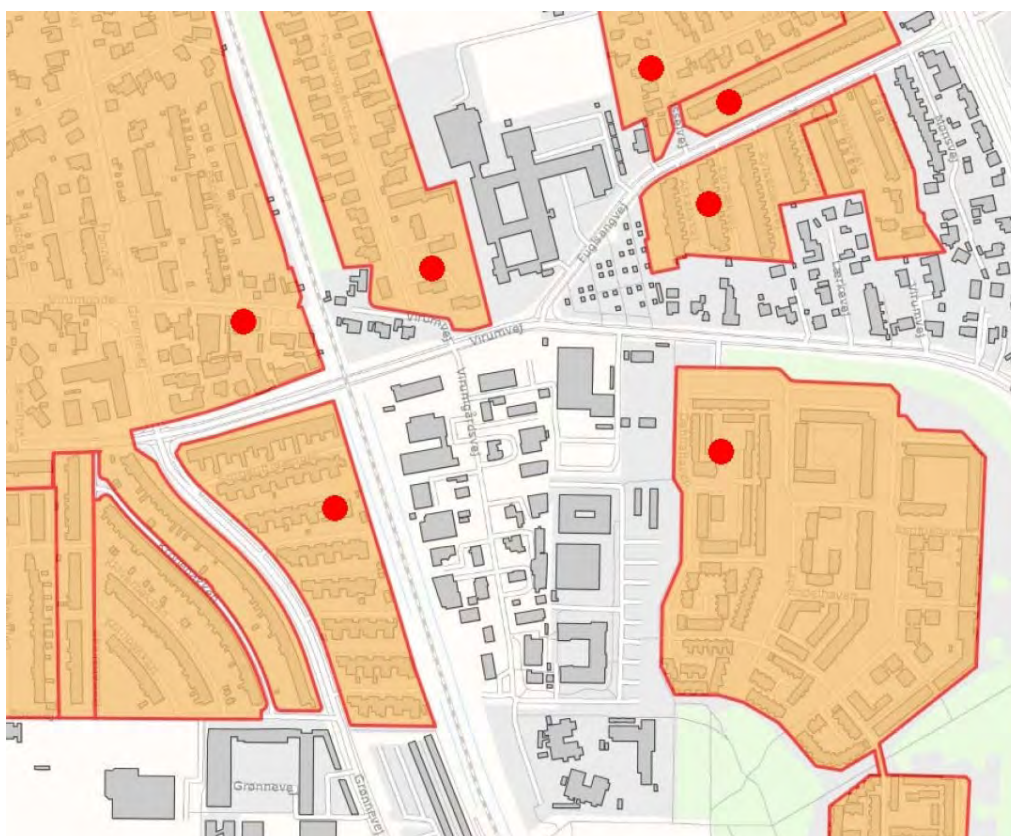
Punkt nr. 5 - Lokalplan 253 for et erhvervsområde på Virumgårdsvej
Bilag 2 - Side -1 af 1

Høringsområde Forslag til Lokalplan 253 - Et erhvervsområde på Virumgårdsvej

Høringsområdet er identisk med forhøringens høringsområde.



Grundejerforeningerne i området vil også blive hørt.



Virum Grundejerforening	Grundejerforeningen Fuglsanghusene
Grundejerforeningen Fuglsanggårds Allé	Grundejerforeningen Virumgård
Wienerbyens grundejerforening	Sorgenfrivængets Ejerlaug
Fuglehavens grundejerforening	

253 Et erhvervsområde på Virumgårdsvej

FORSLAG



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Hvad er en lokalplan?

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

Hvorfor udarbejdes en lokalplan?

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

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

Hvordan er fremgangsmåden?

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

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

Dispensationer

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

Offentliggørelse af lokalplanforslag

Denne lokalplan har til formål at udvide anvendelsen af ejendommene til også at omfatte kontorbyggeri samt butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne.

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

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

Bemærkninger/ændringsforslag til lokalplanforslaget kan sendes på e-mail eller brev til kommunalbestyrelsen senest onsdag d. 5. november 2014.

lokalplan253@ltk.dk

Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

INDHOLDSFORTEGNELSE

REDEGØRELSE	5
Baggrund	5
Eksisterende forhold	5
Lokalplanens indhold	8
LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING	10
Statslig planlægning	10
Kommuneplan	10
Lokalplaner og servitutter til aflysning	11
Zonestatus	11
Andre planer	11
Bevarings- og fredningsforhold	12
Museumsloven	12
Miljø- og trafikforhold	12
Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD)	13
LOKALPLAN 253	14
§ 1. Lokalplanens formål	14
§ 2. Område og zonestatus	14
§ 3. Områdets anvendelse	14
§ 4. Vej, sti - og parkering	15
§ 5. Bebyggelsens placering og omfang	15
§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden, skiltning	16
§ 7. Ubebyggede arealer og hegning	16
§ 8. Lavenergibebyggelse	16
§ 9. Tekniske anlæg	16
§ 10. Forudsætning for ibrugtagen af ny bebyggelse	17
§ 11. Ophævelse af hidtil gældende lokalplaner samt servitutter	17
§ 12. Lokalplanens retsvirkninger	17
§ 13. Vedtagelsespåtegning	18
Bilag 1: Områdets afgrænsning	
Bilag 2: Områdets anvendelse og delområder	
Bilag 3: Vejprofil for udlagt areal til vej	
Bilag 4: Servitutter til aflysning	

REDEGØRELSE

Baggrund

Erhvervsområdet omkring Virumgårdsvej er i dag underlagt to lokalplaner. Begge disse giver mulighed for lettere industri og håndværkspræget erhverv. Tanken med denne lokalplan er at samle området under ét og samtidig åbne op for kontorvirksomhed samt at der kan ske salg af biler og campingvogne, hvilket ikke er muligt i dag. Virumgårdsvej er præget af småerhverv og enkelte ejendomme med tilhørende bolig. Nærværende lokalplan udfaser muligheden for at indrette bolig, da boliger i erhvervsområder ofte kan lede til konflikt, til skade for begge parter.

FORMÅL

Kommunalbestyrelsen ønsker med lokalplanen at give mulighed for, at der i området kan etableres butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne. Herudover sikres der mulighed for indretning af kontorerhverv og for dele af området offentlig service. Den oprindelige mulighed for lettere industri og håndværk bibeholdes for størstedelen af området. Herudover sikres beplantningsbælter og mulighed for parkering.

BAGGRUND

Baggrunden for lokalplanen er en grundejers ønske om at samle sine aktiviteter i området således, at både reparation og salg af biler kan ske fra samme lokation.

PERSPEKTIVER

Lokalplanen kan understøtte virksomhederne i området i at udvikle deres ejendomme ved at give mulighed for en bredere palet af aktiviteter.

Eksisterende forhold

OMRÅDET

Lokalplanområdet trafikbetjenes fra Virumvej. Endvidere er der tre stier der fører ind i området fra øst, som det fremgår af bilag 2. Ligeledes er der stiadgang til Sorgenfri Station. Omkring området ligger boliger samt Virum gymnasium. Inden for området, ud til Virumvej, ligger to kommunale institutioner til børn og unge.



Virumgårdsvej er præget af småerhverv og enkelte ejendomme med tilhørende bolig



Den østlige del af området er præget af to større kontorlignende bebyggelser og parkeringspladser

Der er to kommunale institutioner inden for området: En fritids- og ungdomsklub på Virumgårdsvej 2 samt en børnehave på Virumvej 35. Begge institutioner ligger i områdets nordlige del, ud til Virumvej.



Fritids- og ungdomsklub på Virumgårdsvej 2



Børnehaven på Virumvej 35

I kommunens SAVE-registrering over bevaringsværdige bygninger er børnehaven på Virumvej 35 den i lokalplanområdet, som er udpeget med den højeste bevaringsværdi, nemlig med værdien 4. Kommunalbestyrelsen har dog truffet beslutning om, at kun bygninger med en bevaringsværdi på mellem 1 og 3 skal beskyttes i lokalplaner som egentlig bevaringsværdige. Der er med andre ord ikke optaget bestemmelser i lokalplanen omkring forbud mod nedrivning, regler for ombygning mv.

Virumvej 35 har dog en vis kulturhistorisk værdi som forstanderbolig til Statens Væksthus-forsøg som havde til huse i området fra 1929-1979. Vejnavnene i området er givet efter nogle af de planter, der blev dyrket i væksthushorsøget, f.eks. Dahlia, Lavendel, Astilbe, Solsikke, Sennep og Valmue.

Lokalplanens indhold

NY ANVENDELSE

Lokalplanens hovedidé er at samle området under ét og samtidig åbne op for kontorvirksomhed, samt at der kan ske salg af biler og campingvogne, hvilket ikke er muligt i dag. I området som helhed vil det være muligt at indrette op til 10.000 etagemeter til denne form for butikker, med max. 3.000 etagemeter pr. butik.

I den ene af de to lokalplaner, der gjaldt for området før denne lokalplan, var det tilladt at indrette bolig. Dette vil ikke længere være muligt med denne lokalplan. Boliger i erhvervsområder kan ofte lede til konflikt, til skade for begge parter. At de ikke længere er tilladt efter lokalplanen, betyder dog, at de uhindret kan fortsætte med at ligge og fungere som de gør i dag, men at der ikke kan opføres nye i området. Man taler i planlovgivning om at "eksisterende lovlig anvendelse kan fortsætte".

De to institutioner i området - børnehaven og fritidsklubben - vil, som noget nyt, få deres egen anvendelseskategori i lokalplanen (delområde 2 og 3): offentlig service, som defineres som: Kommunal, regional og statslig service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre. De eksisterende lokalplaner havde ikke en sådan kategori. Det betyder at f.eks. børnehaven kan vælge at udvide/bygge til, dog stadig inden for den bebyggelsesprocent som lokalplanen i øvrigt giver. Det vil også nu være muligt at indrette en skole, kulturhus eller et dagcenter til ældre, men ikke f.eks. "ældreboliger", da boliger jf. lokalplanen ikke er mulig.

TRAFIKFORHOLD

Lokalplanområdet trafikbetjenes fra Virumvej med biltrafik, cyklister og gående. Der er tre stier der fører ind i området fra øst. Der er endvidere stiadgang til Sorgenfri Station. Med lokalplanen laves der et vejudlæg som går på tværs af ejendommene 20bi og 20ed. Herved kan vejforløbet internt i området få en form som et 6-tal, således at biler ikke længere behøver at vende på vejen for at komme ud af området, men kan fortsætte rundt.

UBEBYGGEDE AREALER

Der skal sikres et 10 meter bredt beplantningsbælte langs områdets vestlige del ud mod banen, og et 6 meter bredt beplantningsbælte i den østlige del, mod boligområdet Dahliahaven, som det fremgår af bilag 2. Beplantningsbæltet mod øst gennembrydes tre steder af stier, som vist på bilag 2.

PARKERING

Der er i lokalplanen ikke optaget bestemmelser om p-krav for andre anvendelser end kontor. I tilfælde med anden anvendelse end kontor vil det derfor være bygningsreglementets almindelige bestemmelser om, at der skal udlægges "tilstrækkelige parkeringsarealer" der vil være gældende.

KORTBILAG

Bilag 1 viser lokalplanområdets afgrænsning, samt de eksisterende matrikulære forhold.

Bilag 2 (områdets anvendelse) viser delområder, vejforløb, stier og beplantningsbælter.

Bilag 3 viser vejprofilet for udlagt areal til vej.

Bilag 4 viser en liste over de servitutter som aflyses i forbindelse med lokalplanen.

LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

Statslig planlægning

FINGERPLAN 2013

Lokalplanområdet befinder sig i en afstand til nærmeste station på mellem 600 og 1200 meter. Dette gør at området jf. Fingerplan 2013 § 11 stk. 4 og Kommuneplan 2013 klassificeres som "(øvrigt) stationsnært område". Med dette indføres der en begrænsning på hvor meget parkering der kan udlægges i tilknytning til kontorbyggeri over 1.500 etagemeter, på max. 1 p-plads pr. 40 etagemeter kontorerhverv. Dette er indført i kommuneplanrammen og i bestemmelserne i denne lokalplan.

Kommuneplan

KOMMUNEPLANRAMME

Kommuneplan 2013 for Lyngby-Taarbæk Kommune fastsætter dels hovedstrukturen for hele kommunen, dels retningslinjer og rammer for indholdet i de fremtidige lokalplaner for de enkelte bydele og områder i kommunen. Området er omfattet af kommuneplanramme 3.4.90 - Virumgårdsvej. Rammerne kan ses i deres helhed på <http://kommuneplan.ltk.dk>

TILLÆG TIL PLANEN

Lokalplanens gennemførelse kræver, at der vedtages et tillæg til kommuneplanen.

Forslaget til tillæg nr. 6 til Kommuneplan 2013 kan ses på kommunens hjemmeside www.ltk.dk under:
Kommunen → Høringer og annonceringer.

Der ændres ikke på kommuneplanrammens afgrænsning.

I resumé kan ændringerne sammenfattes som:

Rammer før vedtagelse af kommuneplantillæg 6/2013:

Anvendelse: Industri/håndværk

Bebyggelsesprocent: 50

Max. etager: 2

Rammer efter vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 6/2013:

Anvendelse: Industri/håndværk. Kontor. Offentlig service. Detailhandel med særlig pladskrævende varer: Butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne.

Bebyggelsesprocent: 60

Max. etager: 2

Max. byggehøjde: 9 m.

P-norm: Kontor: Min. 1 p-plads pr. 50 etagemeter. For ejendomme med kontorbyggerier over 1.500 etagemeter: max 1 p-plads pr. 40 etagemeter (jf. Fingerplan 2013 § 11 stk. 4).

1 cykel-p-plads/40 m² kontorerhverv.

Lokalplaner og servitutter til aflysning

LOKALPLAN 80 og 86

Det aktuelle lokalplanområde er før vedtagelsen af nærværende lokalplan, omfattet af:
lokalplan 80 vedtaget af kommunalbestyrelsen den 24 . august 1987,
samt
lokalplan 86 vedtaget af kommunalbestyrelsen den 17. april 1989.

Lokalplanerne 80 og 86 aflyses begge helt, når nærværende lokalplan er endelig vedtaget af kommunalbestyrelsen.



Lokalplanerne 80 og 86 aflyses begge helt.

SERVITUTTER

En gennemgang af de på ejendommene tinglyste servitutter har vist, at flere af disse skal aflyses helt eller delvist for ikke at stride mod lokalplanens formål. I bilag 4 ses en samlet liste over servitutter som aflyses helt eller delvist ved den endelige vedtagelse af denne lokalplan.

Zonestatus

Området er beliggende i byzone. Dette ændres ikke ved denne lokalplan.

Andre planer

VARMEPLAN

Varmeanlæg inden for lokalplanens område skal godkendes af kommunalbestyrelsen efter den til enhver tid gældende varmeplan. Varmeplanen kan ses på kommunens hjemmeside på <http://www.ltk.dk/varmeplan>

AFFALDSPLAN

Erhvervsaffald og husholdningsaffald skal håndteres efter de til en hver tid gældende regulativer om erhvervsaffald og husholdningsaffald vedtaget af kommunalbestyrelsen. Ligeledes skal affald håndteres under observation af den til en hver tid gældende affaldsplan. Seneste affaldsplan er for 2013-2024. Affaldsplan og regulativer kan ses på kommunens hjemmeside:

<http://www.ltk.dk/generelt-om-affald>

<http://www.ltk.dk/erhvervsaffald-regulativ>

SPILDEVANDSPLAN	<p>Lokalplanområdet er omfattet af gældende spildevandsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune. Afvandingen skal ske efter de retningslinjer som fremgår af glædende spildevandsplan. Planen kan ses på kommunens hjemmeside på: http://www.ltk.dk/spildevandsplan</p>
BEVARINGSVÆRDI	<p>Bevarings- og fredningsforhold</p> <p>I Kommuneplan 2013 er bygninger med en bevaringsværdi (SAVE) 1 – 3 udpeget som bevaringsværdige. Inden for lokalplanområdet er der registreret bygninger med bevaringsværdien 5-7. Bygningen på Virumvej 35 er udpeget med bevaringsværdien 4. Det betyder, at ingen bygninger inden for lokalplanområdet er udpeget som bevaringsværdige i nærværende lokalplan.</p> <p>Museumsloven</p> <p>Hvis der stødes på fortidsminder under anlægsarbejdet er de omfattet af Museumslovens kap. 8, § 27, stk. 2. Arbejdet skal standses i det omfang det berører fortidsmindet, og Kroppedal Museum, skal kontaktes (lovbekendtgørelse nr. 1505 af 14. december 2006).</p>
MILJØVURDERING	<p>Miljø- og trafikforhold</p> <p>Ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der foretages en miljøvurdering af planer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.</p> <p>Der er foretaget en screening af lokalplanforslaget, og på den baggrund er det kommunalbestyrelsens vurdering at der ikke skal foretages en miljøvurdering af lokalplanen og kommuneplantillægget, idet planerne omfatter et mindre område på lokalt plan og planerne ikke vurderes at danne grundlag for anlæg, der medfører en væsentlig påvirkning af miljøet jf. § 3, stk. 2 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer.</p>
JORDFORURENING	<p>En del af ejendommene i området er kortlagt som forurenede på både V1- og V2-niveau jf. "Jordforureningsloven", lov om forurenede jord, nr. 370 af 2. juni 1999 (med senere ændringer). Såfremt arealanvendelse ændres, eller der graves i området, skal der ansøges herom hos Lyngby-Taarbæk Kommune jf. §8 i Jordforureningsloven. Opdages der jordforurening i forbindelse med bygge- eller jordarbejde, skal arbejdet under alle omstændigheder standses og kommunen underrettes, jf. §71 i Jordforureningsloven.</p>

DRIKKEVAND

Områder med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD)

Hele lokalplanområdet er klassificeret som område med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med planlægning for nye anvendelser skal man derfor være opmærksom på, hvilken betydning de nye anvendelser kan have for drikkevandet set i forhold til det eksisterende plangrundlag. I de to lokalplaner, som nærværende lokalplan afløser, ses det, at anvendelsen gælder for hele området (der optræder ikke delområder med særlige anvendelser), og at der gives mulighed for:

Lokalplan 86: erhvervsformål: Fremstilling, reparation, transport og lagervirksomhed. Desuden mulighed for bolig.

Lokalplan 80: erhvervsformål: Lettere industri- og værkstedsvirksomhed, samt mindre lagervirksomhed.

Nærværende lokalplan er delt op i fire delområder.

I delområde 1 sættes anvendelsen til: Lettere industri, håndværk og serviceprægede erhverv, kontor samt butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne.

I delområde 2 sættes anvendelsen til: Lettere industri, håndværk og serviceprægede erhverv, kontor, offentlig service samt butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne.

I delområde 3 sættes anvendelsen til: Kontor, offentlig service, vej, parkering og beplantningsbælte.

I delområde 4 sættes anvendelsen til: Kontor, vej, parkering og beplantningsbælte.

For både delområde 1, 2, 3 og 4 gælder, at der ikke kan indrettes bolig.

Det ses derfor, at planændringen betyder, at den oprindelige anvendelse udvides med kontor, offentlig service samt butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne. Herudover er det ikke længere muligt at indrette bolig.

Alt andet lige vil en anvendelse som enten butik, kontor, offentlig service, vej, parkering eller plantebælte være af samme eller mindre grundvandstruende art end den nuværende anvendelsesmulighed som lettere industri, fremstilling og reparation. Samtidig er bolig ikke længere mulig. Ergo må man konkludere, at nærværende lokalplan ikke giver mulighed for mere grundvandstruende anvendelse end det eksisterende plangrundlag.

LOKALPLAN 253

For et erhvervsområde på Virumgårdsvej

I henhold til Lov om Planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 587 af 27/05/2013 med efterfølgende lovændringer, fastsættes herved følgende bestemmelser for det i pkt. 2.1 nævnte område.:

§ 1. Lokalplanens formål

- 1.1. at sikre anvendelsen af området til virksomheder inden for lettere industri, håndværk og serviceprægede erhverv, offentlig service, kontor samt butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne.
- 1.2. at sikre beplantningsbælter og mulighed for parkering.
- 1.3. at udlægge areal til ny vej i en bredde af 12,5 m med en beliggenhed som vist på bilag 2.

§ 2. Område og zonestatus

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

20bg, 20bh, 20bi, 20bk, 20bl, 20bm, 20bn, 20bo, 20bp, 20bq, 20br, 20bs, 20bt, 20bu, 20bv, 20bx, 20by, 20dæ, 20dx, 20dy, 20dz, 20ed, 20ei, 20ge, 9mh, 9næ, 9ni, 9oh, 9oi, 9ok, 9on, 9oo, 9os, 7000az (vejlitra "az")

Virum By, Sorgenfri,

samt alle parceller, der efter offentliggørelsen af denne lokalplan udstykkes fra nævnte ejendomme.

- 2.2. Det samlede lokalplanområde er beliggende i byzone.
- 2.3. Lokalplanområdet opdeles som vist på kortbilag 2 i følgende delområder: 1, 2, 3 og 4.

§ 3. Områdets anvendelse

- 3.1. Delområde 1: Lettere industri, håndværk og serviceprægede erhverv, kontor samt butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne.
- 3.2. Delområde 2: Lettere industri, håndværk og serviceprægede erhverv, kontor, offentlig service samt butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne.

- 3.2.1. Offentlig service defineres som: Kommunal, regional og statslig service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre.
- 3.3. Delområde 3: Kontor, offentlig service, vej, parkering og beplantningsbælte.
- 3.3.1. Offentlig service defineres som: Kommunal, regional og statslig service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre.
- 3.4. Delområde 4: Kontor, vej, parkering og beplantningsbælte.
- 3.4.1. Der kan indrettes/etableres en materielgård på matr. 9ni.
- 3.5. For både delområde 1, 2, 3 og 4 gælder, at der ikke må indrettes bolig.
- 3.6. De inden for lokalplanområdet muliggjorte butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne, kan etableres inden for en samlet ramme på op til i alt 10.000 m² bruttoetageareal. Den enkelte butik må være op til 3.000 m² bruttoetageareal.

§ 4. Vej, sti - og parkering

- 4.1. Områdets vej- og stiarealer fastholdes som det fremgår af bilag 2.
- 4.2. Der udlægges areal til ny vej i en bredde af 12,5 m med en beliggenhed som vist på bilag 2 og med vejprofil i princippet som vist på bilag 3.
- 4.3. Kontorerhverv:
 - 4.3.1. Der skal som minimum anlægges 1 p-plads pr. 50 etagemeter kontorerhverv. For ejendomme med kontorbyggerier over 1.500 etagemeter: max 1 p-plads pr. 40 etagemeter (jf. Fingerplan 2013 § 11 stk. 4).
 - 4.3.2. 1 cykel-p-plads pr. 40 etagemeter kontorerhverv.

§ 5. Bebyggelsens placering og omfang

- 5.1. Bebyggelsesprocenten for den enkelte ejendom må ikke overstige 60.
- 5.2. Bebyggelse må ikke opføres med mere end 2 etager.
- 5.3. Bygningshøjden må ikke overstige 9,0 m over naturligt terræn.
 - 5.3.1. Skorstene, antenner og lign. solitære elementer som er nødvendige for virksomhedens produktion, kan opføres i en højde på op til 15 m over naturligt terræn.

- 5.4. Der pålægges byggelinjer langs alle veje i en afstand af 5 m fra vejskel, som vist på bilag 2.

§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden, skiltning

- 6.1. Der må på den enkelte ejendom kun skiltes for erhverv hjemmehørende på ejendommen.
- 6.2. Fritstående skilte på standere og lignende må kun placeres mellem vejskel og byggelinje, og må ikke være højere end 3 m.
- 6.3. Der kan opstilles enkelte reklameflagninger forudsat at flagstangens højde holdes under 8,5 meter.
- 6.4. Belysning af skilte eller skilte med anvendelse af lyskilde, skal godkendes af kommunalbestyrelsen i hvert enkelt tilfælde, og må kun ske på en sådan måde, at det ikke er til gene for omgivelserne.

§ 7. Ubebyggede arealer og hegning

- 7.1. Langs erhvervsområdets afgrænsning mod de omkringliggende boligområder udlægges mod vest et 10 m bredt areal samt mod øst et 6 m bredt areal, der kun må anvendes til afskærmende beplantning. Beplantningsbælterne er vist på bilag 2. Beplantningsbælterne skal udformes på en sådan måde, at de virker efter deres hensigt, også om vinteren. Beplantningsbæltet må ikke anvendes til opholdsareal, parkering, oplagring eller andet, bortset fra enkelte af kommunalbestyrelsens godkendte stier til og fra området.
- 7.2. Ubebyggede arealer, herunder også parkeringsarealer, skal ved beplantning, befæstelse eller lignende gives et ordentligt udseende ligesom en passende orden skal overholdes.
- 7.3. Belysning af udearealer må ikke efter kommunalbestyrelsens skøn være generende for omgivelserne.

§ 8. Lavenergibebyggelse

- 8.1. Al nybyggeri skal opfylde kravene til bedste lavenergiklasse i det til enhver tid gældende bygningsreglement.

§ 9. Tekniske anlæg

- 9.1. Ledninger skal fremføres som jordkabler.

§ 10. Forudsætning for ibrugtagen af ny bebyggelse

- 10.1. Ny bebyggelse må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse tages i brug, før bebyggelsen er tilsluttet et kollektivt varmforsyningsanlæg efter kommunalbestyrelsens anvisning.
- 10.2. Ny bebyggelse må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse tages i brug, før de på bilag 2 viste beplantningsbælter er etableret.

§ 11. Ophævelse af hidtil gældende lokalplaner samt servitutter

- 11.1. Lokalplan 80, vedtaget af kommunalbestyrelsen den 24.08.1987 ophæves.
- 11.2. Lokalplan 86, vedtaget af kommunalbestyrelsen den 17.04.1989 ophæves.
- 11.3. De dokumenter, der fremgår af liste på bilag 4 ophæves helt eller delvist for lokalplanens område.

§ 12. Lokalplanens retsvirkninger

- 12.1. Den endeligt vedtagne lokalplan:
 - 12.1.1. Efter kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse og offentliggørelse af lokalplanen må ejendomme, der er omfattet af denne lokalplan kun udstykkes, bebygges eller i øvrigt anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.
 - 12.1.2. Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg med videre, der er indeholdt i planen.
 - 12.1.3. Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen.
 - 12.1.4. Kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun foretages ved tilvejebringelse af en ny lokalplan. Der henvises i øvrigt til Lov om Planlægning § 18 om lokalplanens retsvirkninger og kapitel 14: Klage og søgsmål.
 - 12.1.5. Ovennævnte retsvirkninger er først gældende efter offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsen endeligt vedtagne lokalplan.
- 12.2. Lokalplanforslaget:
 - 12.2.1. Indtil offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsens endeligt vedtagne lokalplan gælder nedenstående retsvirkninger, dog i højst 1 år efter lokalplanforslagets offentliggørelse.

- 12.2.2. Ejendomme, der er omfattet af dette lokalplanforslag, må ikke udnyttes på en måde, der skaber risiko for en foregribelse af den endelige plans indhold, f.eks. ved udstykning, bebyggelse eller ændring af anvendelse. Den eksisterende lovlige anvendelse af ejendommene kan fortsætte som hidtil.
- 12.2.3. Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag til lokalplanforslaget er udløbet, kan kommunalbestyrelsen give sin tilladelse til, at en ejendom bebygges og udnyttes i overensstemmelse med planen. Der er fastsat nærmere regler for, hvornår en sådan tilladelse kan gives. Ovennævnte retsvirkninger er fastsat i Lov om Planlægning, § 17.

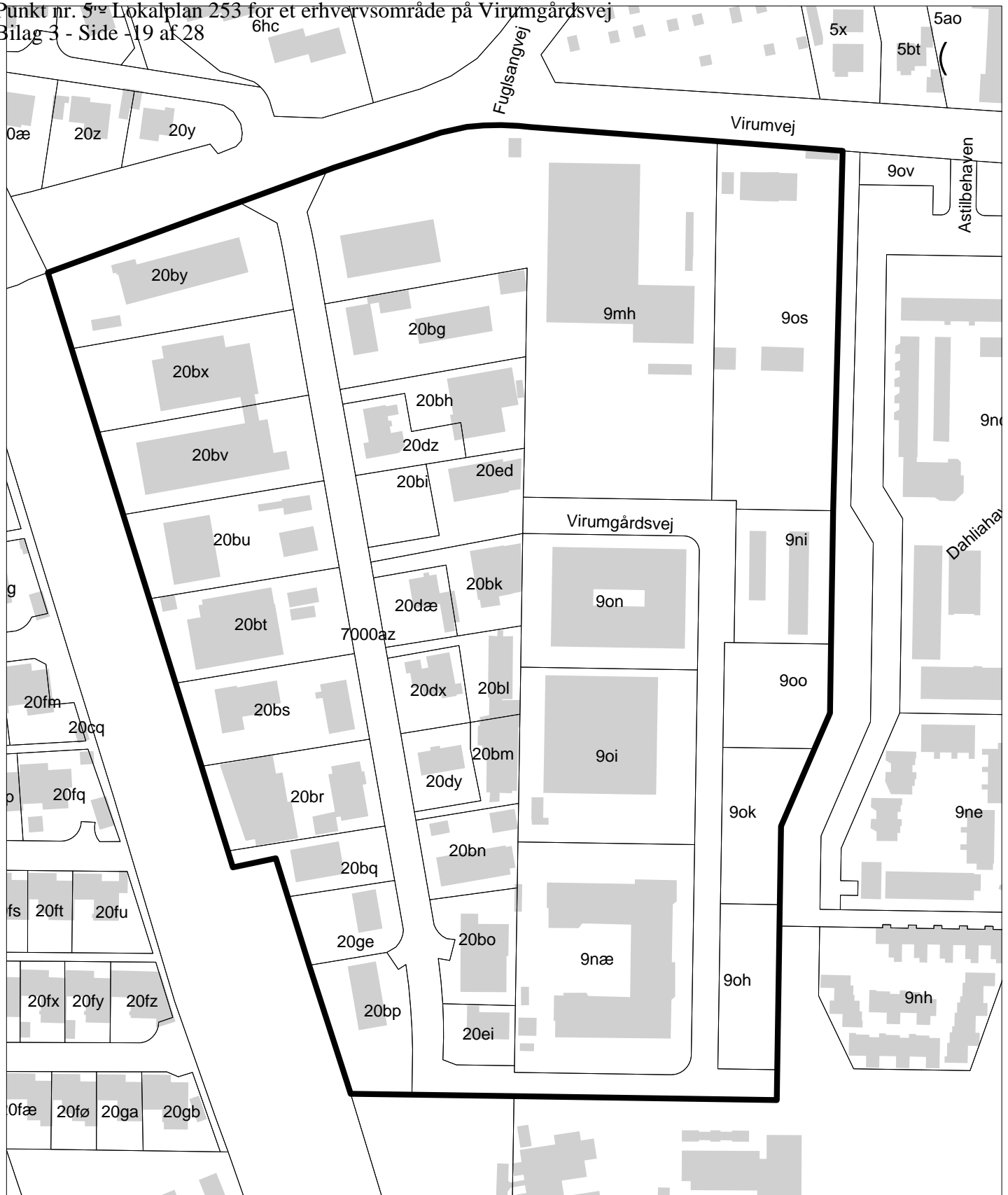
§ 13. Vedtagelsespåtegning

- 13.1. Forslaget er vedtaget af kommunalbestyrelsen d. 4. september 2014.

Sofia Osmani


/

Sidsel Poulsen

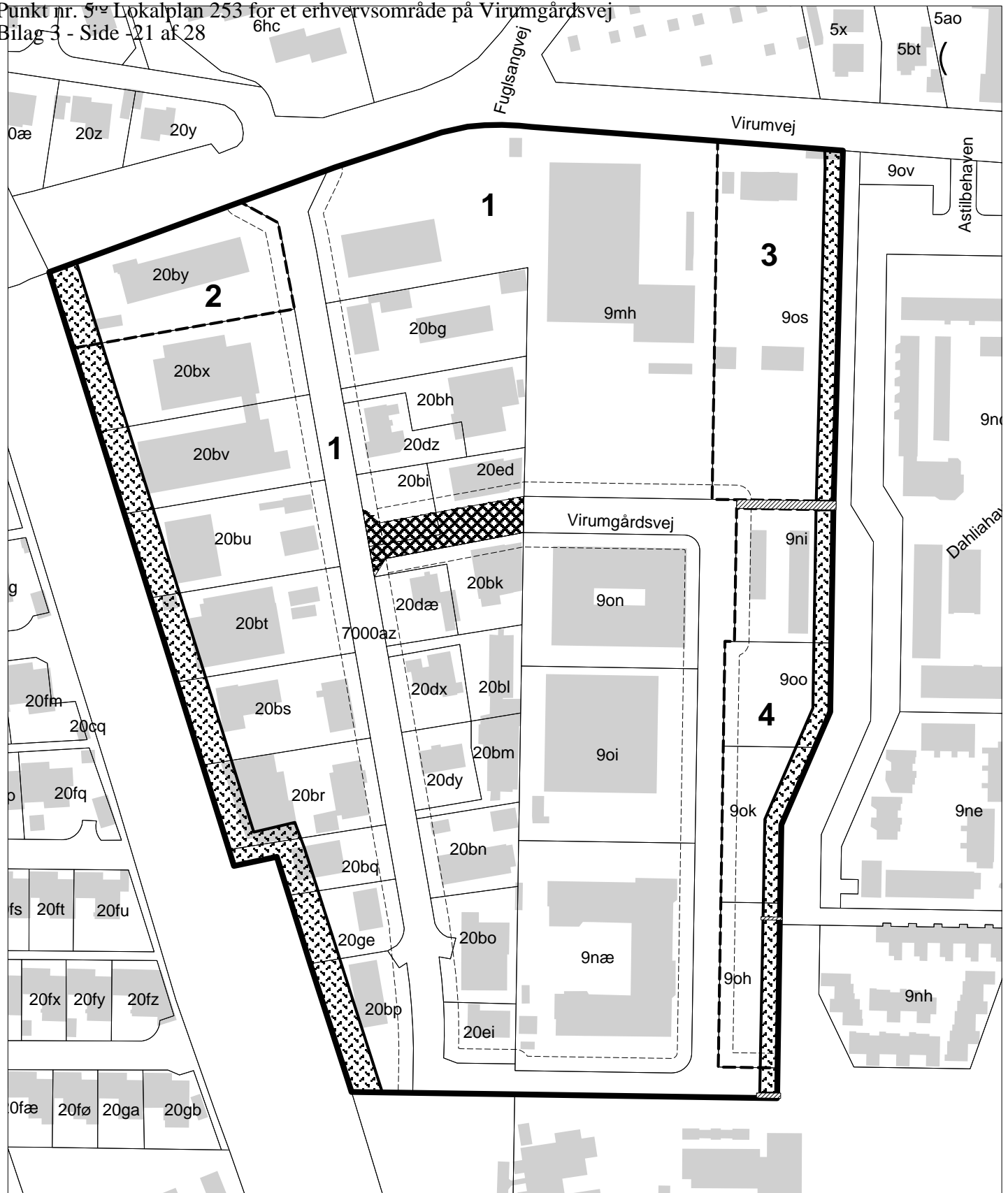


Bilag 1

Områdets afgrænsning





 Lokalplanområde

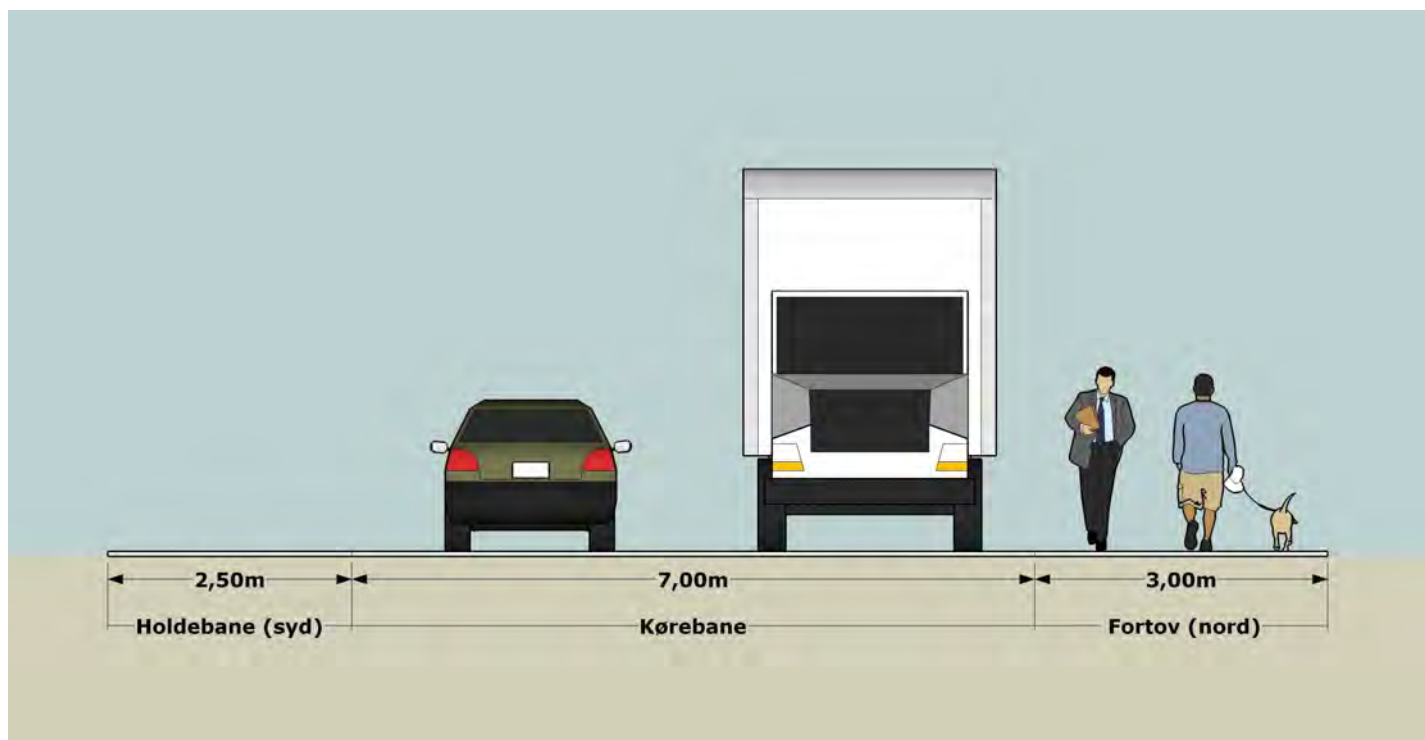
 Matrikler



Bilag 2

Områdets anvendelse

- | | | |
|--|---|--|
|  Lokalplanområde |  Plantebælte |  Sti |
|  Delområdeafgrænsning |  Vejudlæg |  Vejbyggelinje 5 m |



Bilag 3

Vejprofil for udlagt areal til vej

Bilag 4

Ophævelse af servitutter (evt. enkelte §§)

Matr. nr. 20bi, 20ed
Dato-løbenummer: 01.10.1955-10855-04

Matr. nr. 9næ, 9oi, 9on, 9oh, 9ok, 9oo
Dato-løbenummer: 03.11.1992-22038-04

Matr. nr. 20bg
Dato-løbenummer: 08.10.1965-10711-04

Matr. nr. 20bq, 20ge
Dato-løbenummer: 09.01.1951-23312-04 (§§ 6 a, b, c, e, f, h, i, j)

Matr. nr. 20bo, 20ei
Dato-løbenummer: 15.11.1950-19066-04 (§§ 5 a, b, c, e, f, h og i)

Matr. nr. 20ge
Dato-løbenummer: 17.09.1960-10641-04

Matr. nr. 20bq, 20ge
Dato-løbenummer: 18.07.1957-8363-04

Matr. nr. 20ei
Dato-løbenummer: 20.12.1968-4683-04

Matr. nr. 20bo
Dato-løbenummer: 21.06.1962-6898-04 (§ 8)

Matr. nr. 20bp
Dato-løbenummer: 26.09.1950-14559-04 (§§ 6 a, b, c, e, f, h, i og k)

Matr. nr. 20br
Dato-løbenummer: 27.11.1962-13888-04

Matr. nr. 20bi, 20bo, 20dx, 20dy, 20dæ, 20ed
Dato-løbenummer: 28.11.1950-20140-04 (§§ 1, 2, 3, 5, 6, 8 og 9)

LOKALPLAN

253

FORSLAG

Sag : Lokalplan 253 for et erhvervsområde på Virumgårdsvej	Bemærkninger
Dato : 21-07-2014	
Sagsbeh. : anol	
Fagtilsyn :	
Kontrol :	

Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ? Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x	Ingen betydning	Mindre betydning	Væsentlig betydning	Bør undersøges	Forvaltningens bemærkninger	Note
Befolkning						
• Sundhed og velfærd	X					1
• Svage grupper	X					2
• Tilgængelighed	X					3
• Sikkerhed og tryghed	X				se under Trafik	4
Natur						
• Biologisk mangfoldighed	X					5
• Fauna	X					6
• Flora	X					7
• Indhold af biotoper	X					8
• Fredning og beskyttelse	X					9
Forurening						
• Støj		+			Alt andet lige vil en anvendelse til butik eller kontor potentielt støj mindre end hvad en anvendelse til lettere industri/håndværk kan give anledning til. De nuværende lokalplaner giver mulighed for anvendelser svarende til lettere industri/håndværk i hele området. Lokalplan 253 begrænser denne anvendelse ind mod naboerne mod øst, således at delområde 3 og 4 ikke giver mulighed for lettere industri og håndværk eller salg af biler og campingvogne, men kun anvendelser som kontor, offentlig service, vej, parkering og beplantningsbælte. Alt andet lige begrænser lokalplan 253 derfor potentielle støjgener i forhold til det tidligere plangrundlag.	10
• Lys / skygge		-			Byggehøjden bliver hævet marginalt fra 8,5 til 9,0 meter.	11
• Luft		+			Samme argumentation som under "Støj"	12
• Jordbund		+			I lokalplanområdet er der registreret forurenede grunde på både V1- og V2-niveau. Lokalplanen udlægger - med nøjagtig samme placering som den forrige lokalplan - et areal til vej hen over et grundstykke som er registreret som forurenede på V2-niveau. Såfremt arealanvendelse ændres eller der graves i området skal der ansøges her om hos Lyngby-Taarbæk Kommune jf. §8 i Jordforureningsloven. Opdages der jord-	13

<p>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ?</p> <p>Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</p>	<p>Ingen betydning</p>	<p>Mindre betydning</p>	<p>Væsentlig betydning</p>	<p>Bør undersøges</p>	<p>Forvaltningens bemærkninger</p>	<p>Note</p>
					<p>forurening i forbindelse med bygge- eller jordarbejde, skal arbejdet under alle omstændigheder standses og kommunen underrettes, jf. §71 i Jordforureningsloven.</p> <p>Alt andet lige vil opgravningen af jord i forbindelse med anlægsarbejder derfor fjerne evt. forurenede jord fra området.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Grundvand 		+			<p>Der ændres ikke på forhold i relation til grundvand, men alt andet lige må det forventes at anvendelser til kontor, offentlig service og salg af biler og campingvogne vil være mindre grundvandstruende end de eksisterende anvendelser til industri/håndværk, fremstilling og reparation. Der laves ingen bestemmelser om nedsivning eller anvendelse af permeable belægninger mv.</p>	14
<ul style="list-style-type: none"> • Overfladevand 	x				<p>Ingen særlige bestemmelser ændrer på forhold omkring overfladevand. Der laves ingen bestemmelser om nedsivning eller anvendelse af permeable belægninger mv.</p>	15
<ul style="list-style-type: none"> • Spildevand 		+			<p>Samme argumentation som under "grundvand"</p>	16
Ressourcer						
<ul style="list-style-type: none"> • Energiforbrug 	x				<p>Det forventes ikke at ressourceforbruget ændres væsentligt som følge af de nye rammer</p>	17
<ul style="list-style-type: none"> • Vandforbrug 	x				"	18
<ul style="list-style-type: none"> • Forbrug, andre ressourcer 	x				"	19
<ul style="list-style-type: none"> • Affald, genanvendeligt 	x				"	20
<ul style="list-style-type: none"> • Affald, ikke genanvendeligt 	x				"	21
Trafik						
<ul style="list-style-type: none"> • Sikkerhed / tryghed 		x			<p>De seneste trafiktællinger for området beskriver at 12% af trafikken på både Virumvej (juli 2013) og Virumgårdsvej (august 2011) kan betegnes som "tung trafik". Virksomhederne på Virumgårdsvej afleder med andre ord allerede i dag tung trafik. Det forventes ikke at andelen vil stige væsentligt som følge af de foreslåede planændringer. Hvis en virksomhed ønsker at tilbyde salg af særlig pladskrævende varer (her biler og campingvogne), vil der således være tale om at anvendelsen ændres, hvorimod den samlede belastning af området med tung trafik vil forblive på omtrent samme niveau som før, da de bebyggelsesmæssige begrænsninger forhindrer grundejere i at bygge væsentligt tættere end i dag.</p> <p>Bebyggelsesprocenten forøges fra den nuværende 40 % for lokalplan 86 og 50 % for lokalplan 80 til 60 % for hele området.</p>	22

<p>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ?</p> <p>Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</p>	<p>Ingen betydning</p>	<p>Mindre betydning</p>	<p>Væsentlig betydning</p>	<p>Bør undersøges</p>	<p>Forvaltningens bemærkninger</p>	<p>Note</p>
					<p>Dette imødekommer salgsforretningernes mere ekstensive arealudnyttelse.</p> <p>Lyngby-Taarbæk Kommune har spurgt en bilforhandler som planlægger at flytte sin salgsafdeling fra Virumvej til Virumgårdsvej: På en normal hverdag har salgsafdelingen ca. 5 besøgende køretøjer og i weekenden ca. 10 besøgende køretøjer (begrænset åbningstid i weekenden). Dertil vil der et par gange om ugen blive aflæsset nye køretøjer samt afhentning af brugte. Salgsafdelingen på Virumvej er ca. 2.170 m². Dette tal ekstrapoleret til det samlede bruttoareal på 10.000 etagemeter butik i området vil give hhv. ca. 23 biler på hverdage og ca. 46 biler pr. weekend. Seneste trafiktælling for Virumgårdsvej (2011) har målt et gennemsnit på 316 biler pr. døgn (højeste måling: 370 (mandag) laveste: 18 (søndag)). Ejendomme i området, som overgår til salg, må derfor forventelig, alt andet lige, udjævne trafikbelastningen hen over ugen i forhold til i dag.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> Trafikmønstre 		<p>x</p>			<p>se ovenstående</p>	<p>23</p>
<ul style="list-style-type: none"> Trafikstøj og vibrationer 		<p>x</p>			<p>se ovenstående</p>	<p>24</p>
<p>By & Landskab</p>						
<ul style="list-style-type: none"> Grønne områder 	<p>x</p>					<p>25</p>
<ul style="list-style-type: none"> Landskab 	<p>x</p>					<p>26</p>
<ul style="list-style-type: none"> Arkitektur 		<p>x</p>			<p>Virumvej 35 som er omfattet af forslaget er SAVE-registreret med værdien 4. Bygningen bliver ikke udpeget som bevaringsværdig.</p>	<p>27</p>
<ul style="list-style-type: none"> Kulturhistoriske værdier 		<p>x</p>			<p>Virumvej 35 har en vis kulturhistorisk værdi som forstanderbolig til Statens Væksthusforsøg som havde til huse i området fra 1929-1979. Bygningen på Virumvej 35 bliver i dag brugt som børnehaven og vil ikke blive udpeget som bevaringsværdig, hvilket den heller ikke var i den lokalplan som aflyses af denne lokalplan.</p>	<p>28</p>
<p>Interessenter</p>						
<ul style="list-style-type: none"> Borgere 					<p>Inddrages gennem planprocessen og borgermøde</p>	<p>29</p>
<ul style="list-style-type: none"> Erhverv 					<p>se ovenstående</p>	<p>30</p>
<ul style="list-style-type: none"> Myndigheder 					<p>se ovenstående</p>	<p>31</p>
<ul style="list-style-type: none"> Foreninger 					<p>se ovenstående</p>	<p>32</p>
<p>Konklusion: På baggrund af ovennævnte screening vurderes det, at planen ikke vil betyde en væsentlig ændring af det eksisterende miljø i området, og at den dermed ikke skal miljøvurderes.</p>						
<p>Miljøvurdering ?</p>	<p>Nej</p> <p>x</p>	<p>Ja</p>			<p>Dato</p> <p>21-07-2014</p>	

Formål

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

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

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

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

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

Proces (organisation m.m.)

(figur med pile)

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

Skema for myndigheder der skal høres

Vejledning

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

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

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

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

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

Er området et regionalt friluftsområde, et skovrejsningsområde / eks. eller planlagt skov, er skovrejsning uønsket?

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

Kommuneplantillæg 6/2013 - Virumgårdsvej

3.4.90 - Virumgårdsvej

+- Bestemmelser	
Plannummer	3.4.90
Plannavn	Virumgårdsvej
Anvendelse generelt	Erhvervsområde
Anvendelse specifik	Erhvervsområde
Zonestatus	Byzone
Bebyggelsesprocent	60%
Bebyggelsesprocent af	den enkelte ejendom
Max. antal etager	2 etager
Max. byggehøjde	9 meter
Anvendelse	<p>Industri/håndværk. Kontor. Særlig pladskrævende varer: Butikker udelukkende med salg af biler og campingvogne. Offentlig service.</p> <p>På de arealer der ligger i en afstand af mindre end 42 meter fra det mod øst naboliggende boligområde, Dahliahaven (boligområdet Dahliahaven defineres som: matr. 9nc, 9ne, 9nh, Virum By, Sorgenfri), begrænses anvendelsen til: Kontor, offentlig service, vej, parkering, beplantningsbælte.</p> <p>På de ejendomme som ligger op mod jernbanen (S-banen) mod vest, skal der sikres et mindst 10 meter bredt beplantningsbælte op mod denne.</p> <p>På de ejendomme som ligger op mod det mod øst beliggende boligområde, Dahliahaven (boligområdet Dahliahaven defineres som: matr. 9nc, 9ne, 9nh, Virum By, Sorgenfri), skal der sikres et mindst 6 meter bredt beplantningsbælte ind mod dette.</p>
Områdets anvendelse	Øvrigt stationsnært område.
Opholdsarealer	Der skal sikres en ordentlig fremtræden ved hegning, beplantning eller lignende mod veje og tilstødende områder.
Trafik	Der skal sikres fodgængerforbindelse til Sorgenfri Station.
Parkering	Kontor: Min. 1 p-plads pr. 50 etagemeter. For ejendomme med kontorbyggerier over 1.500 etagemeter: max 1 p-plads pr. 40 etagemeter (jf. Fingerplan 2013 § 11 stk. 4).

	Se endvidere de generelle rammer.
Særlige bestemmelser	Læs også generelle rammer , retningslinjer og definitioner

Baggrunden for de to beplantningsbælter, er at skærme visuelt og samtidig give afstand mellem bolig og erhvervsområde. Baggrunden for de 42 meter ind til boligområdet mod øst er, at der derved sikres samme afstand mellem erhvervsbyggerier og beboelse som i områdets vestlige side mod Sorgenfrivænget. Her er der mindst 32 meter mellem boligejendommene og erhvervsjendommene, som sammenholdt med et krav i den gældende lokalplan om et 10 meter bredt beplantningsbælte giver i alt 42 meter. Afstanden medvirker således til at afdæmpe evt. støjende aktiviteter fra erhvervsjendommene i forhold til beboelsesejendommene.

Baggrunden for, at anvendelsen inden for de pladskrævende varer begrænses til biler og campingvogne, er områdets begrænsede fysiske størrelse og vejbetjening. Det er vurderet, at handel med lystbåde vil kræve kranbiler af en størrelse som ikke kan håndteres af områdets nuværende vejudlæg og tilslutning til Virumvej. Større enheder af forhandlere af planter, havebrugsvarer, tømmer og byggematerialer vurderes at afføde for meget kunderelateret trafik til at området kan bære det. Grus, sten og betonvarer vurderes, at give for store miljøgener over for de omgivende boligområder, i form af støv og støj i forbindelse med på- og aflæsning. Ligeledes kan der også her være tale om behov for meget store kranbiler, hvilket som nævnt ovenfor vurderes ikke at kunne håndteres i området.

Redegørelse for butiksf forhold

Planlovens § 11 a stk. 1 nr. 3 (retningslinjer)

afgrænsning af bymidter, bydelscentre, lokalcentre, områder til særlig pladskrævende varer og eventuelle aflastningsområder samt fastsættelse af det maksimale bruttoetageareal til butiksf ormål for det enkelte område og maksimale bruttoetagearealer for de enkelte butikker i de enkelte områder, herunder også for enkeltstående butikker, jf. §§ 5 1-5 r,

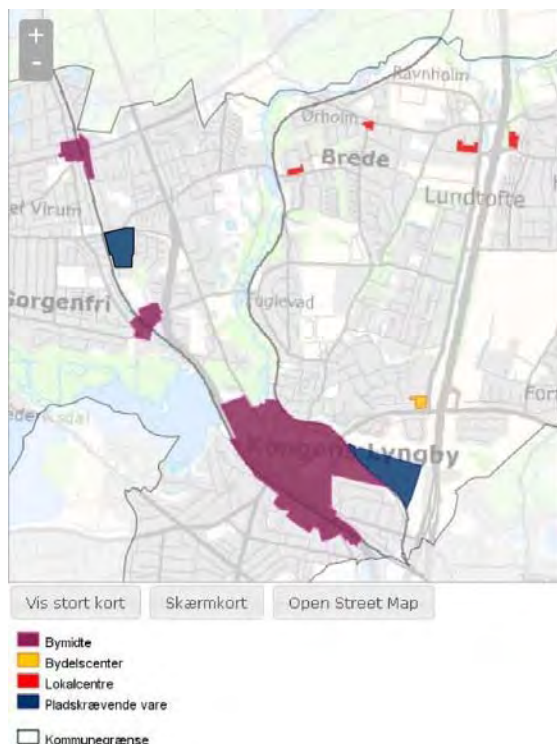
I retningslinjerne til Kommuneplan 2013 er Firskovvej udpeget på kort som et område hvor salg af særlig pladskrævende varer kan ske. Det bemærkes dog i detailhandelsafsnittet i Kommuneplan 2013 om Firskovvej, at afsnittet revideres i 2014 i forbindelse med bearbejdning af kommuneplanstrategiens Byvision 2030. Der er således ikke udarbejdet retningslinjer for butiksstørrelser og bruttoareal for kategorien "særlig pladskrævende varer" for hele kommunen.

I retningslinjerne for kommuneplan 2013 foreslås det at indpasse nedenstående linjer til oversigten over kommunens arealer til detailhandel:

Områder til særlig pladskrævende varer:

Max. størrelse pr. enkelt butik i området 3.4.90 Virumgårdsvej: 3.000 etagemeter butik.
Brutto-etagemeter butik i området 3.4.90 Virumgårdsvej: 10.000 etagemeter.

Samt at lade rammeområdet indgå på kortet over områder for særlig pladskrævende varer:



Planlovens § 11 e stk. 3 nr. 1-5 (redegørelse i tilknytning til rammer)

1) en vurdering af omfanget af det eksisterende bruttoetageareal til butikksformål i bymidten, bydelscentre, lokalcentre, områder til særlig pladskrævende varer og aflastningsområder fordelt på hovedbutikstyper og disses omsætning,

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 særlig pladskrævende varer.

	Antal	Areal
Bilforhandlere	11	18.100
Byggemarkeder og -materialer	1	11.200
Plantecentre	0	0
Møbler	0	0
Campingvogne	0	0
Lyngby-Taarbæk i alt	12	29.300
På Firskovvej ligger 4 af de største enheder, en tømmerhandel/byggemarked og 3 bilforhandlere.		

De eksisterende møbelbutikker i Lyngby-Taarbæk Kommune betragtes alle som almindelige udvalgswarebutikker. Et mindre plantecenter, Lyngby Havecenter, Prinsessestien 5, er nævnt i kommuneplanrammen 8.5.50.

2) en vurdering af behovet for nybyggeri eller omdannelse af eksisterende bebyggelse til butikksformål

Detailhandelskategorien "særlig pladskrævende varer" er en forholdsvis ny kategori. Der er ingen rammer i gældende Kommuneplan 2013 eller lokalplaner som eksplicit indeholder denne kategori. I kommuneplanramme 1.5.91 for Firskovvej hedder det bl.a. "detailhandelslignende virksomheder som byggemarked, bilværksted med salg og lign."

I gældende Kommuneplan 2013 er Firskovvej dog det eneste sted, som har 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 særlig pladskrævende varer. Det er derfor skønnet, at der er brug for at planlægge eksplicit for denne kategori i et samlet område, dels af hensyn til nyanlæg, dels af hensyn til evt. relokalisering af eksisterende solitært beliggende forhandlere inden for denne kategori.

3) en angivelse af målene for detailhandelsstrukturen, herunder en angivelse af, hvilket opland der forudsættes betjent af de butikker, der kan placeres inden for de udlagte arealer,

I Kommuneplan 2013 kan det læses: "Den overordnede strategi er klar og enkel: I Lyngby-Taarbæk handles dagligvarerne i lokale centre og butikker. Kgs. Lyngby skal fastholdes og udvikles som det dominerende udvalgswarecenter 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 det muligt at placere pladskrævende varegrupper i området ved Firskovvej."

Det sidste afsnit om pladskrævende varegrupper vil således blive suppleret med "... og Virumgårdsvej."

Det forventes at Virumgårdsvej vil betjene samme opland som de nuværende solitært beliggende bilforhandlere, så der derfor ikke ændres væsentligt på dette.

4) oplysning om, hvordan planlægningen tilgodeser målene for den kommunale hovedstruktur, herunder hvordan forslaget fremmer et varieret butiksudbud i de mindre og mellemstore byer samt bymiljøet i de områder, der foreslås udlagt til butiksformål

Kommuneplanramme 3.4.90 - Virumgårdsvej, ligger uden for bymidteafgrænsning, bydelscentre og lokalcentre. Planlægningen af Virumgårdsvej som et område til butikker til særlig pladskrævende varer vurderes ikke at ændre på eller påvirke i øvrigt den øvrige centerstruktur.

5) en angivelse af tilgængeligheden for de forskellige trafikarter til de udlagte arealer til butiksformål.

Virumvej, som er en sekundær trafikvej, betjener Virumgårdsvej og vurderes at give en fornuftig adgang med bil. Der er cykelsti og fortov på begge sider af Virumvej. Der er direkte cykel- og gangstiforbindelse til Sorgenfri Station (750 m) og adgang til området for både biler, cykler og gående fra Virum Station (900 m). Området ligger som "øvrigt stationsnært område", dvs. mellem 600 og 1.200 meter fra en (S-)togstation. Der er således god adgang til området for alle trafikarter.

OSD

Hele kommuneplanrammen er klassificeret som område med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med planlægning for nye anvendelser skal man derfor være opmærksom på hvilken betydning de nye anvendelser kan have for drikkevandet set i forhold til det eksisterende plangrundlag.

Den eksisterende ramme giver mulighed for industri/håndværk.

Den nye ramme giver mulighed for:

Industri/håndværk.

Kontor.

Offentlig service.

Detailhandel med særlig pladskrævende varer; salg af biler og campingvogne.

På de arealer der ligger i en afstand af mindre end 42 meter fra det mod øst naboliggende boligområde, Dahliahaven (boligområdet Dahliahaven defineres som: matr. 9nc, 9ne, 9nh, Virum By, Sorgenfri), begrænses anvendelsen til: Kontor, offentlig service, vej, parkering, beplantningsbælte.

Det ses derfor at planændringen betyder, at den oprindelige anvendelse udvides med kontor, offentlig service samt butikker med salg af biler og campingvogne.

Alt andet lige vil en anvendelse som enten butik, offentlig service, kontor, vej, parkering eller plantebælte, være af samme eller mindre grundvandstruende art end den nuværende anvendelsesmulighed som industri, fremstilling og reparation. Ergo må man konkludere, at nærværende kommuneplantillæg ikke giver mulighed for mere grundvandstruende anvendelse end det eksisterende plangrundlag.

Sag : Kommuneplantillæg 6/2013 - Virumgårdsvej	Bemærkninger
Dato : 21-07-2014	
Sagsbeh. : anol	
Fagtilsyn :	
Kontrol :	

Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ? Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x	Ingen betydning	Mindre betydning	Væsentlig betydning	Bør undersøges	Forvaltningens bemærkninger	Note
Befolkning						
• Sundhed og velfærd	X					1
• Svage grupper	X					2
• Tilgængelighed	X					3
• Sikkerhed og tryghed	X				se under Trafik	4
Natur						
• Biologisk mangfoldighed	X					5
• Fauna	X					6
• Flora	X					7
• Indhold af biotoper	X					8
• Fredning og beskyttelse	X					9
Forurening						
• Støj		+			Den nuværende ramme giver mulighed for industri/håndværk i hele området. Det nuværende forslag til ny ramme giver mulighed for industri/håndværk samt mulighed for kontor, offentlig service samt salg af biler og campingvogne. Alt andet lige vil en anvendelse til kontor, offentlig service eller butik med salg af biler og campingvogne potentielt støje mindre end en hvad en anvendelse til industri/håndværk kan give anledning til. Desuden begrænses denne anvendelse for en del af området mod naboliggende boligområder.	10
• Lys / skygge		-			Byggehøjden bliver hævet marginalt fra 8,5 til 9,0 meter.	11
• Luft		+			Samme argumentation som under "Støj"	12
• Jordbund		+			En del af ejendommene inden for rammeområdet er kortlagt som forurenet på enten V1- eller V2-niveau. Såfremt arealanvendelsen ændres eller der graves i området skal der ansøges her om hos Lyngby-Taarbæk Kommune jf. §8 i Jordforureningsloven. Opdages der jordforurening i forbindelse med bygge- eller jordarbejde, skal arbejdet under alle omstændigheder standses og kommunen underrettes, jf. §71 i Jordforureningsloven. Alt andet lige vil opgravningen af jord i forbindelse med anlægsarbejder derfor fjerne evt. forurenet jord fra området. Der planlægges ikke for nye anvendelser som kan give jordbundsforurening som er værre end hvad den	13

<p>Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ?</p> <p>Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x</p>	<p>Ingen betydning</p>	<p>Mindre betydning</p>	<p>Væsentlig betydning</p>	<p>Bør undersøges</p>	<p>Forvaltningens bemærkninger</p>	<p>Note</p>
					<p>nuværende anvendelse til industri/håndværk vil kunne give anledning til.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Grundvand 		<p>+</p>			<p>Der ændres ikke på forhold i relation til grundvand, men alt andet lige må det forventes at anvendelser til kontor, offentlig service og salg af biler og campingvogne vil være mindre grundvandstruende end de eksisterende anvendelser til industri/håndværk. Der laves ingen bestemmelser om nedsivning eller anvendelse af permeable belægninger mv.</p>	<p>14</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Overfladevand 	<p>x</p>				<p>Ingen særlige bestemmelser ændrer på forhold omkring overfladevand. Der laves ingen bestemmelser om nedsivning eller anvendelse af permeable belægninger mv.</p>	<p>15</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Spildevand 		<p>+</p>			<p>Samme argumentation som under "grundvand"</p>	<p>16</p>
Ressourcer						
<ul style="list-style-type: none"> • Energiforbrug 	<p>x</p>				<p>Det forventes ikke at ressourceforbruget ændres væsentligt som følge af de nye rammer</p>	<p>17</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Vandforbrug 	<p>x</p>				<p>"</p>	<p>18</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Forbrug, andre ressourcer 	<p>x</p>				<p>"</p>	<p>19</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Affald, genanvendeligt 	<p>x</p>				<p>"</p>	<p>20</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Affald, ikke genanvendeligt 	<p>x</p>				<p>"</p>	<p>21</p>
Trafik						
<ul style="list-style-type: none"> • Sikkerhed / tryghed 		<p>+-</p>			<p>Den nuværende ramme giver mulighed for industri/håndværk i hele området. Det nuværende forslag til ny ramme giver mulighed for industri/håndværk samt kontor, offentlig service og butikker med salg af biler og campingvogne. Desuden begrænses anvendelsen for en del af området mod naboliggende boligområder.</p> <p>De seneste trafiktællinger for området beskriver at 12% af trafikken på både Virumvej (juli 2013) og Virumgårdsvej (august 2011) kan betegnes som "tung trafik". Virksomhederne på Virumgårdsvej afleder med andre ord allerede i dag tung trafik. Det forventes ikke at andelen vil stige væsentligt som følge af de foreslåede planændringer. Hvis en virksomhed ønsker at tilbyde salg af særlig pladskrævende varer (her biler og campingvogne), vil der således være tale om at anvendelsen ændres, hvorimod den samlede belastning af området med tung trafik vil forblive på omtrent samme niveau, da de bebyggelsesmæssige begrænsninger forhindrer grundejere i at bygge væsentligt tættere end i dag (bebyggelsesprocenten hæves fra 50 til 60).</p> <p>Lyngby-Taarbæk Kommune har spurgt en</p>	<p>22</p>

Hvor og i hvilken grad må planen / projektet antages at kunne få indvirkning på miljøet ? Angiv positiv, negativ eller neutral betydning + / - / x	Ingen betydning	Mindre betydning	Væsentlig betydning	Bør undersøges	Forvaltningens bemærkninger	Note
					bilforhandler som planlægger at flytte sin salgsafdeling fra Virumvej til Virumgårdsvej: På en normal hverdag har salgsafdelingen ca. 5 besøgende køretøjer og i weekenden ca. 10 besøgende køretøjer (begrænset åbningstid i weekenden). Dertil vil der et par gange om ugen blive aflæsset nye køretøjer samt afhentning af brugte. Salgsafdelingen på Virumvej er ca. 2.170 m ² . Dette tal ekstrapoleret til de rammesatte 10.000 etagemeter butik i området vil give hhv. ca. 23 biler på hverdage og ca. 46 biler pr. weekend. Seneste trafiktælling for Virumgårdsvej (2011) har målt et gennemsnit på 316 biler pr. døgn (højeste måling: 370 (mandag) laveste: 18 (søndag)). Ejendomme i området som overgår til salg må derfor forventelig, alt andet lige, udjævne trafikbelastningen hen over ugen i forhold til i dag.	
<ul style="list-style-type: none"> Trafikmønstre 		+-			se ovenstående	23
<ul style="list-style-type: none"> Trafikstøj og vibrationer 		+-			se ovenstående	24
By & Landskab						
<ul style="list-style-type: none"> Grønne områder 	x					25
<ul style="list-style-type: none"> Landskab 	x					26
<ul style="list-style-type: none"> Arkitektur 		x			Virumvej 35 som er omfattet af forslaget er SAVE-registreret med værdien 4. Bygningen bliver ikke udpeget som bevaringsværdig.	27
<ul style="list-style-type: none"> Kulturhistoriske værdier 		x			Virumvej 35 har en vis kulturhistorisk værdi som forstanderbolig til Statens Væksthusforsøg som havde til huse i området fra 1929-1979. Bygningen på Virumvej 35 bliver i dag brugt som børnehaven og vil ikke blive udpeget som bevaringsværdig.	28
Interessenter						
<ul style="list-style-type: none"> Borgere 					Inddrages gennem planprocessen og borgermøde.	29
<ul style="list-style-type: none"> Erhverv 					se ovenstående	30
<ul style="list-style-type: none"> Myndigheder 					se ovenstående	31
<ul style="list-style-type: none"> Foreninger 					se ovenstående	32
Konklusion: På baggrund af ovennævnte beskrivelse vurderes det ikke, at planen vil betyde en væsentlig ændring af det eksisterende miljø i området.						
	Nej	Ja	Dato			
Miljøvurdering ?	x		21-07-2014			

Formål

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

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

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

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

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

Proces (organisation m.m.)

(figur med pile)

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

Skema for myndigheder der skal høres

Vejledning

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

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

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

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

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

Er området et regionalt friluftsområde, et skovrejsningsområde / eks. eller planlagt skov, er skovrejsning uønsket?

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

255

For parkeringshus på Hollandsvej

FORSLAG



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

Hvad er en lokalplan?

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

Hvorfor udarbejdes en lokalplan?

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

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

Hvordan er fremgangsmåden?

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

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

Dispensationer

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

Offentliggørelse af lokalplanforslag

Dette lokalplanforslag giver mulighed for at etablere et nyt parkeringshus med plads til ca. 294 biler indenfor lokalplanområdet.

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

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

Bemærkninger/ændringsforslag til lokalplanforslaget kan sendes på e-mail eller brev til kommunalbestyrelsen senest **dag, måned år**.

Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

Lokalplan255@ltk.dk

INDHOLDSFORTEGNELSE

REDEGØRELSE	4
Baggrund	4
Eksisterende forhold	4
Lokalplanens indhold	6
LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING	11
Statslig planlægning	11
Kommuneplan	11
Lokalplan 151	11
Zonestatus	12
Andre planer	12
Servitutter	12
Museumsloven	12
Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering	12
VVM	14
LOKALPLAN 243	15
§ 1. Lokalplanens formål	15
§ 2. Område og zonestatus	15
§ 3. Områdets anvendelse	15
§ 4. Udstykning	15
§ 5. Vej, sti - og parkering	15
§ 6. Bebyggelsens placering og omfang	15
§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden	16
§ 8. Ubebyggede arealer og hegning	16
§ 9. Tekniske anlæg	16
§ 10. Regnvand	17
§ 11. Ophævelse af servitut / hidtil gældende lokalplan	17
§ 12. Forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse	17
§ 13. Lokalplanens retsvirkninger	17
§ 14. Vedtagelsespåtegning	18
Bilag 1: Lokalplanområdets afgrænsning	18
Bilag 2: Lokalplanområdets anvendelse	19
Bilag 3: Opstalt af parkeringshus	20
Bilag 4: Miljøvurdering af Lokalplan 255	21

Forsideillustration: Dissing+Weitling Arkitekter.

REDEGØRELSE

Baggrund

Baggrunden for lokalplanen er et ønske fra en grundejer om at etablere flere parkeringspladser i forbindelse med indvendig ombygning af udlejningsbyggeri, og et deraf følgende stigende antal lejere.

Parkeringshuset skal servicere Nordea Ejendommens udlejningsejendomme i området, der i dag huser forskellige virksomheder. Parkeringshuset ønskes opført i 7 etager, og forventes at øge den samlede parkeringskapacitet til ca. 294 parkeringspladser i lokalplanområdet. Parkeringshuset forventes endvidere at kunne tilbyde parkering til offentlig brug uden for normal arbejdstid.

Parkeringshuset i lokalplanen skal være med til at sikre, at parkeringstilbuddet i området stadig er tilfredsstillende og lever op til kommunens parkeringsnorm. Endvidere skal lokalplanen sikre, at parkeringshuset lever op til kommunens ønsker om fysisk udformning og ydre fremtæden for denne type byggeri.

FORMÅL

Kommunalbestyrelsen ønsker med lokalplanen at give mulighed for, at der kan etableres et parkeringshus med plads til ca. 294 biler på Hollandsvej.

BAGGRUND

Baggrunden er grundejers ønske om at etablere et parkeringshus, som følge af ændret indretning og anvendelse af områdets bygninger til områdets grundejere og virksomheder.

OMRÅDET

Eksisterende forhold

Lokalplanområdet omfatter den syd-østlige del af parkeringspladsen bag Nordea Ejendommens bygninger på Parallelvej og ligger således ud til Hollandsvej.

Lokalplanområdet afgrænses af Hollandsvej mod sydøst og sydvest, samt af parkeringsplads mod vest og kontorer mod nord.



Til venstre er der 2 etagers boligbebyggelse, til højre 8 etagers erhvervsbebyggelse og bagerst 4 etagers erhvervsbebyggelse.

Området anvendes i dag udelukkende til parkering på terrænen, samt delvist til parkeringskælder under terrænen under den nordvestlige halvdel af lokalplanområdet.

Lokalplanområdets omgivelser består overvejende af erhvervsbebyggelse i op til 8 etager mod nord, øst og vest, mens der sydøst for området er 2 boligblokke i 2-3 etager. Både erhverv og boliger er opført primært i røde teglsten, mens en del af erhvervsbebyggelsen er opført med grå metalfacader. Langs den sydøstlige og sydvestlige grænse af lokalplanområdet er der en 80 cm høj bøgehæk, der så vidt muligt ønskes bevaret.

Vejforsyning til området sker fra Hollandsvej, via Lyngby Hovedgade. Hollandsvej er delvist belagt med asfalt og flisebelægning og har cykelsti i begge sider af vejen.

Lokalplanen omfatter en del af matr. nr. 4c, Kgs. Lyngby By, Christians, svarende til ca. 1.920 m². Lokalplanområdet er i Kommuneplan 2013 udpeget til erhvervsområde og er beliggende i byzone. Området er i øvrigt udpeget til stationsnært kerneområde, jf. Fingerplan 2013.



FØR - Langs med Hollandsvej ligger flere store erhvervsbebyggelser på begge sider af vejen, og huser bl.a. COWI A/S og Retten i Lyngby. Her ses de nuværende forhold.



EFTER - Parkeringshuset ses i baggrunden bag det eksisterende erhvervsbyggeri. (Illustration: Dissing+Weitling arkitekter)

Lokalplanens indhold

BEBYGGELSENS

OMFANG OG PLACERING

Lokalplanområdet ligger ca. 500 meter fra Lyngby Station, og er derfor udpeget som værende stationsnært jf. landsplandirektivet "Fingerplan 2013". Der er således i dag etableret en række større kontorbyggerier i området, som bl.a. huser COWI A/S, Danica Pension, Retten i Lyngby og en række andre virksomheder. Der findes i dag 597 parkeringspladser i området, fordelt på 3 parkeringskældre og 2 terrænparkeringspladser. Området er til en vis grad allerede i dag belastet af mangel på parkeringspladser og vil i forbindelse med en ændret indretning i en del af områdets erhvervsbebyggelse blive yderligere belastet, idet der vil blive etableret flere kontorpladser. Dermed øges parkeringsbehovet i området. En del af parkeringspladserne på terræn inddrages derfor til at kunne etablere et parkeringshus på op til 1.100 m² i grundplan.

Bebyggelsen udformes som en tilnærmelsesvis kvadratisk i grundplan, som skal placeres indenfor byggefelt som vist på bilag 2.

Parkeringshuset opføres så facaderne ligger parallelt med Hollandsvej og de eksisterende bygninger på matr.nr. 4c.

Bebyggelsen må ikke opføres højere end 7 etager, og bygningshøjden må ikke overstige 18 meter.

Etablering af et parkeringshus vil have indvirkning på områdets udsende. Området, hvor parkeringshuset påtænkes opført, er i dag udlagt som parkeringsplads og fremstår derfor som et åbent areal, men er ellers omringet af større erhvervsbygninger. Opførelsen af parkeringshuset vil således bidrage til en fortætning af området og dermed den visuelle oplevelse af området.

Området er i forvejen domineret af forskellige store erhvervsbygninger. Derfor vurderes opførelse af et parkeringshus af denne karakter ikke at medføre væsentlige ændringer i forhold til visuelle påvirkninger.

Områdets bymiljø ændres også som følge af etableringen af et parkeringshus, idet det ellers relativt åbne byrum omkring Hollandsvej og de lave boliger mod sydøst nu vil blive skærmet af mod nordvest. Den eksisterende terrænparkering ved Hollandsvej danner i dag et åbent rum med de omkringliggende erhvervsbebyggelser, dog uden de store rekreative udfoldelsesmuligheder, grundet områdets tekniske karakter. Ved opførelsen af parkeringshuset dannes der et mere lukket byrum mellem parkeringshuset, den omkringliggende erhvervsbebyggelse og boligerne syd for Hollandsvej.

BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN

Bebyggelsen opføres med en delvist transparent facade, bestående af hullede metalplader. Parkeringshusets indre konstruktion og skelet kan således ses udefra, gennem facaden.

Konkret udføres facaden med delvist perforerede metalplader og med spredte grønne bevoksninger på facaden. Alle bygningsdele skal fremstå i lyse og grå nuancer.

Med en let grå facade opført i metal er det et ønske at bygningens fremtoning trækker referencer til det nærmest beliggende kontorbyggeri mod syd, men fremstår mere let i sin konstruktion på grund af facadens gennemsigtighed. Derudover skal facaden begrønnes ved etablering af klatre- eller hængeplanter. Facadebeplantningen skal etableres sporadisk, således at ikke hele facaden dækkes af grønne planter.



Eksempel på parkeringshus med spredt begrønning bestående af klatreplanter. (Referencefoto)



Eksempel på parkeringshus med begrønning bestående af klatreplanter, plantet i jorden foran facaden. (Referencefoto)



Eksempel på perforeret metalfacade med sporadisk begrønning. (Referencefoto)

Parkeringshuset facader skal fremstå med et åbent udtryk, og må således ikke tildækkes med skilte eller reklamer. Der må på den nord-øst-vendte facade gerne opsættes informationstavler, der vedrører parkeringsforhold i området, ligesom der i lokalplanområdet også må opsættes henvisningsskilte, der vedrører omkringliggende (parkerings)funktioner.

Der må ikke opsættes skilte eller pyloner inden for lokalplanområdet, udover på den nordøstvendte facade, hvor der må opsættes informationsskilte, der knytter sig til områdets parkeringsfunktioner.

VEJ, STI OG PARKERING

Lokalplanområdet ligger ud til Hollandsvej og forsynes også trafikalt herfra. Langs med parkeringshusets nordøstlige facade sikres der fortsat adgangsvej til den bagvedliggende terrænparkering. Der findes i forvejen en indkørsel med bomanlæg til den eksisterende parkeringsplads, som fortsat skal anvendes i forbindelse med indkørsel til parkeringsplads og parkeringshus. Under de nuværende forhold er der adgang for offentligheden uden for kontortid, hvilket fortsat vil være en mulighed med det nye parkeringshus.

Etablering af et nyt parkeringshus på Hollandsvej ved COWI vil øge antallet af parkeringspladser i området med 252 pladser. Dette vil betyde en forøgelse af trafikken på det omkringliggende vejnet, og resultere i øgede forsinkelser for trafikanterne og øgede kølængder i krydsene, der dog ikke vurderes som kritiske. Baseret på miljøvurderingens udførte kapacitetsberegninger for krydsene Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og Lyngby Hovedgade/Hollandsvej vurderes de trafikale konsekvenser af et nyt parkeringshus på Hollandsvej ikke som kritiske. Kapacitetsberegningerne er udført ud fra et worst-case-scenarie i forhold til forventede trafikmængder i morgen- og eftermiddagsmyldretiden, og fremgår af miljøvurderingens bilag A.

Generelt vurderes det, at eventuelle trafikale afviklingsproblemer, et nyt parkeringshus på Hollandsvej måtte medføre, er på et niveau, så de kan løses ved en relativt simpel optimering på signalprogrammerne i de nærliggende signalanlæg på Lyngby Hovedgade. Specielt fordi vurderingen er baseret på et worst-case-scenarie i forhold til de fremtidige trafikmængder i området.

Det vurderes også, at de trafikale konsekvenser af et nyt parkeringshus på Hollandsvej er så små, at de nævnte kapacitetsproblemer kan være et resultat af en række usikkerheder i trafikanalysens beregninger. Eventuelle ændringer af vejnet, signalanlæg eller signalprogrammer bør derfor afventes indtil eventuelle kapacitetsproblemer er konstateret.

UBEBYGGEDE AREALER

De ubebyggede arealer er af meget begrænset omfang og udgøres af indkørsel og adgangsvej langs parkeringshusets nordøstlige facade og af parkeringspladser langs parkeringshusets nordvestlige facade.

Langs med den sydøstlige facade skal den eksisterende bøgehæk så vidt muligt bevares, og dermed medvirke til begrønning af parkeringshusets ydre. De belagte arealer skal udføres som plan belægning i asfalt.

Der skal inden ibrugtagning udarbejdes en beplantningsplan, som skal godkendes af Lyngby-Taarbæk Kommune.

KORTBILAG

Bilag 1 viser lokalplanområdets afgrænsning samt de eksisterende matrikulære forhold.

Bilag 2 (områdets anvendelse) viser bebyggelsesplan med byggefelt, disponering af ubebyggede arealer samt vejadgang.

Bilag 3 viser en simpel opstalt af det muliggjorte parkeringshus, og illustrerer hvordan parkeringshuset vil se ud i forhold til den omkringliggende bebyggelse.

Bilag 4 er miljøvurderingen af lokalplanforslaget og forslag til kommuneplantillæg 8/2013. Endvidere er der som bilag til miljøvurderingen (bilag A), tilknyttet en trafikanalyse af de kumulative effekter et nyt parkeringshus, i kombination med en række andre kommende og igangværende projekter på og omkring Lyngby Hovedgade, vil medføre.

LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

Statslig planlægning

FINGERPLAN 2013

Fingerplan 2013 er en statslig plan, der regulerer hovedstadsområdets planlægning. Lokalplanområdet er placeret i Fingerplanens ydre byfinger og er i henhold til principperne i Fingerplan 2013 udlagt som stationsnært kerneområde.

Lokalplanen er i overensstemmelse med Fingerplan 2013.

Kommuneplan

KOMMUNEPLANRAMME

Kommuneplan 2013 for Lyngby-Taarbæk Kommune fastsætter dels hovedstrukturen for hele kommunen, dels retningslinjer og rammer for indholdet i de fremtidige lokalplaner for de enkelte bydele og områder i kommunen. Området er omfattet af følgende kommuneplanramme: 2.1.94

Området er udlagt til erhvervsområde, og den maksimale bebyggelsesprocent er 120%. Det maksimale etageantal er 9 etager.

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

TILLÆG TIL PLANEN

Lokalplanens gennemførelse kræver, at der vedtages et tillæg til kommuneplanen, da den samlede bebyggelsesprocent for området skal hæves.

Forslaget til tillæg nr.8 til Kommuneplan 2013 kan ses på kommunens hjemmeside www.ltk.dk under "Høringer, afgørelser og annonceringer" og offentliggøres i en parallel planproces sammen med lokalplanen og miljøvurderingen heraf.

Rammer før: Den samlede bebyggelsesprocent i kommuneplanrammeområdet må ikke overstige 120%.

Rammer efter: Den samlede bebyggelsesprocent i kommuneplanrammeområdet ændres til ikke at måtte overstige 140%.

Lokalplan 151

Det aktuelle lokalplanområde indgår i et område, der er omfattet af lokalplan 151 vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 25. januar 1999. Lokalplanen fastlægger områdets anvendelse til kontorbyggeri med tilhørende parkeringsarealer.

Lokalplan 151 for et kontorbyggeri ved Lyngby Station, vedtaget af kommunalbestyrelsen den 25. januar 1999 og tinglyst på matr.nr. 4c, Kgs. Lyngby By, Christians, aflyses inden for det i § 2.1 nævnte område, når nærværende lokalplan er endeligt vedtaget og offentligt bekendtgjort.

Zonestatus

Området er beliggende i byzone. Lokalplanen ændrer ikke ved zonestatusen.

Andre planer

AFFALDSPLAN

Affald skal behandles i forhold til regulativ for erhvervsaffald, som blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 19. december 2011 og trådte i kraft den 1. januar 2012.

SPILDEVANDSPLAN

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

Servitutter

SERVITUTTER

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

Bygherre skal selv sikre sig overblik over tinglyste servitutter, der har betydning for bygge- og anlægsarbejder. Man skal være opmærksom på at ikke alle rør, kabler eller ledninger er tinglyst. Derfor bør relevante forsyningsselskaber høres, inden jordarbejder påbegyndes. Det kan f.eks. dreje sig om elkabler, telefon-, tele- og tv-kabler, vandledninger, fjernvarmeledninger, gasledninger og spildevandsledninger. Kommunen kan være behjælpelig med at oplyse, hvilke forsyningsselskaber, der dækker det pågældende område.

Museumsloven

Kroppedal museum har i forbindelse med lokalplanforslaget udført en arkivalsk kontrol af området og finder ikke at der er arkæologiske interesser indenfor lokalplanafgrænsningen. Hvis der stødes på fortidsminder under anlægsarbejdet er de omfattet af Museumslovens kap. 8, § 27, stk. 2. Arbejdet skal standses i det omfang det berører fortidsmindet, og Kroppedal Museum, skal kontaktes (lovbekendtgørelse nr. 1505 af 14. december 2006).

Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering

MILJØVURDERING

Ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der foretages en miljøvurdering af planer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Der er foretaget en screening af lokalplanforslaget, og på den baggrund er det kommunalbestyrelsens vurdering at der skulle foretages en miljøvurdering af lokalplanen. Der er derfor udarbejdet en miljørapport som er offentliggjort sammen med lokalplanforslaget. Et resume af miljørapporten følger nedenfor.

Trafikale forhold

Etablering af et nyt parkeringshus på Hollandsvej ved COWI vil øge antallet af parkeringspladser i området med 252 pladser. Dette vil betyde en forøgelse af trafikken på det omkringliggende vejnet, og

resultere i øgede forsinkelser for trafikanterne og øgede kølængder i krydsene, der dog ikke vurderes som kritiske. Baseret på miljøvurderingens udførte kapacitetsberegninger for krydsene Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og Lyngby Hovedgade/Hollandsvej vurderes de trafikale konsekvenser af et nyt parkeringshus på Hollandsvej ikke som kritiske. Kapacitetsberegningerne er udført som et worst-case-scenarie i forhold til forventede trafikmængder i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Det vurderes derfor, at eventuelle trafikale afviklingsproblemer, et nyt parkeringshus på Hollandsvej måtte medføre, er på et niveau, så de kan løses ved en relativt simpel optimering på signalprogrammerne i de nærliggende signalanlæg på Lyngby Hovedgade.

Eftersom de gennemførte beregninger er behæftet med en række usikkerheder, bør eventuelle ændringer af vejnet, signalanlæg eller signalprogrammer afvente indtil eventuelle kapacitetsproblemer er konstateret i virkeligheden.

Støj

Støj i anlægsfasen vurderes ikke at have væsentlig indvirkninger på miljøet da anlægsperioden forventes at være af relativt begrænset periode (tre måneder).

Skygger

Etablering af et parkeringshus vil kaste skygger som tidligere ikke har været der. Skyggevirkningerne, som er baseret på visualiseringer, og forventes at være mest mærkbare om morgenen, hvor solen står i øst. Virkningen vil udelukkende forekomme på det eksisterende parkeringsareal. Eftermiddag og aften vil skyggevirkingen ligge mod øst – på tilkørsels- og forarealerne til kontor- og etageboligbebyggelsen på den østlige side af Hollandsvej. Kun begrænsede dele af de nævnte bebyggelser vil blive direkte skyggepåvirket, ligesom ingen af de tilhørende primære fri- og opholdsarealer vil blive påvirket af skyggekast fra det nye byggeri.

Parkeringshuset vurderes på dette grundlag ikke at medføre en væsentlig indvirkning på lokalområdet beboere. Der kan være indvirkninger på lysforholdene i kontorbyggeriet, men disse vurderes ikke at være væsentlige.

OSD

Lokalområdet er placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Området er kortlagt efter Jordforureningsloven på vidensniveau 2, og der kan være risiko for forurening af grundvandet i forbindelse med etablering af fundamentet. Det vurderes dog, at forurening fra grunden kan afværges, og at der derfor ikke vil være væsentlig indvirkning på grundvandet. Yderligere kan regn- og overfladevand håndteres i lukkede systemer, sådan at det ikke vil påvirke grundvandet.

Visuel påvirkning

Et parkeringshus vil ændre områdets visuelle udtryk. Området er udlagt som parkeringsareal, men fremstår åbent mellem de ellers relativt høje bygninger. Dette vil påvirke udsigten i lokalområdet. Det vurderes dog,

at parkeringshuset ikke vil have væsentlig negativ indvirkning på de visuelle forhold da området i forvejen har karakter af erhvervsområde. Yderligere indeholder lokalplanen bestemmelser for parkeringshuset udseende, for at opbløde den visuelle påvirkning det ellers kunne få.

VVM

VVM-screening

Parkeringshuset er omfattet af bilag 2 i bekendtgørelse nr. 1654 af 27. december 2013 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning. Parkeringshuset er omfattet af pkt. 11 Infrastrukturanlæg, a) Anlægsarbejder i byzone, herunder opførelse af butikcentre og parkeringspladser. Dvs. der skal foretages en screening af parkeringshuset mulige påvirkning af miljøet i henhold til bilag 3 i bekendtgørelsen for at afgøre, om etableringen af parkeringshuset på det ansøgte sted kan ske uden væsentlige miljøpåvirkninger, eller om der skal gennemføres en VVM-vurdering før evt. etablering.

VVM-screeningen viser at anlægget ikke skal VVM-vurderes.

LOKALPLAN 243

For parkeringshus på Hollandsvej

I henhold til Lov om Planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 587 af 27/05/2013 med efterfølgende lovændringer, fastsættes herved følgende bestemmelser for det i pkt. 2.1 nævnte område.:

§ 1. Lokalplanens formål

- 1.1. At muliggøre etablering af et parkeringshus i området.

§ 2. Område og zonestatus

- 2.1. Lokalplanområdet afgrænses som vist på bilag 1 og omfatter en del af matr. nr. 4c, Kgs. Lyngby By, Christians.
- 2.2. Det samlede lokalplanområde er beliggende i byzone og forbliver i byzone.

§ 3. Områdets anvendelse

- 3.1. Det er i området kun tilladt at opføre eller indrette bebyggelse til parkeringsformål samt mindre tekniske anlæg til den lokale forsyning.

§ 4. Udstykning

- 4.1. Der må ikke foretages udstykning inden for området.
- 4.2. Mindre skelreguleringer, samt udlæg af arealer til offentlig vej-, sti- og friarealer samt forsynings- og afløbsledninger er dog tilladt.

§ 5. Vej, sti - og parkering

- 5.1. Adgang til lokalplanområdet skal ske fra Hollandsvej, som vist på kortbilag 2.
- 5.2. Områdets vej- og stiarealer fastholdes i deres nuværende udlægning.

§ 6. Bebyggelsens placering og omfang

- 6.1. Der kan opføres op til 7.700 etagemeter i området.
- 6.2. Ny bebyggelse skal placeres inden for det byggefelt, som er vist på kortbilag 2.

- 6.3. Bebyggelsens facade skal placeres parallelt med Hollandsvej.
- 6.4. Bebyggelse må ikke opføres med mere end 7 etager.
- 6.5. Bebyggelsen må overstige 18 m over naturligt terræn.

§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden

- 7.1. Til udvendige facader og gavle skal anvendes ikke reflekterende metal, der fremstår som perforerede metalplader.
- 7.2. Alle udvendige bygningssider samt sokler skal fremtræde i grå nuancer.
- 7.3. Bebyggelsens tekniske anlæg, og installationer som mobilantennener mv., samt bæredygtige tiltag som solceller, solfangere, begrønnede flader mv. skal integreres i bebyggelsens form eller udformes i harmoni med bebyggelsen.
- 7.4. Der må i lokalplanområdet kun skiltes for parkeringsfunktioner hjemmehørende i lokalplanområdet, eller med umiddelbar tilknytning dertil.

§ 8. Ubebyggede arealer og hegning

- 8.1. Ubebyggede arealer skal ved beplantning, befæstelse eller lignende gives et ordentligt udseende ligesom en passende orden skal overholdes.
- 8.2. Der må ikke ske opbevaring af uindregistrerede køretøjer på de ubebyggede arealer, herunder arealer, som er indrettet til parkering og lignende.
- 8.3. Udendørs oplagring må ikke finde sted.
- 8.4. Der må udføres terrænreguleringer på op til +/- 0,3 m. Terrænreguleringer på mere end dette skal godkendes af kommunalbestyrelsen.
- 8.5. Hegn i skel, mod vej, sti, nabo- eller fællesarealer skal være levende hegn. Det levende hegn kan suppleres med et let trådhegn på indvendig side eller inde i det levende hegn.

§ 9. Tekniske anlæg

- 9.1. Ledninger skal fremføres som jordkabler.
- 9.2. Der kan opføres transformere, pumper, måler eller trykreguleringsstationer til områdets forsyning, hvis det bebyggede areal maksimalt er 10 m² og bygningshøjden maksimalt er 3 m.

§ 10. Regnvand

- 10.1. Regnvand fra veje, tage og befæstede arealer skal afledes overjordisk (i render o.l.) og tilsluttes fælles private regnvandsanlæg (regnvandsbassiner) i lokalplanområdet. Hvor det ikke kan lade sig gøre på grund af terrænets eller byggeriets udformning, kan regnvand afledes i rør eller nedsives.

§ 11. Ophævelse af servitut / hidtil gældende lokalplan

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

- 11.1. Lokalplan 151 for et kontorbyggeri ved Lyngby Station, vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 25. januar 1999, ophæves inden for det i § 2.1 nævnte område.

§ 12. Forudsætning for ibrugtagen af ny bebyggelse

- 12.1. Beplantning på ubebyggede arealer, jf. § 8, skal være etableret forinden ibrugtagning af byggeriet.

§ 13. Lokalplanens retsvirkninger

- 13.1. Den endeligt vedtagne lokalplan:
- 13.1.1. Efter kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse og offentliggørelse af lokalplanen må ejendomme, der er omfattet af denne lokalplan kun udstykkes, bebygges eller i øvrigt anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.
- 13.1.2. Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg med videre, der er indeholdt i planen.
- 13.1.3. Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen.
- 13.1.4. Kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun foretages ved tilvejebringelse af en ny lokalplan. Der henvises i øvrigt til Lov om Planlægning, § 18, om lokalplanens retsvirkninger og kapitel 14: Klage og søgsmål.
- 13.1.5. Ovennævnte retsvirkninger er først gældende efter offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsen endeligt vedtagne lokalplan.
- 13.2. Lokalplanforslaget:

- 13.2.1. Indtil offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsens endeligt vedtagne lokalplan gælder nedenstående retsvirkninger, dog i højst 1 år efter lokalplanforslagets offentliggørelse.
- 13.2.2. Ejendomme, der er omfattet af dette lokalplanforslag, må ikke udnyttes på en måde, der skaber risiko for en foregribelse af den endelige plans indhold, f.eks. ved udstykning, bebyggelse eller ændring af anvendelse. Den eksisterende lovlige anvendelse af ejendommene kan fortsætte som hidtil.
- 13.2.3. Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag til lokalplanforslaget er udløbet, kan kommunalbestyrelsen give sin tilladelse til, at en ejendom bebygges og udnyttes i overensstemmelse med planen. Der er fastsat nærmere regler for, hvornår en sådan tilladelse kan gives. Ovennævnte retsvirkninger er fastsat i Lov om Planlægning, § 17.

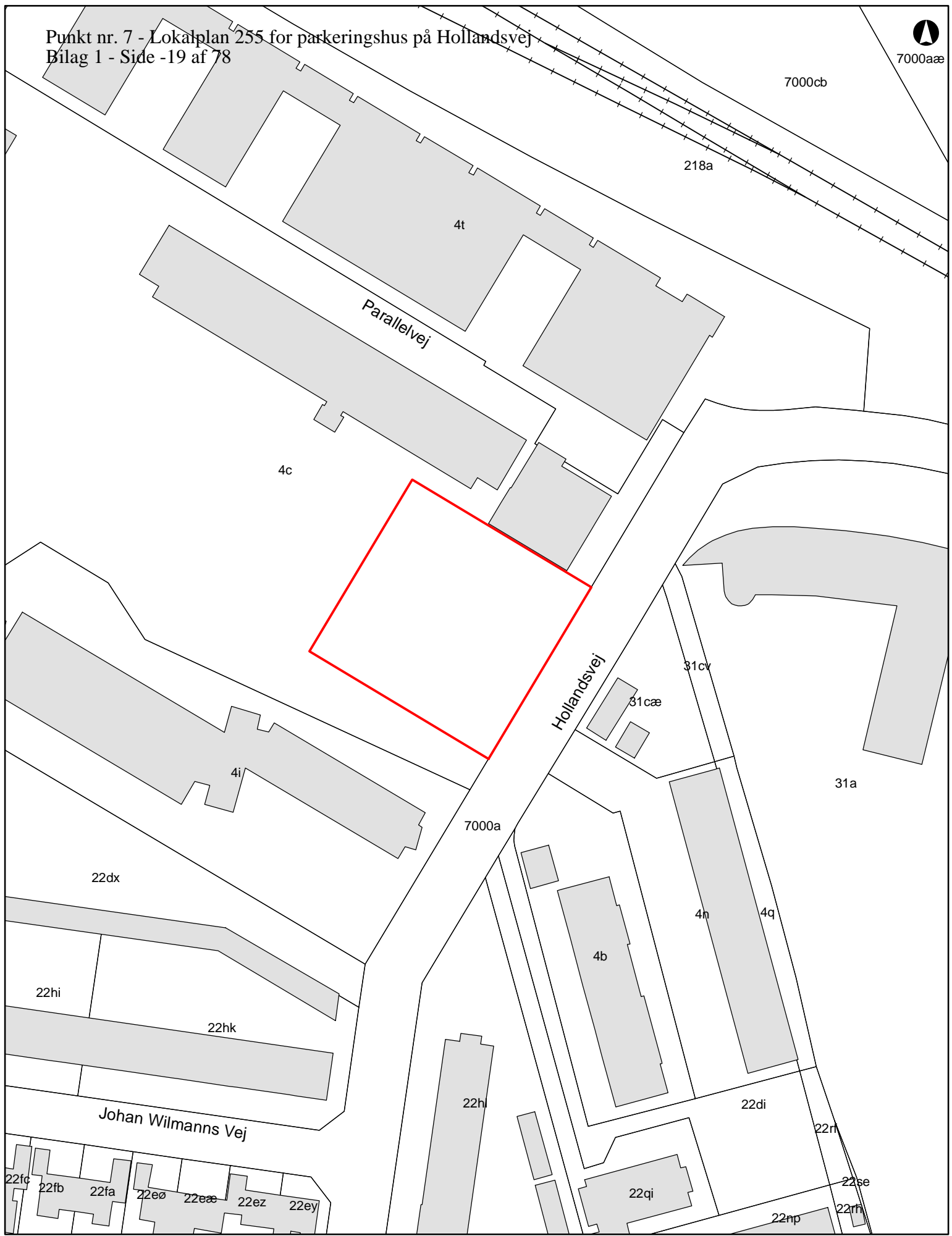
§ 14. Vedtagelsespåtegning

- 14.1. Forslaget er vedtaget af kommunalbestyrelsen d. xx. juni 2014.

Sofia Osmani

/

Sidsel Poulsen



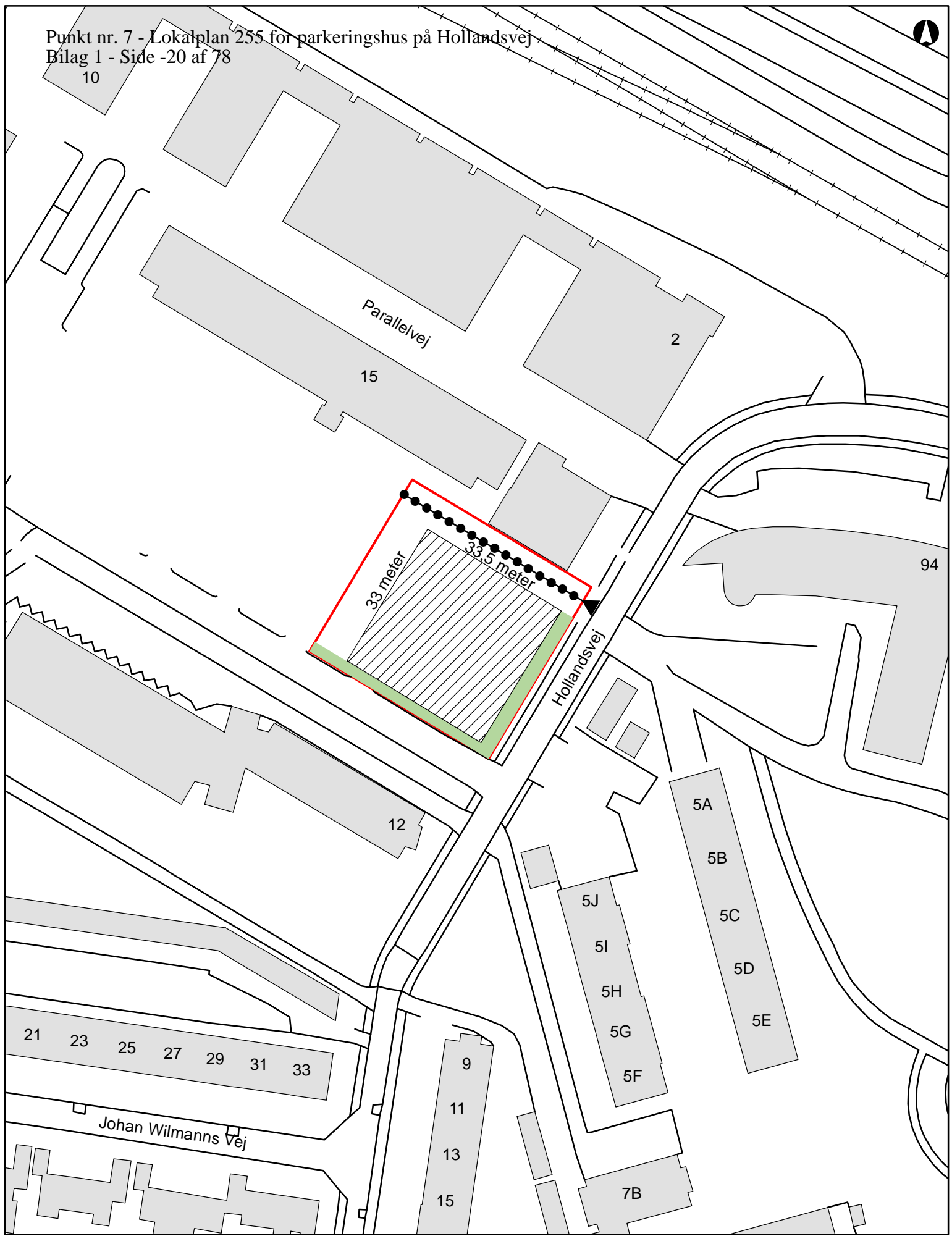
- Matrikelkort
- Lokalplanens afgrænsning
- Eksisterende bebyggelse
- Jernbane








Bilag 1


Områdets afgrænsning



1:1.000



-  Lokalplanens afgrænsning
-  Vejkant
-  Eksisterende bebyggelse
-  Jernbane
-  Bøgehæk
-  Vejadgang gennem lokalplanområde
-  Byggefelt

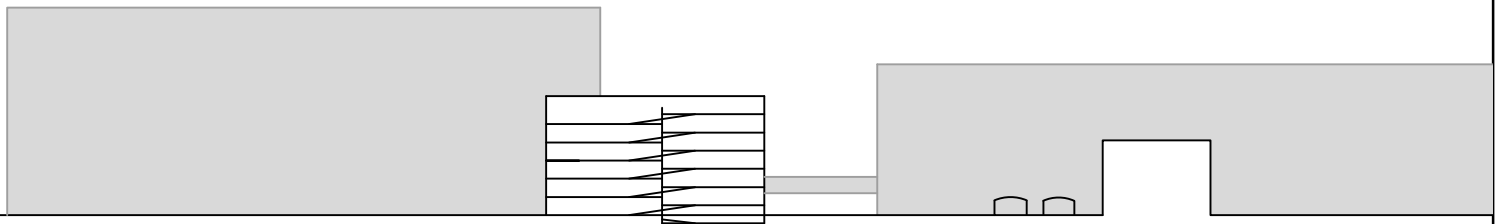
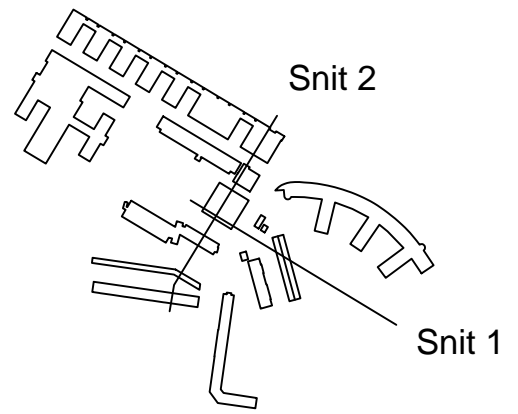
 Vejadgang

Bilag 2

Områdets anvendelse

0 12,5 25 50 Meter

1:1.000



Snit 1



Snit 2

Ikke målfast

Bilag 3

Snit

JULI 2014
NORDEA

MILJØVURDERING AF LOKALPLAN 255 - PARKERINGSBUS PÅ HOLLANDSVEJ

MILJØVURDERINGSRAPPORT

The logo for COWI, consisting of the word "COWI" in a bold, red, sans-serif font.

JULI 2014
NORDEA

MILJØVURDERING AF LOKALPLAN 255 - PARKERINGSBUS PÅ HOLLANDSVEJ

MILJØVURDERINGSRAPPORT

PROJEKTNR. A054741-002
DOKUMENTNR. 4.0
VERSION 0.2
UDGIVELSESDATO 02. juli 2014
UDARBEJDET ASTH, LLKR
KONTROLLERET UKJ
GODKENDT UKJ

INDHOLD

1	Opsummerende konklusion	7
2	Ikke teknisk resumé	8
2.1	Miljøvurdering	8
2.2	Resultat for miljøvurdering	9
2.3	Samlet vurdering for miljøpåvirkninger	10
3	Indledning	12
3.1	Lokalplanens indhold	12
3.2	Lokalplanens virkning	13
3.3	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	13
3.4	Tilgang og metode i miljøvurderingen	14
4	Miljøstatus	17
4.1	0-alternativet	18
5	Miljøvurdering	20
5.1	Vurdering af påvirkninger	20
5.2	Indvirkning på de kortlagte miljøfaktorer	34
5.3	Vurdering af kumulative indvirkninger på tværs af miljøfaktorer	36
5.4	0-alternativet	37
6	Overvågning af miljøfaktorer	38

Punkt nr. 7 - Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej
Bilag 1 - Side -27 af 78

1 Konklusion

Parkeringshuset på Hollandsvej er vurderet ud fra en række indvirkninger på miljøet, som parkeringshuset forventes at kunne medføre. De miljøpåvirkninger der er vurderet er:

- > udpegningen af lokalplanområdet,
- > trafikale forhold,
- > støj,
- > skyggekast,
- > OSD og
- > visuel påvirkning.

Indvirkningerne på miljøet er vurderet i forhold til lovens miljøbegreb, således som det er fastlagt i afgrænsningsrapporten. De miljøfaktorer der påvirkes er befolkning og menneskers sundhed, jordbund, arealanvendelse, vand, luftforurening og kumulative effekter.

Det er den afledte trafiks miljøpåvirkninger der står centralt i miljøvurderingen.

For skyggekast og trafik er der lavet kvantitative beregninger og vurderinger, mens de øvrige påvirkninger udelukkende er behandlet kvalitativt.

De gennemførte kapacitetsberegninger for vejkrydsene Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og Lyngby Hovedgade/Hollandsvej viser at de trafikale konsekvenser af et nyt P-hus på Hollandsvej ikke er kritiske. Generelt vurderes det, at eventuelle trafikafviklingsproblemer fra, et nyt P-hus på Hollandsvej er på et niveau, så de kan løses ved en relativt simpel optimering på signalprogrammerne i de nærliggende signalanlæg på Lyngby Hovedgade. Kapacitetsberegningerne er gennemført som et worst-case-scenarie i forhold til forventede trafikmængder i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Der vurderes ikke at være væsentlige indvirkninger på miljøet, fra nogen af de i planen indeholdte aktiviteter.

2 Ikke teknisk resumé

Nordea Ejendomme ønsker at etablere flere parkeringspladser i form af et parkeringshus på Hollandsvej i Lyngby. Etablering af parkeringshuset forudsætter tilvejebringelse af ny lokalplan, som giver mulighed for at opføre parkeringshuset. Lyngby-Taarbæk Kommune har derfor udarbejdet et forslag til Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej.

Forslaget til Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej – er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Miljøvurderingen belyser miljøpåvirkningerne af planens retningslinjer og de bestemmelser som forslaget til Lokalplan 255 fastlægger, samt konsekvenserne af udpegningen og den fremtidige anvendelse og udseende af området.

2.1 Miljøvurdering

Lokalplanen indeholder en arealmæssig afgrænsning af projektområdet og fastlægger de rammebetingelser området fremover vil være underlagt.

Miljøvurderingen er gennemført efter en forudgående screening af lokalplanforslaget. Der har endvidere været udarbejdet en rapport med forslag til afgrænsning af miljøvurderingen, som har været sendt til kommunen som eneste relevante miljømyndighed i høring.

Ifølge afgrænsningen skal følgende emner miljøvurderes:

- > Befolkning og menneskers sundhed
- > Jordbund
- > Arealanvendelse
- > Vand
- > Luftforurening
- > Midlertidige kumulative effekter

Høringssvar fra kommunens forvaltning er blevet indarbejdet i afgrænsningen, men gav ikke anledning til ændring af den foreslåede afgrænsning. De væsentligste indvirkninger på miljøet, der er identificeret i forhold til ovenstående faktorer er be-

skrevet i de følgende afsnit i forhold til forslaget til lokalplanens udpegning og bestemmelser for fremtidig arealanvendelse.

2.2 Resultat for miljøvurdering

I miljøvurderingen vurderes, hvordan og i hvilket omfang bestemmelserne i forslaget til lokalplan kan medføre indvirkninger på miljøet i forhold til den eksisterende anvendelse af området.

Udpegning af lokalplanområde

Udpegningen af lokalplanområdet fastsætter de fysiske grænser for opførelsen af parkeringshuset og har samtidig indflydelse på den kommende anvendelse og områdets visuelle udtryk.

Udpegningen af arealet til parkeringshus ændrer ikke i den eksisterende arealanvendelse, men ændrer udnyttelsesgraden af arealet.

Trafikale forhold

Etablering af et parkeringshus vil medføre øget trafik til og fra området. De gennemførte kapacitetsberegninger for vejkrydsene Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og Lyngby Hovedgade/Hollandsvej viser, at de trafikale konsekvenser af et nyt P-hus på Hollandsvej ikke er kritiske. Generelt vurderes det, at eventuelle trafikafviklingsproblemer fra et nyt P-hus på Hollandsvej er på et niveau, så de kan løses ved en relativt simpel optimering på signalprogrammerne i de nærliggende signalanlæg på Lyngby Hovedgade. Kapacitetsberegningerne er gennemført som et worst-case-scenarie i forhold til forventede trafikmængder i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Støj

Støj i anlægsfasen vurderes ikke at have væsentlig indvirkninger på miljøet da anlægsperioden forventes at være af relativt begrænset periode (tre måneder).

Skygger

Etablering af et parkeringshus vil kaste skygger som tidligere ikke har været der. Skyggevirkningerne, som er baseret på visualiseringer, og forventes at være mest mærkbare om morgenen, hvor solen står i øst. Virkningen vil udelukkende forekomme på det eksisterende parkeringsareal. Eftermiddag og aften vil skyggevirkingen ligge mod øst – på tilkørsels- og forarealerne til kontor- og etageboligbebyggelsen på den østlige side af Hollandsvej. Kun begrænsede dele af de nævnte bebyggelser vil blive direkte skyggepåvirket, ligesom ingen af de tilhørende primære fri- og opholdsarealer vil blive påvirket af skyggekast fra det nye byggeri.

Parkeringshuset vurderes på dette grundlag ikke at medføre en væsentlig indvirkning på lokalområdets beboere. Der kan være indvirkninger på lysforholdene i kontorbyggeriet, men disse vurderes ikke at være væsentlige.

OSD

Lokalområdet er placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Området er kortlagt efter Jordforureningsloven på vidensniveau 2, og der kan være risiko for forurening af grundvandet i forbindelse med etablering af fundamentet. Det vurderes dog, at forurening fra grunden kan afværges, og at der derfor ikke vil være væsentlig indvirkning på grundvandet. Yderligere kan regn- og overfladevand håndteres i lukkede systemer, sådan at det ikke vil påvirke grundvandet.

Visuel påvirkning

Et parkeringshus vil ændre områdets visuelle udtryk. Området er udlagt som parkeringsareal, men fremstår åbent mellem de ellers relativt høje bygninger. Dette vil påvirke udsigten i lokalområdet. Det vurderes dog, at parkeringshuset ikke vil have væsentlig negativ indvirkning på de visuelle forhold da området i forvejen har karakter af erhvervsområde. Yderligere indeholder lokalplanen bestemmelser for parkeringshuset udseende, for at opbløde den visuelle påvirkning det ellers kunne få.

0-alternativet

Såfremt forslaget til Lokalplan 255 ikke vedtages, vil de ovenfor beskrevne miljøpåvirkninger ikke indtræde. 0-alternativet vil betyde, at der ikke fremover vil være fastsat andre bestemmelser for lokalområdets anvendelse og udseende end de i forvejen gældende fra Lokalplan 151.

Overvågning

Forslaget til lokalplan og de bestemmelser for udseende og anvendelse vil i sig selv ikke føre til ændringer i miljøet, men muliggør derimod ændringer som ved en realisering af projektet kan have indvirkning på miljøet. Der er ikke vurderet behov for overvågning i forbindelse med gennemførelsen af forslaget til Lokalplan 255, men der kan senere være kumulative trafikale forhold i forbindelse med andre anlægsprojekter, hvor der kan opstå behov for overvågning.

2.3 Samlet vurdering for miljøpåvirkninger

Vedtagelse af forslaget til Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej fører til ændrede forhold for den fremtidige arealanvendelse af lokalområdet, udseende og den kommende trafikale situation.

- **Befolkning og menneskers sundhed:** Lokalplanen vil medføre, at der kommer mere trafik på Hollandsvej og herved vil der også være en øget luftforurening. Den øgede luftforurening vurderes dog ikke, at have væsentlig indvirkning på menneskers sundhed.

Befolkningen kan gavnes ved, at der kommer flere parkeringspladser, dels i præg af mindre kørsel fra trafikanternes side og dels i form af mindre parkeringsøgende trafik i omkringliggende boligområder.

- **Jordbund:** Jordbundsforholdene kan ændres ved sænkning af grundvandet, men dette vil være af midlertidig karakter og derfor ikke have væsentlig indvirkning på jordbundsforholdene.

- > **Arealanvendelse:** Udpegning af lokalplanområdet til parkeringshus ændrer ikke arealanvendelsen da den i forvejen er udlagt til parkering. Derimod ændrer lokalplanen muligheden for anden planlægning fremtidig arealanvendelse i området. Arealanvendelsen vurderes ikke at blive påvirket væsentligt da den i princippet ikke ændres.
- > **Vand:** Lokalplanområdets placering i forhold til områder med særlig drikkevandsinteresser og at området er kortlagt som vidensniveau 2 i forhold til jordforurening vurderes ikke at have væsentlig indvirkning på grundvandet da en forurening kan afværges.
- > **Luftforurening:** Luftforurening i forbindelse med øget trafik vurderes ikke at stige væsentligt. Dette er dels i præg af den beregnede årsdøgnstrafik og dels i præg af den nærmeste placeringen til motorvejen.
- > **Kumulative effekter:** I forbindelse med etablering af parkeringshuset, et eksisterende byggeri på Lyngby Hovedgade med relativt stor parkeringskapacitet og et kommende byggeri med en vis parkeringskapacitet, tæt ved krydset af Lyngby Hovedgade og Jægersborgvej kan der opstå kumulative udfordringer i den trafikale afvikling.

3 Indledning

Nordea Ejendomme ønsker, at etablere flere parkeringspladser i form af et parkeringshus på Hollandsvej i Lyngby. Da de eksisterende forhold i lejemålene ændres og der fremtidigt forventes flere arbejdspladser i området, som følge af et stigende antal lejere, ønsker Nordea at opføre parkeringshuset. Parkeringshuset skal anvendes af lejerne af Nordeas ejendomme i hverdagstimerne. Ud over denne anvendelse på hverdage vil parkeringshuset være åbent for offentligheden i weekenden.

Parkeringshuset ønskes opført i 7 etager (forskudt), og forventes at forøge den samlede nettoparkeringskapacitet med 252 (294 nye og 42 inddragede). Parkeringshuset forventes at blive op til 18 meter højt med et grundareal på 1.100 m².

Etablering af parkeringshuset forudsætter tilvejebringelse af ny lokalplan, som giver mulighed for at opføre parkeringshuset. Lyngby-Taarbæk Kommune har derfor udarbejdet et forslag til Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej.

3.1 Lokalplanens indhold

Forslaget til lokalplan indeholder bestemmelser for den kommende anvendelse af det udpegede område.

Lokalplanområdet er beliggende på den nordlige side af Hollandsvej. Lokalplanen vil give mulighed for at opføre et parkeringshus, som kan rumme op til 294 parkeringspladser. Samtidig med opførelsen af parkeringshuset nedlægges et antal terræn-parkeringspladser. Samlet vil parkeringshuset give en nettotilførsel på 252 parkeringspladser.

Parkeringshuset skal sikre, at de fremtidige parkeringsmuligheder svarer til det antal arbejdspladser, der forventes i erhvervsbebyggelsen langs Hollandsvej, og som samtidig lever op til kommunens ønsker om parkeringsmuligheder for områdets virksomheder.

Lokalplanen tillader at parkeringshuset kan opføres i op til 7 etager. Dette svarer til en samlet bygningshøjde på 18 meter. Lokalplanen indeholder også krav til udseende af det kommende parkeringshus i form af materialebrug og farve af bygninger.

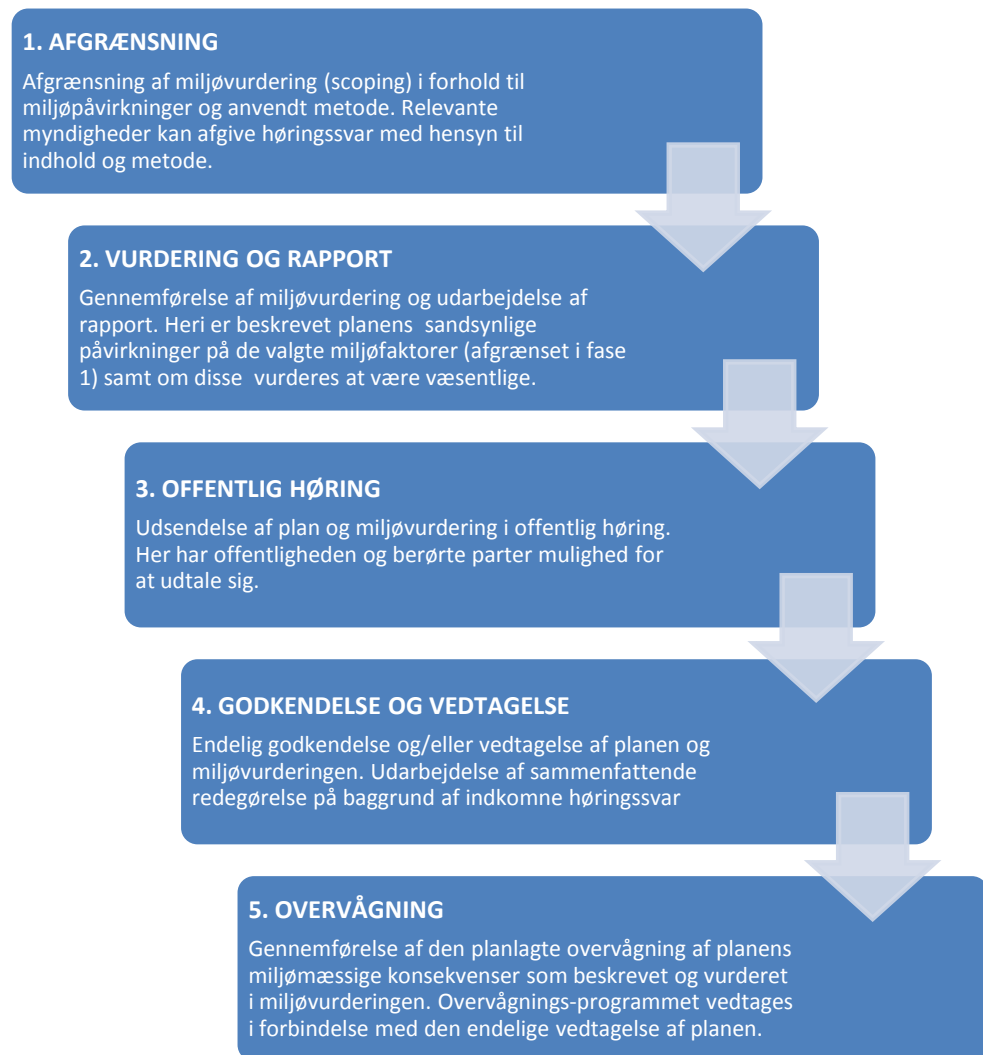
3.2 Lokalplanens virkning

Forslaget til lokalplan fastlægger den kommende arealanvendelse og udseende af området. Planen vil bidrage til en fortætning af området med erhvervsbyggeriet og dermed påvirke områdets karakter. Planen medfører i sig selv ikke ændringer af arealanvendelse, daglig brug og udseende, men tillader opførelse af byggeri som ikke tidligere var muligt.

3.3 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Forslaget til Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej - er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Ifølge lovens § 3, stk. 2 skal planer for mindre områder, herunder lokalplaner, underkastes en miljøvurdering såfremt det vurderes at planen giver anledning til væsentlige virkninger på miljøet. Bedømmelsen af hvorvidt planen giver anledning til væsentlige virkninger på miljøet sker ifølge lovens § 4, stk. 2 på grundlag af kriterierne anført i lovens bilag 2.

Miljøvurderingen inddrager selve udpegningen af området og konsekvenserne af gennemførelsen.



Figur 3-1 Miljøvurderingsprocessens fem trin.

3.4 Tilgang og metode i miljøvurderingen

Miljøvurderingens første del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang der forventes at være væsentlige indvirkninger på de enkelte miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsrapporten. De pågældende miljøfaktorer samt kriterier, indikatorer og datagrundlag, som vil blive anvendt i miljøvurderingen er beskrevet i nedenstående afsnit.

Miljøvurderingens anden del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt planen antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af miljømålsætninger, som er fastlagt i forskellige planer/strategier fastlagt på regionalt eller nationalt niveau.

3.4.1 Geografisk afgrænsning

Forslaget til Lokalplan 255 gælder for selve parkeringshuset og arealerne umiddelbart rundt om. Parkeringshuset vil have et grundareal på ca. 1.100 m², og projektområdet for lokalplanen vil udgøre ca. 1.920 m².

Miljøvurderingen forholder sig til virkningerne af de kommende byggemuligheder på arealet indenfor parkeringshusets geografiske afgrænsning samt de nære omgivelser på Hollandsvej og tilstødende bebyggelser. Der vil dog under belysningen af de kumulative virkninger blive inddraget et udvidet lokalområde hvor især Lyngby Hovedgade mellem Jægersborgvej og Christian X Alle vil blive inddraget med henblik på at vurdere den kumulerede virkning af flere nye parkeringsanlæg i lokalområdet.

3.4.2 Afgrænsning, vurdering og kriterier

I afgrænsningsrapporten er der identificeret og fastlagt de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planen. Afgrænsningen har været sendt i intern høring i Lyngby-Taarbæk Kommune, der fik mulighed for at kommentere forslaget til afgrænsning af miljøvurderingen. Høringen gav også mulighed for at afgive forslag til miljøforhold, der burde belyses og vurderes i miljørapporten og forslag til alternative løsninger, der også burde indgå i miljørapporten.

I dette tilfælde var Lyngby-Taarbæk Kommune den eneste relevante myndighed at høre. Det blev således vurderet at Naturstyrelsens, Regionens eller andre nabo-kommuners ansvar for miljøforhold ikke vil blive berørt af gennemførelsen af lokalplanen.

Nedenstående tabel angiver de kriterier og indikatorer, der er anvendt ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer.

Tabel 1 Vurderingskriterier og indikatorer for de identificerede miljøemner

	Vurderingskriterier	Indikatorer	Databehov
Befolkning og menneskers sundhed	Påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed gennem krav til kommende lokalplanlægning som kan medføre øget trafik og de afledte sundhedsmæssige negative effekter	Hvordan og i hvilket omfang påvirker planen menneskers sundhed.	Kvalitativt
Jordbund	Påvirkning af jordbundsforhold ved udgravning til parkeringshuset.	Hvordan og i hvilket omfang påvirkes jordbundsforholdene af planens tiltag Overholdelse af Jordforureningslovens regler for håndtering af jordforurening	Kvalitativ
Arealanvendelse	Påvirkning af den eksisterende arealanvendelse som følge af etablering af parkeringshuset.	Hvordan og i hvilket omfang påvirkes arealanvendelsen af planens tiltag	Kvalitativ
Vand	Påvirkning på vandområder, herunder i forbindelse med placering af områder i forhold til drikkevandsressourcen	Hvordan og i hvilket omfang eksisterende vand-, områder (OSD) påvirkes af planens tiltag	Kvalitativt
Luftforurening	Påvirkning af øget luftforurening som følge af planens tiltag.	Hvordan og i hvilket omfang påvirker planen luftkvaliteten i området	Kvalitativt
Midlertidige og kumulative effekter	Kumulative påvirkninger ved realisering af de tiltag som planforlaget muliggør i form af øget trafik i lokalområdet	Hvordan påvirker den øgede trafik til parkeringshuset den øvrige trafik i lokalområdet	Kvantitativ og kvalitativ

4 Miljøstatus

Lyngby Taarbæk Kommune har et areal på ca. 39 km² og ligger i den nordlige del af Storkøbenhavn som forstadskommune. Kommunen hører under Region Hovedstaden og er en del af det ydre storbyområde (fingrene) i Fingerplanen.

Planforhold

Lokalområdet, hvori parkeringshuset tiltænkes opført, består primært af bolig- og erhvervsområder og delvist af rekreative arealer samt motorvej, større indfaldsvej og jernbane (se Figur 3-1). For projektområdet gælder på nuværende tidspunkt bestemmelserne i Lokalplan 151 – ”For et kontorbyggeri ved Lyngby Station” i underområde B. Lokalplanen tillader ikke opførelsen af yderligere bebyggelse indenfor planens ydre afgrænsning.

Lokalt omkring Hollandsvej består området af bolig- og erhvervsområde. Sydøst for projektområdet grænser boligområdet op til. Det udlagte projektområde omkranses af arealer udlagt til erhvervsområde. Adgangsforholdene for trafik sker via Hollandsvej. Området er ikke tilgængeligt fra Hollandsvej via Christian X's Allé, da Hollandsvej er lukket mod vest.

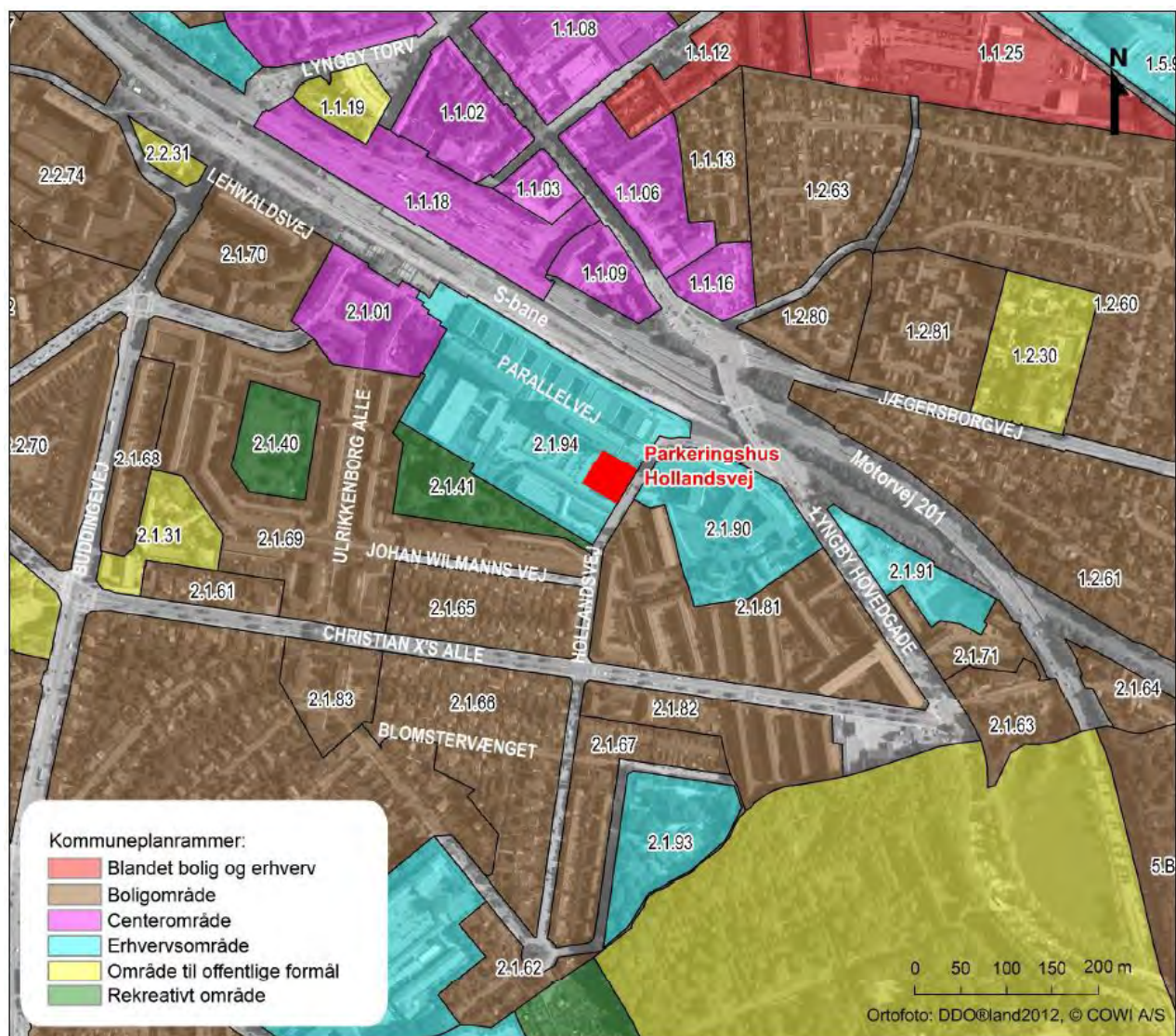
Der er ingen kirkebyggelinjer, områder beskyttet af Naturbeskyttelseslovens § 3, fredede områder, Natura 2000 områder, fredede fortidsminder eller andre beskyttelseslinjer i området. Området er dog beliggende i OSD (området med særlige drikkevandsinteresser). Projektområdet er yderligere kortlagt på vidensniveau 2 i medfør af Jordforureningsloven.

Trafik

Adgang til Hollandsvej for biler er som nævnt ovenfor kun mulig fra Lyngby Hovedgade. Hollandsvej er lukket mod Christian X's Allé af hensyn til boligkvarteret, der ligger vest for erhvervsområdet. Trafikken på Hollandsvej er overvejende grad domineret af kørsel til og fra erhvervslejemålene for Nordeas Ejendomme. Trafikken er derfor højest i hverdage indenfor normal arbejdstid. Der er endvidere mest trafik i de tidlige morgentimer og de sene eftermiddagstimer i forbindelse med virksomhedernes åbnings- og lukketider.

Årsdøgnstrafikken på Hollandsvej er beregnet ud fra trafikale mønstre baseret på Vejdirektoratets rapport 289 – ”Trafiktællinger”. De konkrete målinger er gennem-

ført i de ovenfor nævnte spidsbelastede perioder. Eksisterende årsdøgntrafikken er opgjort til ca. 4200.



Figur 4-1 Kommuneplanrammer for lokalområdet. Den røde firkant markerer det kommende byggefelt udpeget i Lokalplan 255.

4.1 0-alternativet

0-alternativet fastlægges sædvanligvis som den udvikling, der kan forventes, hvis de planmæssige initiativer beskrevet i planforslaget ikke gennemføres.

0-alternativet er i denne sammenhæng fastlagt som situationen, hvor der ikke udarbejdes en lokalplan for parkeringshuset på Hollandsvej, og at parkeringshuset derfor ikke opføres. Det vil betyde, at der ikke foretages nogen fysiske ændringer af lokalområdet. Ligeledes vil det også betyde, at der fremtidigt vil være mangel på parkeringspladser når erhvervslejemålene udlejes til nye virksomheder i bygningerne langs Hollandsvej.

Der er ikke opstillet og udarbejdet forslag til alternativer til det foreslåede parkeringshus, som beskrevet i Lokalplan 255 – Parkeringshus på Hollandsvej.

5 Miljøvurdering

I de følgende afsnit beskrives lokalplanens indvirkninger på miljøet i henhold til den struktur og systematik, der er beskrevet i det foregående kapitel. I første række redegøres der for lokalplanens sandsynlige væsentlige indvirkninger på de enkelte miljøfaktorer i afsnit 4.2. Miljøvurderingen af planens forenelighed med de kortlagte overordnede miljømålsætninger er beskrevet i afsnit 4.3.

5.1 Vurdering af påvirkninger

Miljøvurderingen tager udgangspunkt i udpegningen af lokalplanområdet og de miljømæssige konsekvenser en realisering af planens projekt sandsynligvis vil medføre. Planen vil på baggrund af den udvidede byggemulighed have indvirkning på den kommende arealanvendelse i lokalområdet.

5.1.1 Udpegning af lokalplanområdet

Projektområdet er på nuværende tidspunkt omfattet af Lokalplan 151 ”For et kontorbyggeri ved Lyngby Station”. Området er inddelt i to delområder, hvor der for det gældende (nye) projektområde gælder, at der ikke må opføres bebyggelse indenfor området. Lokalplan 255 ændrer disse betingelser for anvendelsen af området.

Udpegning af områdets mulighed for at etablere parkeringshus vil ikke ændre den kommende arealanvendelse i området, men vil derimod føre til en fortætning af området med mulighed for en højere udnyttelsesgrad.

Udpegningen fastsætter de kommende bestemmelser for byggeriets størrelse og udseende. Dette har direkte konsekvenser for områdets fremtidige udseende, karakter, og afledte trafikale forhold.

5.1.2 Trafikale forhold

Vurderingen af trafik er udarbejdet i et selvstændigt dokument (Bilag A). Følgende tekst er således konklusionen fra dette notat.

Etablering af et nyt P-hus på Hollandsvej ved COWI vil øge antallet af parkeringspladser i området med 252 pladser. Dette vil betyde en forøgelse af trafikken på det omkringliggende vejnet, og resultere i øgede forsinkelser for trafikanterne og øgede kølængder i krydsene.

En vurdering af hvor store konsekvenser et nyt P-hus på Hollandsvej vil have for den trafikale afvikling i nærområdet er forbundet med en del usikkerhed af følgende årsager:

- > Der er flere planlagte byggerier i nærområdet foruden P-huset på Hollandsvej, der kommer til at påvirke trafikmængderne i området. De forventede fremtidige trafikmængder er derfor behæftet med en del usikkerhed.
- > De nyeste trafiktællinger er fra 2012 og der er sket ændringer i trafikmønstret i området siden da. Eksempelvis åbnede Vintapperrampen i 2013, der har ændret kørselsmønstret mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 og til og fra disse.
- > Til kapacitetsberegningerne er der anvendt programmet DanKap, der er et simpelt værktøj til sådanne vurderinger. Der er dermed også trafikale aspekter programmet ikke kan tage højde for, som eksempelvis korrekt gengivelse af signalprogrammer og konsekvenser af tilbagestuvende kø i svingbaner.

Baseret på de udførte kapacitetsberegninger for krydsene Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og Lyngby Hovedgade/Hollandsvej vurderes de trafikale konsekvenser af et nyt P-hus på Hollandsvej ikke som kritiske. Kapacitetsberegningerne er udført ud fra et worst-case-scenarie i forhold til forventede trafikmængder i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Isoleres de trafikale konsekvenser relateret til det nye P-hus på Hollandsvej fås resultater som vist på figur 1 for morgenmyldretiden og på figur 2 for eftermiddagsmyldretiden. De viste resultater er middelforsinkelsen for trafikanterne samt 95%-fraktilen af den maksimale kølængde (kølængden der med 95% sandsynlighed ikke overskrides) i de trafikstrømme, der får en konsekvens af det nye P-hus på Hollandsvej. "FØR" er resultaterne fra 0-alternativet, mens "EFTER" er resultaterne ved scenariet med 252 ekstra parkeringspladser ved Hollandsvej.

Trafikstrømmene er farvet på figurene efter belastningsgraden. Jo højere tal, jo hårdere er trafikstrømmen belastet. En belastningsgrad over 1 indikerer sammenbrud i trafikafviklingen:

- > Grøn (< 0,5)
- > Gul (< 0,8)
- > Rød (< 1,0)
- > Sort (> 1,0)

Den største trafikale konsekvens sker umiddelbart for de venstresvingende mod Hollandsvej og de venstresvingende fra Jægersborgvej om morgenen.

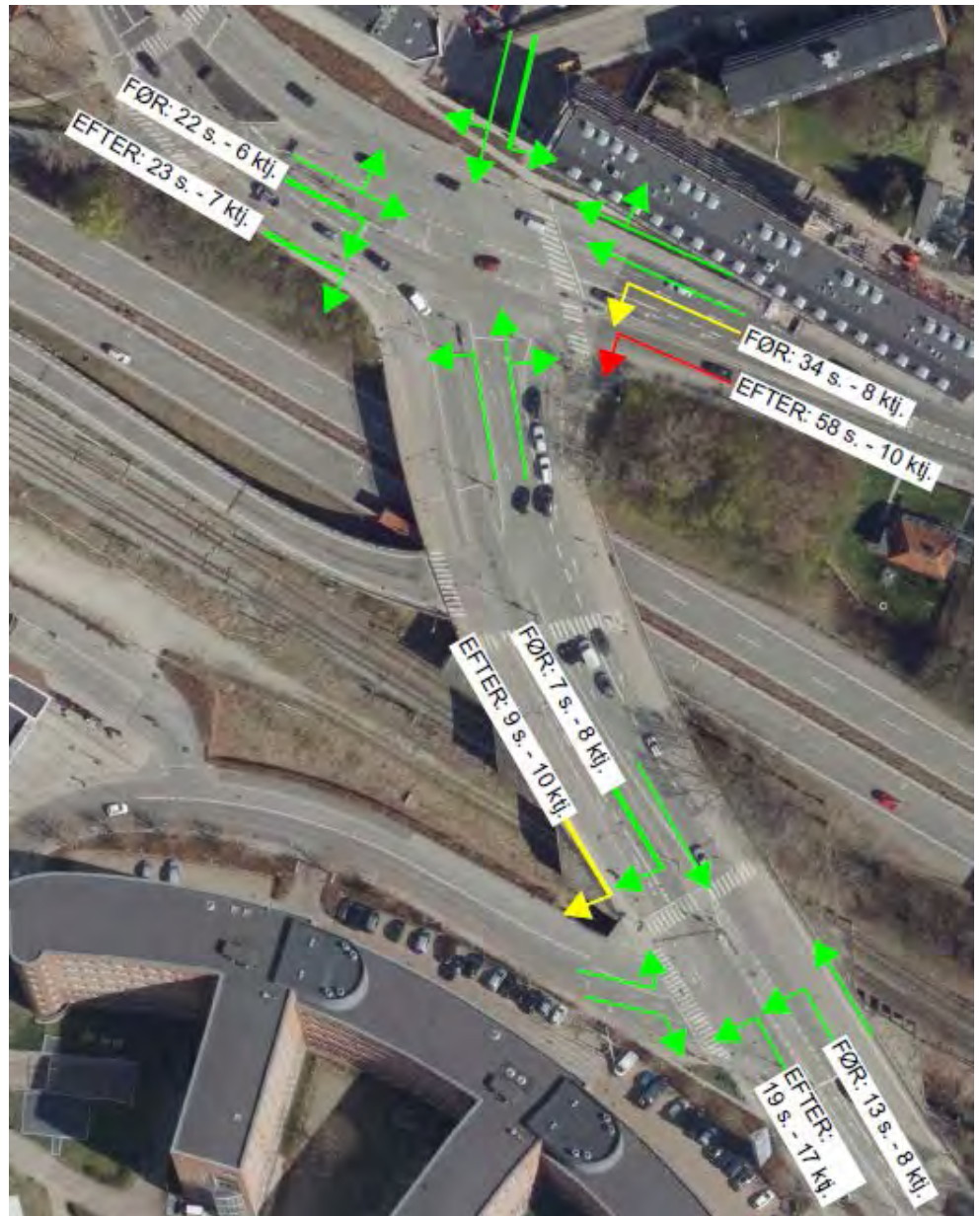
Den maksimale kølængde for de venstresvingende mod Hollandsvej indikerer, at køen i enkelte tilfælde kan stuve tilbage og blokere for ligeudbanen i morgenmyldretiden. Som det ses af middelforsinkelsen vil køen dog være momentan, da de venstresvingende afvikles uden de store forsinkelser. Det skal også nævnes, at DanKap ikke kan gengive de eksisterende 4 sek. eftergrønt, der er etableret i signalprogrammet for trafikken på Lyngby Hovedgade fra syd. Dermed er resultaterne for de venstresvingende mod Hollandsvej behæftet med en del usikkerhed. Der er således en større periode med grønt i praksis, end det har været muligt at medregne i DanKap-beregningen, hvorfor de faktiske forhold vil være mindre kritiske end beregningerne viser.

Middelforsinkelsen for de venstresvingende fra Jægersborgvej øges en del i scenariet med et P-hus på Hollandsvej, hvilket kan indikere, at ikke alle ventende trafikanter, der skal foretage venstresving, kan afvikles i ét signalomløb. Den maksimale kølængde indikerer dog, at det ikke får nævneværdig betydning for den ligeudkørende trafik fra Jægersborgvej. I forbindelse med det planlagte byggeri på Andersen & Martini-grunden må det formodes, at krydset skal bygges om, hvis der skal være ind- og udkørsel direkte i krydset. I den forbindelse kan der tages højde for eventuelle opståede kapacitetsproblemer i krydset. Et par ekstra sekunders grønt på den eksisterende venstresvingespil, vurderes også at kunne løse et evt. afviklingsproblem for de venstresvingende.

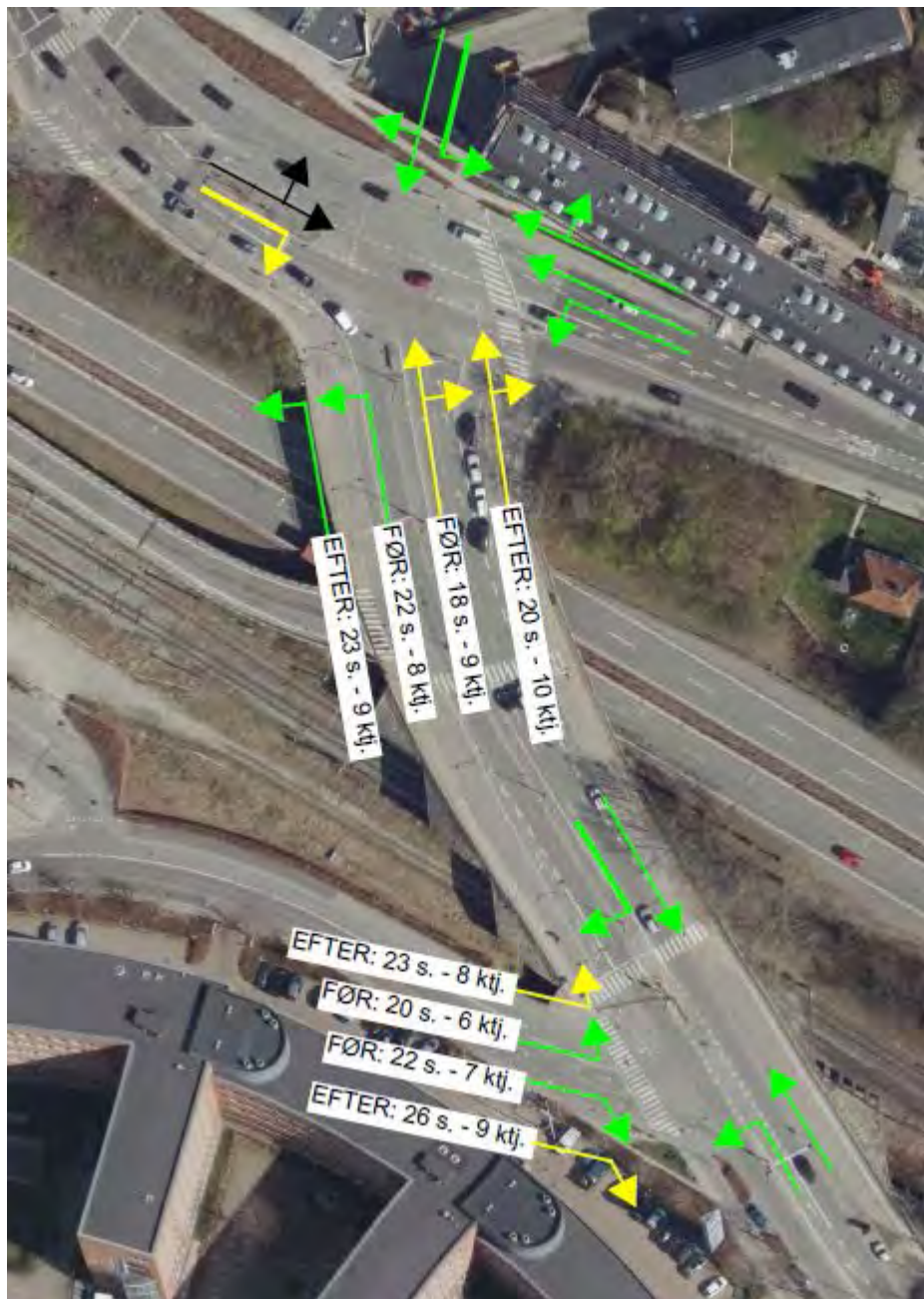
Der forventes trafikalt sammenbrud for de venstresvingende fra Lyngby centrum til det nye byggeri på Andersen & Martini-grunden i eftermiddagsmyldretiden. Dette er dog ikke en konsekvens af det nye P-hus på Hollandsvej, men udelukkende pga. det nye detailhandel- og boligbyggeri i krydset. I forbindelse med ombygningen af krydset, når Andersen & Martini-grunden skal tilkobles, bør der derfor samtidig sikres bedre forhold for de venstresvingende fra Lyngby centrum.

Generelt vurderes det, at eventuelle trafikale afviklingsproblemer, et nyt P-hus på Hollandsvej måtte medføre, er på et niveau, så de kan løses ved en relativt simpel optimering på signalprogrammerne i de nærliggende signalanlæg på Lyngby Hovedgade. Specielt fordi vurderingen er baseret på et worst-case-scenarie i forhold til de fremtidige trafikmængder i området.

Det vurderes også, at de trafikale konsekvenser af et nyt P-hus på Hollandsvej er så små, at de nævnte kapacitetsproblemer kan være et resultat af de mange usikkerheder i vurderingen. Eventuelle ændringer af vejnet, signalanlæg eller signalprogrammer bør derfor afventes indtil eventuelle kapacitetsproblemer er konstateret.



Figur 2 Trafikale konsekvenser ved et nyt P-hus på Hollandsvej i morgenmyldretiden. De angivne resultater er middelforsinkelsen for trafikanterne samt 95%-fraktilen af den maksimale kølængde.



Figur 3 Trafikale konsekvenser ved et nyt P-hus på Hollandsvej i eftermiddagsmyldretiden. De angivne resultater er middelforsinkelsen for trafikanterne samt 95%-fraktilen af den maksimale kølængde.

Trafik i anlægsfasen

Trafik til og fra P-huset vil i byggeperioden være mindre end når parkeringshuset står færdigt. Dette skyldes at parkeringskapaciteten først øges når byggeriet er færdigt, men også at byggeriet ved Andersen & Martini ikke er opført, og muligvis slet ikke påbegyndt, hvorfor de kumulative effekter heraf udebliver i parkeringshusets byggeperiode. Den primære kørsel til og fra parkeringshusets byggeplads vil endvidere foregå i arbejdstimerne, hvorfor det kun vil have en mindre effekt i spidsbelastningsperioderne. Parkeringshusets byggemetode betyder endvidere, at arbejds-

kørsel til og fra byggepladsen primært vil bestå af korte perioder med af- og pålæsning.

Cykelsupersti

I forbindelse med etableringen af cykelsuperstier i Hovedstadsområdet, er det planlagt at der skal anlægges en cykelsupersti bag den lave bebyggelse på Parallelvej langs med jernbanen. Cykelsuperstien vil således skulle krydse Hollandsvej mellem Lyngby Ret og COWI, hvorfor der skal etableres fartdæmpende foranstaltninger på Hollandsvej til at sikre cyklisternes krydsning.

De forbedrede parkeringsforhold, som følger af parkeringshuset, vil dog kunne medvirke til at løse en del af de trafikale problemer, der kan opstå med opstuvning af biltrafikken netop dette sted på Hollandsvej. Det vurderes derfor samlet ikke at få væsentlig indvirkning for den krydsende cykeltrafik, at der etableres et parkeringshus på Hollandsvej.

5.1.3 Støj

Trafik

Støj som følge af en forventet øget trafik er behandlet i afsnit 4.2.1 og behandles derfor ikke yderligere her.

Anlægs- og driftsfase

I anlægsfasen vil der forekomme en øget støjpåvirkning som følge af anlægsaktiviteterne. Støj i driftsfase vil primært være relateret til trafikken omtalt i afsnit 4.2.1. Anlægsfasen forventes at vare ca. tre måneder og vil derfor være af midlertidig karakter. Det må antages at anlægsarbejderne er omfattet af § 2 stk. 1 nr. 9 i bekendtgørelsen om miljøregulerende aktiviteter¹. Støj i anlægsfasen forventes således ikke at føre til væsentlige indvirkninger for miljøet.

5.1.4 Skygger

Opførelsen af parkeringshuset kan medføre skyggekast på omliggende arealer og bygninger. Til brug for vurderingen af eventuelle skyggevirksomheder på omliggende arealer er der udarbejdet skyggediagrammer, som viser indpasningen af parkeringshuset, jf. Figur 4-1.

¹ Bekendtgørelse om miljøregulering af visse aktiviteter nr. 639 af 13 juni 2013



Skyggestudier P-Hus Lyngby: 15-06-2014 KL0900



Skyggestudier P-Hus Lyngby: 15-06-2014 KL1200



Skyggestudier P-Hus Lyngby: 15-06-2014 KL1500



Skyggestudier P-Hus Lyngby: 15-06-2014 KL1800



Skyggestudier P-Hus Lyngby: 15-06-2014 KL2100



Skyggestudier P-Hus Lyngby: 15-12-2014 KL1000



Skyggestudier P-Hus Lyngby: 15-12-2014 KL1200



Skyggestudier P-Hus Lyngby: 15-12-2014 KL1400

Figur 5-4 Visualiseringer af skyggepåvirkning fra et parkeringshus opført i 18 meter. De fem første billeder illustrerer skyggepåvirkningen om sommeren og de tre sidste illustrerer skyggepåvirkningen om vinteren. Dato og tid på dagen er angivet på alle billederne.

Diagrammerne vises på ortofoto, hvortil det skal bemærkes, at skygger fra eksisterende bygninger og træer også kan ses fra ortofotoets optagelsestidspunkt.

Indpasning af det 1.100 m² store parkeringshus i op til 18 meters højde vil give en øget skyggepåvirkning på de nærmeste bygninger og på de tilstødende parkeringsarealer. De største skyggeeffekter opleves om morgenen og eftermiddag/aften og specielt i vinterhalvåret, hvor solen ikke står så højt på himlen. Ved middagstid vil p-huset året rundt give anledning til skyggepåvirkning af dele af COWI's kontorhus, der ligger lige nordøst for planområdet.

Som det fremgår af skyggediagrammerne ligger skyggeeffekten om morgenen udelukkende på det eksisterende parkeringsareal, der anvendes af ansatte og besøgende til områdets virksomheder. Eftermiddag og aften vil skyggeeffekten ligge mod øst – på tilkørsels- og forarealerne til kontor- og etageboligbebyggelsen på den østlige side af Hollandsvej. Kun begrænsede dele af de nævnte bebyggelser vil blive direkte skyggeeffektet, ligesom ingen af de tilhørende primære fri- og opholdsarealer vil blive påvirket af det nye byggeri. Dette er en stor fordel i sommermånederne, hvor haver og friarealer benyttes mere intensivt.

På det grundlag vurderes det, at forslaget til lokalplan 255 ikke vil give anledning til væsentlige skyggegener i omgivelserne.

5.1.5 OSD

Det nye parkeringshus placeres i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Endvidere er næsten hele området kortlagt iht. Jordforureningsloven på Vidensniveau 2, jf. afsnittet om "Jordbundsforhold". Området er overvejende befæstet med asfalt og flisebelægning, bortset fra en bred hæk af bølgepur ud mod Hollandsvej.

Lokalplanen muliggør bygge- og anlægsarbejde samt eventuel befæstelse af de ubebyggede arealer. Planen fastlægger endvidere, at regnvand fra veje, tage og befæstede arealer skal afledes overjordisk og tilsluttes fælles private regnvandsanlæg eller nedsives lokalt. Alternativt kan regnvand afledes i rørsystem på sædvanlig vis, hvis terrænforhold o.l. vanskeliggør overfladisk afledning.

Anlægsfasen

Selv om der ikke etableres kælder under det nye parkeringshus, kan der vise sig behov for at bortpumpe vand fra byggegruben, og eventuelt gennemføre en midlertidig grundvandssænkning, mens fundamentet etableres. Behovet afklares bl.a. på baggrund af konkrete geotekniske borer og lokalt omkring byggepladsen. Sænkningen vil i givet fald formentlig kun være relevant i en kortere periode (op til 2 måneders varighed).

Den konstaterede jordforurening på arealet gør det nødvendigt, at grundvandet renses inden afledning til regn- og spildevandskloak.

Der er derfor følgende mulighed for afledning af grundvand ved tørholdelse af byggegrube:

- > Grundvandet er så rent, at det kan reinjiceres.
- > Grundvandet er rent nok til at overholde krav til afledning til regnvandskloak, og kan efter en iltning og filtrering afledes til denne.
- > Grundvandet er forurenet, hvorfor det renses over f.eks. kulfilter før det afledes til regnvandskloak.
- > Grundvandet er lettere forurenet, men ikke mere end at det kan afledes til spildevandskloak og mængden er så lille, at det er økonomisk attraktivt frem for at etablere og drive et kulfilteranlæg.

Midlertidig grundvandssænkning forudsætter tilladelse fra Lyngby-Taarbæk Kommune, der i den forbindelse skal godkende principperne for afledning af grundvand fra byggegruben.

Endvidere gælder det, at nybyggeri på en grund der er forurenet, kræver tilladelse efter jordforureningsloven. Ifølge loven gælder særlige regler for håndteringen af

den forurenede jord, herunder også ift. sikring mod forurening af grundvandsressourcen.

Driftsfasen

I driftsfasen vil den langt overvejende del af området være bebygget eller – som i dag - fremtræde med asfalt/og eller flisebelægning. Det betyder, at næsten alt overfladevand – herunder vand fra kørearealer – vil blive håndteret i lukkede systemer og vil således ikke stå i direkte forbindelse med grundvandet. Anvendelsen til parkeringsformål vil dermed ikke give anledning til væsentlig påvirkning af grundvandet.

5.1.6 Visuel påvirkning

Etablering af et parkeringshus vil have indvirkning på områdets udsende. Området, hvor parkeringshuset er påtænkes opført, er i dag udlagt som parkeringsplads og fremstår derfor som et åbent areal, men er ellers omringet af større erhvervsbygninger. Opførelsen af parkeringshuset vil således bidrage til en fortætning af området og dermed den visuelle oplevelse af området.

Lokalplanen fastlægger, at parkeringshusets facade opføres i perforerede metalplader, som skal tilplantes med spredte grønne bevoksninger og yderligere fremstå i lyse og grå nuancer.

Der er således lavet tiltag for at opbløde den visuelle påvirkning som opførelse af et parkeringshus i op til 18 meter medfører. Området er i forvejen domineret af forskellige store erhvervsbygninger. Derfor vurderes opførelse af et parkeringshus af denne karakter ikke at medføre væsentlige ændringer i forhold til visuelle påvirkninger.

Områdets bymiljø ændres også som følge af etableringen af et parkeringshus, idet det ellers relativt åbne byrum omkring Hollandsvej og de lave boliger mod sydøst nu vil blive skærmet af mod nordvest. Den eksisterende terrænparkering ved Hollandsvej danner i dag et åbent rum med de omkringliggende erhvervsbebyggelser, dog uden de store rekreative udfoldelsesmuligheder, grundet områdets tekniske karakter. Ved opførelsen af parkeringshuset dannes der et mere lukket byrum mellem parkeringshuset, den omkringliggende erhvervsbebyggelse og boligerne syd for Hollandsvej.



Figur 5 *Rendering af det nye parkeringshus, set fra Christian X's Alle. Billedet viser hvordan det kommende parkeringshus vil fremtræde i bymiljøet, set fra Christian X's Alle, nord for lokalplanområdet.*



Figur 6 *Rendering af det nye parkeringshus, set fra frakørselsrampen fra Lyngbyvej til Lyngby Hovedgade. Billedet viser hvordan det kommende parkeringshus vil fremtræde ift. den øvrige bebyggelse på og omkring Hollandsvej, set fra motorvejsbroen.*

5.2 Indvirkning på de kortlagte miljøfaktorer

I de følgende afsnit gennemgås udpegningens sandsynlige væsentlige indvirkninger på de miljøfaktorer, som på grundlag af grænsningsrapporten og høringen af afgrænsningsrapporten, er udvalgt som relevante miljøaspekter.

Miljøvurderingen vil tage udgangspunkt i de bestemmelser for arealanvendelse, brug og udseende af området som lokalplanen fastlægger.

5.2.1 Befolkningen og menneskers sundhed

Etableringen af nye virksomheder i de eksisterende erhvervslejemål i området forventes at føre til øget biltrafik i området. Opførelse af parkeringshuset vil således medføre øget trafik på Hollandsvej og vil i den forbindelse medføre øget emission fra bilerne og derved luftforurening og støj fra trafik.

Der vil blive tale om en relativ begrænset stigning i antallet af biler i forhold til den eksisterende årsgøsttrafik, og i forhold til den tætte placering ved motorvejen vurderes opførelse af parkeringshuset ikke at medføre væsentlige negative indvirkninger på den menneskelige sundhed relateret til luftforurening. Der kan i afgrænsede tidsrum i spidsbelastningsperioderne opstå mere støj fra trafik end de eksisterende forhold. Der forventes dog i al væsentlighed kun at være en mindre stigning i trafikstøj i disse perioder.

Parkeringshuset kan være med til at fjerne trafik fra omkringliggende mindre veje i mangel på parkeringspladser, og derved gavne dels billister, men også omkringliggende boligejere ved at mindske trafikken i boligområder. Indvirkningen på befolkningen vurderes at være positiv, men ikke have væsentlig indvirkning.

5.2.2 Jordbund

I forbindelse med opførelsen af parkeringshuset skal der udgraves til ca. 1,5 meter i jorden under den ene etage. Udgravningen kan medføre at grundvandsspejlet skal sænkes. Dette kan medføre ændringer i jordbundsforholdene, men vil være af midlertidig karakter og forventes derfor ikke at medføre væsentlig indvirkning på jordbundsforholdene.

5.2.3 Arealanvendelse

Lokalplanen muliggør opførelsen af et parkeringshus. Området som projektområdet er beliggende indenfor den eksisterende parkeringsplads. Lokalplanen medfører derfor ikke en ændring i arealanvendelsen.

Den højere udnyttelse af arealet til parkeringsformål har ikke direkte indvirkninger på arealanvendelsen, da den fortsat vil være den samme som under de eksisterende planforhold.

5.2.4 Jord og Grundvand

Området som det projekterede areal ligger på er udpeget som et område med særlige drikkevandsinteresser. Yderligere er forureningen kortlagt på Vidensniveau 2 efter Jordforureningsloven. I forbindelse med etablering af parkeringshuset er der derfor en risiko for forurening af grundvandet ved konstruktion af fundamentet.

Det er dog vurderet, at der eksisterer tilstrækkelige afværgeforanstaltninger for at hindre en forurening af grundvandet. På denne baggrund vurderes det at indvirkningen ikke vil være væsentlig.

5.2.5 Luftforurening

Luftforurening er også behandlet under afsnit 4.2.1 om befolkning og menneskers sundhed. Den øgede trafik på Hollandsvej som etablering af parkeringshuset vil medføre, vil føre til øget luftforurening lokalt. Dog vurderes det forventede antal yderligere biler i forhold til den eksisterende årsdøgnstrafik og den øvrige nærhed til motorvejen ikke at bidrage til en væsentlig forøgelse af luftforureningen i området.

5.2.6 Kumulative effekter

Den øgede trafik på Hollandsvej som etablering af parkeringshuset forventes at føre til, vurderes i sig selv ikke at have væsentlig indvirkning på den trafikale udvikling i området. Således vurderes opstuvningen af biler ikke at blive væsentligt forværret på hverken Hollandsvej eller Lyngby Hovedgade.

På Lyngby Hovedgade er Mærsk Drilling ved at opføre 10.000 m² til parkeringsarealer, som svarer til 450 nye parkeringspladser. Der er endvidere kendskab fremtidige planer for opførelse af yderligere parkeringspladser på Lyngby Hovedgade 63 beliggende i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej. Samlet set vil der hermed tilføres 700-900 nye parkeringspladser til lokalområdet. Dette kan have betydning for den kommende afvikling af trafik i området. Både på Hollandsvej, men især på Lyngby Hovedgade og Jægersborgvej.

Tilførslen af trafik til området kan betyde øget opstuvning af biler og ringere afvikling af trafikken, da adgangsforholdene til og fra lokalområdet er relativt begrænsede.

5.3 Vurdering af kumulative indvirkninger på tværs af miljøfaktorer

5.3.1 Miljøparametre

I forbindelse med vurderingen af lokalplanens indvirkninger er der identificeret kumulative indvirkninger på miljøet i forbindelse med den afledte trafikale afvikling på baggrund af den forventede øgede trafik fra i alt tre fremtidige nye parkeringsanlæg. Det bør overvejes, hvorledes der kan foretages afværgeforanstaltninger evt. i forbindelse med ændrede tider i lyskurvene og forlængelser af svingbaner på adgangsveje m.v.

Lokalplanen forventes ikke at medføre andre miljøpåvirkninger end de der er beskrevet i foregående afsnit.

5.3.2 Miljømålsætninger

Vurderingen i forhold til miljømålsætningerne skal sikre at klimatilpasningsplanens udpegning af risikoområder, ramme og retningslinjer ikke strider imod planer, målsætninger eller indsatsprogrammer i de pågældende planer.

De relevante planers målsætninger er anført i tabellen nedenfor.

Tabel 2 Relevante miljømålsætninger, der er indgået i afgrænsningen af miljøvurderingen.

Emne	Målsætninger
Vand- og naturområder	<p>Målsætninger som er fremsat i Bekendtgørelse af Lov om miljømål for internationale naturbeskyttelsesområder (Miljømålsloven LBK 932 af 24. september 2009).</p> <p>Målsætninger som er fremsat i Lov om Vandplanlægning (Lov nr. 1606 af 26. december 2013)</p> <p>Lov om Miljøskade (lov nr. 466 af 17. juni 2008) betyder, at man ikke må gennemføre planer eller projekter, der skader vandområderne, så disse hindres i at opnå god økologisk tilstand.</p>

Naturtyper og –arter	Målsætninger som fremsat i Bekendtgørelse af Lov om miljømål, mv. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder (Miljømålsloven LBK 932 af 24. september 2009).
Grundvandsinteresser	Naturstyrelsen kortlægger grundvandskortlægning i Danmark. Grundvandskortlægningen tilkendegiver, hvor interesserne findes, og hvor det er nødvendigt med en ekstraordinær indsats for at beskytte drikkevandsressourcerne. Grundvandskortlægning kan medføre restriktioner i forhold til arealanvendelse.
Landsplanredegørelse	Landsplanredegørelser omhandler regeringens langsigtede tanker om den geografiske struktur i hele landet. Der skal tages hensyn til den gældende landsplanredegørelse i forbindelse med planlægning på regionalt og kommunalt plan.
Fingerplan 2013	Landsplandirektivet udstikker rammerne for den samlede udvikling i hovedstadsområder. Der er retningslinjer for byudvikling, byomdannelse, grønne kiler, grønne bykiler, trafik anlæg m.v. i Fingerplanen.
Regional udviklingsplan	Den regionale udviklingsplan, der er udarbejdet af Region Hovedstaden, fastsætter visioner for udvikling som beskæftigelse, infrastruktur og uddannelse. På den baggrund udarbejder regionen handleplaner, der udpeger hvilke emner, der kræver initiativer og handling.
Lyngby Taarbæk Kommuneplan	Relevante rammer i kommuneplanen, som fastlægger miljømålsætninger for anvendelsen af lokalområdet

I forhold til de overordnede miljømålsætninger, som har været kortlagt i forbindelse med afgrænsningen af miljøvurderingen, gælder helt generelt at lokalplanen enten er i overensstemmelse med disse målsætninger og i enkelte tilfælde ingen betydning har for mulighederne for at opnå de pågældende miljømålsætninger. Det skal dog bemærkes, at lokalplanen ikke på nuværende tidspunkt er i overensstemmelse med den gældende kommuneplan, hvorfor der i dette tilfælde skal udarbejdes et kommuneplantillæg der muliggør vedtagelse af lokalplanen.

5.4 0-alternativet

Såfremt forslaget til Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej - ikke vedtages, vil de ovenfor beskrevne miljøpåvirkninger ikke være relevante, herunder øget trafik, visuel påvirkning og ændring af bestemmelserne for områdets udseende. Yderligere vil den kommende afvikling af den kommende parkeringsproblematik i området ikke afhjælpes.

0-alternativet til gennemførelse af forslag til Lokalplan 255 for parkeringshus på Hollandsvej - vil betyde, at området ikke fremover vil have samme kapacitet af parkeringspladser som gennemførelse af planen giver.

6 Overvågning af miljøfaktorer

Lokalplanen vil i sig selv ikke have indvirkning på miljøet, men de følgevirkninger som muligvis kan affødes i form af trafikale forhold potentielt kan påvirke miljøet.

Hertil kommer de kumulative indvirkninger der kan opstå ved at placere tre parkeringshuse af denne kapacitet så tæt. I denne forbindelse kan der opstå behov for overvågning af den trafikale afvikling lokalt og evt. indførelse af afværgeforanstaltninger. Det bør overvejes hvorvidt der i forbindelse med realiseringen af de mange nye parkeringspladsanlæg i lokalområdet bør udarbejdes en samlet trafik- og parkeringsredegørelse, der kan sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken.

Det vurderes, at overvågning af midlertidig sænkning af grundvandet ikke er nødvendigt. Der foretages løbende overvågning af grundvandet

Det forudsættes i denne forbindelse, at Lyngby Taarbæk Kommune senere tager stilling til om der vil være behov for at overvåge de pågældende miljøpåvirkninger fra lokalplanens mulige indvirkning på miljøet.

NORDEA EJENDOMME

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

Trafikale forhold ved etablering af P-hus på Hollandsvej

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

KAPACITETSVURDERING

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Konklusion	1
3	Forudsætninger	5
3.1	Forventet mertrafik i området	6
3.2	Kapacitetsberegninger	9
4	Resultater	10
4.1	Trafikmængder	14

1 Indledning

Nærværende notat omhandler en kapacitetsvurdering af de trafikale forhold på vejnettet omkring Hollandsvej ved etablering af et nyt P-hus på Hollandsvej.

Kapacitetsvurderingen skal anvendes som input til "Miljøvurdering af Lokalplan 255 - Parkeringshus på Hollandsvej", juli 2014.

2 Konklusion

Etablering af et nyt P-hus på Hollandsvej ved COWI vil øge antallet af parkeringspladser i området med 252 pladser. Dette vil betyde en forøgelse af trafikken på det omkringliggende vejnet, og resultere i øgede forsinkelser for trafikanterne og øgede kølængder i krydsene.

En vurdering af hvor store konsekvenser et nyt P-hus på Hollandsvej vil have for

PROJEKTNR. A054741
DOKUMENTNR. A054741-10
VERSION 3.0
UDGIVELSESDATO 17. juli 2014
UDARBEJDET RGJE
KONTROLLERET RSAL
GODKENDT RGJE

den trafikale afvikling i nærområdet er forbundet med en del usikkerhed af følgende årsager:

- › Der er flere planlagte byggerier i nærområdet foruden P-huset på Hollandsvej, der kommer til at påvirke trafikmængderne i området. De forventede fremtidige trafikmængder er derfor behæftet med en del usikkerhed.
- › De nyeste trafiktællinger er fra 2012 og der er sket ændringer i trafikmønstret i området siden da. Eksempelvis åbnede Vintapperrampen i 2013, der har ændret kørselsmønstret mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 og til og fra disse.
- › Til kapacitetsberegningerne er der anvendt programmet DanKap, der er et simpelt værktøj til sådanne vurderinger. Der er dermed også trafikale aspekter programmet ikke kan tage højde for, som eksempelvis korrekt gengivelse af signalprogrammer og konsekvenser af tilbagestuvende kø i svingbaner.

Baseret på de udførte kapacitetsberegninger for krydsene Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og Lyngby Hovedgade/Hollandsvej vurderes de trafikale konsekvenser af et nyt P-hus på Hollandsvej ikke som kritiske. Kapacitetsberegningerne er udført ud fra et worst-case-scenarie i forhold til forventede trafikmængder i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Isoleres de trafikale konsekvenser relateret til det nye P-hus på Hollandsvej fås resultater som vist på figur 1 for morgenmyldretiden og på figur 2 for eftermiddagsmyldretiden. De viste resultater er middelforsinkelsen for trafikanterne samt 95%-fraktilen af den maksimale kølængde (kølængden der med 95% sandsynlighed ikke overskrides) i de trafikstrømme, der får en konsekvens af det nye P-hus på Hollandsvej. "FØR" er resultaterne fra 0-alternativet, mens "EFTER" er resultaterne ved scenariet med 252 ekstra parkeringspladser ved Hollandsvej.

Trafikstrømmene er farvet på figurerne efter belastningsgraden. Jo højere tal, jo hårdere er trafikstrømmen belastet. En belastningsgrad over 1 indikerer sammenbrud i trafikafviklingen:

- › Grøn (< 0,5)
- › Gul (< 0,8)
- › Rød (< 1,0)
- › Sort (> 1,0)

Den største trafikale konsekvens sker umiddelbart for de venstresvingende mod Hollandsvej og de venstresvingende fra Jægersborgvej om morgenen.

Den maksimale kølængde for de venstresvingende mod Hollandsvej indikerer, at køen i enkelte tilfælde kan stuve tilbage og blokere for ligeudbanen i morgenmyldretiden. Som det ses af middelforsinkelsen vil køen dog være momentan, da de venstresvingende afvikles uden de store forsinkelser. Det skal også nævnes, at DanKap ikke kan gengive de eksisterende 4 sek. eftergrønt, der er etableret i sig-

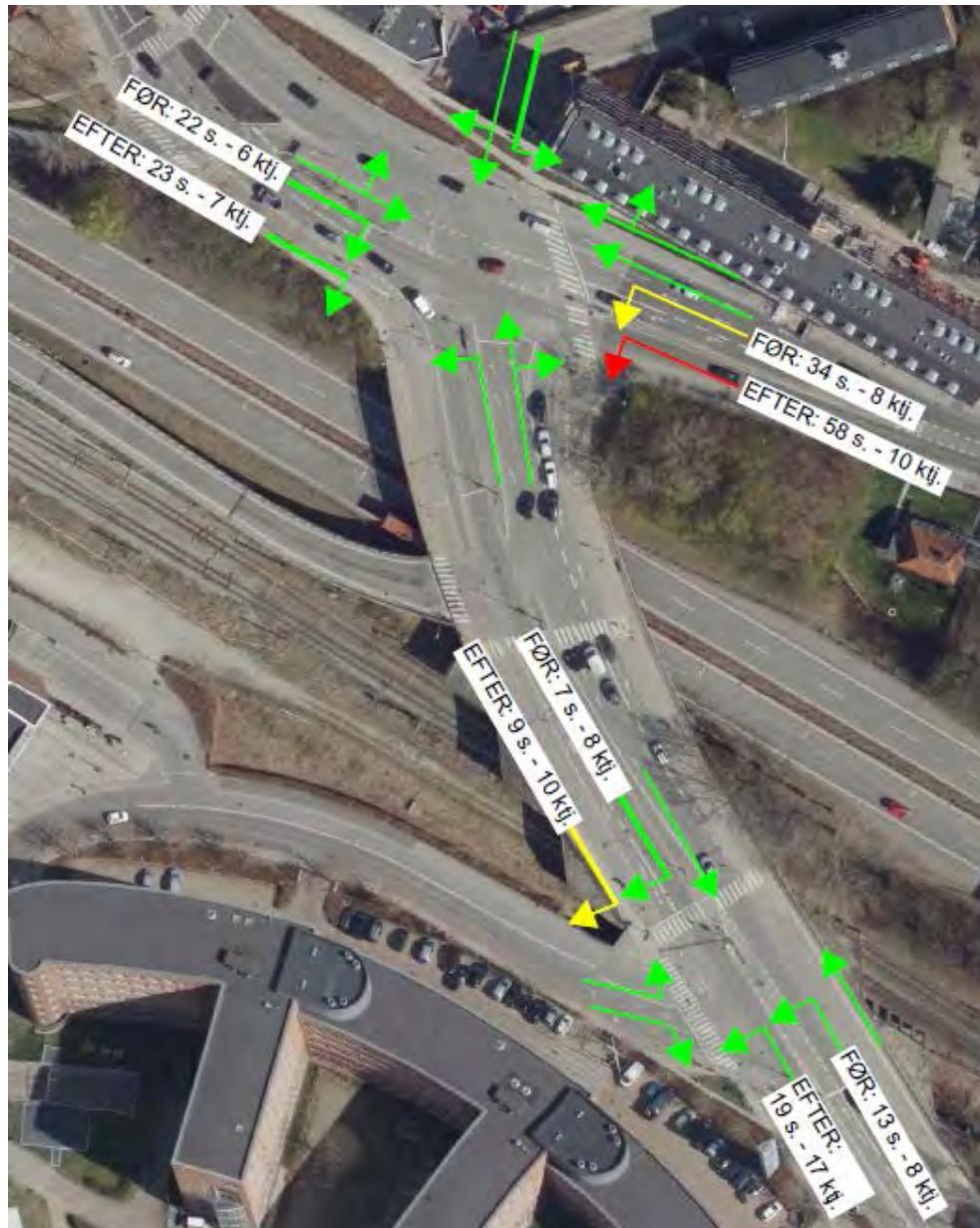
nalprogrammet for trafikken på Lyngby Hovedgade fra syd. Dermed er resultaterne for de venstresvingende mod Hollandsvej behæftet med en del usikkerhed. Der er således en større periode med grønt i praksis, end det har været muligt at medregne i DanKap-beregningen, hvorfor de faktiske forhold vil være mindre kritiske end beregningerne viser.

Middelforsinkelsen for de venstresvingende fra Jægersborgvej øges en del i scenariet med et P-hus på Hollandsvej, hvilket kan indikere, at ikke alle ventende trafikanter, der skal foretage venstresving, kan afvikles i ét signalomløb. Den maksimale kølængde indikerer dog, at det ikke får nævneværdig betydning for den ligeudkørende trafik fra Jægersborgvej. I forbindelse med det planlagte byggeri på Andersen & Martini-grunden må det formodes, at krydset skal bygges om, hvis der skal være ind- og udkørsel direkte i krydset. I den forbindelse kan der tages højde for eventuelle opståede kapacitetsproblemer i krydset. Et par ekstra sekunders grønt på den eksisterende venstresvingespil, vurderes også at kunne løse et evt. afviklingsproblem for de venstresvingende.

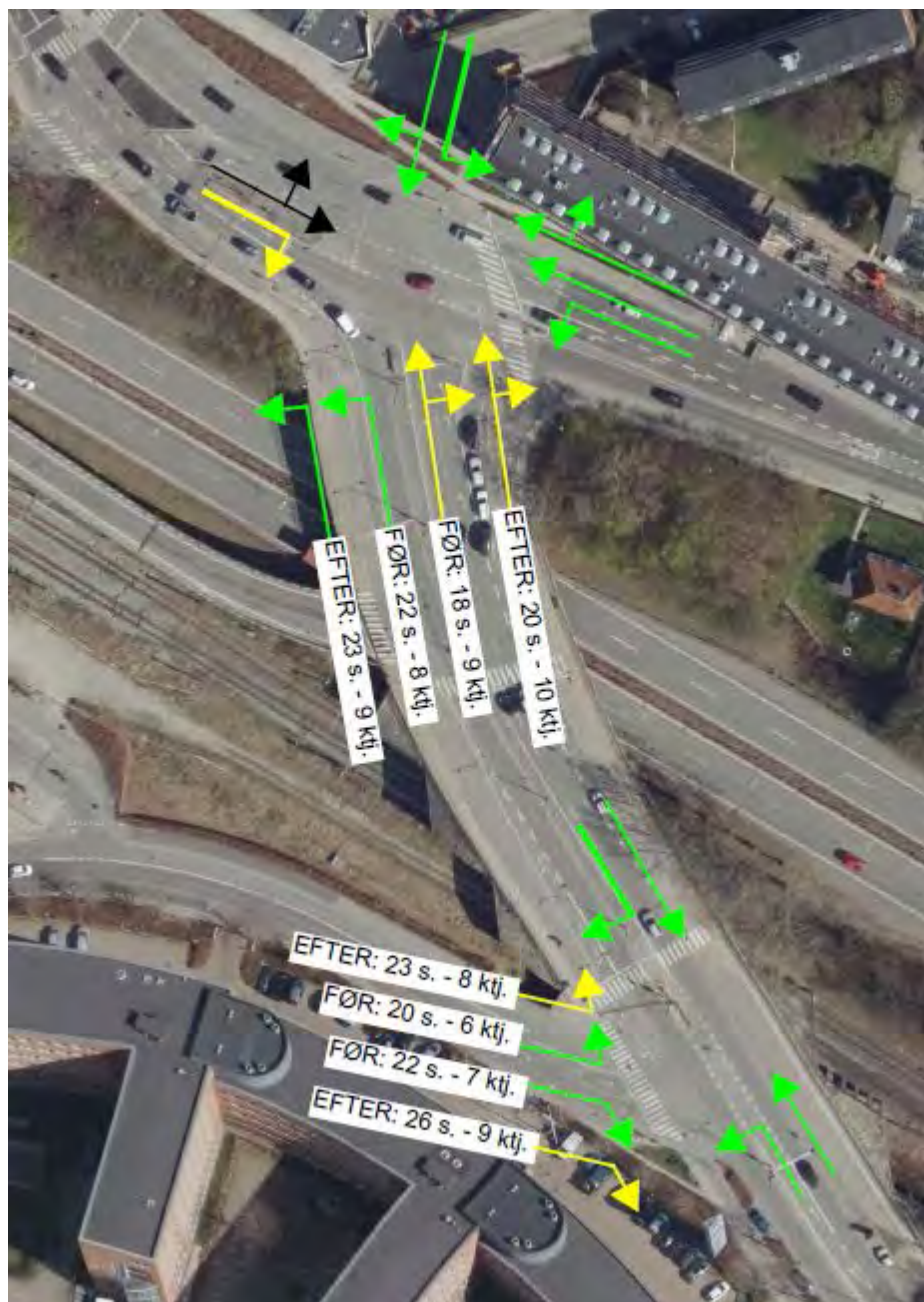
Der forventes trafikalt sammenbrud for de venstresvingende fra Lyngby centrum til det nye byggeri på Andersen & Martini-grunden i eftermiddagsmyldretiden. Dette er dog ikke en konsekvens af det nye P-hus på Hollandsvej, men udelukkende pga. det nye detailhandel- og boligbyggeri i krydset. I forbindelse med ombygningen af krydset, når Andersen & Martini-grunden skal tilkobles, bør der derfor samtidig sikres bedre forhold for de venstresvingende fra Lyngby centrum.

Generelt vurderes det, at eventuelle trafikale afviklingsproblemer, et nyt P-hus på Hollandsvej måtte medføre, er på et niveau, så de kan løses ved en relativt simpel optimering på signalprogrammerne i de nærliggende signalanlæg på Lyngby Hovedgade. Specielt fordi vurderingen er baseret på et worst-case-scenarie i forhold til de fremtidige trafikmængder i området.

Det vurderes også, at de trafikale konsekvenser af et nyt P-hus på Hollandsvej er så små, at de nævnte kapacitetsproblemer kan være et resultat af de mange usikkerheder i vurderingen. Eventuelle ændringer af vejnet, signalanlæg eller signalprogrammer bør derfor afventes indtil eventuelle kapacitetsproblemer er konstateret.



Figur 1 Trafikale konsekvenser ved et nyt P-hus på Hollandsvej i morgenmyldretiden. De angivne resultater er middelforsinkelsen for trafikanterne samt 95%-fraktilen af den maksimale kølængde.



Figur 2 Trafikale konsekvenser ved et nyt P-hus på Hollandsvej i eftermiddagsmyldretiden. De angivne resultater er middelforsinkelsen for trafikanterne samt 95%-fraktilen af den maksimale kølængde.

3 Forudsætninger

Vurderingen af de trafikale konsekvenser ved etablering af et nyt P-hus på Hollandsvej baseres på:

- › Nyeste trafiktællinger (2012) i krydsene Lyngby Hovedgade/Hollandsvej og Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej.
- › Gældende signaldokumentation for de to kryds.

- › Forventet trafik til og fra nyt hovedsæde for Maersk Drilling på Lyngby Hovedgade. Vurderet af Rambøll i rapporten "Lyngby Hovedgade 77-85" fra maj 2009.
- › Forventet trafik til og fra et nyt parkeringshus på Hollandsvej (252 pladser).
- › Forventet trafik til og fra nye parkeringsarealer på Andersen & Martini-grunden (250 pladser) i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej.

De trafikale konsekvenser vurderes i morgen- og eftermiddagsmyldretiden, hvilket er de trafikalt hårdest belastede perioder i området.

3.1 Forventet mertrafik i området

I det følgende er de forventede trafikstigninger på vejene i området vurderet. Trafikstigningerne er udelukkende baseret på det kommende nye byggeri i området i form af et nyt hovedsæde for Maersk Drilling, byggeri på Andersen & Martini-grunden og et nyt P-hus ved COWI. Der regnes derfor ikke med en generel trafikstigning (eller fald) baseret på en fremskrevet årlig stigning i trafikmængderne til byggeriet forventes færdigt. Denne stigning forventes indeholdt i usikkerheden ved nedenstående estimer.

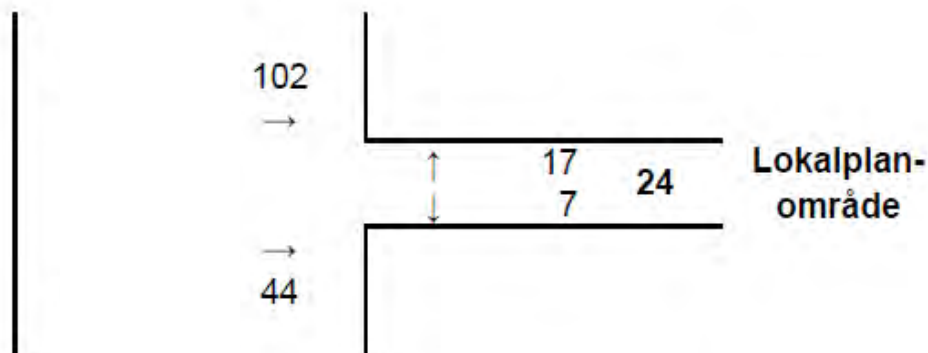
Hovedsæde for Maersk Drilling

Den forventede trafik til og fra det nye hovedsæde for Maersk Drilling på Lyngby Hovedgade er vurderet af Rambøll i rapporten "Lyngby Hovedgade 77-85" fra maj 2009. På figur 1 ses den forventede mertrafik i myldretiden.

Umiddelbart virker fordelingen af trafikken en smule overestimeret i forhold til, at de klart største trafikmængder kommer fra nord, mens tilkoblingen til Motorring 3 og Helsingørmotorvejen er placeret mod syd. Med den nye Vintapperrampe er forholdene forbedret i udvekslingen mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3. Dette kan også give anledning til at mere trafik ankommer fra syd.

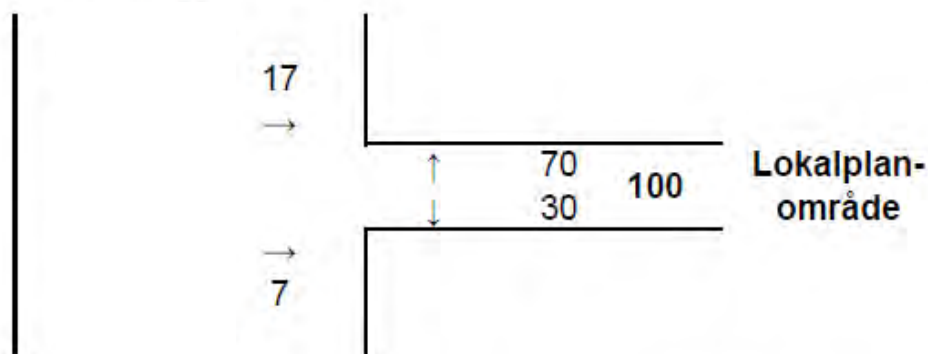
Der ændres ikke på tallene fra Rambølls vurdering, da dette også vil være behæftet med en del usikkerhed. Herudover vurderes fordelingen som et worst-case-scenarie, for denne konsekvensvurdering, da der dermed vil færdes mere trafik i krydsene Lyngby Hovedgade/Hollandsvej og Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej.

Lyngby Hovedgade



Trafikbelastning en hverdagsspidstime kl. 8-9

Lyngby Hovedgade



Trafikbelastning en hverdagsspidstime kl. 16 -17

Figur 3 Forventet trafik til og fra det nye hovedsæde for Maersk Drilling (kilde: "Lyngby Hovedgade 77-85", maj 2009)

Den forventede mertrafik til og fra det nye hovedsæde antages at fordele sig i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej ud fra en vægtning baseret på de eksisterende trafikmængder i de to kryds. Det antages dog, at 50% af trafikken fra nord til hovedsædet ankommer via Lyngby Omfartsvej og dermed ikke belaster krydset ved Jægersborgvej.

Planlagt byggeri på Andersen & Martini-grunden

Den forventede trafik til og fra det planlagte byggeri på Andersen & Martini-grunden er baseret på følgende forudsætninger:

- › Der etableres 6.000 m² parkeringsareal, hvilket vurderes til ca. 250 parkeringspladser (dette er et højt estimat, hvis parkeringsarealet etableres i konstruktion).

- › 50% af parkeringsarealet anvendes primært til detailhandel (125 pladser). Det resterende areal betragtes som parkering til boliger (125 pladser).
- › Om morgenen ankommer trafik svarende til 20% af det samlede antal parkeringspladser. Trafik svarende til 60% af det samlede antal pladser forlader parkeringspladsen.
- › Om eftermiddagen antages det, at pladserne anvendt til detailhandel udskiftes to gange i løbet af én time, hvilket må vurderes som et højt estimat. Samtidig ankommer trafikken tilknyttet boligerne parkeringspladsen svarende til 80% af pladserne anvendt til bolig.

Baseret på disse forudsætninger fås en forventet mertrafik som angivet i tabel 1.

Tabel 1 Forventet mertrafik til og fra det planlagte byggeri på Andersen & Martini-grunden.

ANDERSEN & MARTINI	TRAFIK TIL (KTJ.)	TRAFIK FRA (KTJ.)
Morgen	50	150
Eftermiddag	350	250

Den forventede mertrafik til og fra det planlagte byggeri antages at fordele sig i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej ud fra en vægtning baseret på de eksisterende trafikmængder i de to kryds.

Planlagt P-hus ved COWI på Hollandsvej

Den forventede trafik til og fra det planlagte P-hus ved COWI på Hollandsvej er baseret på følgende forudsætninger:

- › Der etableres 252 ekstra parkeringspladser.
- › Om morgenen ankommer trafik svarende til 80% af det samlede antal parkeringspladser. Trafik svarende til 10% af det samlede antal pladser forlader parkeringspladsen.
- › Om eftermiddagen forlader trafik svarende til 60% af det samlede antal parkeringspladser. Trafik svarende til 10% af det samlede antal pladser ankommer til parkeringspladsen.

Baseret på disse forudsætninger fås en forventet mertrafik som angivet i tabel 2.

Tabel 2 Forventet mertrafik til og fra det planlagte P-hus på Hollandsvej ved COWI.

HOLLANDSVEJ VED COWI	TRAFIK TIL (KTJ.)	TRAFIK FRA (KTJ.)
Morgen	202	25
Eftermiddag	25	151

Den forventede mertrafik til og fra det planlagte P-hus antages at fordele sig i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej ud fra en vægtning baseret på de eksisterende trafikmængder i de to kryds. Det antages dog, at 50% af trafikken fra nord til P-huset ankommer via Lyngby Omfartsvej og dermed ikke belaster krydset ved Jægersborgvej.

3.2 Kapacitetsberegninger

Til at vurdere de trafikale konsekvenser ved at bygge et nyt P-hus på Hollandsvej udarbejdes der kapacitetsberegninger for krydsene Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej og Lyngby Hovedgade/ Hollandsvej.

Kapacitetsberegningerne udføres for to scenarier:

- › O-alternativ - trafikmængder fra 2012 tillagt den forventede trafikstigning forårsaget af det nye hovedsæde for Maersk Drilling samt det planlagte byggeri på Andersen & Martini-grunden.
- › Scenarie - trafikmængder fra 2012 tillagt den forventede trafikstigning forårsaget af det nye hovedsæde for Maersk Drilling, det planlagte byggeri på Andersen & Martini-grunden samt det planlagte P-hus på Hollandsvej ved COWI.

For både 0-alternativet og scenariet udføres kapacitetsberegningerne for én time om morgenen og én time om eftermiddagen.

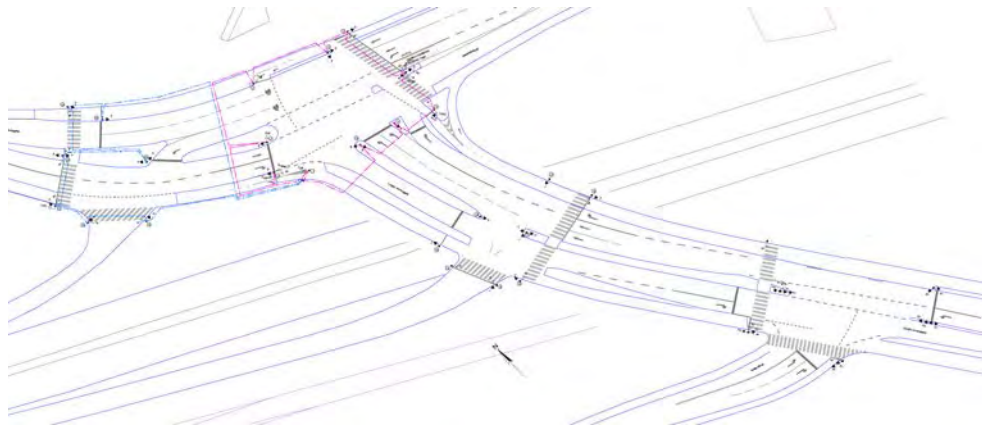
Ved det planlagte byggeri på Andersen & Martini-grunden er det i kapacitetsberegningerne antaget at der etableres et fjerde ben i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej. Dette har naturligvis betydning for den fremtidige geometri og signalprogrammering i krydset. I forbindelse med denne kapacitetsvurdering er det antaget, at:

- › Der etableres en kombineret ligeud-/højresvingbane samt en venstresvingbane fra Andersen & Martini-grunden.
- › Eksisterende ligeudspor på Lyngby Hovedgade (nordvest-vendt ben) omdannes til kombineret ligeud-/venstresvingsspor.
- › Eksisterende højresvingspor på Lyngby Hovedgade (sydøst-vendt ben) omdannes til kombineret ligeud-/højresvingsspor.
- › Eksisterende højre ligeudspor på Jægersborgvej (øst-vendt ben) omdannes til kombineret ligeud-/højresvingsspor.
- › Eksisterende signalprogram anvendes, hvor trafikken fra Andersen & Martini-grunden kører samtidig med trafikken fra Lyngby Hovedgade (sydøst-vendt ben).

Kapacitetsberegningerne udføres med programmet DanKap, hvilket er et simpelt værktøj til at udføre kapacitetsberegninger for signalanlæg. Der er således forbundet en hvis usikkerhed ved at udføre beregningerne i DanKap. Beregningerne kan dog give en udmærket indikation af kapacitetsforholdene i et signalreguleret kryds.

Til denne trafikale konsekvensvurdering er DanKap vurderet som det rigtige værktøj, da den forventede fremtidige trafik i området alligevel er behæftet med en del usikkerhed.

I området er der placeret fire signalregulerede kryds meget tæt på hinanden, hvilket kan ses på figur 2.



Figur 4 Signalregulerede kryds i området omkring Lyngby Hovedgade, Jægersborgvej og Hollandsvej.

Der er i denne konsekvensvurdering ikke udarbejdet kapacitetsberegninger ved ramperne til og fra Lyngby Omfartsvej. Det vurderes i stedet ud fra resultaterne af kapacitetsberegninger i krydsene ved Jægersborgvej og Hollandsvej, hvorvidt der forventes trafikale problemer i rampekrydsene.

4 Resultater

I det følgende vises samtlige resultater fra kapacitetsberegningerne, der ligger til grund for den trafikale konsekvensvurdering af et nyt P-hus på Hollandsvej. De anvendte trafikmængder til beregningerne kan ses i afsnit 3.1.

På figur 5 og figur 6 ses resultaterne af kapacitetsberegninger for hhv. 0-alternativet og scenariet om morgenen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej. Formentligt ses en øget belastning for de venstresvingende fra syd samt de højresvingende fra nord mod det nye P-hus på Hollandsvej.

Køen af de venstresvingende fra syd kan stuve tilbage ud af den eksisterende ca. 55 m. lange venstresvingbane.

Evt. problemer med afviklingen i krydset vurderes umiddelbart, at kunne løses med en optimering af signalprogrammet, da der er rigelig overskydende kapacitet i krydset som helhed.

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet			Brugerdefineret omløbstid Brugerdefinerede grøntider Omløbstiden er 64 sekunder									
		B	t s/Kt	n 5% Kt										
Lyngby Hovedgade N	L	0,35	7	8	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Grøntid</th> <th>Mellemtid efter</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>17</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>34</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Fase	Grøntid	Mellemtid efter	1	17	7	2	34	6
Fase	Grøntid	Mellemtid efter												
1	17	7												
2	34	6												
Lyngby Hovedgade N	H	0,40	7	8										
Lyngby Hovedgade S	V	0,33	13	8										
Lyngby Hovedgade S	L	0,21	6	5										
Hollandsvej	V	0,05	17	1										
Hollandsvej	H	0,08	17	1										

Figur 5 Resultater af kapacitetsberegningen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej om morgenen – 0-alternativ. Belastningsgrad (B), middelforsinkelse (t) og 95%-fraktil af den maksimale kølængde (n_{5%}).

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet			Brugerdefineret omløbstid Brugerdefinerede grøntider Omløbstiden er 64 sekunder									
		B	t s/Kt	n 5% Kt										
Lyngby Hovedgade N	L	0,35	7	8	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Grøntid</th> <th>Mellemtid efter</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>17</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>34</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Fase	Grøntid	Mellemtid efter	1	17	7	2	34	6
Fase	Grøntid	Mellemtid efter												
1	17	7												
2	34	6												
Lyngby Hovedgade N	H	0,53	9	10										
Lyngby Hovedgade S	V	0,49	19	17										
Lyngby Hovedgade S	L	0,21	6	5										
Hollandsvej	V	0,07	17	1										
Hollandsvej	H	0,12	18	1										

Figur 6 Resultater af kapacitetsberegningen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej om morgenen – Scenariet. Belastningsgrad (B), middelforsinkelse (t) og 95%-fraktil af den maksimale kølængde (n_{5%}).

På figur 7 og figur 8 ses resultaterne af kapacitetsberegninger for hhv. 0-alternativet og scenariet om eftermiddagen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej. Forventeligt ses en øget belastning for trafikken fra Hollandsvej, hvor det nye P-hus er etableret.

Den øgede belastning fra Hollandsvej giver ikke en betragtelig forværring af forsinkelse og kølængder. Igen vurderes det, at en mindre optimering af signalprogrammet i krydset kan afhjælpe problemerne, hvis afviklingen fra Hollandsvej findes uacceptabel om eftermiddagen.

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet			Brugerdefineret omløbstid Brugerdefinerede grøntider Omløbstiden er 64 sekunder									
		B	t s/Kt	n 5% Kt										
Lyngby Hovedgade N	L	0,39	7	9	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Fase</th> <th>Grøntid</th> <th>Mellemtid efter</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>17</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>34</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	Fase	Grøntid	Mellemtid efter	1	17	7	2	34	6
Fase	Grøntid	Mellemtid efter												
1	17	7												
2	34	6												
Lyngby Hovedgade N	H	0,04	5	1										
Lyngby Hovedgade S	V	0,04	11	1										
Lyngby Hovedgade S	L	0,43	7	10										
Hollandsvej	V	0,35	20	6										
Hollandsvej	H	0,45	22	7										

Figur 7 Resultater af kapacitetsberegningen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej om eftermiddagen – 0-alternativ. Belastningsgrad (B), middelforsinkelse (t) og 95%-fraktil af den maksimale kølængde (n_{5%}).

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n _{5%} Kt
Lyngby Hovedgade N	L	0,39	7	9
Lyngby Hovedgade N	H	0,05	5	1
Lyngby Hovedgade S	V	0,06	11	1
Lyngby Hovedgade S	L	0,43	7	10
Hollandsvej	V	0,51	23	8
Hollandsvej	H	0,62	26	9

Brugerdefineret omløbstid
Brugerdefinerede grøntider
Omløbstiden er 64 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	17	7
2	34	6

Figur 8 Resultater af kapacitetsberegningen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej om eftermiddagen – Scenariet. Belastningsgrad (B), middelforsinkelse (t) og 95%-fraktil af den maksimale kølængde (n_{5%}).

På figur 9 og figur 10 ses resultaterne af kapacitetsberegninger for hhv. 0-alternativet og scenariet om morgenen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej. Forventeligt ses primært en øget belastning af den venstresvingende trafik fra Jægersborgvej og en mindre øget belastning af den højresvingende trafik fra Lyngby centrum.

Den venstresvingende trafik fra Jægerborgvej befinder sig på kapacitetsgrænsen. Den ekstra højresvingende trafik fra Lyngby centrum er så lille, at den ikke får nævneværdige konsekvenser for afviklingen i krydset.

Evt. problemer med afviklingen i krydset vurderes umiddelbart, at kunne løses med en optimering af signalprogrammet, da der er rigelig overskydende kapacitet i krydset som helhed.

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n _{5%} Kt
Lyngby Hovedgade N	VL	0,34	25	5
Lyngby Hovedgade N	H	0,40	22	6
Jægersborgvej	V	0,76	34	8
Jægersborgvej	L	0,31	20	6
Jægersborgvej	LH	0,32	21	6
Lyngby Hovedgade S	V	0,24	18	5
Lyngby Hovedgade S	V	0,24	18	5
Lyngby Hovedgade S	LH	0,33	15	6
Andersen & Martini	V	0,07	18	1
Andersen & Martini	LH	0,18	14	4

Brugerdefineret omløbstid
Brugerdefinerede grøntider
Omløbstiden er 64 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	16	4
2	6	4
3	22	12

Figur 9 Resultater af kapacitetsberegningen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej om morgenen – 0-alternativ. Belastningsgrad (B), middelforsinkelse (t) og 95%-fraktil af den maksimale kølængde (n_{5%}).

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n 5% Kt
Lyngby Hovedgade N	VL	0,34	25	5
Lyngby Hovedgade N	H	0,45	23	7
Jægersborgvej	V	0,90	58	10
Jægersborgvej	L	0,31	20	6
Jægersborgvej	LH	0,32	21	6
Lyngby Hovedgade S	V	0,25	18	5
Lyngby Hovedgade S	V	0,25	18	5
Lyngby Hovedgade S	LH	0,33	16	6
Andersen & Martini	V	0,07	18	1
Andersen & Martini	LH	0,18	14	4

Brugerdefineret omløbstid
 Brugerdefinerede grøntider
 Omløbstiden er 64 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	16	4
2	6	4
3	22	12

Figur 10 Resultater af kapacitetsberegningen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej om morgenen – Scenariet. Belastningsgrad (B), middelforsinkelse (t) og 95%-fraktil af den maksimale kølængde (n_{5%}).

På figur 11 og figur 12 ses resultaterne af kapacitetsberegninger for hhv. 0-alternativet og scenariet om eftermiddagen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej. Forventeligt ses primært en øget belastning af trafikken fra Lyngby Hovedgade mod centrum, rampen til Lyngby Omfartsvej og Jægersborgvej. Den ekstra trafik i disse strømme forventes dog ikke at skabe en uacceptabel trafikafvikling i krydset.

Igen vurderes det, at en mindre optimering af signalprogrammet i krydset kan afhjælpe problemerne, hvis afviklingen fra Lyngby Hovedgade findes uacceptabel om eftermiddagen.

Resultaterne viser trafikalt sammenbrud for de venstresvingende fra Lyngby centrum til det nye byggeri på Andersen & Martini-grunden i eftermiddagsmyldretiden. Dette er dog ikke en konsekvens af det nye P-hus på Hollandsvej, men udelukkende pga. det nye detailhandel- og boligbyggeri i krydset.

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n 5% Kt
Lyngby Hovedgade N	VL	1,80	1495	148
Lyngby Hovedgade N	H	0,64	28	9
Jægersborgvej	V	0,42	30	4
Jægersborgvej	L	0,48	23	8
Jægersborgvej	LH	0,53	24	8
Lyngby Hovedgade S	V	0,46	22	8
Lyngby Hovedgade S	V	0,46	22	8
Lyngby Hovedgade S	LH	0,53	18	9
Andersen & Martini	V	0,20	23	4
Andersen & Martini	LH	0,26	15	5

Brugerdefineret omløbstid
 Brugerdefinerede grøntider
 Omløbstiden er 64 sekunder

Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	16	4
2	6	4
3	22	12

Figur 11 Resultater af kapacitetsberegningen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej om eftermiddagen – 0-alternativ. Belastningsgrad (B), middelforsinkelse (t) og 95%-fraktil af den maksimale kølængde (n_{5%}).

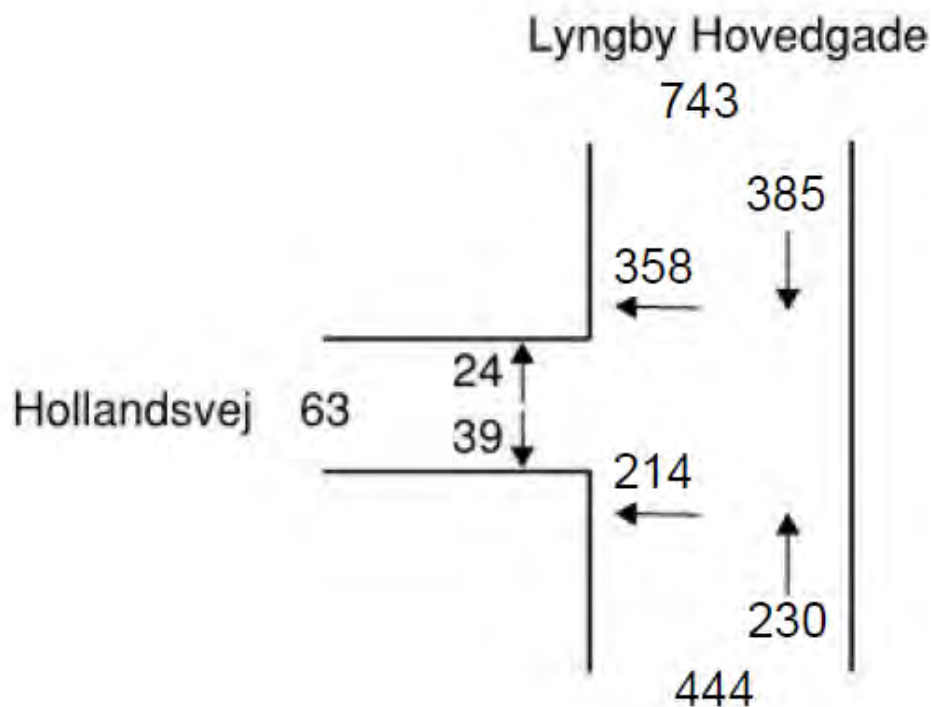
Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	n _{5%} Kt
Lyngby Hovedgade N	VL	1,80	1495	148
Lyngby Hovedgade N	H	0,65	29	9
Jægersborgvej	V	0,44	30	4
Jægersborgvej	L	0,48	23	8
Jægersborgvej	LH	0,53	24	8
Lyngby Hovedgade S	V	0,50	23	9
Lyngby Hovedgade S	V	0,50	23	9
Lyngby Hovedgade S	LH	0,59	20	10
Andersen & Martini	V	0,22	24	4
Andersen & Martini	LH	0,26	15	5

Brugerdefineret omløbstid		
Brugerdefinerede grøntider		
Omløbstiden er 64 sekunder		
Fase	Grøntid	Mellemtid efter
1	16	4
2	6	4
3	22	12

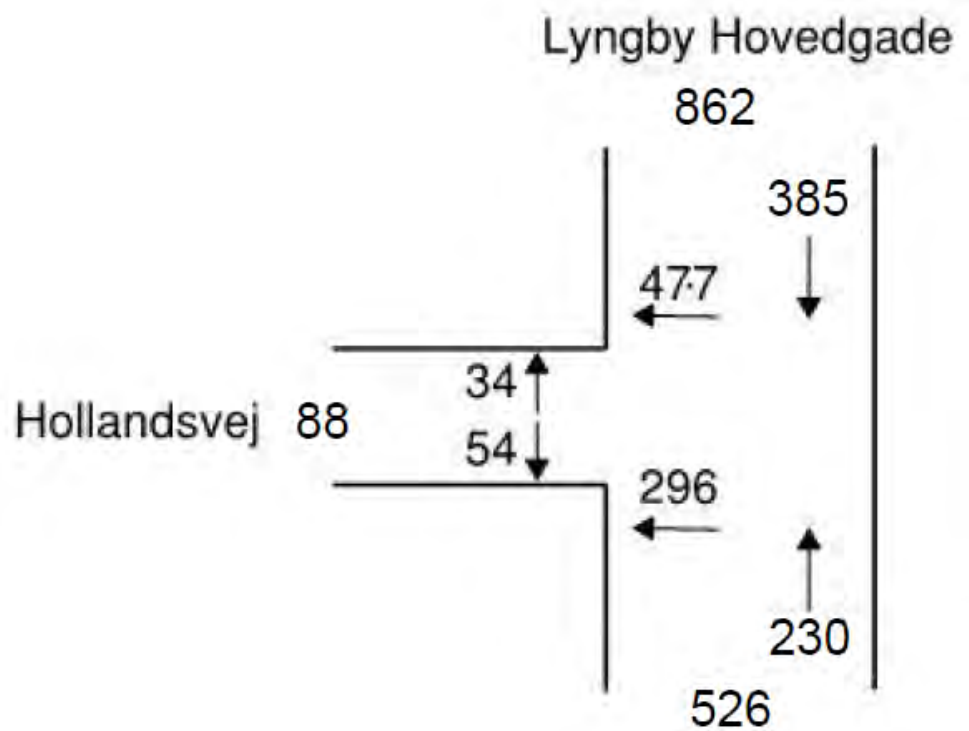
Figur 12 Resultater af kapacitetsberegningen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej om eftermiddagen – Scenariet. Belastningsgrad (B), middelforsinkelse (t) og 95%-fraktil af den maksimale kølængde (n_{5%}).

4.1 Trafikmængder

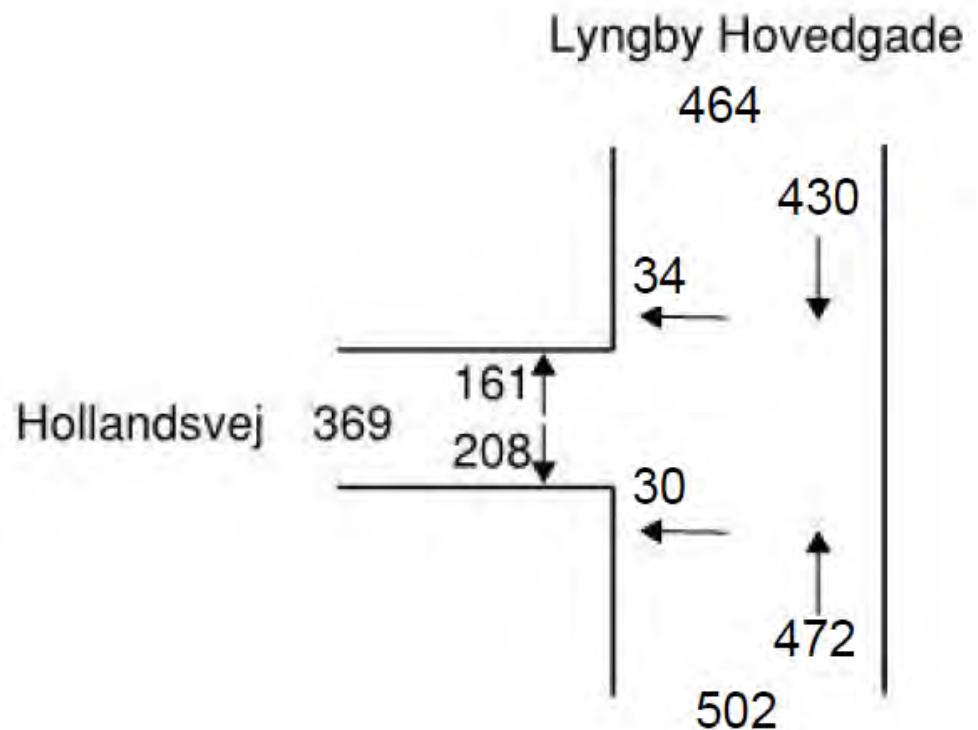
På figur 3 - figur 10 ses de forventede trafikmængder i hhv. morgen- og eftermiddagsmyldretiden i krydsene Lyngby Hovedgade/Hollandsvej og Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej. Trafikmængderne kan ses for både 0-alternativet og scenariet med et P-hus på Hollandsvej ved COWI.



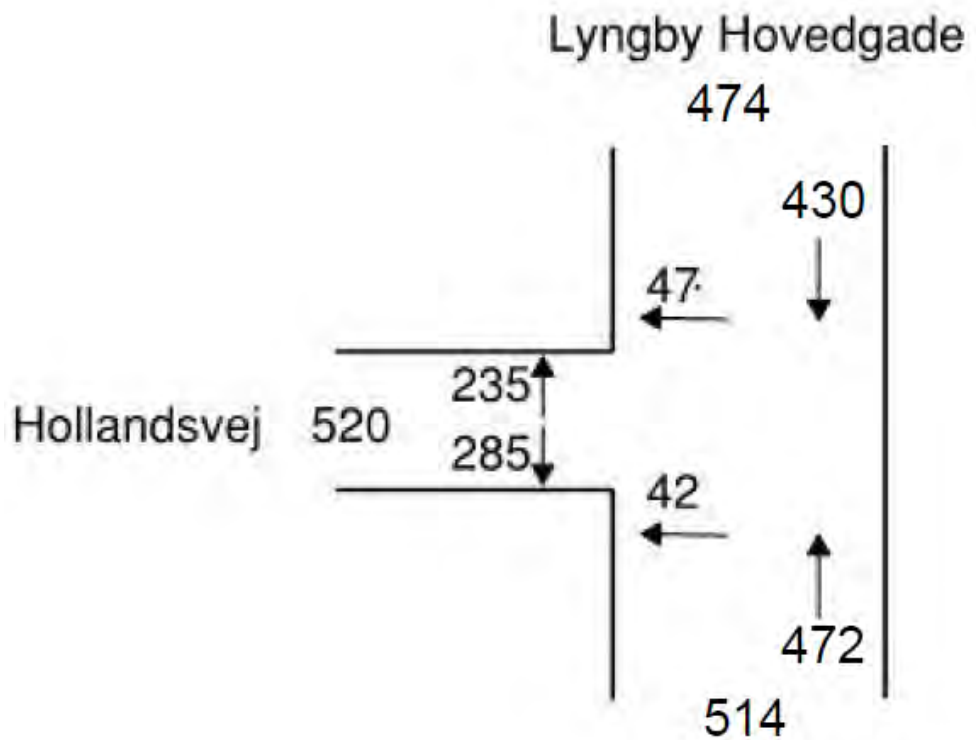
Figur 13 Trafikmængder om morgenen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej – 0-alternativ.



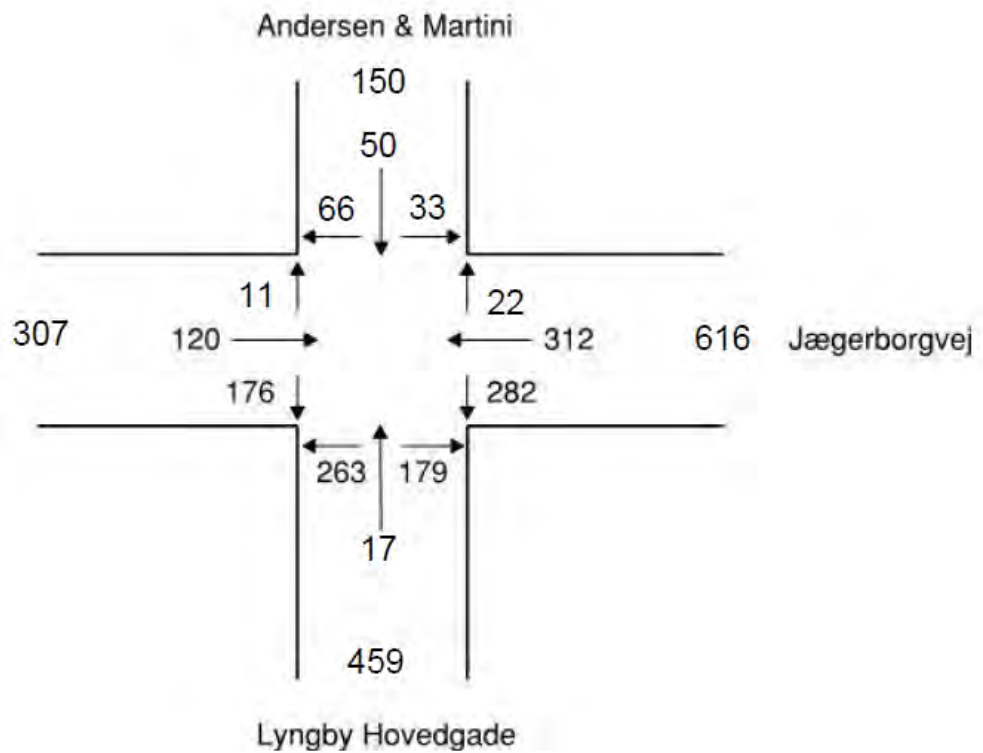
Figur 14 Trafikmængder om morgenen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej – Scenarioet.



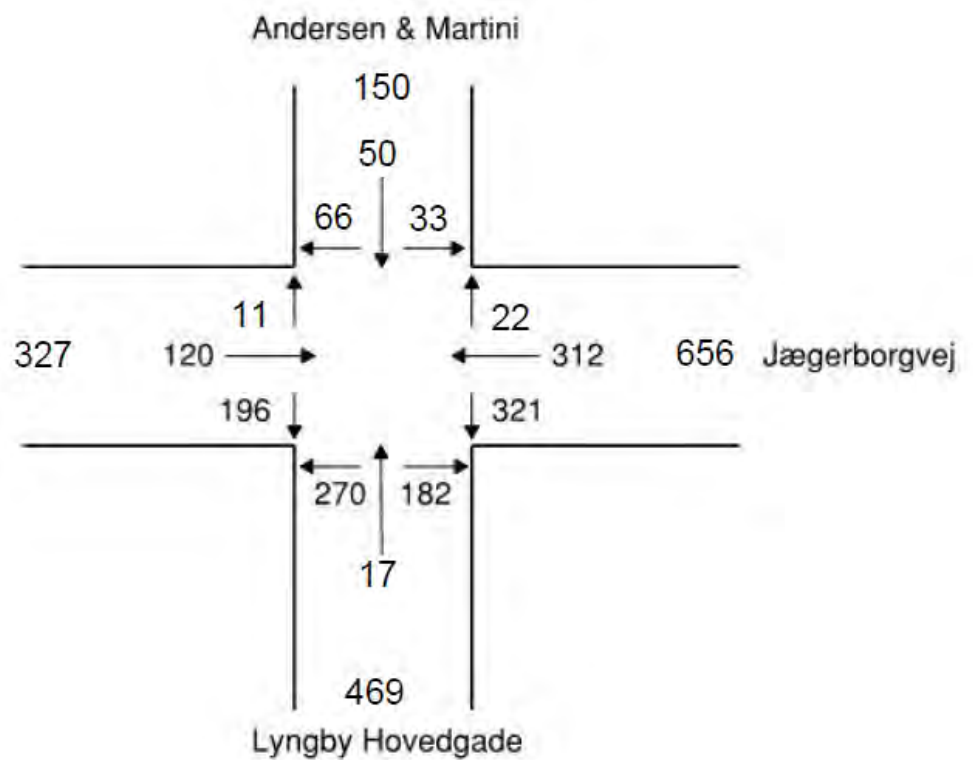
Figur 15 Trafikmængder om eftermiddagen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej – 0-alternativ.



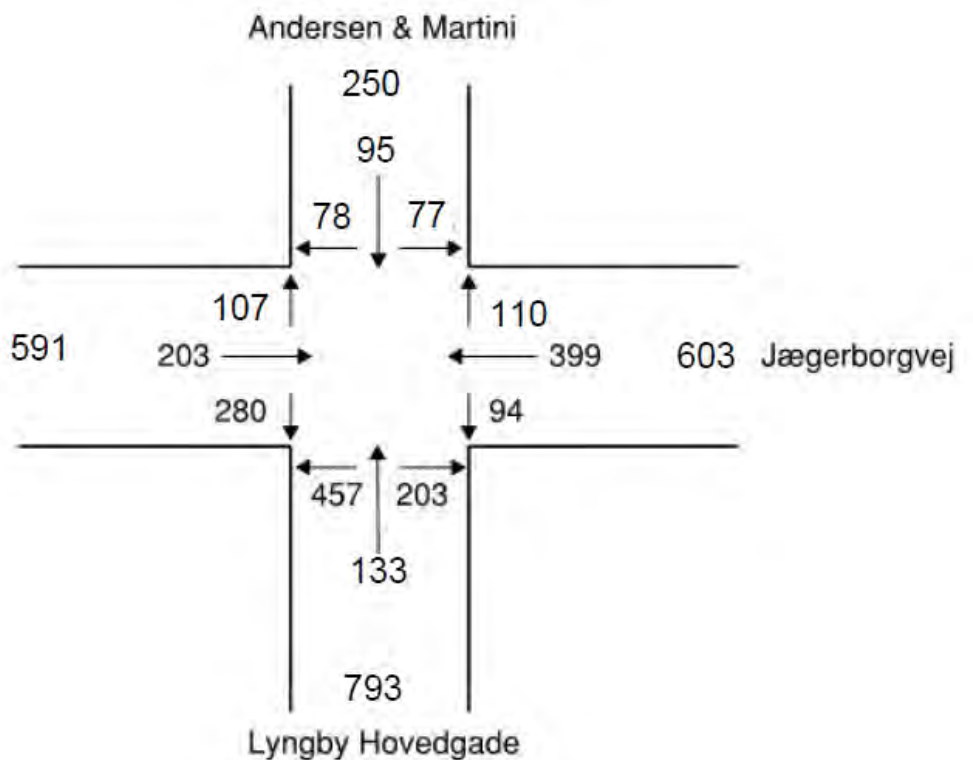
Figur 16 Trafikmængder om eftermiddagen i krydset Lyngby Hovedgade/Hollandsvej – Scenariet.



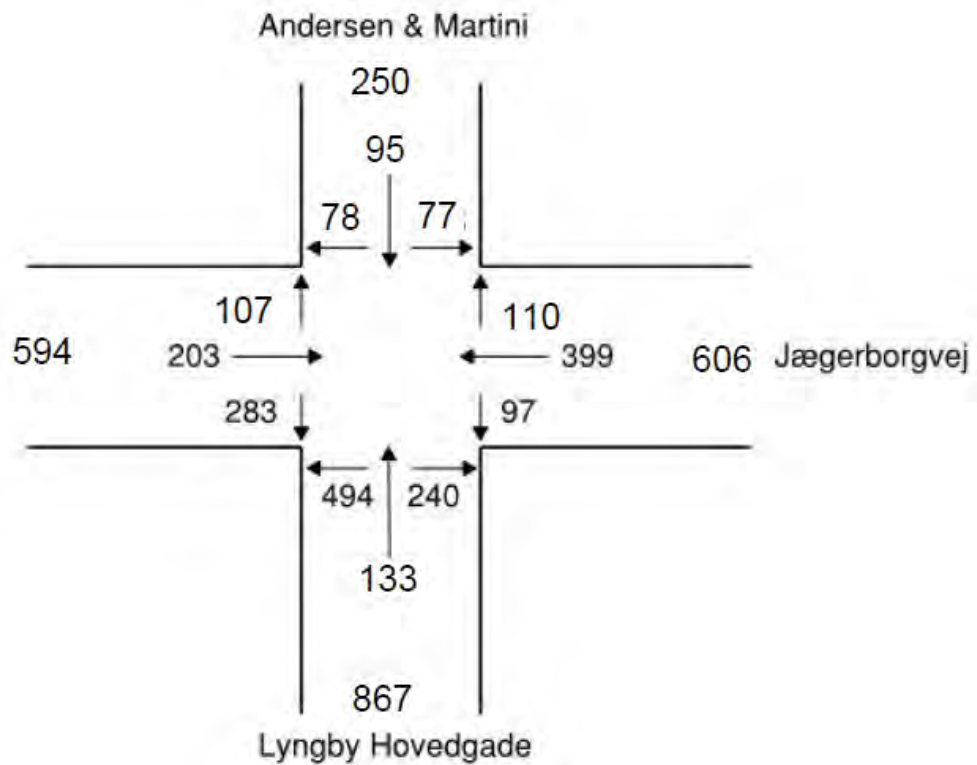
Figur 17 Trafikmængder om morgenen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej – 0-alternativ.



Figur 18 Trafikmængder om morgenen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej – Scenariet.

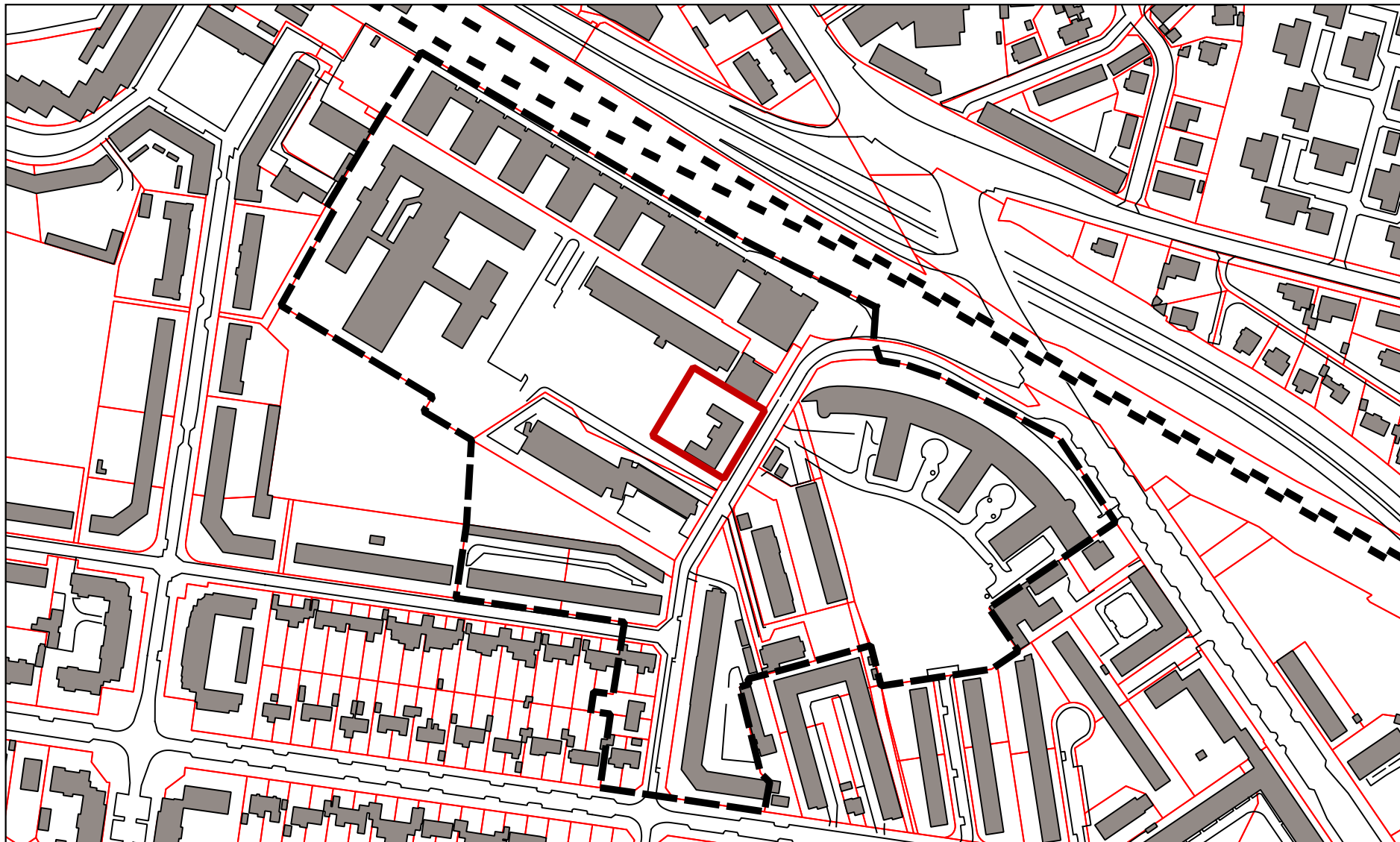


Figur 19 Trafikmængder om eftermiddagen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej – 0-alternativ.





Figur 20


Trafikmængder om eftermiddagen i krydset Lyngby Hovedgade/Jægersborgvej – Scenariet.



Bilag 2 - høringsområde

 lokalplan 255 høringsområde

 Lokalplan 255 afgrænsning

 s-tog

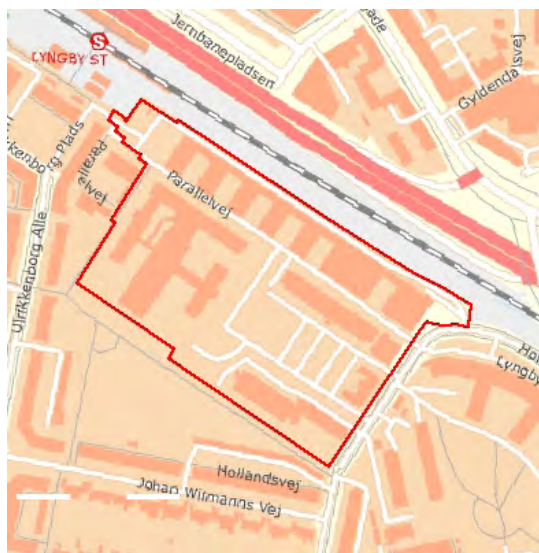
Kommuneplantillæg 8/2013 - for p-hus på Hollandsvej

Kommuneplantillæg 8/2013 for p-hus på Hollandsvej

Status	Kladde
Plannavn	Kommuneplantillæg 8/2013 - for p-hus på Hollandsvej
bydel	Ulrikkenborg bydel
Baggrund	Kommunebestyrelsen ønsker af give mulighed for at der etableres et parkeringshus på Hollandsvej, og derfor er der udarbejdet et lokalplanforslag og kommuneplantillæg som muliggøre dette. Der er udarbejdet VVM-screening og miljøvurdering af planforslagene. Lokalplanforslaget giver mulighed for at etablere et parkeringshus på 18 m, i 7 etager med plads til ca. 294 biler. Den gældende kommunenplanramme er 2.1.94 Parallelvej. Det foreslås at rammeområdets bestemmelser om bebyggelsesprocent ændres således at der skabes plads til parkeringshuset.
Indhold	<p>Den eksisterende ramme 2.1.94 Parallelvej aflyses og erstattes af en ny ramme af samme navn og afgrænsning. Den geografiske afgrænsning af rammen fastholdes, ligesom områdets anvendelse også fastholdes. Rammeområdets samlede bebyggelsesprocent må ikke overstige 140 %.</p> <p>Det nye parkeringshus placeres i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Endvidere er næsten hele området kortlagt iht. Jordforureningsloven på Vidensniveau 2, jf. afsnittet om "Jordbundsforhold". Området fremtræder ca. 90% befæstet med asfalt og flisebelægning, bortset fra en bred hæk.</p> <p>Lokalplanen fastlægger at regnvand fra veje og befæstede arealer skal afledes overjordisk og tilsluttes fælles private regnvandsanlæg eller nedsives lokalt. Alternativt kan regnvand afledes i rørsystem på sædvanligvis, hvis terrænforhold o.l. vanskeliggør overfladisk afledning. Hvis lokalplanen realiseres vil den langt overvejende del af området være bebygget eller - som i dag - fremtræde med asfalt/og eller flisebelægning. Det betyder, at næsten alt overfladevand - herunder vand fra kørearealer - vil blive håndteret i lukkede systemer og vil således ikke stå i direkte forbindelse med grundvandet. Anvendelsen til parkeringsformål vil dermed ikke give anledning til væsentlig påvirkning af grundvandet.</p>
Om kommuneplantillæg	Yderligere information om kommuneplantillæg kan ses her .

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

2.1.94 - Parallelvej

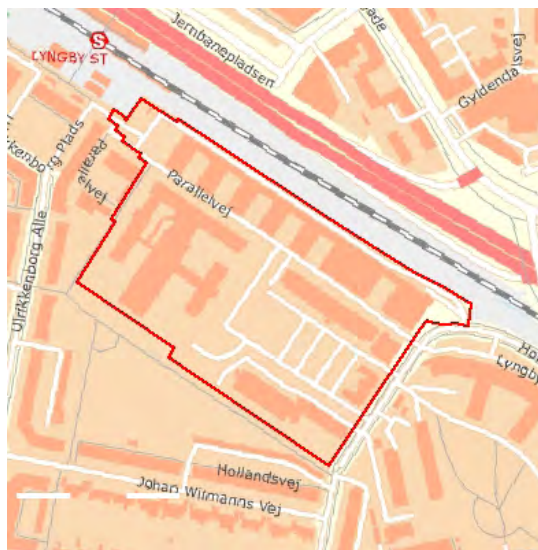


Bestemmelser	Status
Plannummer	2.1.94
Plannavn	Parallelvej
Anvendelse generelt	Erhvervsområde
Anvendelse specifik	Kontor og serviceerhverv
Fremtidig zonestatus	Byzone

[Printervenlig udgave](#)

Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Kgs. Lyngby
Bebyggelsesprocent	140%
Bebyggelsesprocent af	rammeområde under ét
Max. antal etager	9 etager
Anvendelse	Del af bymidte. Kontor
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde.
Særlige bestemmelser	Læs også generelle rammer , retningslinjer og definitioner .

2.1.94 - Parallelvej



Bestemmelser

Plannummer	2.1.94
Plannavn	Parallelvej
Anvendelse generelt	Erhvervsområde
Anvendelse specifik	Kontor og serviceerhverv
Fremtidig zonestatus	Byzone
Zonestatus	Byzone
Plandistrikt	Kgs. Lyngby
Bebyggelsesprocent	120%
Bebyggelsesprocent af	rammeområde under ét
Max. antal etager	9 etager
Anvendelse	Del af bymidte. Kontor.
Områdets anvendelse	Stationsnært kerneområde.
Særlige bestemmelser	Læs også generelle rammer , retningslinjer og definitioner .

Status

Vedtaget

[Printervenlig udgave](#)

1. juni 2014

Dette notat er udarbejdet på baggrund af Byplanudvalgets beslutning af 19. februar 2014, hvor udvalget i forbindelse med byggetilladelse til Ved Smedebakken 14 besluttede, at der skal udarbejdes en ny lokalplan for delområde C, som angivet i Lokalplan 199 for Bondebyen. Notatet belyser, hvilke muligheder der er for en revision af Lokalplan 199 samt eksisterende problematikker i myndighedsbehandlingen for området.

Områdets afgrænsning:

Vaskeriet og musikhuset (Schallsvej 12A – 16) skal inddrages i lokalplanen, da der er salg undervejs. Ejendommen er beliggende i rammerne for landskab og er udlagt til rekreativt område. Musikhuset på Schallsvej 16 er bygningsfredet og er ejet af Lyngby-Taarbæk Kommune. Ejendommen ligger i landzone. Vaskeriet har bevaringsværdi 2. Ejendommen er beliggende indenfor Mølleåfredningen. Mølleåfredningen siger intet om ejendommens anvendelse. Vejadgang til ejendommen er vanskelig da Schallsvej på dette sted er meget smal og kun tillader én bil at passere af gangen. Det vurderes, at den mest hensigtsmæssige udnyttelse vil være til boliger, da erhvervsanvendelse vil medføre for meget trafik. Ved indretning af vaskeriet til boliger vil der skulle tages hensyn til husets høje bevaringsværdi. For at hindre udstykning af de 3 ejerlejligheder vil der skulle fastsættes en mindstegrundstørrelse på netop denne ejendom, som umuliggør udstykning. Ejendommen er 6.996 m². Anvendelsen til boliger i vaskeriet skal fremgå specifikt i lokalplanens anvendelsesbestemmelse.

Gardinfabrikken: Ejeren af Gl. Lundtoftevej 1A – 3A (DADES) oplyser, at man ikke har planer om ændret anvendelse af de kontorlokaler, som Mærsk Drilling fraflytter. Der er derfor ikke umiddelbart noget der taler for, at ejendommen vil ændre anvendelse. Ejendommen er ikke en naturlig del af Bondebyen, men snarere en del af industribebyggelsen langs Mølleåen, hvorfor ejendommen ikke nødvendigvis bør indgå i lokalplanen.

Områdets anvendelser.

I Lokalplan 199 er der meget præcise angivelser af de forskellige anvendelser for helt konkrete ejendomme. Det giver problemer i forhold til ønsker om anden anvendelse, og udelukker en fleksibilitet i lokalområdets udvikling og anvendelse. Det bør derfor vurderes, om der kan fastsættes mere rummelige anvendelser for delområde A i lighed med Lokalplan 233 for Taarbæk, og som ikke er konkret møntet på særskilte ejendomme. Der skal dog tages hensyn til, at der er meget dårlige parkeringsforhold, så meget p-krævende anvendelser er ikke mulige (hotel, restaurant, fitnesscenter (?) mv.).

I en aktuel sag for Peter Lundsvej 3 er anvendelse til træningscenter sket efter en dispensation fra lokalplanens bestemmelser. I Byplanudvalgets behandling af sagen den 10. oktober 2012 blev anvendelsen til træningscenter beskrevet som hørende under definitionen ”Liberalt erhverv”. Det er usikkert, om dette er den korrekte kategori. Alternativet kan være, at man nævner træningscenter helt konkret i anvendelsesbestemmelsen for delområde A. Dette bør undersøges i forbindelse med lokalplanens udarbejdelse.

Følgende kommunalt ejede ejendomme kan udover offentligt formål også anvendes til bolig:

Baunegårdens arealer Nørregade 9 og 14), plejehjemmet (Schallsvej 23A), kvindehjemmet (Schallsvej 23B), sognegården (Stades Krog 9), børnehaven (Asylgade 3 – 5). Brandstationen er privat ejet.

På Byplanudvalgets møde den 7. maj 2014 tilkendegav udvalget, at det ønskede mere mulighed for byliv i Bondebyen. Følgende kan derfor benyttes som vejledende anvendelsesbestemmelser (der kan ske mindre ændringer af teksten under lokalplanudarbejdelsen) for hele den centrale del af Bondebyen. Jf. anvendelseskortet.

Punkt nr. 9 - Lokalplangrundlag for lokalplan 258 for Bondebyen

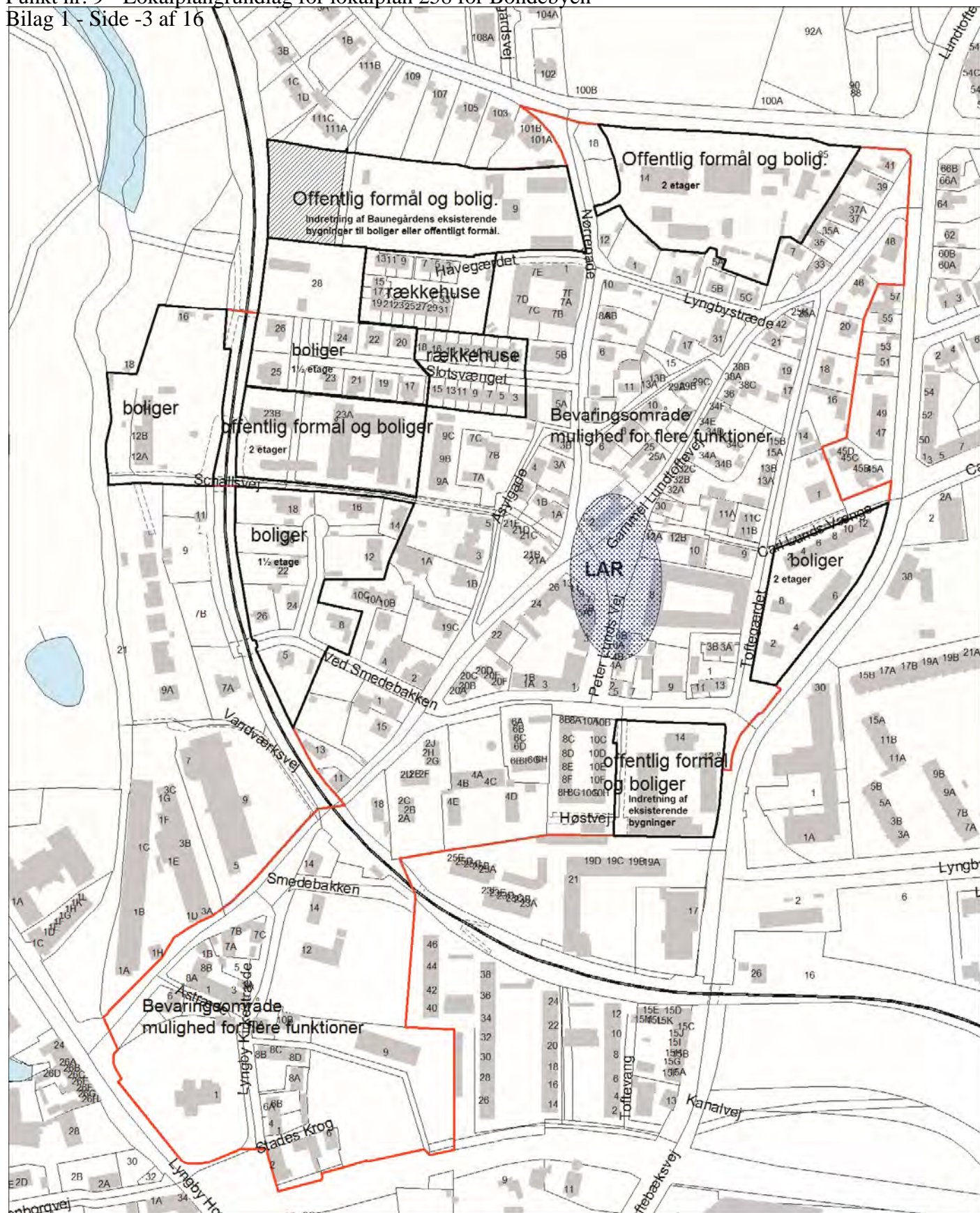
~~Både Side 2 og Side 16~~ *endendes til boligformål, helårsbeboelse. Der må kun opføres ét hus på hver ejendom. Der må kun indrettes én bolig i huse på ejendomme med et grundareal mindre end 1.400 m². Der må ikke opføres tæt-lav bebyggelse på ejendomme med et gennemsnitligt grundareal på mindre end 300 m² pr. bolig.*

Der kan inden for delområde A indrettes anden publikumsorienteret service defineret som håndværkspræget detailhandel (f.eks. kunsthåndværk, frisør, vaskeri og lign.), offentlig service (kommunal, regional og statslig service, samt institutioner for børn, unge og ældre), lokaler til foreningsliv, liberalt erhverv (f.eks. klinik, kontor og tegnestue) samt café. Der kan desuden indrettes butikker med detailhandel. Etagearealet for den enkelte butik må ikke overstige 100 m². De nævnte funktioner til handel må kun indrettes i stueetagen.”

Det skal i forbindelse med lokalplanens udarbejdelse vurderes, om et mindre træningscenter kan indgå i anvendelsesbestemmelserne.

Anvendelsesændringerne forudsætter et kommuneplantillæg, der giver samme muligheder inden for rammerne, ligesom boliganvendelsen for Schallsvej 12A – 16 også forudsætter et kommuneplantillæg.

Der pågår drøftelser med Lyngby-Taarbæk Forsyning om etablering af et LAR-bassin ved det tidligere gadekær, ved krydset Peder Lundsvej – Gl. Lundtoftevej. Det vurderes, at LAR-projektet skal indarbejdes i Bondeby lokalplanen. Der er pt. ikke taget endelig beslutning om det endelige omfang og placering af LAR-projektet. LAR-projektet skal dog beskrives som et teknisk anlæg i lokalplanens bestemmelser og i kommuneplantillæget som et ”teknisk anlæg”.



Anvendelseskort. Det skraverede areal vest for Baunegården er omfattet af naturbeskyttelse (å), og kan således ikke forventes bebygget. Den blå ellipse er en oversigtlig placering af fremtidigt LAR-projekt.

Bebyggelsens omfang og udseende:

I de følgende afsnit kan ses en række analyser af de forskellige områder i Bondebyen. Efter hver analyse vil der fremgå en konklusion og forslag til bestemmelser omkring bebyggelsens omfang og udseende.

Ændringerne i forhold til nuværende Lokalplan 199 skal ses som en konsekvens af Byplanudvalgets godkendelse af 19. februar 2014 til byggeansøgning på ”modernistisk” byggeri i 2 etager på Ved Smedebakken 14, i det udvalget ikke mente, der var tilstrækkelig med hjemmel til et afslag. Til gengæld blev det besluttet at udarbejde en ny lokalplan for området Ved Smedebakken, som hindrer lignende byggeri i fremtiden.

Analyse af området Ved Smedebakken:

Herunder vises de nuværende huse på Ved Smedebakken, som er omfattet af delområde C's bestemmelser.





Ved Smedebakken 8. Opført 1998, højt tag tilføjet i 2009.



Ved Smedebakken 5. Opført 1919.



Ved Smedebakken 26. Opført 1920.



Ved Smedebakken 24. Opført 1917.



Ved Smedebakken 22. Opført 1938. Tilbygget 1999.



Ved Smedebakken 14. Opført 1923. Nedrives.



Ved Smedebakken 12. Opført 1958.



Ved Smedebakken 18. Opført 1935.



Ved Smedebakken 16. Opført 1925.



Kig ned ad Slotsvænget. Bebyggelsen består af villaer fra slutningen af 1930'erne til ca.1950.

Der er 9 huse inde i delområde C Ved Smedebakken. Husene er opført i perioden 1917 – 1958. Ingen af husene vurderes at have en "Bondeby-karakter". Ved Smedebakken 24, som er et sort træhus fra 1917, er vel nok det nærmeste man kommer Bondeby-karakteren. Ved Smedebakken er en blind stikvej i Bondebyens sydligste del, og ligger direkte ud mod Mølleådalens og med en stiforbindelse hertil. Det er således ikke et område man kommer igennem med mindre man skal benytte stien. Bebyggelse i 2 etager vil sandsynligvis kunne ses fra Gammel Lundtoftevej, der er den primære færdselsvej i Bondebyen.

Nuværende formålsbestemmelse i Lokalplan 199 er upræcis, da den burde præcisere, at det kun er delområde A, der er med bondebykarakter. Bestemmelsen lyder:

"- at ny bebyggelse gives en placering, udformning og et materialevalg, som stemmer overens med Bondebyens tradition og miljø".

Bestemmelsen kan således tolkes, så bebyggelse i *samtlig*e delområder skal stemme overens med Bondebyens tradition og miljø, uanset at der er forskelligartede bebyggelser i de enkelte delområder.

Det foreslås på foregående grundlag at præcisere formålsbestemmelsen, så den kun retter sig mod delområde A, og at der derudover laves et særskilt delområde for Smedebakken og Slotsvænget 17 – 26 (ligger også i yderkanten af Bondebyen og består af almindelige parcelhuse), hvor ny bebyggelse kun må være i max 1 etage med udnyttelig tagetage, men hvor der ellers ikke er restriktioner på materiale mv. Denne formulering betyder, at der også kan opføres bygninger i én etage med fladt tag. Bebyggelse i 1½ etage vil normalt blive opført med sadeltag.

Den nordligste del af Gammel Lundtoftevej er også omfattet af delområde C's bestemmelser. Bebyggelsen er blandet og ikke af typisk Bondeby-karakter, hvorfor den ikke har været inddraget som en del af Bondebyens bevaringsområde fra starten af. Herunder vises bygningerne i den nordlige del af delområde C:



Gl. Lundtoftevej 35A. Opført 1910.



Gl. Lundtoftevej 37A. Opført 1894. Ændret.



Gl. Lundtoftevej 39. Opførelsesår ukendt. Tilbygget 1900.



Gl. Lundtoftevej 41. Opført 1898.



Gl. Lundtoftevej 48. Opført 1931.



Indgang til Bondebyen fra Toftebæksvej.

De fleste af ovenstående bygninger er opført lige inden 1900, og er ganske vist ikke typisk Bondeby-karakter, men vurderes dog at bidrage med en vis lokalhistorisk værdi og miljømæssig værdi, som er værd at bevare. Bebyggelsen ligger ved en af de nordlige indgange til Bondebyen, og er derfor Bondebyens port til de omgivende villaområder. Man kan derfor argumentere for, at området overføres til delområde A, som er et bevaringsområde.

Analyse af området ved Baunegården østlige del:



Baunegårdens lade anes mellem træerne.



Fra Nørregade ses de store lader mere tydeligt.

Bygningerne er ca. 7 m høje.

Baunegårdens materielbygninger på Nørregade 14 ligger på en meget stor grund omgivet af høj beplantning. Ejendommens naboer er mindre Bondebyhuse, der ligger som en rand mod Nørregade, Lyngbystræde og Gl. Lundtoftevej. Ny bebyggelse vurderes at kunne opføres i 2 etager trukket op mod Sorgenfrigårdsvej uden at dette vil betyde væsentlige gener for de omkringboende. Og uden at det vil forringe oplevelsen af Bondebykarakteren. Bebyggelse kan evt. opføres som tæt-lav.

Analyse af bebyggelse på Toftegærdet 2 – 8 og Carl Lunds Vænge 2 – 12:



Funktionalistiske bygninger i 2 etager på Toftegærdet 2

– 8 ligger i en fin lille enklave.



Etageejendommen på Carl Lunds Vænge 2 – 12 er også i

2 etager.

Det vurderes, at den fremtidige planlægning for dette område også kan bære ny bebyggelse i 2 etager. Dels ligger området med ”ryggen” mod Bondebyen, dels er det beliggende mod den mere trafikerede Toftebæksvej og de større etageejendomme øst for Bondebyen, og danner derfor en glidende overgang fra de lave Bondeby huse til etagehusene. Ny bebyggelse vil også kunne opføres som tæt-lav.

Analyse af bebyggelse på Schallsvej 23A og B:



Kig ned af Schallsvej med plejehjem på højre side.



Schallsvej 23B.

Bebyggelsen på den nordlige side af Schallsvej er et større, sammenhængende anlæg til offentlige formål. Bebyggelsen er opført primært i 2 etager, dog enkelte steder lavere pga. terrænet. Bebyggelsen ligger ikke

Punkt nr. 9 - Lokalplangrundlag for lokalplan 258 for Bondebyen

Bilag fra Side 14 af Lokalplan 258. Billedet viser et område i Bondebyen eller fra Mølleåen. Det vurderes, at fremtidig planlægning også kan indebære bebyggelse i op til 2 etager på dette sted. Bebyggelse kan evt. opføres som tæt-lav.

Udstykningsmuligheder:

Lokalplan 199 giver en konkret mulighed for udstykning på matr. nr. 32c, som er udnyttet efter lokalplanens vedtagelse. Derudover er det et generelt forbud mod udstykninger i hele lokalplanens område. Dog med den undtagelse, at der kan tillades udstykning af selvstændige beboelsesejendomme, hvis den oprindelige ejendoms helhedspræg ikke ændres. Herunder mht. ydre hegning, adgangsforhold og bygningernes samlede udtryk. Dette er et kompromis mellem grundejerforeningens ønske om at kunne opdele flere store ejendomme og kommunalbestyrelsens ønske om at fastholde de store grunde i området.

Lokalplanen er tvetydig omkring udstykninger, og det er vanskeligt at begrunde et afslag med afsæt i lokalplanens bestemmelser. En tilladelse til udstykning med de nævnte forbehold over tid vil betyde en fysisk opdeling alligevel.

Det foreslås, at der fastsættes et generelt forbud mod yderligere udstykning inden for bevaringsområdet (delområde A). De øvrige områder tilføjes kommuneplanens rammebestemmelser for mindste-grundstørrelser.

Bevaringsværdig beplantning.

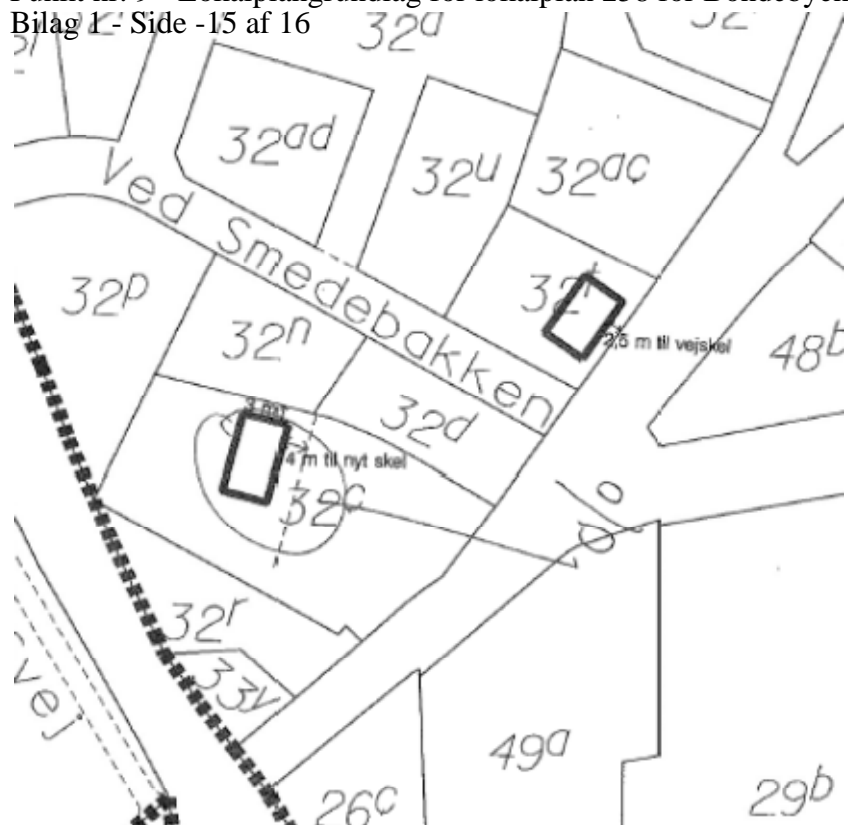
Der er udpeget ganske mange bevaringsværdige træer og karakterskabende beplantninger. Det vil være hensigtsmæssigt at revurdere udpegningen for kun at udpege de allervigtigste beplantninger. Vær dog opmærksom på, **om** de nuværende store piletræer ved "gadekæret" fortsat kan være udpeget, da de ligger ved det fremtidige LAR-anlæg. Afventer dog en nærmere præcisering af projektet.



De to piletræer, der er udpeget som bevaringsværdige, og som ligger ved et muligt LAR-område.

Byggefelter.

Der er i Lokalplan 199 udlagt to nye byggefelter. Byggefeltet ved Gammel Lundtoftevej 15 er pt. ved at blive bebygget og der er også sket udstykning, byggefeltet kan således udgå af den nye lokalplan. Det skal overvejes, om ikke også det nordlige byggefelt kan udgå, da lokalplanens øvrige bestemmelser samt bygningsreglementet vil regulere ny bebyggelse.



Nederste byggefelt er siden lokalplanens vedtagelse blevet bebygget, og kan således udgå af lokalplanens bestemmelser og kortbilag.



Det nyopførte hus på Gammel Lundtoftevej 15.

Bevaringsværdige bygninger:

Der bør foretages en revurdering af de bevaringsværdige bygninger i Bondebyen.



Rækkehuse på Slotsvænget 3 – 18. I dag udpeget som bevaringsværdige i Lokalplan 199. Evt. bør disse indgå i eget delområde med særlige bestemmelser.

Miljøvurdering og VVM

Der skal screenes for Miljøvurdering og VVM. Det er sandsynligt, at der vil skulle udarbejdes begge dele hvis lokalplanen indeholder mulighed for etablering af et LAR-projekt.

22 MAJ 2014

22-MAY '14 09:18

21.05.2014

Margit Echwald
Strandvejen 651
2930 Klampenborg

Til Kommunalbestyrelsen
Lyngby Taarbæk Kommune
Lyngby Torv 17
2800 Kongens Lyngby

Vedr: Strandvejen 651, 2930 Klampenborg
Ansøgning om udstykning og nybyggeri

Efter endelig vedtagelse af Lokalplanforslag 233 for Taarbæk, tillader jeg mig at fremsende ansøgning om, at Kommunalbestyrelsen, med udgangspunkt i notat, der medsendes i kopi, hvori det anføres "at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser", "vil kommunen vurdere om der i den givne sag, vil kunne meddeles dispensation.

Eksempelvis vil der efter konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørelsen på Strandvejen 651".

"En eventuel ny udstykning mod vej på denne ejendom, vil være i overensstemmelse med byggestrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen"

Udstykning af min grund, ønskes som vist på medsendte oversigtsplan, endvidere fremgår byggestruktur på denne del af Strandvejen, som der refereres til i medsendte kopi af notat.

Bebyggelsesgrad som anvist i Lokalplan og byggestruktur for området kan overholdes og estetikken for området bevares også fremadrettet.

Det er mit håb, at Kommunalbestyrelsen vil bakke op om tidligere gjorte overvejelser og formodninger og realitetsbehandle mit ønske, således at min drøm og mit ønske om at forblive i området, også under ændrede vilkår og omstændigheder gøres realisabelt for mig

På forhånd Tak

Bedste Hilsener


Margit Echwald.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lokalplanforslag 233 for Taarbæk endeligt vedtages med ændringer som beskrevet i indsigelsesnotat af 11. oktober 2012 og 7. marts 2013, samt at mulighed for "andre formål" indgår i anvendelsesbestemmelserne for Taarbæk Kro, jf. den foreslåede ændring til pkt. 5.1.5.

Byplanudvalget den 15. maj 2013

Udsat, med henblik på fornyet behandling i juni 2013.

Henrik Brade Johansen (B) og Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende

Byplanudvalget den 12. juni 2013

Besluttet, at det indarbejdes i lokalplanforslaget, at trappemodellen fra delområde 3 også skal gælde for delområde 1A, og at der i delområde 2 bliver mulighed for horisontal opdeling af boliger. Lokalplanforslaget udsendes i fornyet høring. Udvalget ønsker, at anvendelse til andet formål for så vidt angår delområde 2 nedsættes til 30 %.

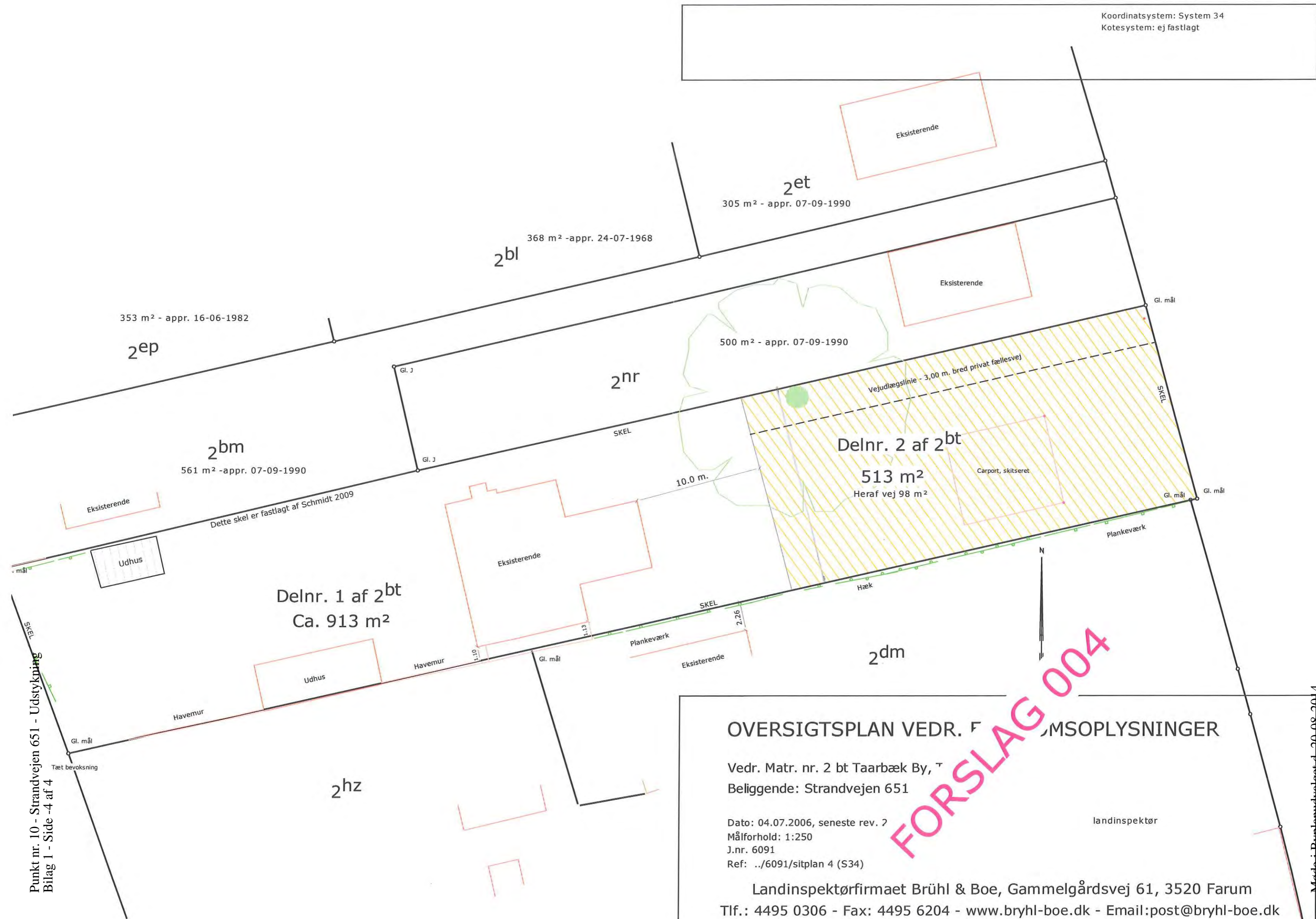
1 stemme i mod (A), idet at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempelvis vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørrelsen på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom, vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen. (A) ønsker, at anvendelse til andet formål for så vidt angår delområde 2 nedsættes til 30 %.

Udvalget støtter forvaltningens indstilling i øvrigt, idet at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempelvis vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørrelsen på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom,

vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen.

(A) ønsker sagen oversendt til Kommunalbestyrelsen.

Liss Kramer Mikkelsen (A) og Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende.



Punkt nr. 10 - Strandvejen 651 - Udstykning
Bilag 1 - Side -4 af 4

OVERSIGTSPLAN VEDR. FØLGENDE OPLYSNINGER

Vedr. Matr. nr. 2 bt Taarbæk By, T
Beliggende: Strandvejen 651

Dato: 04.07.2006, seneste rev. 2
Målforhold: 1:250
J.nr. 6091
Ref: ../6091/sitplan 4 (S34)

landinspektør

Landinspektørfirmaet Brühl & Boe, Gammelgårdsvej 61, 3520 Farum
Tlf.: 4495 0306 - Fax: 4495 6204 - www.bryhl-boe.dk - Email: post@bryhl-boe.dk

Møde i Byplanudvalget d. 20-08-2014

Lokalplan 233 for Taarbæk - Endelig vedtagelse

.

Sagsfremstilling

Lokalplanforslag 233 for Taarbæk fremlægges til endelig vedtagelse.

Lokalplanforslaget har været i en fornyet høring i perioden 7. februar til 7. marts 2013.

I løbet af den fornyede høringsperiode er der indkommet 19 henvendelser. Disse er refereret og kommenteret i indsigelsesnotat af 7. marts 2013 (bilag).

Følgende indsigelser/bemærkninger skal fremhæves, idet der i indsigelsesnotat af 7. marts 2013 kan læses forvaltningens kommentarer hertil:

1. Delområde 1

Indsigelse mod mindstegrundstørrelsen på 600 m² i delområde 1. *Se pkt. 13.2.*

2. Delområde 1A

Indsigelse mod, at bebyggelsesprocenten for delområde 1A reduceres til 40, og at grundstørrelsen fastsættes til mindst 600 m². *Se pkt. 1.1, 13.2 og 14.8.*

Indsigelse mod mindstegrundstørrelsen i delområde 1A på 600 m². *Se pkt. 13.2*

3. Taarbæk Kro

Indsigelse mod en maks. bygningshøjde på 7 m for Taarbæk Kro. *Se pkt. 4.1, 6.2 og 7.1.*

Forslag om en max. bebyggelsesprocent på 25 for Taarbæk Kro. *Se pkt. 4.2.*

Indsigelse mod, at der kan etableres boliger på Taarbæk Kro. *Se pkt. 4.3, 11.2 og 16.1.*

Forslag om en bredere anvendelse af Taarbæk Kro. *Se pkt. 19.1 og 14.5.*

Indsigelse mod en ændret anvendelse af Taarbæk Kro. *Se pkt. 6.1.*

Ønske om at ny bebyggelse på Taarbæk Kro kan opføres i op til 3 etager. *Se pkt. 19.3.*

Forslag om et betalt parkeringsanlæg på Taarbæk Kro eller mulighed for andre forbedringer af parkeringssituationen i Taarbæk. *Se pkt. 11.1.*

4. Lægehus

Forslag om etablering af et lægehus på Taarbækdalsvej 15. *Se pkt. 12.1 og 14.1.*

5. Opdeling af boliger

Forslag til opdeling af boliger til 2 boliger i delområde 2. *Se pkt. 14.2.*

Forslag til for opdeling til boliger med lodret skel. *Se pkt. 14.3.*

6. Forslag til udmatrikulering af Taarbæk Strandvej 56. *Se pkt. 18.1.*

Forvaltningen har efter den fornyede høring sendt et brev til naboer til Taarbæk Kro, ejer af Taarbæk Kro, Taarbæk Grundejer- og Borgerforening samt Taarbæk Havn, hvor der spørges til forslag/bemærkninger til at max. 35 % af det samlede etageareal kan indrettes til andre formål. Der er fremsendt indsigelse fra Taarbæk Havn, som ikke finder, at en bredere anvendelse imødekommer Havnens ønsker til anvendelse af kroejendommen. Havnen finder tillige, at en bredere anvendelse (f.eks. til liberalt erhverv, klinik ol.) ikke vil være hensigtsmæssig på den unikke beliggenhed.

Ejeren af Taarbæk Kro har tilkendegivet, at man på nuværende tidspunkt ikke har planer om at udnytte ejendommen til f. eks. klinikker/kontorer. Ejeren ser dog gerne, at der skabes mulighed for flere parkeringspladser nær kroen.

Forvaltningen finder, at Taarbæk Kro bør gives mulighed for en bredere anvendelse end blot restaurant og kro, som det ses i dag. Publikumsorienterede funktioner kombineret med en mindre andel af boliger og f. eks. liberalt erhverv vurderes ikke at forringe områdets karakter og tiltrækning. Etablering af parkeringsanlæg vil afhænge af et konkret projekt, som kan belyse mulighederne i dette tæt bebyggede område.

Forvaltningen peger på, at lokalplanforslag 233 vedtages endeligt med de ændringer, der er foreslået i indsigelsesnotat af 11. oktober 2012 (bilag) samt mindre ændringer, som beskrevet i indsigelsesnotat af 7. marts 2013 (bilag) samt følgende ændring til pkt. 5.1.5 omhandlende Taarbæk Kro:

”Matr. Nr. 2lt Taarbæk By, Taarbæk (Taarbæk Strandvej 102) må kun anvendes til publikumsorienteret service og butikker til detailhandel, hotel, restaurant og café samt kulturelle formål f.eks. foreningsvirksomhed, udstilling og foredrag samt funktioner relateret hertil. Indretning af funktionerne må ske mod alle omgivende sider.

Dog kan 35 % af det samlede etageareal indrettes til andre formål. Indretningen må dog ikke etableres i stueetagens facade mod havnen.”

Efter kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse vil der blive indhentet endeligt tilsagn om reduktion af skovbyggelinjen hos Naturstyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Lokalplanforslag 233 for Taarbæk endeligt vedtages med ændringer som beskrevet i indsigelsesnotat af 11. oktober 2012 og 7. marts 2013, samt at mulighed for "andre formål" indgår i anvendelsesbestemmelserne for Taarbæk Kro, jf. den foreslåede ændring til pkt. 5.1.5.

Byplanudvalget den 15. maj 2013

Udsat, med henblik på fornyet behandling i juni 2013.

Henrik Brade Johansen (B) og Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende

Byplanudvalget den 12. juni 2013

Besluttet, at det indarbejdes i lokalplanforslaget, at trappemodellen fra delområde 3 også skal gælde for delområde 1A, og at der i delområde 2 bliver mulighed for horisontal opdeling af boliger. Lokalplanforslaget udsendes i fornyet høring. Udvalget ønsker, at anvendelse til andet formål for så vidt angår delområde 2 nedsættes til 30 %.

1 stemme i mod (A), idet at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempelvis vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørrelsen på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom, vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen. (A) ønsker, at anvendelse til andet formål for så vidt angår delområde 2 nedsættes til 30 %.

Udvalget støtter forvaltningens indstilling i øvrigt, idet at der ved konkret henvendelse om evt. dispensation fra lokalplanens bestemmelser, med eksempelvis skitseprojekt eller lignende, vil kommunen vurdere om der i den givne sag vil kunne meddeles dispensation. Eksempelvis vil der efter en konkret ansøgning formodentlig kunne dispenseres fra mindstegrundstørrelsen på Strandvejen 651. En eventuel ny udstykning mod vej vedr. denne ejendom,

vil være i overensstemmelse med bebyggelsesstrukturen på denne del af Strandvejen, hvor husene generelt ligger tæt på Strandvejen.

(A) ønsker sagen oversendt til Kommunalbestyrelsen.

Liss Kramer Mikkelsen (A) og Morten Normann Jørgensen (F) var fraværende.



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Ejendommen Virumgade 43-45
v/Mads Jensen
Virumgade 43, st.
2830 Virum
Sendt til Mail:
mj@jensencapitalmanagement.com

Dato: 12-06-2014
Ref: JB
J.nr.: 20140530221

Ejendom: Virumgade 43

Vedr.: Sammenlægning af lejligheder, Virumgade 43 st. og 45 st. tv.

Lyngby Taarbæk Kommune har den 21. maj 2014 modtaget Deres ansøgning om godkendelse efter § 46 i Boligreguleringsloven af sammenlægning af lejlighederne Virumgade 43 st. og Virumgade 45 st. tv. på ovennævnte ejendom. De oplyser til ansøgningen, at De ønsker at anvende ca. 35 m² af den sammenlagte boligs areal til liberalt erhverv, således at kun ca. 130 m² af den sammenlagte boligs areal bruges til boligformål.

Ovennævnte lejligheder har ifølge Bygnings- og Boligregistret et bruttoetageareal på 114 m² (Virumgade 43 st.) og 52 m² (Virumgade 45 st. tv.). Efter sammenlægningen vil den nye lejligheds bruttoetageareal blive på 166 m² eventuelt fordelt på 131 m² bolig og 35 m² liberalt erhverv.

Der meddeles herved afslag på den ansøgte sammenlægning. Afslaget meddeles med hjemmel i Boligreguleringslovens § 46, jf. side 2 i denne afgørelse.

Afslag meddeles, idet kommunen ønsker at bevare et varieret boligudbud, og idet begge boliger anses for værende tidssvarende (størrelse).

Det skal oplyses, at Center for Miljø og Plan er indstillet på at forelægge ovennævnte ansøgning for kommunens Byplanudvalg, såfremt De måtte ønske dette.

Venlig hilsen

Jette Brunnstrøm

Uddrag fra Boligreguleringsloven, loven kan f.eks. ses på
www.retsinformation.dk

Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. 45 97 30 00
Dir. 45 97 35 56
E-post: jb@ltk.dk
miljoplan@ltk.dk
www.ltk.dk

**Center for
Miljø og Plan**

§ 46. Uden kommunalbestyrelsens samtykke er det ikke tilladt at nedlægge en bolig helt eller delvis. Dette gælder, hvad enten nedlæggelsen sker ved nedrivning, ved hel eller delvis sammenlægning af 2 eller flere boliger eller ved, at boligen helt eller delvis tages i brug til andet end beboelse. Hvad der er fastsat i 1. og 2. pkt., gælder tilsvarende for enkeltværelser, der hidtil har været benyttet til beboelse, når værelserne ikke er en del af udlejerens beboelseslejlighed eller en del af et en- eller tofamilieshus, som udlejerens bebor.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bortset fra de i stk. 1, sidste punktum, omhandlede enkeltværelser ikke nægte samtykke efter stk. 1 til sammenlægning af boliger, når følgende betingelser er opfyldt:

- a) ingen af de boliger, der tilvejebringes, må have et bruttoetageareal på mere end 130 m²,
- b) boligerne skal være ledige, uden at dette skyldes opsigelse fra udlejers side, efter lejelovens § 82 eller § 83, litra a-b,
- c) boligerne, hvis areal forøges, er ledige som anført under b eller beboet af brugere, der ønsker at overtage den udvidede bolig.

Mads Jensen
Virumgade 43 st.tv.
2830 Virum

Lyngby-Taarbæk Kommune
Teknisk Forvaltning
Brand- og Byggesagsafdelingen
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

Vedr.: Virumgade 43-45 - Ejd.nr. 144911

Idet der henvises til kommunens behandling af tidligere ansøgninger om sammenlægning af lejligheder i nærværende ejendom i 1995, 2003/2004 og 2006 skal der hermed ansøges om tilladelse til at sammenlægge lejlighederne Virumgade 43 st. og 45. st.tv til en lejlighed med et samlet areal på 166 m².

Begge lejemål påtænkes beboet af undertegnede som ligeledes er ejer af ejendommen samt min hustru og vort kommende barn, ligesom en del af lejligheden skal anvendes til drift af min konsulent- og rådgivningsvirksomhed fra hjemmet.

Kommunen har tidligere tilladt sammenlægninger af lejemålene Virumgade 43 st. th. og st. tv. samt Virumgade 43 1. th. og tv. med henvisning til § 46 i Boligreguleringsloven.

Min hustru og jeg venter vores første barn primo oktober, og i den forbindelse har vi et udpræget og ganske akut behov for mere plads. Det er vores ambition at overtage lejligheden 45. st.tv., og slå denne sammen med vores nuværende bolig. Lejligheden er i dag ubeboet med henblik på istandsættelse.

Det er hensigten at etablere en dør i den bærende væg mellem de to lejligheder (understøttet af en stålbjælke). Den oprindelige indgangsdør til 45 st. tv. påtænkes blokeret og brandsikret.

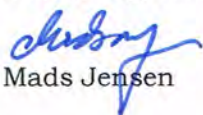
Kommunen har tidligere i år afvist vor ansøgning om sammenlægning af 43 st. og 43. 1.sal ud fra betragtninger om den nye lejligheds størrelse set i relation til den politiske målsætning om at sikre en mangfoldighed i boligmassen.

Sammenlægningen af 43 st. og 45 st.tv. vil være 62m² – eller godt 27% mindre end den tidligere ansøgning. **Endvidere vil ca. 35m² (eller ca. 20% af arealet i den sammenlagte lejlighed) skulle anvendes til min virksomhed.** Lejlighedens areal til boligformål er således reelt kun 130m².

Vore lykkelige omstændigheder betyder at vi har et meget stort ønske om at kunne påbegynde sammenlægningen hurtigst muligt, idet vi nødigt vil stå med dette i sidste øjeblik. En hurtig ekspedition af sagen vil derfor blive påskønnet.

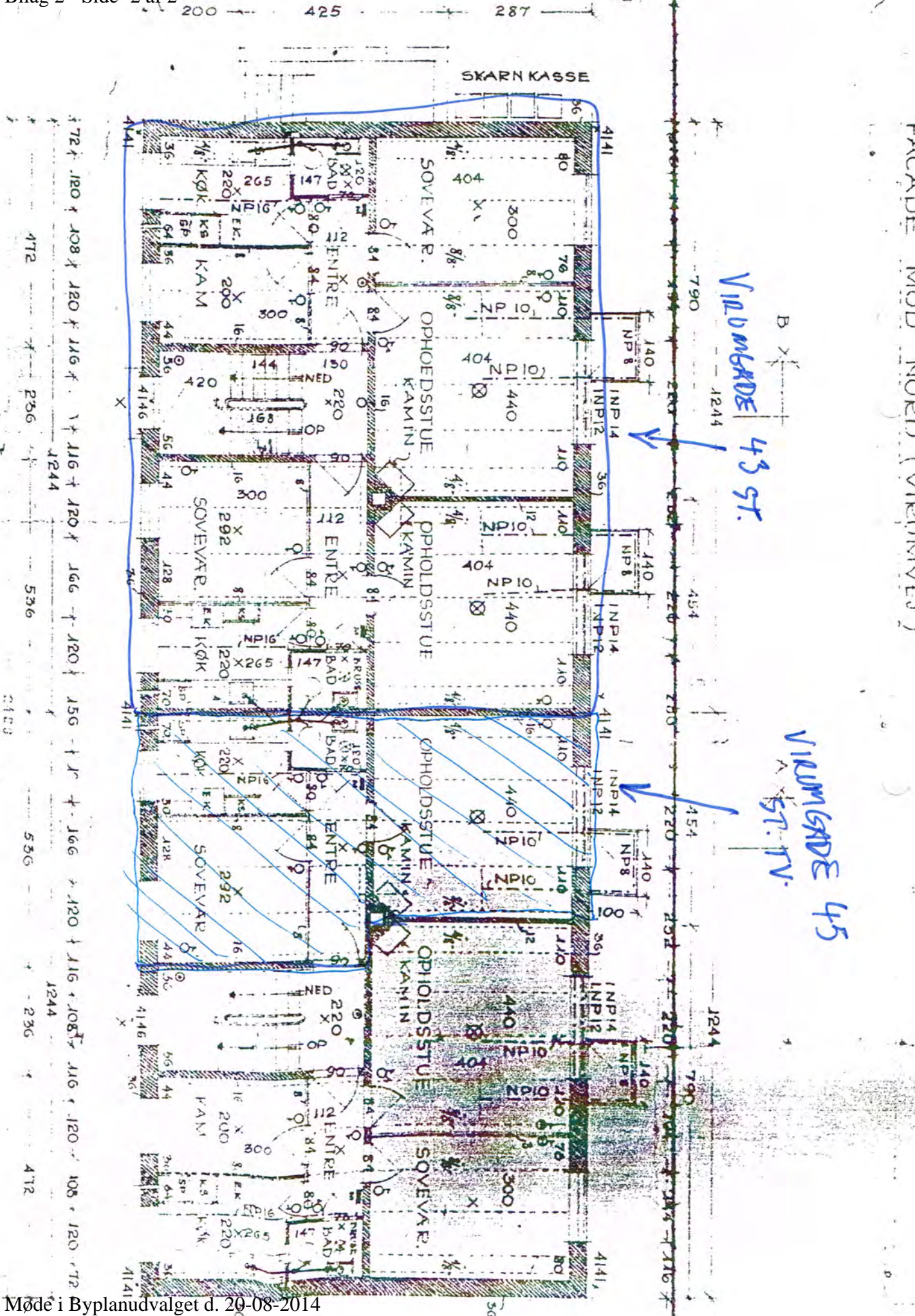
Såfremt De måtte have spørgsmål til ovenstående hører jeg naturligvis gerne fra Dem.

Med venlig hilsen


Mads Jensen

Punkt nr. 11 - Virumgade 43 - Sammenlægning af 2 lejligheder
Bilag 2 - Side -2 af 2

STUEPLAN





Fra Mads Jensen - Ønske om af den forelægges Byplanudvalget i august
Sagsnummer: 20140630050
Oprettet: 30-06-2014
Dokumentejer: Johanne Louise Jensen

Modtaget

Modtaget	Journalnøgle(r):	03.01.02 - P19 Sammenlægning af boliger, Godkendelser 03.01.03 - P19 Nedlæggelse af boliger, Godkendelser 02.34.04 - P19 Anmeldelse om byggearbejde, Godkendelser	
Emne:	Fra Mads Jensen - Ønske om af den forelægges Byplanudvalget i august	Besked:	søren suhr-Virranniemi/SOESV/LTK, jette brunstrøm/JB/LTK
Oprettet:	30-06-2014		
Dokumentdato:	27-06-2014		
Fysisk placering:			
Afsender			
E-post: "Mads Jensen"			
<mj@jensencapitalmanagement.com>			

Tekst:

Fra: "Mads Jensen" <mj@jensencapitalmanagement.com>
Dato: 27-06-2014 18:31:02
Til: 'Jette Brunstrøm' <jb@ltk.dk>, <byggesag@ltk.dk>
Emne: SV: AUTO: Jette Brunstrøm træffes ikke (vender tilbage 14-07-2014 10:00)

Kære Jette,

Tak for det tilsendte. Jeg vil meget gerne bede dig bringe sagen for Byplanudvalget på mødet i august.

I den forbindelse vil jeg gerne tilføje yderligere oplysninger til brug for udvalgets behandling:

- 1) Lejligheden Virumgade 45 st.tv. som ønskes sammenlagt med vores eksisterende bolig er på 52 kvadratmeter, og dermed næppe en lejlighed det vil være relevant at udleje til en familie.
- 2) Min hustru og jeg vil nødtigt skulle til at lede efter en ny bolig i den nuværende situation, men finder ikke at vores nuværende boligforhold er forenelige med familieforøgelsen og mine arbejdsforhold.
- 3) Såvel min hustru som jeg har meget nære bånd til lokalområdet (begge født og opvokset i Virum), og har ældre familiemedlemmer i lokalområdet som

er afhængige af vores hjælp i dagligdagen.

4) Jeg har boet i ejendommen siden 1995 og har ejet denne siden 2004.

5) Min hustru forventes at nedkomme primo oktober, hvorfor en hurtig ekspedition af sagen vil være højt påskønnet.

6) Jeg stiller gerne op til dialog med udvalget hvis dette ønskes.

Med venlig hilsen

Mads Jensen
Virumgade 43 st.
2830 Virum
Telefon: 23238086

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Jette Brunnstrøm [mailto:jb@ltk.dk]

Sendt: 27. juni 2014 16:17

Til: mj@jensencapitalmanagement.com

Emne: AUTO: Jette Brunnstrøm træffes ikke (vender tilbage 14-07-2014 10:00)

Jeg træffes ikke fra 26-06-2014 14:15 til 14-07-2014 10:00.

Al henvendelse skal ske til byggesag@ltk.dk

Note: This is an automated response to your message "VS: Afslag lejlighedssammenlægning, Virumgade 43" sent on 27-06-2014 16:07:24.

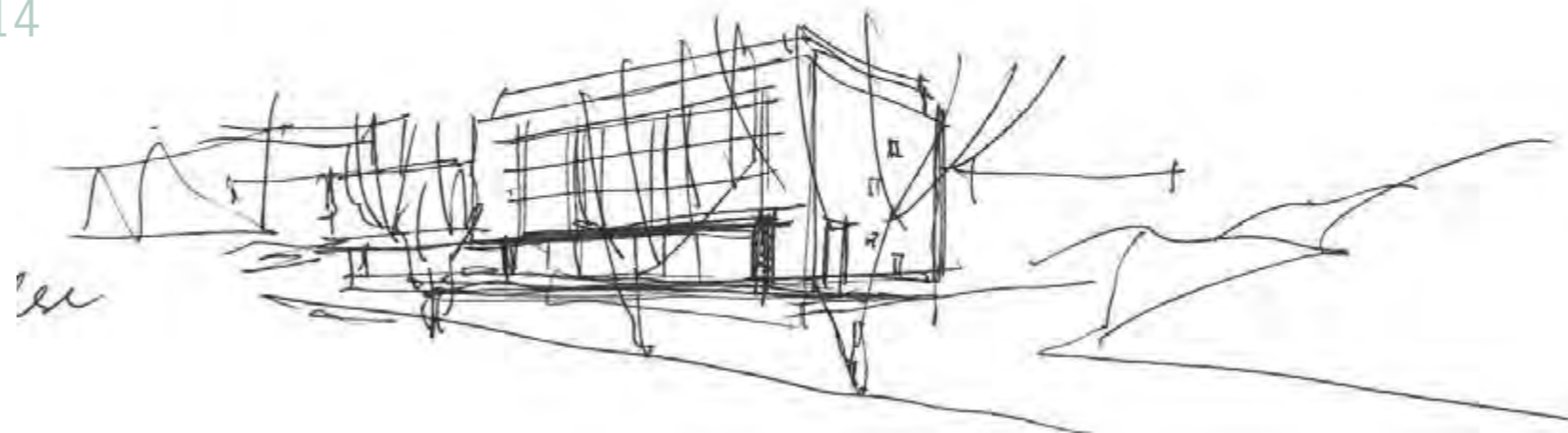
This is the only notification you will receive while this person is away.

JERNBANEPLADSEN 10 LYNGBY



CAFE MED UDESERVERING

JUNI 2014



EKSISTERENDE FORHOLD



SKITSER

Kobber - materialet er i 'familie' med husets kobbertag - et materiale af en høj kvalitet der patinerer smukt.

Ved at friholde den nye facade kan der etableres en meget åben glasfacade med store oplukkelige partier. Der etableres et trædæk der ganger indgangspartiet og trappen i passagen.

Snit i fadaden. De eksisterende vinduer og brystning fjernes og åbningen indrammes af en kobberkarnab.

Jernbanepladsen 10

JUNI 2014



Oversigtskort 1:5000

Copyright © DDOLand COWI

Skeltema indtegnet i h. t. Geodatastyrelsens digitale matrikelkort.
 Matrikelkortet kan ikke benyttes til skelfastlæggelse i marken.

FILSTI	2013\J139102\139102-003-T-I-Ramme-2D.dgn	MÅLFORHOLD	1:500
Matr.nr. 3bn Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby Jernbaneplassen 10-12 2800 Kgs. Lyngby		KOORDINATSYSTEM	DKTM3
		KOTESYSTEM	Intet
		PROJEKTNUMMER	139102
UDFØRT	KONTROL	GODK.	DATO
CPH	CPH	SB	21.11.2013
Afstande fra bygning til skel		TEGNING	UDGAVE
		139102-003	1

Landinspektørfirmaet LE34 København
 Energivej 34
 2750 Ballerup
 Tlf. 77 33 22 22
 kbh@le34.dk

LE34 Frederikssund	Korshøj 8	3600 Frederikssund	Tlf. 77 33 22 66	frederikssund@le34.dk
LE34 Hillerød	Helsingsørgade 50	3400 Hillerød	Tlf. 48 26 48 88	hillerod@le34.dk
LE34 Odense	Hestehaven 21J	5260 Odense S	Tlf. 77 33 22 44	odense@le34.dk
LE34 Aarhus	Ryhavevej 7	8210 Aarhus V	Tlf. 86 15 90 11	aarhus@le34.dk
LE34 Randers	Kavalerivej 5	8930 Randers NØ	Tlf. 86 42 39 44	randers@le34.dk
LE34 Aalborg	Prinsensgade 11	9000 Aalborg	Tlf. 77 33 22 11	aalborg@le34.dk



VISIONER FOR LYNGBY

BYENS PLAN

Set i lyset af planerne i Kommuneplan 2013, et kig på den langsigtede visionsplan GRØNT LYS om en bæredygtig vidensby i vækst og Loop City visionen om en letbane der skal forbinde Københavns Fingerplan på tværs og hele regionen på sigt. Bekræftes det at området omkring Lyngby station og den nye letbane st. på Jernbaneplassen bliver en meget væsentlig del af Lyngby midtby.

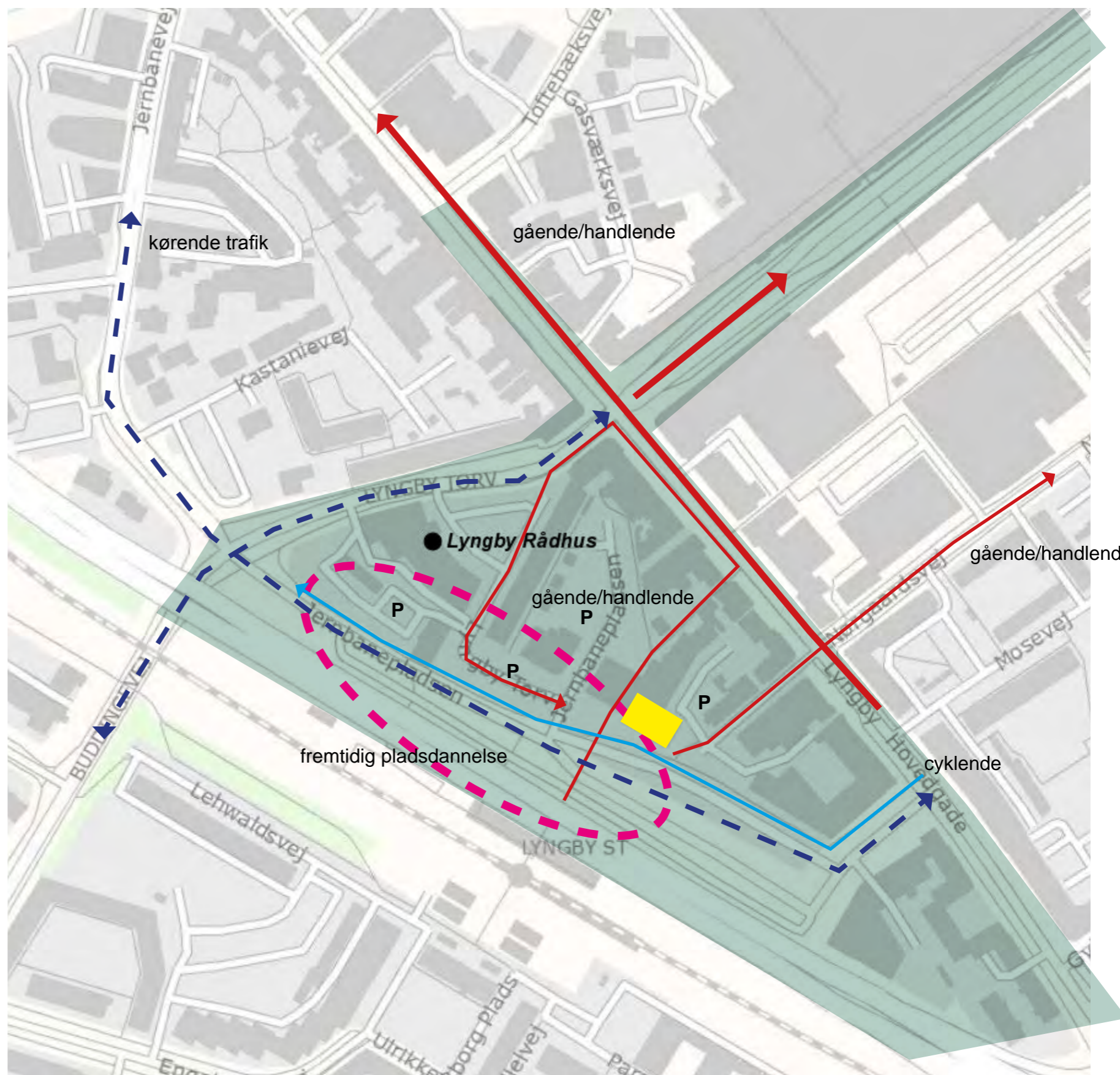
Det er ambitionen at bymidten på sigt skal disponeres fortrinsvis for gående, cyklende og kollektiv trafik. Dette lægger op til en ændring af byrummet på Jernbaneplassen og Lyngby Torv der bør bearbejdes som en sammenbindende forplads for stationen - et rart og hensigtsmæssigt indrettet mødested og trafikalt knudepunkt.

STEDETS POTENTIALE

På denne baggrund skal ønsket om at ændre facaden og indrette restaurant eller café i det nu rømmede postkontor Jernbaneplassen 10 lige overfor stationen og som en del af et mindre handelsstrøg som leder videre nordpå gennem en passage til Lyngby Hovedgade.

Pladsen mellem 'Posthuset' og stationen kan udvikles til et fremsynet byrum med god plads til cykler og gående, og som en 'rød løber' for den kollektive trafik. Der er en mulighed her for at etablere et stort synamisk byrum med mange aktiviteter både for handlende og forbipasserende.

I dag er den gående og cyklende trafik forholdsvis presset af kørende trafik i flere baner og i begge retninger. Ved at begrænse den kørende trafik og øge arealet af 'shared space' sammen med hensigtsmæssig placeret cykelparkering kan byrummet indrettes så der bliver god plads til ophold og aktivitet.

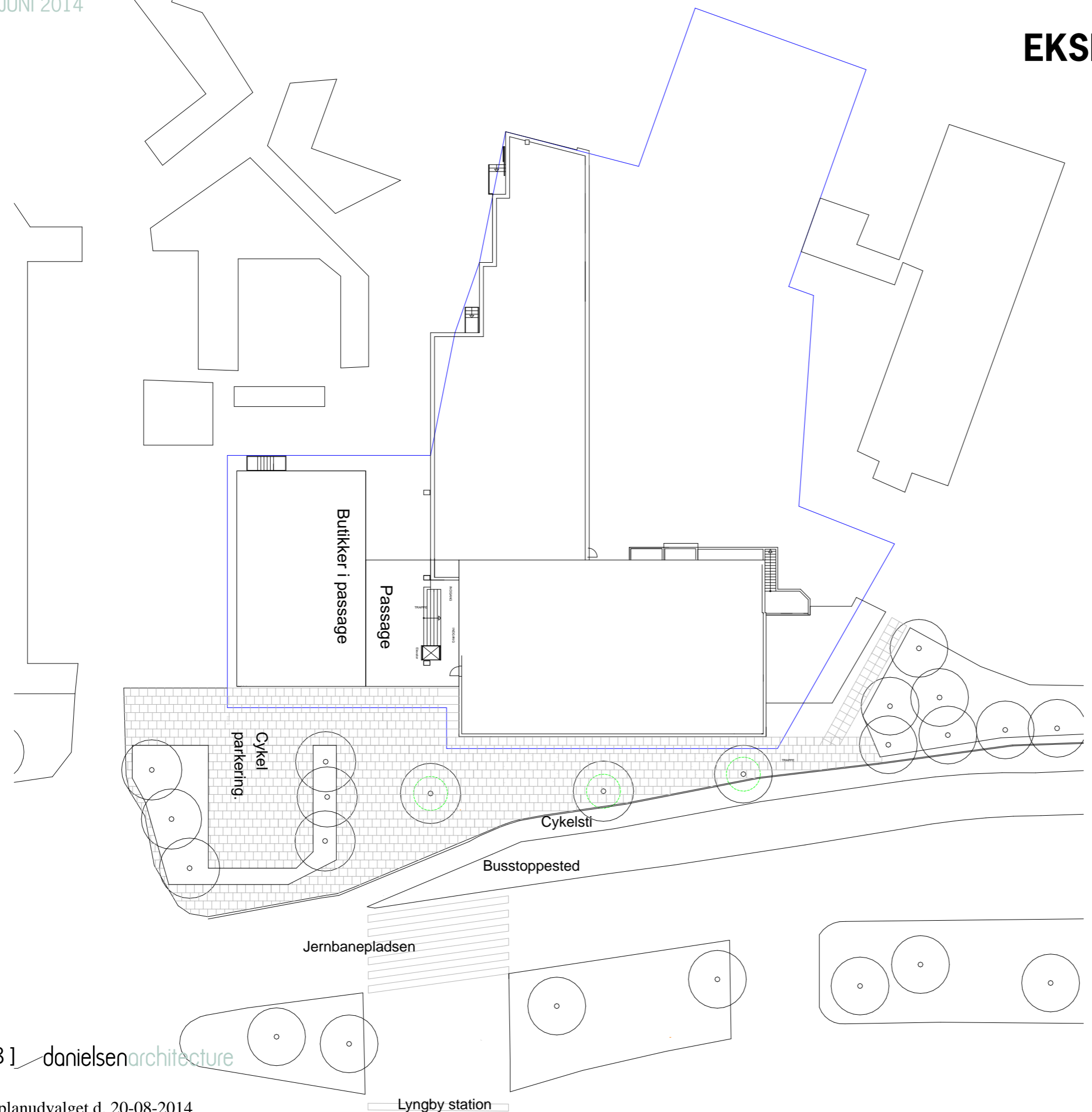




Jernbanepladsen 10

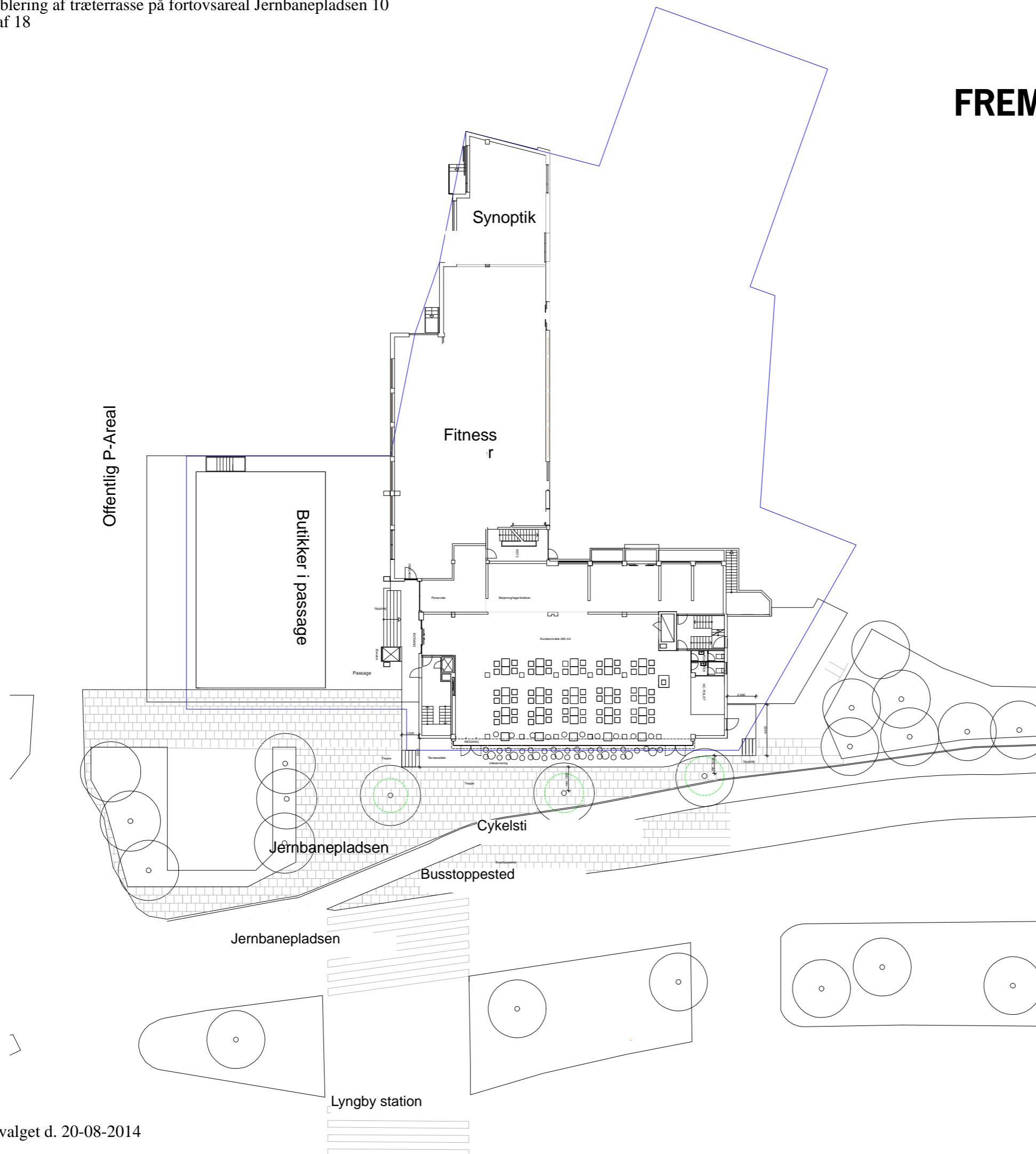
JUNI 2014

EKSISTERENDE PLAN 1:400



MATRIKELAFGRÆNSNING 1 M
FRA EKSISTERENDE FACADE
MOD JERNBANEPLADSEN

FREMTIDIGE PLAN 2 1:400



MATRIKELAFGRÆNSNING 1 M
FRA EKSISTERENDE FACADE
MOD JERNBANEPLADSEN

DISPONERING

NY FACADE I STUEPLAN

Der påbygges en karnap på det eksisterende hus. Karnappen foreslås beklædt med kobber: En kobberramme omkring et sammenhængende glasparti.

Den nye facade 'løsriver' fra den eksisterende bygning - hvorved det tydeliggøres hvad der er nyt og hvad der er oprindeligt.

Karnappen bliver bærende for det arkitektoniske greb - det mest synlige - på den måde øges den arkitektoniske detaljeringsfrihed i vinduesformatet.

Ved at trække facaden fri af søjlerne og den eksisterende facadelinie, bliver vinduepartiet sammenhængende og muligheden for at åbne glaspartiet øges betragteligt.

TRÆDÆK FOR UDESERVERING

Det nye udeserveringsområde er en selvstændig let trækonstruktion med et transparent værn evt. i glas.

Det nye udeserveringsareal placeres og udformes hensigtsmæssigt så passage på terræn mellem terrassedæk og eksisterende træer tilgodeses.

Terrassedækket udformes som en let sammenhængende konstruktion. Området under dækket lukkes for nedfaldende blade, affald o.a.

INSPIRATIONSBILEDER



Karnaplignende glasparti let udkraget



Udhæng, Tietgen Kollegiet



'Ramme' omkring oplukkeligt glasparti



Kobber karnap, C.F. Møller, Østerbrogade



Terrassedækket udføres i træ men ses som en 'foldet' konstruktion. Inspiration Jamers Plads



Trappe. Inspiration Kalvebod Brygge

INSPIRATIONSBILEDER



Let udhæng, med tynd 'ramme' omkring glasparti



'Ramme' omkring udhængt glasparti



'Ramme' omkring udhængt glasparti



'Ramme' omkring altan



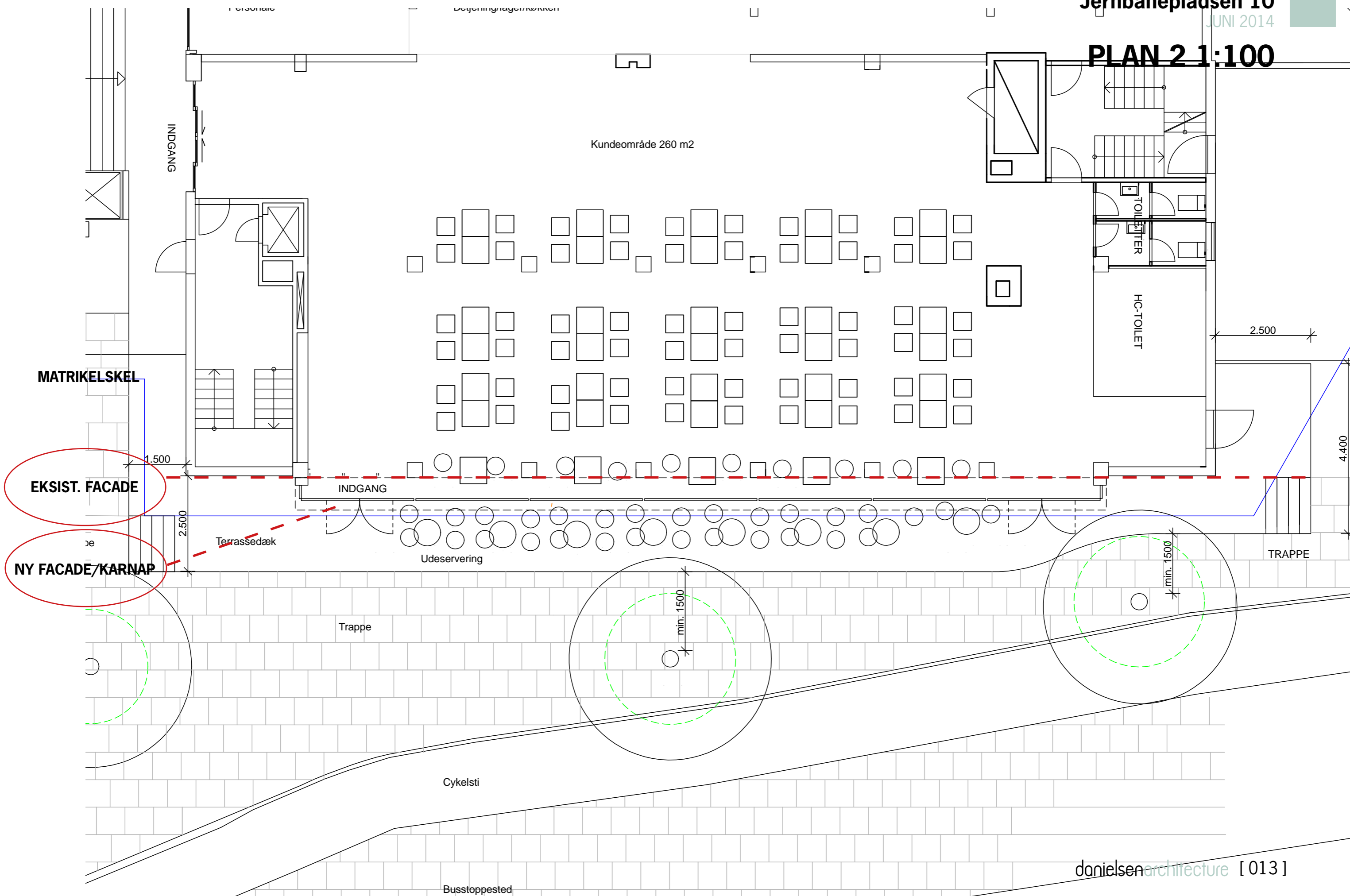
'Ramme' omkring indgangsparti



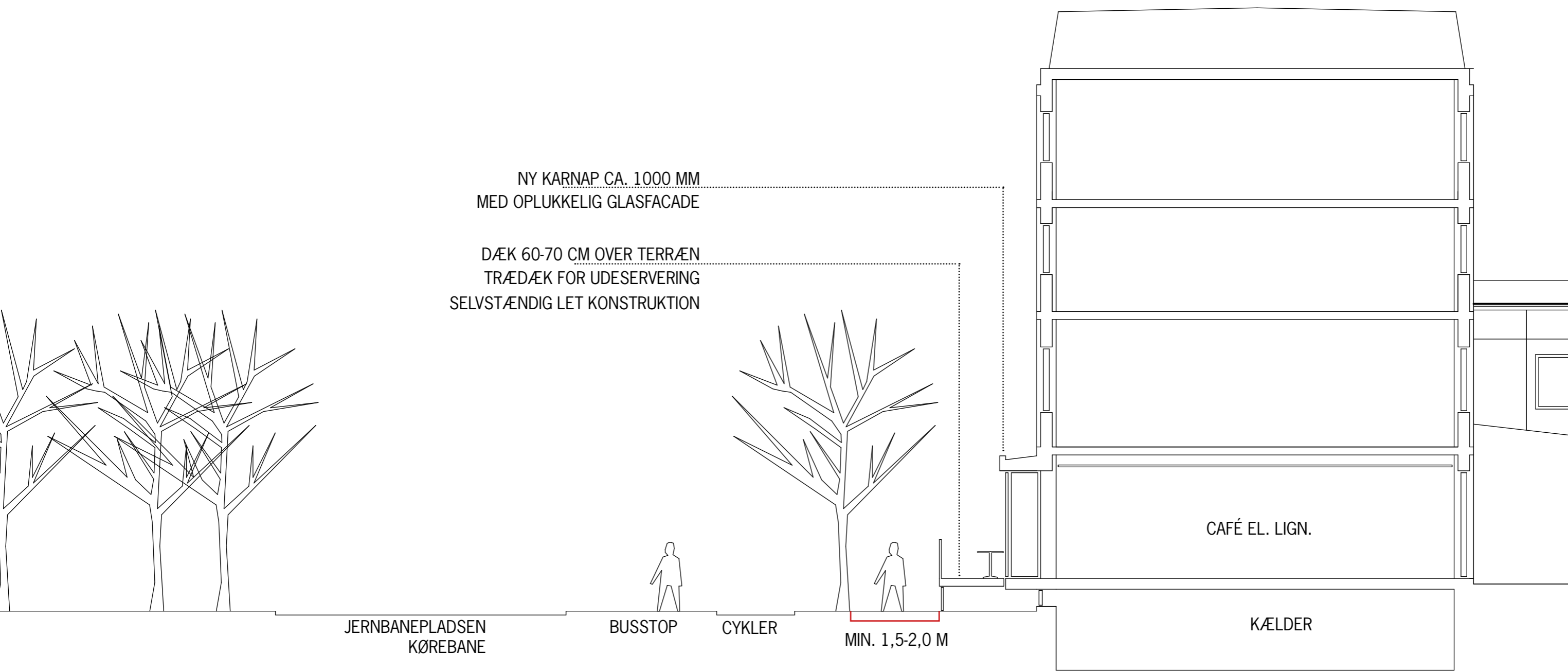
'Ramme' omkring indgangsparti

Jernbanepladsen 10

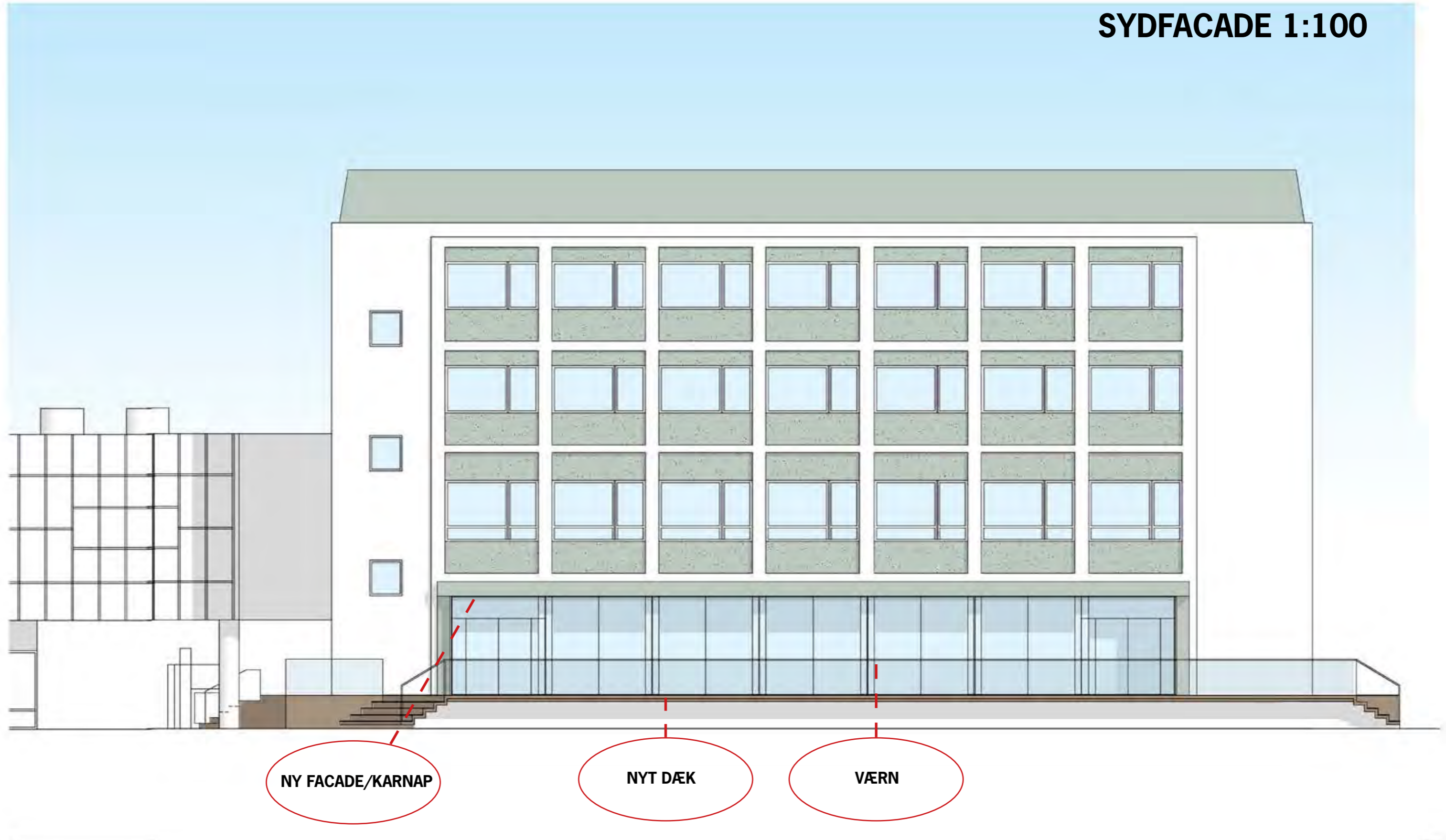
JUNI 2014



SNIT 1:100



SYDFACADE 1:100



NY FACADE/KARNAP

NYT DÆK

VÆRN

ANVENDELSE

CAFE, RESTAURANT EL.L.

Stueplanet i det eksisterende hus har til fornyligt rummet Lyngby Postkontor.

Ønsket er, at genanvende stueetagen til en aktiv publikumsorienteret funktion som café, restaurant eller lignende.

Forslaget omfatter en facadeændring i stueplan og etablering af udendørs terrassedæk for udeservering.

Den fremtidige funktion ligger indenfor Anvendelseskategori 3. Med personbelastning på op til 150.

Brand-, flugtvejsorhold jfr. 'brandsikring af byggeri'.

Forsamlingslokalet er 260 m² inkl. toiletter.

TILGÆNGELIGHED

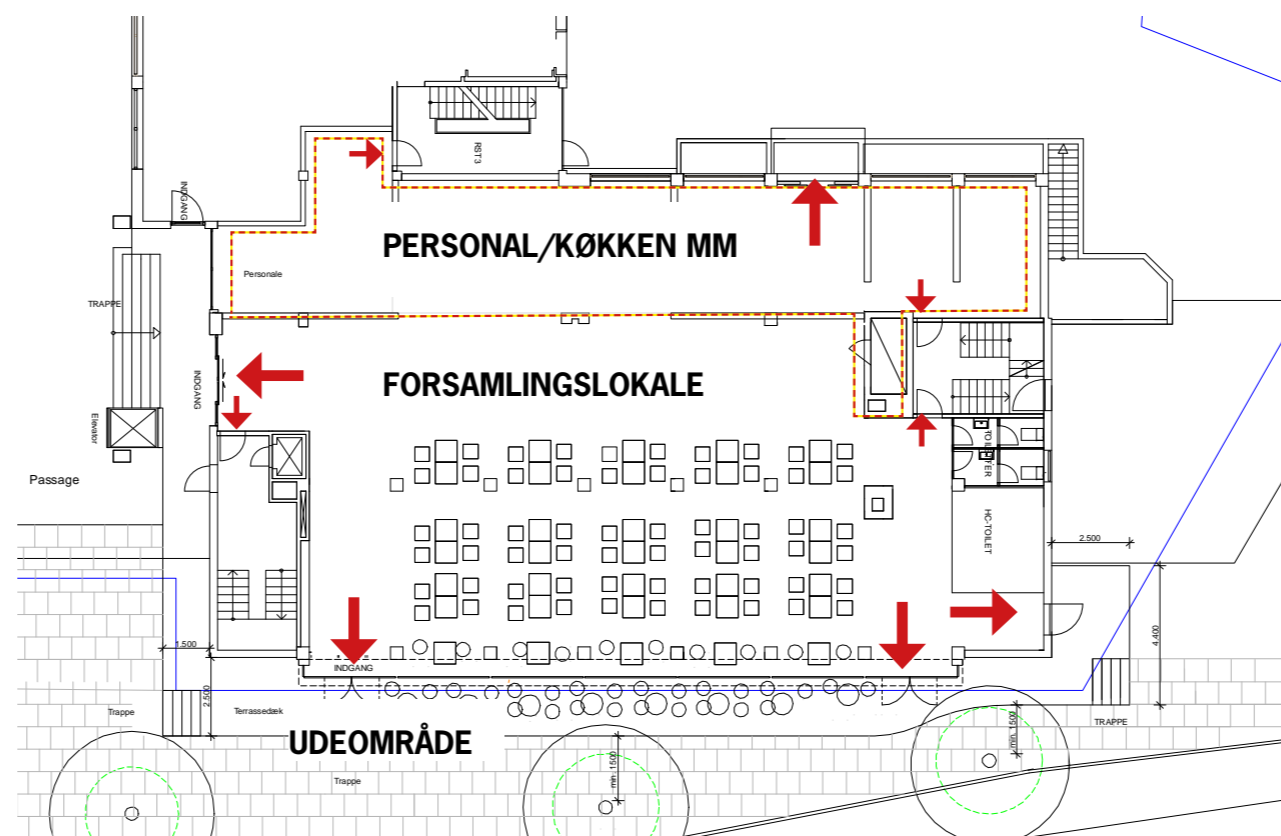
Projektet omfatter indretning af stueplanet som er hævet ca. 60 cm over det omgivende terræn.

Der gives adgang til etagen via eksisterende hovedtrappe og tre trappeopgange samt nye trapper i forbindelse med udeserveringsarealet.

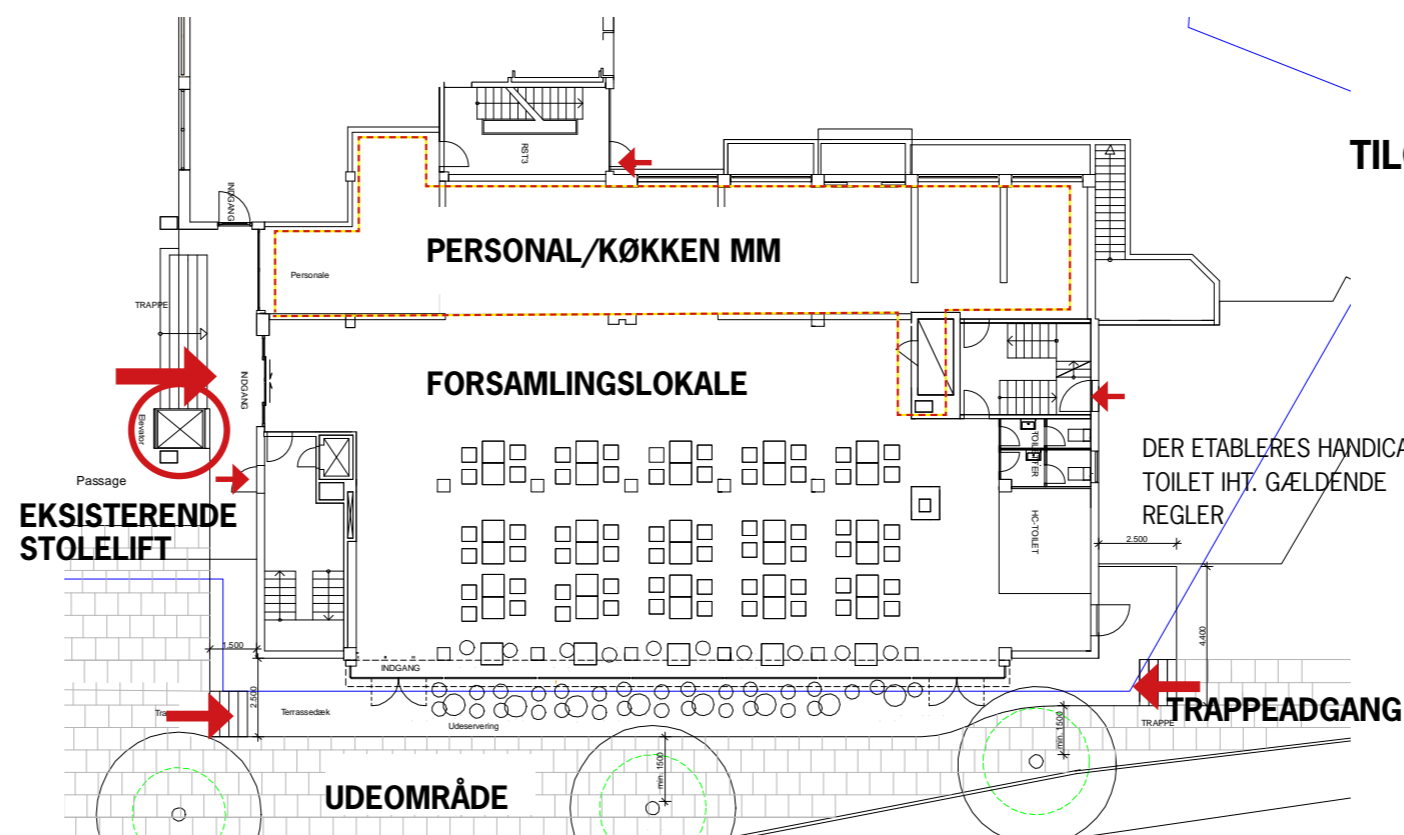
Den eksisterende stolelift (godkendt til brug for oprindelig postkontorfunktion) flyttes og placeres i nærmere tilknytning til hovedindgangen.

Der etableres værn ved trapper og udeserveringsarealet iht. gældende regler.

I forbindelse med ny anvendelse etableres handicaptoilet iht. gældende regler.



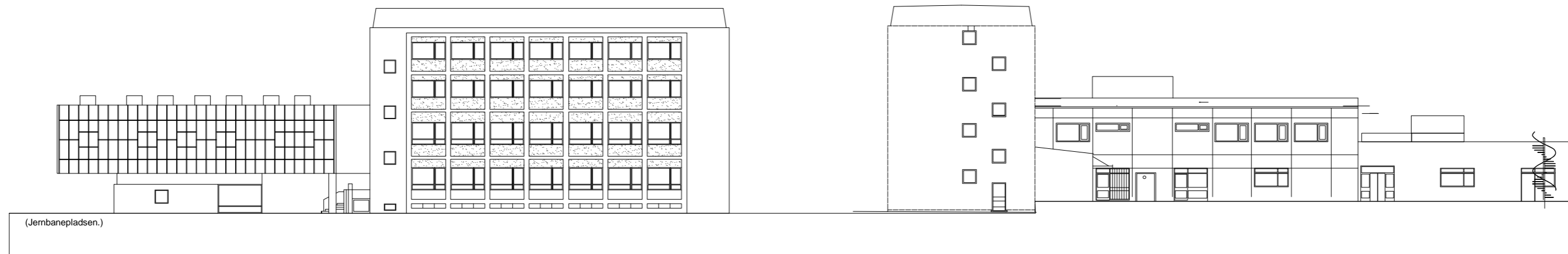
OVERSIGT OVER UDGANGE



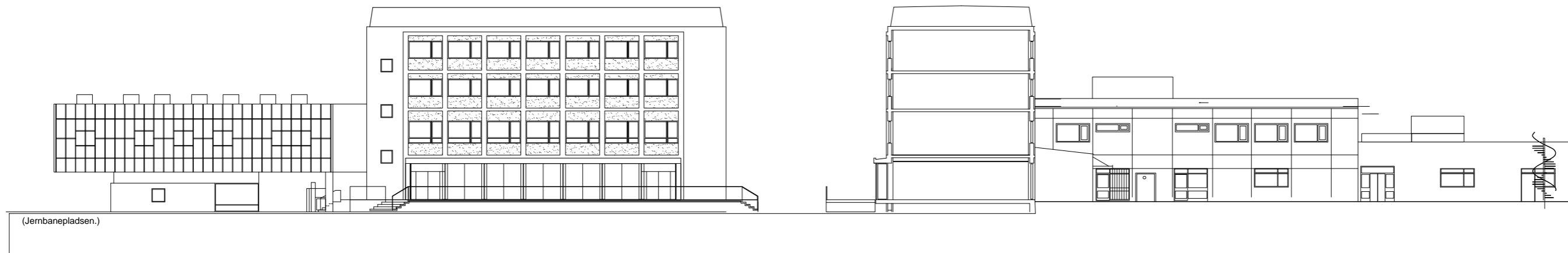
TILGÆNGELIGHED



EKSISTERENDE FACADE MOD JERNBANEPLADSEN



FORSLAG TIL FREMTIDIG FACADE MOD JERNBANEPLADSEN





ARKITEKT:

Danielsen Architecture
Vestergade 2B, 4.
1456 København K
www.danielsenarch.com
+45 33 32 32 37

danielsenarchitecture



NATUR- OG
MILJØKLAGENÆVNET

Rentemestervej 8
2400 København NV
Telefon: 72 54 10 00
nmkn@nmkn.dk
www.nmkn.dk

18. juni 2014 • J.nr.: NMK-33-02337 • Ref.: HO-NMKN

AFGØRELSE

i sag om Lyngby-Taarbæk Kommunes endelige vedtagelse af Lokalplan nr. 233 for Taarbæk

Natur- og Miljøklagenævnet har truffet afgørelse efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4¹.

Natur- og Miljøklagenævnet kan ikke give medhold i klagen over Lyngby-Taarbæk Kommunes endelige vedtagelse af Lokalplan nr. 233 for Taarbæk den 19. december 2013.

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 17 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet². Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. planlovens § 62, stk. 1.

Afgørelsen er truffet af formanden på nævnets vegne, jf. § 9 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 om planlægning med senere ændringer

² Lovbekendtgørelse nr. 736 af 14. juni 2013 om Natur- og Miljøklagenævnet med senere ændringer

Klagen til Natur- og Miljøklagenævnet

Omboende har klaget over Lyngby-Taarbæk Kommunes endelige vedtagelse af Lokalplan nr. 233 for Taarbæk den 19. december 2013.

I klagen er navnlig gjort gældende

- At med lokalplanen er der fastsat en maksimal bygningshøjde for Taarbæk Kro på 7 meter, hvilket ikke harmonerer med det omkringliggende miljø, og at kommunen ikke har gjort rede for den visuelle påvirkning af kysten.
- At der i lokalplanen ikke gælder sadeltag for kroen, som kommunen ellers havde anført i indsigelsesnotatet.

Sagens oplysninger

Den 19. december 2013 har Lyngby-Taarbæk Kommune endeligt vedtaget Lokalplan nr. 233 for Taarbæk, som blev offentligt bekendtgjort den 20. januar 2014.

Lokalplanforslaget har været i offentlig høring i perioden 16. august 2012 – 11. oktober 2012, i fornyet offentlig høring i perioden 7. februar 2013 – 7. marts 2013, i perioden 28. marts 2013 – 22. april 2013 har forslaget været i høring rettet mod ejerne af Taarbæk Kro samt naboer umiddelbart nord- og syd for kroen, idet ændringerne kun vedrørte Taarbæk Kro. Efterfølgende har lokalplanforslaget været i høring i perioden 9. september 2013 – 9. oktober 2013. I høringsperioden er der indkommet indsigelser.

Lokalplan nr. 233 omfatter området mellem Trepilevej i nord til og med Bellevue Strandbad og Gentofte Kommune i syd. Mod vest afgrænses lokalplanen af Jægersborg Dyrehave og mod øst af Øresund. Lokalplanens grænse går en smule ud i selve Øresund, for at lokalplanens bestemmelser også skal kunne omfatte de arealer, som med tiden måske vil kunne inddrages i de private matrikler ved en matrikulær ændring.

Lokalplan nr. 233 er tilvejebragt for at få samlet og opdateret det planlægningsmæssige grundlag i Taarbæk.

Taarbæk Kro ligger i delområde 3. I redegørelsen omtales bestemmelsen i lokalplanens § 5.1.5 om muligheden for blandet anvendelse. Det fremgår, at bestemmelsen skal sikre, at dette meget centrale område i Taarbæk ikke overgår til rent boligformål, hvilket vil svække stedets karakter af centrum og udflugtsområde.

Lokalplanområdet ligger inden for *kystnærhedszonen*, og Taarbæk Kro er beliggende i byzone.

Om kystnærhedszonen fremgår det af lokalplanens redegørelse, at

"Lokalplanens områder er ikke et typisk kystlandskab, da der er bebygget helt ud til kysten inden for stort set hele området. Lokalplanen giver ikke mulighed for at nye huse må bygges højere end 8,5 m, hvilket er den maksimale højde, der må bygges inden for kystnærhedszonen. Der åbnes dog mulighed for, at der inden for delområde 3, den tætteste del af Taarbæk, kan opføres nyt byggeri i samme højde som det eksisterende byggeri også selvom huset overskrider etageantallet på 1½ m og en bygningshøjde på 8,5 m.

Det er herunder en forudsætning, at ny bebyggelse placeres inden for samme aftryk som den tidligere bygning, og at den gives samme udformning. Da den nye bebyggelse således ikke vil kunne opføres højere eller bredere/længere end den bygning som den erstatter, vurderes det ikke at medføre en væsentlig ændring på det eksisterende miljø i området og dermed heller ikke på den profil, som området tegner mod Øresund."

Om anvendelsen af Taarbæk Kro fremgår det af lokalplanens § 5.1.5., at Taarbæk Kro kun må
"... anvendes til publikumsorienteret service og butikker til detailhandel, hotel, restaurant og café samt kulturelle formål f.eks. foreningsvirksomhed, udstilling og foredrag samt funktioner relateret hertil. Indretning af funktionerne må ske mod alle omgivende sider.

Dog kan op til 30 % af det samlede etageareal indrettes til andre formål. Indretningen må dog ikke etableres i stueetagens facade mod havnen."

Om bygningshøjden for Taarbæk Kro fremgår det af lokalplanens § 5.4.3., at
"Bebyggelse må opføres i højst 1 etage med udnyttelig tagetage. Bygningshøjden på matr. nr. 2lt Taarbæk By, Taarbæk (Taarbæk Kro) må ikke overstige 7 m."

Det fremgår af lokalplanens § 5.6.1., at
"Facader på boliger skal overvejende fremstå som pudset mur. Der kan indgå elementer af andet materiale i facaderne.

Tage på boliger skal være sadeltag. Tagmaterialer med en glansværdi højere end 15 må ikke anvendes. Solceller/solfangere er dog undtaget."

Udtalelse

På baggrund af klagen har kommunen udtalt om bygningshøjden for Taarbæk Kro, at i det fornyede høringsmateriale (i høring 7. februar til 7. marts 2013) foreslog Byplanudvalget, at bebyggelse på ejendommen må opføres i én etage med udnyttelig tagetage (1½ etage). Bygningshøjden må ikke overstige 7 m. Fastsættelsen af en maksimal bygningshøjde skal sikre, at eventuelle boliger i tagetagen kan få en rimelig loftshøjde men også, at der er mulighed for at udnytte tagetagen til f.eks. restaurant. Eksisterende bygning er mellem 5,5 og 6 m høj.

Kommunen finder, at den foreslåede bygningshøjde er en mindre ændring i forhold til eksisterende byggeri og er en minimumshøjde for udnyttelse af eventuel tagetage. Ejerens ønske om en bebyggelse i op til 3 etager er ikke imødekommet i lokalplanen. Ny bebyggelse skal overholde lokalplanens bestemmelser. Væsentlige afvigelser kan kun ske efter en ny lokalplan for ejendommen. Det er ikke kommunens vurdering, at en bebyggelse i max. 7 meters højde vil adskille sig væsentligt fra de omgivende bebyggelser, da delområde 3 er kendetegnet ved at være ganske blandet mht. etageantal, som varierer fra én etage til ca. 3 etager.

Om taget på kroen skal være sadeltag har kommunen udtalt, det er korrekt, at det i indsigelsesskemaet er beskrevet, at tag på kroen skal være sadeltag med henvisning til lokalplanens (nu) pkt. 5.6.1, hvor det bl.a. fremgår, at tage på boliger skal være sadeltag. Henvisningen til denne bestemmelse er ikke korrekt, idet den alene retter sig mod boligbebyggelse og ikke Taarbæk Kro, som har mulighed for en blandet anvendelse, jf. lokalplanens pkt. 5.1.5. Der fastsættes ikke bestemmelser om kroens ydre fremtræden, fordi ejendommens brede anvendelse og særlige rolle/placering i Taar-

bæk taler for, at der kan opføres et byggeri, der skiller sig ud fra det omgivende boligområde. Kommunen vil tage stilling til et konkret projekt og vurdere, om det kan rummes inden for nuværende lokalplan eller om realiseringen af nyt byggeri for ejendommen kræver en ny lokalplan. Et byggeprojekt for en bebyggelse med fladt tag vil kun kunne opføres i én etage.

Kommunen har udtalt om Taarbæk Kros forøgede højde i forhold til de bevaringsværdige helheder i bystrukturen og til naturinteresser på de omgivende arealer samt om den visuelle påvirkning af kysten, såfremt bebyggelsen afviger væsentligt i højde eller volumen fra den eksisterende bebyggelse i området, at lokalplanens område og dermed også Taarbæk Kro er beliggende inden for kystnærhedszonen, og lokalplanen indeholder en beskrivelse af, hvordan lokalplanens bestemmelser forholder sig til kystnærhedszonen. Det beskrives, at lokalplanområdet ikke er et typisk kystlandskab, da der er bebygget helt ud til kysten inden for stort set hele lokalplanområdet. Lokalplanen giver ikke mulighed for, at nye huse må bygges højere end 8,5 meter. De 7 meter på Taarbæk Kro er således en reduktion i forhold til de generelle byggemuligheder andre steder i Taarbæk. Det vurderes ikke, at en ny bebyggelse på op til 7 meter vil adskille sig fra de omgivende bygninger hverken i volumen eller i højde, da bebyggelsen i området generelt er i 1½ etage og med mange varierende bygningshøjder. Den eksisterende kro er på sit højeste sted ca. 6,6 meter høj.

Kommunen vurderer samlet set, at de fremtidige byggemuligheder for Taarbæk Kro som helhed er tilpasset områdets karakter.

Natur- og Miljøklagenævnets bemærkninger og afgørelse

Efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4, kan Natur- og Miljøklagenævnet tage stilling til retlige spørgsmål i forbindelse med en kommunes afgørelse efter planloven. Det er et retligt spørgsmål, om kommunen har fulgt procedurereglerne i planlovens kapitel 6 om tilvejebringelse af planer, herunder om planlægning i de kystnære dele af zonen.

Nævnet kan derimod ikke tage stilling til, om indholdet i en plan er rimeligt eller hensigtsmæssigt i forhold til borgerens (modstridende) interesser.

Klager har anført, at kommunen fejlagtigt i indsigelsesnotat på baggrund af fornyet høring i perioden 9. september til 9. oktober 2013 har oplyst, at der skal være sadeltag på kroen, men i den vedtagne lokalplan gælder dette krav ikke for kroen, men alene for boliger.

Kommunen er enig med klager i, at kommunens henvisning i indsigelsesnotatet til bestemmelsen om sadeltag ikke var korrekt, idet bestemmelsen alene retter sig mod boligbebyggelse og ikke Taarbæk Kro, som har mulighed for blandet anvendelse, jf. lokalplanens § 5.1.5.

Nævnet finder ikke, at kommunens ukorrekte oplysning i indsigelsesnotat om, at der skal være sadeltag på Taarbæk Kro, er en så væsentlig mangel, at den endeligt vedtagne lokalplan må betragtes som værende ugyldig.

Selvom en kommunes bemærkninger i et indsigelsesnotat skal afspejle den endelige udformning af lokalplanen, så fremgår det både af lokalplanforslaget (§ 5.6.1) samt af den endeligt vedtagne lokalplan (§ 5.6.1), at tage på boliger skal være sadeltag.

Endvidere bemærkes, at bestemmelsen i den vedtagne lokalplan om, at for Taarbæk Kro er der mulighed for blandet anvendelse (§ 5.1.5), er ændret, idet sidste led i bestemmelsen i lokalplanforslaget om, at der må indrettes boliger på ejendommen, og at arealet af boligerne ikke må overstige 75 % af ejendommen samlede etageareal, samt at der højst må etableres 6 boliger, i den vedtagne lokalplan er ændret til, at dog kan op til 30 % af det samlede etageareal indrettes til andre formål. Indretningen må dog ikke etableres i stueetagens facade mod havnen. Både af lokalplanforslagets samt af den vedtagne lokalplans redegørelse fremgår det, at bestemmelsen skal sikre, at dette meget centrale område i Taarbæk ikke overgår til rent boligformål, hvilket vil svække stedets karakter af centrum og udflugtsområde.

Klager har anført, at en maksimal bygningshøjde for Taarbæk Kro på 7 meter ikke harmonerer med det omkringliggende miljø, og at kommunen ikke har gjort rede for den visuelle påvirkning af kysten.

Ifølge planlovens § 5a skal landets kystområder søges friholdt for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængige af kystnærhed. Der er ikke tale om en forbudsbestemmelse, men det er hensigten med lovbestemmelsen, at der skal stilles særlige krav til planlægningen i kystområderne.

Taarbæk Kro ligger inden for den kystnære del af byzonen.

Efter planlovens § 16, stk. 4, skal der i redegørelsen til lokalplanforslag for bebyggelse og anlæg i de kystnære dele af byzonerne, der vil påvirke kysten visuelt, gøres rede for påvirkningen, og såfremt bebyggelsen afviger væsentligt i højde eller volumen fra den eksisterende bebyggelse i området, skal der gives en begrundelse herfor.

Kystbeskyttelseshensynet i planlovens § 16, stk. 4, er således ikke så tungtvejende som efter planlovens § 16, stk. 3, hvorefter der i kystnærhedszonen (landzone og sommerhusområde) skal redegøres for den visuelle påvirkning af omgivelserne. I eksisterende byzoner skal der kun gøres rede for påvirkningen af de kystnære dele af byzonerne, når bebyggelse og anlæg, som lokalplanen giver mulighed for, faktisk påvirker kysten. Bestemmelsen om visuel påvirkning af kysten finder ikke anvendelse, alene fordi det vil være muligt at se bygningerne og kysten samtidigt fra vand- og landsiden. Byggeriet skal have en vis effekt på kystlandskabet, før der er tale om påvirkning i lovens forstand.

Det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, at en redegørelse for den visuelle påvirkning af omgivelserne efter planlovens § 16 skal gøre det muligt at vurdere forslaget i forhold til det overordnede formål at sikre kystområdernes landskabelige karakter, og at oplysning om den visuelle påvirkning af kystlandskabet normalt bør ske ved en visuel gengivelse af kystområderne med det påtænkte byggeri/anlæg (tegninger/billeder), men det er ikke et egentligt krav efter loven. Kravet om oplysning om den visuelle påvirkning af omgivelserne vil i en række tilfælde være opfyldt ved, at det i lokalplanforslagets redegørelsesdel dokumenteres, at bebyggelsen/anlægget ikke har visuel påvirkning af kystlandskabet.

Kommunen har vurderet for lokalplanens område generelt, at det er en forudsætning, at ny bebyggelse placeres inden for samme aftryk som den tidligere bygning, og at den gives samme udformning. Da den nye bebyggelse ikke vil kunne opføres højere eller bredere/længere end den bygning, som den erstatter, har kommunen vurderet, at det ikke medfører en væsentlig ændring på det eksisterende miljø i området og dermed heller ikke på den profil, som området tegner mod Øresund.

Som det fremgår ovenfor, er lokalplanens område ikke et typisk kystlandskab, da der er bebygget helt ud til kysten. Lokalplanen giver ikke mulighed for, at nye huse må bygges højere end 8,5 m, hvilket er den maksimale højde, der må bygges i inden for kystnærhedszonen. Der åbnes dog mulighed for, at der inden for delområde 3, den tætteste del af Taarbæk, kan opføres nyt byggeri i samme højde som det eksisterende byggeri, selvom huset overskrider etageantallet på 1½ og en bygningshøjde på 8,5 m.

I relation til Taarbæk Kro fremgår det af lokalplanens § 5.4.3., at bygningshøjden ikke må overstige 7 meter. Sammenfattende har kommunen vurderet, at muligheden for at forøge højden på Taarbæk Kro til max. 7 meter ikke er en væsentlig ændring i området, da bebyggelsen i dag på højeste sted er ca. 6,6 meter, og fordi bygningshøjder over de 7 meter ses flere steder i delområdet i forvejen.

Natur- og Miljøklagenævnet finder efter en samlet vurdering, at lokalplanens redegørelse for byggeriets visuelle påvirkning af kysten er fuldt ud tilstrækkelig, og at muligheden for at forøge højden på Taarbæk Kro fra 6,6 meter til max. 7 meter ikke kan betragtes som en væsentlig afvigelse fra den eksisterende bebyggelse i området.

På denne baggrund kan Natur- og Miljøklagenævnet ikke give medhold i klagen over Lyngby-Taarbæk Kommunes Lokalplan nr. 233, der blev endeligt vedtaget den 19. december 2013. Planvedtagelsen står derfor ved magt.

Nina Herskind
Kst. ankechef

Henriette Oldager
Fuldmægtig

Afgørelsen er sendt pr. e-mail til:

Lyngby Taarbæk Kommune, elw@ltk.dk, miljoplan@ltk.dk

Carl Erik Boje, familienboje@gmail.com



NATUR- OG
MILJØKLAGENÆVNET

Rentemestervej 8
2400 København NV
Telefon: 72 54 10 00
nmkn@nmkn.dk
www.nmkn.dk

16. juli 2014 · J.nr.: NMK-33-02336 · Ref.: NYNAP/ANNAA

AFGØRELSE

i sag om Lyngby-Taarbæk Kommunes vedtagelse af Lokalplan 233 for Taarbæk

Natur- og Miljøklagenævnet har truffet afgørelse efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4¹.

Natur- og Miljøklagenævnet kan ikke give medhold i klagen over Lyngby-Taarbæk Kommunes vedtagelse af Lokalplan 233 for Taarbæk, der blev endeligt vedtaget 19. december 2013. Planvedtagelsen står således ved magt.

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 17 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet². Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. planlovens § 62, stk. 1.

Afgørelsen er truffet af formanden på nævnets vegne, jf. § 9 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 om planlægning med senere ændringer

² Lovbekendtgørelse nr. 736 af 14. juni 2013 om Natur- og Miljøklagenævnet med senere ændringer

Klagen til Natur- og Miljøklagenævnet

En beboer i lokalplanområdet har ved brev af 2. februar 2014 påklaget Lyngby-Taarbæk Kommunes endelige vedtagelse af Lokalplan 233. Det er navnlig anført, at kommunalbestyrelsen har bragt ejendommen Taarbæk Strandvej 65A-C i faktisk vildfarelse ved at tilkendegive i lokalplanforslag 210 for ejendommen Taarbæk Strandvej 69, at forarealet, herunder en række gamle platantræer på nabo-ejendommen, ville blive bevaret. I tiltro til dette blev der i forlængelse af de eksisterende platantræer plantet 4 platantræer på Taarbæk Strandvej 65A-C. Med vedtagelsen af Lokalplan nr. 226 for Taarbæk Strandvej 69 er de gamle platantræer ikke længere bevaringsværdige, mens platantræerne på Taarbæk Strandvej 65A-C ifølge Lokalplan nr. 233 er bevaringsværdige. Det er endvidere anført, at der er tale om magtmisbrug, at ingen ville have plantet de 4 nye platantræer, hvis ikke de tidligere platantræer havde været der, at der er tale om ulovlig forskelsbehandling mellem Taarbæk Strandvej 69 og 65A-C, idet en gammel række platantræer tillades fjernet på Taarbæk Strandvej 69, mens 4 nyplantede platantræer på Taarbæk Strandvej 65A-C er bevaringsværdige og derfor ikke må fældes, at erstatningsbeplantning på Taarbæk Strandvej 69 ikke har noget med vejtræer at gøre, og at træerne i løbet af få år vil kunne forringe udsigten fra flere stueejligheder, hvis ikke de beskæres regelmæssigt.

Der henvises slutteligt til Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse i sagen NMK-33-00475 om Lyngby-Taarbæk Kommunes vedtagelse af Lokalplan nr. 266 for Taarbæk Strandvej 69:

Natur- og Miljøklagenævnet traf 24. maj 2011 afgørelse i sagen og udtalte, at Lyngby-Taarbæk Kommunes ønske om at gøre det muligt at opføre nye boliger på en ejendom som udgangspunkt må anses som et lovligt planlægningsmæssigt formål og at oplysningen om, at kommunens salg af ejendommen Taarbæk Strandvej 69 i 2006 var baseret på økonomiske hensyn, ikke i sig selv kunne føre til et andet resultat. Lokalplanforslaget havde været fremlagt offentligt i overensstemmelse med planlovens kapitel 6, og de indkomne indsigelser og bemærkninger var blevet vurderet. Natur- og Miljøklagenævnet havde ikke grundlag for at fastslå, at Lyngby-Taarbæk Kommune ved udarbejdelsen og vedtagelsen af Lokalplan 266 kun havde varetaget hensyn til kommunens økonomi, og nævnet kunne derfor ikke give medhold i klagen.

Sagens oplysninger

Forslag til Lokalplan 233 har været fremlagt i offentlig høring i perioden 16. august 2012 til 11. oktober 2012.

Klager har ved brev af 5. september 2012 fremsat indsigelse mod lokalplanforslag 233. Det fremgår bl.a. af indsigelsen, at der ikke er givet noget klart svar på, hvad der skal forstås ved "bevaringsværdige træer", og at Lyngby-Taarbæk Kommune udøver magtmisbrug, idet det ikke nævnes i Lokalplan 226, at træerne foran Taarbæk Strandvej 69 ikke længere er bevaringsværdige og idet de nyplantede platantræer på Taarbæk Strandvej 65A-C, der er plantet i forlængelse af platantræerne på Taarbæk Strandvej 69, efter den nye lokalplan er bevaringsværdige. Der er ingen fornuftig begrundelse for at have 4 platantræer stående på Taarbæk Strandvej 65A-C, når platantræerne på Taarbæk Strandvej 69 fjernes.

Lyngby-Taarbæk Kommune har ved indsigelsesnotat af 11. oktober 2012 forholdt sig til indsigelsen fremsat af klager. Kommunen har bl.a. angivet, at de bevaringsværdige træer bidrager til det grønne udtryk i området, at træets alder ikke er en væsentlig faktor for om det udpeges, at der er aftalt erstatningsbeplantning med ejeren af Taarbæk Strandvej 69, at der ikke er tale om magtfordrejning,

idet udpegningen af de 4 platantræer som bevaringsværdige er sket med samme formål som de øvrige udpegninger i Taarbæk. Kommunen oplyser, at udpegningen er sket for at sikre det grønne udtryk i området og at de 4 platantræer vil bidrage til, at vejprofilen strammes op, idet ejendommen Taarbæk Strandvej 65A-C ligger trukket tilbage på grunden og derved skaber et "hul" i vejbilledet.

Forslag til Lokalplan 233 har desuden været fremlagt i offentlig høring i perioden 7. februar 2013 til 7. marts 2013.

Forslag til Lokalplan 233 har været i høring i perioden 28. marts 2013 til 22. april 2013. Denne høring var kun rettet mod ejerne af Taarbæk Kro samt omgivende ejendomme, idet ændringerne kun vedrørte Taarbæk Kro.

Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Taarbæk Kommune har 19. december 2013 endeligt vedtaget Lokalplan 233 for Taarbæk.

Lyngby-Taarbæk Kommune har ved brev af 16. januar 2014 meddelt klager, at kommunalbestyrelsen på mødet 19. december 2013 har vedtaget Lokalplan 233 for Taarbæk. Kommunen har 20. januar 2014 offentligt bekendtgjort lokalplanen.

Lyngby-Taarbæk Kommune har 17. februar 2014 videresendt klagen af 2. februar 2014 til Natur- og Miljøklagenævnet. Kommunen bemærker, at lokalplanforslag 210, der alene omfattede Taarbæk Strandvej 69, aldrig blev vedtaget og blev erstattet af Lokalplan 226 (som er en projektlokalplan), at Lokalplan 233 ikke omfatter ejendommen Taarbæk Strandvej 69, at udpegningen af platantræerne på Taarbæk Strandvej 65A-C, som de øvrige udpegninger i Taarbæk, er sket for at sikre det grønne udtryk i området, at platantræerne bidrager til at vejprofilen strammes op, at platantræerne ved Taarbæk Strandvej 69 ikke er udpeget, idet de er tilbagetrukket fra vejen, ikke er så markante som de øvrige platantræer i området og står meget tæt på husets facade. Kommunen har desuden anført, at det er kommunens vurdering, at de 4 platantræer i nærværende sag fortsat skal være udpeget som bevaringsværdige, idet de er med til at sikre den grønne vejprofil uden at medføre skygge- eller udkigsgener for beboerne og skaber en fin kant langs vejen, og idet den eksisterende bebyggelse er placeret langt væk fra vejskel. Kommunen har ikke fundet anledning til at udpege platantræerne på Taarbæk Strandvej 69 som bevaringsværdige på grund af deres mere beskedne bidrag til vejens grønne profil.

Klager har ved brev af 18. februar 2014 fremsendt bemærkninger til Natur- og Miljøklagenævnet og angivet, at der er tale om forskelsbehandling når kommunen ikke interesserer sig for de gamle platantræer på Taarbæk Strandvej 69, mens 4 nyplantede platantræer på Taarbæk Strandvej 65A-C er afgørende for vejbilledet, at platantræerne på Taarbæk Strandvej 69 ikke er placeret tæt på husets facade men tæt på en vognport med et ganske lille vindue, at platantræerne på Taarbæk Strandvej 69 næppe kan være trukket mere end 1 m længere tilbage fra vejen end platantræerne på Taarbæk Strandvej 65A-C, at der er helt tomt på den smalle arealstribе foran platantræerne på Taarbæk Strandvej 69, og at der ikke vil opstå noget "hul" i vejbilledet såfremt platantræerne på Taarbæk Strandvej 65A-C fjernes, idet der kommer et etagebyggeri på Taarbæk Strandvej 69 og idet der ingen træer er på den anden side af de 4 nye platantræer. Klager har desuden anført, at Lyngby-Taarbæk kommune ikke har forholdt sig til spørgsmålet om, hvorvidt en kommune kan vildlede en ejendomsejer til at foretage en disposition og derefter binde ejeren til den disposition, som man har vildledt denne til at træffe.

Natur- og Miljøklagenævnets bemærkninger og afgørelse

Efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4, kan Natur- og Miljøklagenævnet tage stilling til retlige spørgsmål i forbindelse med en kommunes afgørelse efter planloven. Det er et retligt spørgsmål, om en lokalplan er udarbejdet i overensstemmelse med planlovens kapitel 6 om planers tilvejebringelse.

Om lokalplanens indhold i øvrigt er hensigtsmæssigt, herunder om kommunen burde have vedtaget en anden planløsning, er udtryk for et skøn, som Natur- og Miljøklagenævnet ikke kan efterprøve. Nævnet kan således ikke tage stilling til, om indholdet i en plan er rimeligt og hensigtsmæssigt i forhold til klagers interesser.

Planlovens kapitel 6 indeholder reglerne om tilvejebringelse af planer. Kommunerne kan til enhver tid beslutte at tilvejebringe planforslag og ændringsforslag til de eksisterende kommunale planer i overensstemmelse med de procedurer, som er fastsat i planlovens kapitel 6, når det er planlægningsmæssigt relevant.

Lyngby-Taarbæk Kommune har med tilvejebringelsen af Lokalplan 233 ønsket at få samlet og opdateret det planlægningsmæssige grundlag for Taarbæk. Dette er et lovligt planlægningsmæssigt formål, som kommunen har kunnet planlægge for.

En kommune kan vedtage et forslag til en lokalplan endeligt, når forslaget har været fremlagt offentligt med en frist på mindst 8 uger for fremsættelse af indsigelser mv. mod planforslaget, jf. planlovens § 27, stk. 1, 1. pkt., jf. § 24, stk. 3. Forslag til Lokalplan 233 blev fremlagt i offentlig høring i perioden 16. august 2012 til 11. oktober 2012, en periode på 8 uger. Kommunen har efterfølgende med henblik på foretagelse af ændringer foretaget supplerende høringer.

Planlovens § 15 regulerer udtømmende, hvad der skal og kan fastsættes bestemmelser om i en lokalplan, jf. stk. 1 og 2. Det fremgår af planlovens § 15, stk. 2, nr. 9, at der i en lokalplan kan fastsættes bestemmelser for udformning, anvendelse og vedligeholdelse af ubebyggede arealer, herunder om terrænregulering, hegnsforhold, bevaring af beplantning og beplantningsforhold i øvrigt, herunder beplantningens tilladte højde, samt belysning af veje og andre færdselsarealer.

Det fremgår af sagens akter, at Lyngby-Taarbæk Kommune har vurderet, at de bevaringsværdige træer bidrager til det grønne udtryk i området, at udpegningen af platantræerne i nærværende sag er sket med samme formål som de øvrige udpegninger i Taarbæk, at træets alder ikke er en væsentlig faktor i vurderingen af om det udpeges, at de 4 platantræer vil bidrage til at vejprofilen strammes op, idet ejendommen Taarbæk Strandvej 65A-C ligger trukket tilbage på grunden og derved skaber et "hul" i vejilledet, og at platantræerne ved Taarbæk Strandvej 69 ikke skal udpeges, idet de er tilbagestrukket fra vejen og ikke er så markante som de øvrige platantræer i området. Natur- og Miljøklagenævnet finder ikke anledning til at tilsidesætte kommunens grundlag for udpegningen af de bevaringsværdige træer, og bemærker, at bestemmelsen om bevaringsværdige træer er tilvejebragt på et lovligt planlægningsmæssigt grundlag.

Forslag til Lokalplan 233 har været offentligt fremlagt i overensstemmelse med planlovens kapitel 6, og kommunen har vurderet de indkomne indsigelser. Natur- og Miljøklagenævnet bemærker hertil, at en kommune ikke er forpligtet til at imødekomme indsigelser mod en lokalplan.

På den baggrund kan Natur- og Miljøklagenævnet ikke give medhold i klagen over Lyngby-Taarbæk Kommunes endelige vedtagelse af Lokalplan 233. Planvedtagelsen står således ved magt.



Nina Herskind
Kst. Ankechef



Nynne Westberg Nittegaard
Fuldmægtig

Afgørelsen er sendt pr. e-mail til:

Lyngby-Taarbæk Kommune, sagsnr.: 20140210091, lyngby@ltk.dk; elw@ltk.dk

og pr. brev til:

Finn Reidar Jørgensen
Taarbæk Strandvej 65C, 1. th.
2930 Klampenborg



NOTAT

Barrierer for vækst i den fysiske planlægning

I dette notat præsenteres en række eksempler på, at rammerne for den fysiske planlægning udgør en barriere for, at kommunerne kan igangsætte initiativer, der understøtter vækst og bæredygtighed. Initiativer der har bred opbakning hos både politikere, borgere og virksomheder. Eksemplerne bør give anledning til en række overvejelser om, hvorvidt det eksisterende lovgrundlag skal revideres.

Er der den rette afvejning af hensyn til benyttelse og beskyttelse?

Erfaringen blandt kommunerne er, at det nuværende lovgrundlag ofte virker hindrende for en rimelig afvejning af benyttelses- og beskyttelseshensyn i den fysiske planlægning. I dette notat gives en række eksempler på, at hensynet til beskyttelse af bl.a. det åbne land, kyststrækninger og by- og landzoner i helt uforholdsmæssig grad begrænser kommunernes mulighed for gennem planlægningen at understøtte vækst og udvikling.

Er der den rette afvejning af hensyn til overordnet statslig styring og lokalt råderum?

I dag er kommunerne underlagt en meget detaljeret statslig styring af den lokale arealanvendelse. Notatet indeholder en række eksempler på, hvordan Naturstyrelsen samt Natur- og Miljøklagenævnet træffer afgørelser, som går imod kommunalpolitikernes, borgernes og erhvervslivets ønsker. Afgørelserne baserer sig ofte på en meget snæver tolkning af lovgivningen fremfor at basere sig på en helhedsvurdering af de miljømæssige og samfundsøkonomiske hensyn.

Understøtter loven, at kommunerne anvender ressourcerne rigtigt i den fysiske planlægning?

Erfaringer blandt kommunerne viser, at der er behov for at undersøge, om planloven i højere grad kan understøtte et hensigtsmæssigt resourcefor-

Den 12. maj 2014

Sags ID: SAG-2014-01589
Dok.ID: 1856613

BEM@kl.dk
Direkte 3370 3483
Mobil 2012 3650

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1/8

brug. Der gives i notatet eksempler på, hvordan lovgivningen indeholder meget detaljerede proces- og procedure krav, der medfører et betydeligt administrativt ressourceforbrug i kommunerne, som slet ikke står mål med den merværdi, der skabes i det fysiske miljø.

1. Ufleksible støjgrænser hæmmer integration af bolig og erhverv i byerne

Støjvejledningen fra 1984 er med til at sætte uhensigtsmæssige grænser for en dynamisk udvikling af byerne. Støj reguleres via Miljøbeskyttelsesloven. Selv om støjgrænserne er vejledende, så er de så indarbejdede i Natur- og Miljøklagenævnets praksis, at de ikke kan fraviges.

Esbjerg Kommune oplever i dag stor efterspørgsel efter boliger kombineret med lettere erhverv i nærheden af havnen. Folk synes, at det er et spændende miljø at bo i, men pga. de meget rigide støjgrænser, er det ikke muligt med de nuværende regler at planlægge en attraktiv og dynamisk udvikling i området mellem havn og by.

Når man planlægger fx boliger, der har et mindre udeareal eksempelvis en altan, så skal de forholdsvis lave støjgrænser for boliger også overholdes på dette udeareal. Det betyder, at der reelt skal være lige så stille på altanen, som der skal være inde i stuen. Erfaringen i kommunerne er, at de fleste mennesker, der vælger at bo i fx en lejlighed med altan og et fælles udeareal fx tæt på havnen, er indstillede på at acceptere lidt mere støj, så længe det ikke generer indenfor.

For virksomhederne betyder reglerne, at man udsættes for en meget restriktiv støjregulering, idet man i det erhvervsområde, hvor virksomheden er placeret, har tilladelse til at støje 70dB, mens man i forhold til et boligområde 5 km derfra alene må støje svarende til 45 dB. Det er for en del virksomheder svært at overholde disse krav.

2. Butikker med pladskrævende varer samt internetbaserede butikker ”presses ind” i bymidten

Bestemmelserne om hvilke *typer* af butikker, der kan placeres udenfor bymidten er i dag snævert reguleret via planloven. Men reglerne fremstår utidssvarende og ufleksible i forhold til de faktiske forhold i detailhandlen og borgernes og kommunernes ønsker.

Planlovens detailhandelsbestemmelser tilsiger, at arealer til butikksformål som hovedregel skal udlægges i den centrale del af en by eller bymidte, medmindre der er tale om ”særligt pladskrævende varegrupper”.

Loven indeholder derfor en udtømmende liste over hvilke varegrupper der anses for særligt pladskrævende, og som dermed ikke er omfattet af kravet om placering i en bymidte (og ej heller kravet om begrænsede butiksstørrelser). Det drejer sig fx om biler, lystbåde, planter, tømmer og byggematerialer mv.

Men der er i stigende grad butikstyper, der reelt har karakter af særligt pladskrævende varegrupper frem for almindelige udvalgsbutikker. Det gælder eksempelvis nogle typer af motorcykelbutikker, køkkenbutikker, cykelhandlere, store genbrugsbutikker og lignende. Som loven er i dag *skal* disse butikstyper placeres i bymidten, på trods af at mange kommuner oplever, at butikkerne ikke er særlig hensigtsmæssige at have i en bymidte.

Silkeborg Kommune er en af de kommuner, der ofte har oplevet udfordringer med at få placeret internetbaserede forretninger. Disse forretninger består ofte af kontor/lager kombineret med et mindre showroom. Det betyder, at deres pladsbehov er et andet end fx en traditionel cykelhandler eller legetøjsforretning. Internetbutikkerne genererer ligeledes en helt anden transport, idet varerne ofte fragtes væk i last- og varebiler. Som reglerne er i dag kan Silkeborg Kommune ikke give tilladelse til, at fx internetbaserede cykelhandlere eller sportsbutikker placeres uden for bymidten.

Dette er især beklageligt, fordi der i mange kommuner findes et stort antal tomme produktions- og lagerejendomme, der ikke efterspørges i samme grad som tidligere. Disse bygninger vil uden væsentlige ombygninger kunne anvendes til fx internetbaserede butikker, hvis kommunerne kunne give tilladelse til disse butikstyper i fx eksisterende erhvervsområder fremfor i bymidten.

3. Boliger i tilknytning til eksisterende bebyggelse

I Faaborg-Midtfyn Kommune ønskede en gruppe borgere at etablere 12 boliger på en forladt, gammel landbrugsejendom i kommunen. Boligerne skulle i kombination med et biodynamisk landbrug udgøre et bæredygtigt bofællesskab. Borgerne ønskede at rive den gamle, nedslidte ejendom ned og bygge en ny, tidsvarende bygning på samme matrikel.

Faaborg-Midtfyn Kommune var imidlertid bekendt med Natur- og Miljøklagenævnets meget stramme praksis i forhold til at give tilladelser til ”spredt bebyggelse i det åbne land”. Kommunen var derfor overbevist om, at en tilladelse vil blive afvist af nævnet.

Kommunen så sig derfor nødsaget til at afvise gruppens henvendelse på trods af, at kommunen vurderede, at der var tale om en hensigtsmæssig anvendelse af ældre ejendomme, som ellers kan være vanskelige at udnytte.

4. Nej til et nyt miljørigtigt asfaltværk i Holbæk Kommune

I Holbæk Kommune har asfaltfirmaet Colas et asfaltværk, som har ligget på sin nuværende placering i en landzone i en lang årrække.

Colas ønsker at rive den gamle bygning ned og bygge et moderne asfaltværk samme sted. Det nye værk vil have en større kapacitet og leve op til nogle langt skrappe miljøkrav end det gamle. Alt i alt vil et nyt moderne asfaltværk både være en økonomisk og miljømæssig gevinst for Holbæk Kommune.

Derfor har Holbæk Kommune igangsat planlægningen for et nyt asfaltværk. Naturstyrelsen har imidlertid gjort indsigelse mod planlægningen, da styrelsen ikke tillader ny planlægning for erhverv i landzone. Der ligger imidlertid allerede en asfaltfabrik på det pågældende areal, og planlægningen af det nye anlæg ville bl.a. give klare miljømæssige gevinster.

5. Sikring af flere almene boliger i byer med vækst

Tidligere skete byudvikling ofte ved hjælp af kommunalt opkøb af landbrugsjord. I dag sker byudviklingen hovedsageligt på tidligere erhvervsarealer i de eksisterende byer.

Arealerne ejes ikke af kommunerne, som dermed ikke har samme instrumenter til at styre byudviklingen, som man havde tidligere. Byudviklingen baseres derfor i høj grad på bygherrerens præmisser og prioriteringer, og kommunerne mangler redskaberne til at styre byudviklingen.

Københavns Kommune er eksempelvis ved at anlægge en helt ny, attraktiv bydel i Nordhavn, hvor 40.000 københavnere skal bo. Men byggegrundene skal ifølge lovgivningen sælges til markedspris, og så kan de almene boligselskaber ikke være med.

Siden 2011 har Københavns Borgerrepræsentation sat penge af til tilskud til 3.360 almene boliger. Der er derfor politisk vilje til at få opført mange almene boliger i København, men der er få redskaber til at sikre, at boligerne bliver opført i de dele af byen, der tjener den samlede by og dens sammenhængskraft bedst.

Som det er i dag giver planloven ikke mulighed for at sætte krav om ejerforhold, således at almene eller billige lejeboliger indgår på lige fod med bestemmelser om detailhandel, offentlige formål mm. Der er ej heller mulighed for at indgå udbygningsaftaler med grundejere, hvor man forpligtiges til at muliggøre et antal almene boliger.

6. Begrænsede muligheder for planlægningen i kystnærhedszonen

Kystnærhedszonen er et 3 km bånd ind fra kysten ind i landet, hvor placering af aktiviteter kræver en ”særlig planmæssige begrundelse for kystnærhed”. Det vil sige, at aktiviteter, der ikke forudsætter en nærhed til kysten, ikke må placeres i zonen.

Lolland Kommune er et eksempel på en kommune med betydelig kystlinje, og hvor kystnærhedszonen begrænser kommunens muligheder for at placere aktiviteter, da en meget stor del af kommunens areal ligger inden for denne zone. Hertil kommer, at mange større og mindre byer ligger i kystnærhedszonen, hvilket begrænser muligheden for at placere aktiviteter, der hvor borgerne bor.

Konkret har kommunen oplevet, at udlæg af nye arealer i kystnærhedszonen blev bremset, eksempelvis i forbindelse med godkendelse af lokalplanen for solceller i Rødby Fjord.

7. Nye boliger i kystnærhedszonen i vækstområde

Esbjerg Kommune har i flere omgange forsøgt at udlægge et boligområde i forlængelse af en eksisterende by, Hjerting. Hele den eksisterende by ligger indenfor kystnærhedszonen.

Kommunens begrundelse for den konkrete placering af boligområdet er bl.a., at området i forvejen er udbygget med infrastruktur, har ledig kapacitet på skolerne i området mv. Dertil kommer, at der allerede er fritidsejendomme placeret i området ud mod kysten. Det nye område vil dermed blive placeret bag eksisterende bebyggelse ud mod kysten.

Naturstyrelsen har afvist lokalplanen for projektet med den begrundelse, at kommunen bør afsøge byudviklingsmulighederne uden for kystnærhedszonen. Styrelsen har endvidere argumenteret for, at optimal udnyttelse af eksisterende infrastruktur, skolekapacitet mv. ikke er gangbare argumenter ved planlægning i en kystnærhedszone.

Konsekvensen for Esbjerg Kommune er, at eksisterende kapacitet ikke udnyttes optimalt, og at der i forbindelse med et nyt boligområde skal foretages betydelige investeringer i infrastruktur, institutioner mv.

8. Udvidelse af eksisterende turistanlæg indenfor strandbeskyttelseslinjen

Strandbeskyttelseslinjen udgør en generel forbudszone i et 300 meter bredt bånd fra kysten. Strandbeskyttelseslinjen udgør en del af Naturbeskyttelsesloven. Aktiviteter inden for linjen kræver dispensation fra Naturstyrelsen.

I Frederikshavn kommune ønskede en eksisterende dyrepark placeret indenfor strandbeskyttelseslinjen at udvikle virksomheden ved at bygge ferielejligheder på sine arealer.

Naturstyrelsen lavede en indsigelse mod lokalplan og kommuneplantillæg, bl.a. fordi Naturstyrelsen ikke fandt, at der var en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær beliggenhed.

Flytning af virksomheden til et af de steder, der allerede var reserveret til ferielejligheder i området, var ikke et reelt alternativ for virksomheden, der allerede havde lavet konkrete investeringer i anlæggelsen af dyreparken på lokaliteten. Forudsætningen for at det ville være rentabelt for virksomheden at opføre ferielejlighederne, var forventningen om en synergieffekt mellem dyrepark og lejligheder. Investering i ferielejligheder langt væk fra dyreparken var derfor ikke attraktiv for virksomheden.

9. Kajakshelters til understøttelse af friluftsturisme indenfor strandbeskyttelseslinjen

I Faaborg-Midtfyn kommune ønsker man at etablere kajakshelters med tilhørende omklædningsrum inden for strandbeskyttelseslinjen. Kommunen har gjort meget ud af at sikre et arkitektonisk udtryk, der passer ind i den omgivende natur og søgte derfor om dispensation til byggeriet.

Naturstyrelsen gav afslag på dispensation, selvom shelterne faldt ind under betegnelsen ”beskedne opholdsfaciliteter for friluftslivet” og dermed kunne tillades.

Naturstyrelsens begrundelse for at give afslag på dispensationen var, at kajakshelteret samtidig skulle være permanent opbevaringssted for den lokale kajakforenings udstyr. Naturstyrelsen ønskede ikke at en tilladelse skulle skabe en uheldig præcedensvirkning for etablering af opbevaringsfaciliteter indenfor strandbeskyttelseslinjen.

10. Strandbeskyttelse i byer

I Frederikssund by er dele af kysten omfattet af strandbeskyttelseslinjen. Der er tidligere blevet givet dispensation fra beskyttelseslinjen til at bygge et hotel i et nærmere afgrænset område og på en række specifikke vilkår.

I dag er der ikke noget hotel i Frederikssund by. Områdets erhvervsliv, der blandt andet tæller store virksomheder som Haldor Topsøe og Topsil, efterspørger funktionen. Det gør byens borgere også. Alle analyser viser, at markedsbetingelserne er til stede, og skiftende investorer har forsøgt at gennemføre projektet.

Det har imidlertid ikke været muligt at realisere projektet – primært fordi det areal, der kan bebygges, er for trangt. Et hotel skal som minimum indeholde 65 værelser med tilhørende lokaler til fester, konference mv. for at være rentabelt. Byggeriet lader sig imidlertid ikke realisere indenfor rammerne af de eksisterende bygninger.

Det har på trods af gentagne forsøg ikke været muligt at ændre på vilkårene i dispensationen gennem dialog med Naturstyrelsen.

11. Ny lokalplan ved opstilling af telemaster

Ringsted Kommune har i et erhvervsområde givet tilladelse til opsætning af en 42 meter høj telemast. Masten ville have opfyldt behovet så man kunne undgå opsætning af yderligere master i området.

Natur- og Miljøklagenævnet har i sin afgørelse underkendt kommunens tilladelse. Begrundelsen var, at lokalplanens beskrivelser af, hvordan området kan anvendes, ikke gav mulighed for opstilling af telemaster.

KL har ved flere lejligheder gjort både Miljøministeriet og Erhvervs- og Vækstministeriet opmærksomme på, at den nuværende nævnspraksis, der tilsiger, at lokalplanen som udgangspunkt skal revideres, før der kan opstilles telemaster, udgør en betydelig hindring for en smidig og hurtig udrulning af den digitale infrastruktur.

12. Lokalplanspligt ved begrænsede fysiske ændringer

I Svendborg by har man gennemført en modernisering af byrummet med bl.a. forbedret tilgængelighed for fodgængere og cyklister ved ny vejbelægning, belysning og beplantning.

Lokalplaner skal, jf. planloven, tilvejebringes af kommunen ved ”større bygge og anlægsarbejder” der medfører væsentlige ændringer i det bestående miljø. Formålet med lokalplanspligten er at sikre, at borgerne får mulighed for at udtale sig om større projekter i området, og at sådanne bliver vurderet i en planmæssig sammenhæng.

Kommunen vurderede, at der ikke var tale om væsentlige ændringer i det bestående miljø, og at der derfor ikke var behov for en egentlig lokalplan

for området. Kommunen valgte i stedet at afvikle en række borgermøder mv. i forbindelse med projektet.

Kommunens beslutning om ikke at lave en lokalplan for projektet blev påklaget af en beboer. Natur- og Miljøklagenævnet gav klager ret i, at projektet var af en sådan karakter, at der skulle udarbejdes en lokalplan, hvilket er en ressourcekrævende opgave for kommunen.

Eksemplet illustrerer et generelt problem, nemlig at der skal for mange lokalplaner set i forhold til de konkrete projekters påvirkning på det fysiske miljø.

13. Krav om VVM-screening ved begrænsede fysiske ændringer

Aarhus Kommune gav, i forbindelse med reovering af en boldbane, tilladelse til at flytte et 4 meter højt hegn og to 18-20 meter høje lysmaster henholdsvis ca. 3 meter og knap to meter nærmere skelgrænsen, samt belægge en eksisterende grusbane med kunstgræs.

Boldbanen ville efter en realisering af projektet blive rykket ca. 2,5 meter nærmere skel og dermed ligge ca. 5 meter fra skel.

Reglerne for udarbejdelse af ”Vurderinger af virkninger for miljøet” (VVM) for anlægsprojekter kræver som udgangspunkt, at alle projekter screenes for, om der pligt til at lave en VVM-redegørelse

Det er i VVM-bekendtgørelsens specificeret, hvilke typer anlæg og projekter, der bør VVM-screenes. I den nævnte sag vurderede Aarhus Kommune, at de begrænsede forandringer i det eksisterende anlæg ikke medførte behov for en VVM-screening.

Kommunens beslutning blev påklaget af en enkelt nabo, og Natur- og Miljøklagenævnet fandt, at ændringerne i anlægget var omfattet af reglerne for VVM-screening. Kommunen blev derfor pålagt at foretage en VVM-screening af de planlagte ændringer.

Det har i gentagne udvalgsarbejder været et ønske fra KL og kommunerne, at der bliver etableret en bagatelgrænse ift. kravet om VVM screeninger, således at ressourceforbruget på dette område står mål med de miljømæssige gevinster.

Kampprogram Lyngby NordicBet Ligaen

Periode: Hele sæsonen

Kampnr.	Dag	Dato	Kl.	Hjemmehold	Udehold	Spillested	Res
482655	Fre	25-07-2014	18:30	Lyngby	AB	Lyngby Stadion	
482670	Fre	08-08-2014	18:30	Lyngby	Brønshøj	Lyngby Stadion	
484237	Søn	24-08-2014	18:00	Lyngby	Vejle	Lyngby Stadion	
484256	Lør	13-09-2014	15:00	Lyngby	Skive	Lyngby Stadion	
484269	Søn	28-09-2014	15:00	Lyngby	HB Køge	Lyngby Stadion	
484274	Lør	04-10-2014	15:00	Lyngby	FC Roskilde	Lyngby Stadion	
484285	Lør	18-10-2014	15:00	Lyngby	Skive	Lyngby Stadion	
484298	Søn	02-11-2014	15:00	Lyngby	FC Roskilde	Lyngby Stadion	
484357	Lør	15-11-2014	15:00	Lyngby	Vendsyssel FF	Lyngby Stadion	
484376	Lør	14-03-2015	17:00	Lyngby	Viborg	Lyngby Stadion	
484461	Fre	27-03-2015	18:30	Lyngby	Brønshøj	Lyngby Stadion	
484474	Lør	11-04-2015	15:00	Lyngby	HB Køge	Lyngby Stadion	
484486	Lør	25-04-2015	15:00	Lyngby	Fredericia	Lyngby Stadion	
484498	Fre	08-05-2015	18:30	Lyngby	Horsens	Lyngby Stadion	
484506	Fre	15-05-2015	18:30	Lyngby	AB	Lyngby Stadion	
484524	Man	25-05-2015	15:00	Lyngby	Vejle	Lyngby Stadion	
484530	Lør	30-05-2015	15:00	Lyngby	AGF	Lyngby Stadion	

19. august 2014

Bemærkninger til anmodning om dispensation til brug af lysmaster

I forbindelse med en kamp på Lyngby stadion den 8. august 2014 gav et flertal i kommunalbestyrelsen dispensation til - undtagelsesvis - at tænde for lyset (med max. 500 lux). Dette til trods for at borgmesteren på et kommunalbestyrelsesmøde den 27. maj 2014 klart tilkendegav, "at indtil vi har en permanent løsning, er lyset slukket".

Det er derfor med stor undren, at Lysgruppens repræsentanter for beboerne kan konstatere, at kommunen nu igen overvejer at give Lyngby boldklub dispensation til at bruge de nuværende ulovligt opførte lysmaster med op til 500 lux til de næste syv kampe. Pt. er der som bekendt ikke fundet en permanent fremtidig løsning vedrørende lyset på stadion - men der arbejdes aktivt på sagen.

En ting er hvor meget spildlys, der generer beboerne, men det er især foruroligende, at kommunen tilsyneladende sætter hensynet til Lyngby boldklub over trafikikkerheden. Rambøll målte bl.a. lysmasternes blændingsniveau, og dette viste, at der især er 3 steder, hvor der er problemer i forhold til trafik.

Det værste sted er nok hjørnet mellem Sorgenfrigårdsvej og Carlshøjvej, ikke fordi lyset her er mest blændende, men fordi det er en af hovedruterne for bustrafik i Lyngby (linje 300s, 353, 182, 183 o.s.v). Lyset har retning direkte mod trafikken hvilket gør, at det er svært at se fodgængerfelt og tværgående trafik, når lyset i masterne er tændt. Rambølls måling viste op til 76 gange det anbefalede blændingsniveau og 5 gange det maksimale i standarden. Det kan tilføjes, at på Peter Lundsvej i bondebyen var blændingen 17 gange det maksimale i standarden og på Margrethevej nåede man den maksimale blænding på 19 gange det maksimale i standarden.

Selv ved kun at tænde halvdelen af lamperne i masterne (500 lux), kommer man med sikkerhed ikke under de maksimale grænser i standarden, hverken på Sorgenfrigårdsvej, Peter Lundsvej eller Margrethevej.

Der er her tale om trafiksikkerhed, og det kan undre, at disse målinger ikke er sendt i høring hos vejdirektoratet og færdselspolitiet eller andre relevante myndigheder. Det er normalt ikke kommunen, der kan bestemme, om trafiksikkerhed skal overholdes eller ej.

Såfremt der gives dispensation til at tænde lyset i de kommende 7 kampe, er det det samme som at se stort på blændingsproblematikken for trafikken.

Herudover vil en dispensation udgøre et brud på de løfter, der for nylig er givet fra politisk side.

Lyngby boldklub har siden starten af året vidst, at masterne er ulovligt opført og har haft rig lejlighed til at flytte deres kampe til andre tidspunkter, hvor der ikke er brug for den kunstige belysning eller flytte deres aftenkampe til et andet stadion. Men boldklubben har valgt at lade stå til og beder nu om dispensation.

Lysgruppens repræsentanter for beboerne har i samarbejde med forvaltningen det sidste halve år arbejdet intenst med at finde en varig løsning. Det kan derfor undre, at boldklubben bare kan blive imødekommet på dispensation, mens beboerrepræsentanterne bidrager aktivt med engagement, kompetencer og tid med henblik på at finde en egentlig løsning.

Lysgruppens repræsentanter for beboerne skal derfor udtale sig imod, at der gives dispensation til at tænde lyset på stadion, før der er fundet en permanent løsning – som vi som sagt arbejder intensivt på.

Med venlig hilsen

Lysgruppens repræsentanter for beboerne