

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Byplanudvalget

Protokol

Tirsdag den 22. oktober 2013 kl. 08:15
afholdt Byplanudvalget ekstraordinært møde i Udvalgsværelse 1/Rådhus.

Medlemmerne var til stede, undtagen:
Liss Kramer Mikkelsen (A)
Anne Körner (A)

Endvidere deltog:
Direktør Bjarne Markussen
Centerchef Sidsel Poulsen
Udvalgskoordinator Karen Elisabeth Dam

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Lokalplan 235 for Kanalvejsområdet nord	3

Lokalplan 235 for Kanalvejsområdet nord

Sagsfremstilling

Forslag til Lokalplan 235 Kanalvejsområdet nord og tilhørende miljørapport har været i offentlig høring i 10 uger, fra 28. juni til 6. september 2013 og fremlægges til endelig godkendelse (bilag).

I høringsfasen er der afholdt borgermøde den 12. august 2013. Derudover er der den 23. august 2013 afholdt møde med beboere fra bebyggelsen Lyngvang og 4. september 2013 afholdt møde med beboere fra bebyggelsen Bækkevang. På borgermødet den 12. august 2013 blev der givet tilsagn om, at beboere fra nabobebyggelserne Lyngvang og Bækkevang skulle have lejlighed til, at få forevist forvaltningens forslag til ændringer i planforslaget inden sagen blev sendt videre til den politiske behandling i Kommunalbestyrelsen. Der blev derfor afholdt møde med beboere fra Lyngvang og Bækkevang den 7. oktober 2013, hvor bygherres rådgivere gennemgik forslag til ændringer i bebyggelsen og lokalplanen.

I forbindelse med høringsfasen til lokalplanforslag 235 og tilhørende miljørapport er der indkommet bemærkninger og indsigelser fra 5 parter. Der er udarbejdet vedlagte indsigelses-notat: "Indsigelser og bemærkninger til lokalplanforslag 235 for Kanalvejsområdet nord samt miljørapport" (bilag). I forbindelse med det opfølgende møde med Lyngvang og Bækkevang den 7. oktober 2013 har forvaltningen modtaget yderligere bemærkninger/indsigelser, til de på mødet viste forslag til ændringer af planforslaget, fra beboerne i de to nabobebyggelser Lyngvang og Bækkevang. Disse opfølgende indsigelser er sammenfattet sidst i det vedlagte indsigelses-notat. Samtlige indsigelser er endvidere vedlagt sagen (bilag).

På baggrund af de indkomne høringssvar foreslår forvaltningen, at forslaget til lokalplan 235 bl.a. ændres på følgende hovedpunkter:

- Højder reduceres i visse områder.
- Byggefelter reduceres.
- Teknikbygninger på tage reduceres i højden, det præciseres samtidig at højder på bebyggelse og teknikbygninger måles til/fra sternkant, og der tilføjes bilag der illustrerer hvorledes teknikbygninger i delområde 3 evt. kunne udformes.
- Værn v. evt. tagterrasser reduceres i højden.
- Evt. tagterrasser trækkes længere ind på taget (delområde 2 og 3).
- Vareindlevering til dagligvarebutikker skal ske til lukkede varegårde.

Samlet forslag til ændringer af lokalplanforslaget er sammenfattet i det vedlagte

notat: "Rettelsesblad til lokalplanforslag 235 for Kanalvejsområdet nord" (bilag). Til illustration af reduktionen/ændringerne af byggefelternes afgrænsning indeholder rettelsesbladet et kortbilag, der viser dette.

Med ændringerne er det søgt at komme de indkomne indsigelser til planen i møde angående støj, byggeriets højde, skyggevirkning, indkig samt det visuelle udtryk.

Miljørapporten som ledsagede forslaget til lokalplan 235 har været i høring parallelt, dvs. i samme 10 ugers periode. Vedlagt sagen er en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen (bilag), som indeholder en redegørelse for, hvordan de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning i forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen.

Kommunalbestyrelsen besluttede den 27. juni 2013 at træffe foreløbig beslutning om, at nedlægge vejarealet som offentligt vejareal i forbindelse med lokalplan 235. Særskilt sag om endelig nedlæggelse af vejarealet forelægges kommunalbestyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for de allerede afsatte rammer.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at:

1. Lokalplan 235 Kanalvejsområdet nord vedtages endeligt med de i rettelsesbladet beskrevne ændringer.
2. Den sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen godkendes.

Byplanudvalget den 22. oktober 2013

Udsat.

Notat: "Støjforhold ved Kanalgrunden" uddelt på møde.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

Anne Körner (V) var fraværende.

LOKALPLAN

235

Kanalvejsområdet nord

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

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 fredag d. 6. september 2013.

Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
2800 Kgs. Lyngby

lokalplan235@ltk.dk

Illustration på forsiden: Illustration af mulig bebyggelse fra "Helhedsplan for Kanalvejsområdet, Kgs. Lyngby", tilbud af 22. februar 2013 fra Danica Pension, udarbejdet af COWI, Alectia og Henning Larsen Architects. (i lokalplanforslaget blot benævnt "fremsat projektforslag").

INDHOLDSFORTEGNELSE

REDEGØRELSE	4
Baggrund	4
Eksisterende forhold	8
Lokalplanens indhold	9
LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING	12
Statslig planlægning	12
Kommuneplan	12
Lokalplaner	13
Andre planer	14
Nedlæggelse af offentligt vejareal	14
Bygge- og beskyttelseslinjer	14
Beskyttet natur	15
Servitutter	15
Museumslovgivning	15
Udbygningsaftale	15
RESUME AF MILJØVURDERING	17
Detailhandel	17
Trafik og parkering	17
Støj	18
Bymiljø	19
Lys/skyggeforhold og indblik	19
Grønne områder og rekreative værdier	20
Fredning og fortidsminde	21
Grundvand	21
LOKALPLAN 235	23
§ 1. Lokalplanens formål	23
§ 2. Område og zonestatus	23
§ 3. Områdets anvendelse	24
§ 4. Vej- og adgangsforhold	24
§ 5. Parkering	24
§ 6. Bebyggelsens placering og omfang	25
§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden	26
§ 8. Skiltning	27
§ 9. Ubebyggede arealer og hegning	28
§ 10. Tekniske anlæg	29
§ 11. Regnvand	29
§ 12. Særlige bestemmelser	29
§ 13. Grundejerforening	29
§ 14. Forudsætning for ibrugtagning af ny bebyggelse	29
§ 15. Lokalplanens retsvirkninger	30
§ 16. Vedtagelsespåtegning	31
Bilag 1: Lokalplanområdets afgrænsning	33
Bilag 2: Områdets anvendelse	35
Bilag 3: Illustrationsplan	37
Bilag 4: Længdesnit - illustration	39
Bilag 5: Tværsnit – illustration	41

REDEGØRELSE

Baggrund

FORMÅL

Kommunalbestyrelsen ønsker med lokalplanforslaget at give mulighed for at realisere principperne fra Helhedsplanen, herunder opførelse af 40.000 etagemeter byggeri til detailhandel, kontorerhverv- og boliger i 7-3 etagers højde, med publikumsorienterede funktioner og i mindre grad butikker i stueetagen, samt etablering af underjordisk parkeringskælder i to etager, således at det nuværende antal parkeringspladser på Kanalvejsgrunden kan forøges til 800.

BAGGRUND

Baggrunden for lokalplanforslaget er ønsket om at udvikle lokalplanområdet i overensstemmelse med intentionerne i "Helhedsplan for Kanalvejsområdet", jf. nedenfor.

HELHEDSPLAN

Lokalplanforslaget giver mulighed for at realisere byggeri på Kanalvejsgrunden i overensstemmelse med principperne i "Helhedsplan for Kanalvejsområdet", der i april 2012 har været fremlagt i offentlig høring, jf. Planlovens § 23c om indkaldelse af idéer og forslag. Helhedsplanen for Kanalvejsområdet (i det følgende benævnt "Helhedsplanen") omhandler hele Kanalvejsområdet både syd og nord for Kanalvej, og beskriver de overordnede intentioner og mål for områdets udvikling.

Helhedsplanen fastlægger, at Kanalvejsområdet udvikles til et attraktivt område med nybyggeri, grønne områder, byrum og en åbning af Fæstningskanalen som et vandløb i byrummet, der kan lede regnvand fra omkringliggende veje og tage til Mølleåen og Lyngby Sø.

Helhedsplanen fastsætter desuden - i overensstemmelse med ambitionerne for Lyngby-Taarbæk Vidensby (se nedenfor) – at der kan etableres cykelpassage under lokalbanen og på tværs af Kanalvejsområdet, således at såvel de eksisterende boligområder nord for Kanalvejsområdet og DTU knyttes tættere sammen med Kgs. Lyngby og centrum.

Helhedsplanen foreslår, at Kanalvej fastholdes i sit nuværende tracé og trafiksaneres for at sikre sænkning af bilernes hastighed og fredeligere passage på tværs. Nybyggeriet skal ifølge Helhedsplanen anlægges med åbne, publikumsorienterede funktioner i stueetager og rummelige fortove, der kan medvirke til at gøre Kanalvej til et gaderum, der binder området sammen. Det langstrakte område tværdeles af passager / stier, vand og landskab i rekreative byrum. Med niveauforskydninger, opholdsmuligheder og beplantning skabes varierende oplevelser og et åbent, levende og trygt område.

For den nordlige del af Kanalvejsområdet, som lokalplanforslaget omhandler, foreskriver Helhedsplanen, at der etableres 40.000 etagekvadratmeter nybyggeri i op til 7 etagers højde, hvor stueetagen udlægges til publikumsorienterede og udadvendte funktioner.

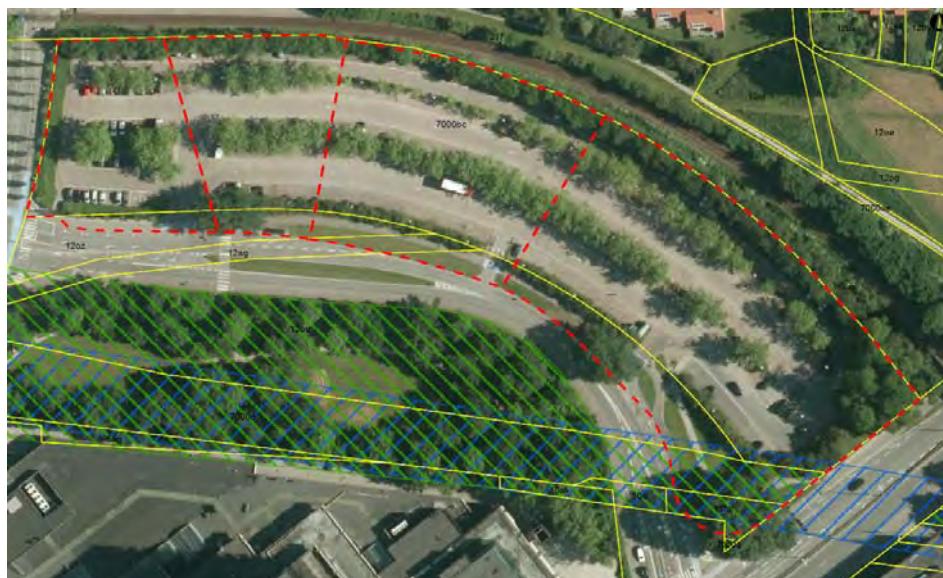
Det foreskrives desuden, at den højeste bebyggelse placeres ud mod Klampenborgvej og at bebyggelsen bliver lavere mod Toftebæksvej. I Helhedsplanen angives forskellige fortolkninger af byggefeltet og byggemuligheder ud fra ovenstående forudsætninger. Fælles for disse er, at der angives byggefeltet, der gennemskæres af landskabelige passager.

Den nordlige del af Kanalvejsområdet, anvendes i dag til parkeringsplads med ca. 450 parkeringspladser. Der gives nu mulighed for at etablere parkeringskælder med plads til parkering for nye beboere og brugere samt erstatningspladser for de eksisterende parkeringspladser på Kanalvejsgrunden - 800 parkeringspladser i alt.

VIDENSBY

Lokalplanforslaget giver mulighed for at etablere et miljø, der kan medvirke til at styrke Lyngby-Taarbæk som vidensby. Foreningen Lyngby-Taarbæk Vidensby er et lokalt initiativ, som har til formål at skabe større sammenhæng mellem virksomheder, DTU, øvrige uddannelsesinstitutioner, handel, boligsektoren og kommunen. Visionen er i 2020 at være:

- En af Nordeuropas førende videns- og universitetsbyer.
- En førende uddannelsesby med høj kvalitet, bredt udbud og et generelt højt uddannelsesniveau.
- Et internationalt orienteret knudepunkt for arbejdskraft, kultur og handel.
- Et område kendetegnet ved bæredygtig vækst, velfærd og byudvikling.



*Lokalplanområdet udgøres af det eksisterende parkeringsareal nord for Kanalvej. Ovenstående illustration viser lokalplanens afgrænsning og delområder (rød), udstrækning af fortidsminde og fredet areal (henholdsvis blå og grøn skravering), samt matrikelkortet (gul).
Ortofoto © COWI A/S*

Lokalplanforslaget tager sigte på, at der opbygges et attraktivt miljø, hvor vidensvirksomheder og studerende, ansatte og forskere bl.a. tilknyttet DTU kan bosætte sig, og hvor der lægges vægt på at få skabt forbindelse mellem centrum og DTU.

KOMMUNEPLANRAMME

Kommuneplan 2009 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: 1.1.26.

Området er udlagt til centerområde, og der må maksimalt opføres 40.000 etagemeter. Derudover fastlægges der en række anvendelsesmuligheder i området, herunder detailhandel, kontorvirksomhed, liberalt erhverv, bolig, offentlig service og anden publikumsorienteret service. Endvidere fastlægges det, at der kan etableres én udvalgs-varebutik på op til 15.000 m², mens øvrige udvalgsvarerbutikker må være op til 2.000 m². I tillæg til dette må der opføres én dagligvare-butik på op til 3.500 m². Stueetagerne er udlagt til publikumsorienterede funktioner.

Kommuneplanrammen fastlægger den maksimale bygningshøjde til 30 m, hvilket endvidere skal disponeres således, at bebyggelse mod Toftebæksvej skal opføres med en bygningshøjde på mellem 9 og 16 m, mens bebyggelse mod Klampenborgvej skal opføres med en bygningshøjde på mellem 20 og 30 m.

Derudover fastlægges det, at al bebyggelse skal opføres som lavenergi-bebyggelse efter gældende bygningsreglement, ligesom der fastlægges en række retningslinjer for trafik og parkering i området.

Dette lokalplanforslaget sikrer, at de 40.000 etagemeter kan disponeres inden for en fastsat ramme i de 3 delområder. For at sikre fleksibilitet til tilpasning af bebyggelse inden for det enkelte delområde, er der fastsat bestemmelser om bebyggelsens maksimale omfang i hvert af de enkelte delområder, der tilsammen overstiger de 40.000 etagemeter. Den samlede bygningsmasse må dog ikke overstige 40.000 etagemeter i alt.

Sikring af højdebegrænsningerne er i lokalplanforslaget sket ved fastlæggelse af maksimal kote for bebyggelsernes højde for det enkelte delområde ud fra det eksisterende terræn. Mod Toftebæksvej er den gennemsnitlige terrænkote f.eks. fastsat til 22,6 m, hvorfor koten for bebyggelsens maksimale højde er fastlagt til 38,6 m (16 meter høj). Tilsvarende er den gennemsnitlige terrænkote mod Klampenborgvej fastsat til 20,3 m og koten for bebyggelsens maksimale højde fastlagt til 50,3 m (30 meter høj). Af nedenstående skema fremgår de fastlagte middelkoter for hvert enkelt delområde, samt en fastlagte topkote for bebyggelserne og den forventede bygningshøjde.

Delområder	Fastlagt middelkote	Topkote i lokalplanforslagets § 6.8	Bygningshøjde set i forhold til nuværende terræn
Delområde 1A	22,6 m	38,6 m	16,0 m
Delområde 1B	22,7 m	44,9 m	22,2 m
Delområde 2	22,0 m	47,0 m	25,0 m
Delområde 3	20,3 m	50,3 m	30,0 m

I forbindelse med projekteringen af byggeriet i delområde 1 og 2, vil der søges tilstræbt en reduktion af skygge- og indblik i forhold til nabobebyggelsen *Lyngvang* mod nord.

Al bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse iht. til gældende bygningsreglement.

DETAILHANDEL

Lokalplanforslaget giver mulighed for at etablere detailhandel i stueetagen i lokalplanområdet, svarende til i alt ca. 5.300 m² bruttoetageareal til butikformål. Dette er væsentlig lavere end de 15.000 m², der er kommuneplanens ramme.

TRAFIK OG PARKERING

Trafikken vil blive påvirket i anlægssituationen grundet de ændrede parkeringsforhold. De i alt 450 p-pladser på Kanalvejsgrunden vil blive delvis nedlagt i anlægsperioden. Parkeringspladserne har normalt en meget høj belægningsgrad grundet den attraktive placering i bymidten, samt at der ikke er indført betalt parkering på denne p-plads. Derfor forventes det, at trafikanter vil bruge mere søgetid på at finde en ledig parkeringsplads i Lyngby Bymidte i anlægsperioden, hvilket medfører en øget trængsel på p-søgeringen. Den parkeringssøgende trafik vil være størst om eftermiddagen og i weekenderne, hvor der er flest handlende. Et p-henvisningssystem vil dog delvis kunne afhjælpe dette problem, da trafikanterne således kan ledes direkte til nærmeste ledige parkeringsplads. På hverdage viser tidligere kortlægninger af belægningsgrader, at der er ledig kapacitet i bymidten, mens der på lørdage ikke er overskydende kapacitet i spidsbelastningen.

Efter opførelsen af det nye byggeri vil der naturligt forekomme en stigning i trafikken på grund af den nye søgning til området. Derfor etableres 800 p-pladser i en p-kælder under byggeriet (i dag er der 450 tilgængelige p-pladser på Kanalvejsgrunden). Også i dette tilfælde vil et p-vejvisningssystem afhjælpe noget af trængslen, da brugerne vil have lettere ved at finde hen til den nærmeste ledige parkeringslokalitet i Lyngby. Det skal dog bemærkes, at det ikke forventes at den trafikale belastning i spidsperioderne om eftermiddagen og lørdag formiddag bliver markant større, fordi den eksisterende p-plads primært betjener handlen i Lyngby Bymidte, mens den nye p-kælder kommer til at betjene de nye funktioner, herunder boliger og kontorerhverv, men også handlen i Lyngby Bymidte. Dermed forventes ikke en øgning af antallet af offentlige p-pladser i spidsperioderne.

For at afhjælpe stigningen i trafikken kan det være nødvendigt at ændre på signalgruppeplanerne for de omkringliggende lyskryds, for at dermed at ændre på prioriteringen af bilisterne og mindske trængslen.

LEDNINGSOMLÆGNING

Realisering af lokalplanforslaget kræver en række ledningsomlægninger. Det undersøges i samarbejde med ledningsejere, hvorledes dette kan udføres mest hensigtsmæssigt. Der indgås aftale mellem grundejer, ledningsejer og Lyngby-Taarbæk Kommune om de nødvendige ledningsomlægninger.

Eksisterende forhold

OMRÅDET

Lokalplanområdet omfatter det område nord for Kanalvej, som i dag anvendes til parkering på terræn.

Lokalplanområdet afgrænses mod nord af lokalbanen, mod øst af Klampenborgvej, mod syd af Kanalvej, samt mod vest af Toftebæksvej.

Området er ca. 1,75 ha (ca. 17.500 m²) og den nuværende anvendelse er offentligt parkeringsareal. Mod lokalbanen og Klampenborgvej findes beplantning med træer.

Adgangen til parkeringspladserne sker ad Kanalvej.



Kanalvejsområdet nord anvendes i dag til offentligt parkeringsareal. Ovenstående illustration viser områdets nuværende anvendelse. Skråfoto © COWI A/S

Lokalplanens indhold

Intentionen med lokalplanen er at muliggøre realisering af principperne og intentionen i bebyggelsesforslaget fra det fremsatte projektforslag. Projektets hovedidé er at skabe et nyt og levende byområde i centrum af Kgs. Lyngby, der kan medvirke til at få byen, mennesker, viden og verden til at hænge sammen. I lokalplanområdet gives der mulighed for at skabe et nyt byområde, hvor by og liv er hinandens forudsætninger, og viden er fundamentet for en bæredygtig og konkurrencedygtig udvikling. Det nye byområde vil fortætte byen og forstærke oplevelsen af Kgs. Lyngbys kulturelle og kommercielle centrum. I regional og international optik vil den målrettede og strategiske fortætning af byens centrum og kantzonen med nye forbedrede forbindelser til uddannelses- og forskningsmiljøet på DTU-Campus bevæge og supplere Kgs. Lyngby som handelscentrum til international konkurrencedygtig universitetsby i overensstemmelse med visionerne for Lyngby-Taarbæk Vidensby.

Området omkring Kanalvej er et centralt sted med stort byudviklingsmæssigt potentiale. En byudvikling i lokalplanområdet kan medvirke til at sammenbinde den bymæssige karakter i Kgs. Lyngby Centrum med Fæstningskanalens landskabelige historiske træk. Med sin samlende centrale park og tværgående forbindelser inddrages naboer, og forbindelsen til universitetscampus DTU forstærkes. Et nyt byområde vil blive en naturlig fortsættelse af Kgs. Lyngby og vil markant og positivt ændre den bymæssige "tomhed", som parkeringspladsen har skabt på stedet i dag, til et moderne, grønt og indholdsrigt byområde. Et nyt byområde, som kan skabe grundlag for et mangfoldigt og livligt byliv, som inkluderer en blanding af byfunktioner, virksomheder, kulturelle aktiviteter og attraktive byrum, samt forskellige boligtyper.

Det er endvidere hensigten at bebyggelse i området skal sikre friarealer med passager og grønne træk på tværs, ligesom der lægges vægt på, at særligt anvendelsen i bebyggelsernes stueetager skal kunne integreres med udearealerne, således at der skabes grundlag for et levende og aktivt bymiljø bl.a. på tværs af Kanalvej, herunder sammenhæng til det grønne område og den evt. fremtidige fritlagte Fæstningskanal, samt integration af klimatilpasningstiltag som f.eks. "Lokal håndtering af regnvand" (nedsivning, fordampning, anden brug af regnvand) samt muligheden for at udnytte regnvand til rekreativ brug på egen grund eller i bymiljøet i øvrigt.

Til sikring af ovenstående fastlægger lokalplanen således bestemmelser om, at;

- Anvendelse i bebyggelsernes stueetagerne udlægges til publikumsorienterede og udadvendte funktioner, og skal have en åben og delvis transparent karakter,
- Bebyggelserne afbrydes af torve, byrum og passager på tværs af området. Torve, byrum og passager skal skabe adgange på tværs af bebyggelsen og kan evt. etableres som passage hen over eller gennem bebyggelse. Torve, byrum og

passager skal sikres sammenhæng med eksisterende/fremtidigt grønt område syd for Kanalvej (Kanalvejsparken) og Lyngby Storcenter, samt med det grønne område på den nordlige side af lokalbanen.

- Bebyggelserne samt torve, byrum og passager skal tilføre byen en ny dimension af høj kvalitet, herunder at byrum i del af delområde 3 omfattet af fredning skal sikres en særlig sammenhæng med en nyindretning af Kanalvejsparken.
- Byrum skal indrettes til publikumsorienterede og udadvendte funktioner, og skal således indtænkes i byens og bebyggelsernes liv, og medvirke til at give karakter og byliv ud over almindelig færdsel.
- Bebyggelse skal opføres som lavenergibebyggelse efter gældende bygningsreglement, og såvel bebyggelse som torve, byrum- og passager skal integrere klimatilpasnings-tiltag.
- Bebyggelser samt torve, byrum og passager skal udføres i materialer og sammenhænge af høj kvalitet.

Samlet set skal anvendelse i bebyggelsernes stueetager og de omkringliggende byrumfunktion integreres, således at der skabes et levende og aktivt miljø.



Illustrationen fra projektforslag, der viser mulig udformning af torv og byrum foran butikker i stueetagen af bebyggelsen i delområde 1B. © Henning Larsen Architects

ADGANGSFORHOLD

Adgang til området vil også fremadrettet ske ad Kanalvej, der dog forventes trafiksaneret, således at Kanalvej fremover får karakter af en stillevej (30 km/time), hvor kørende trafik bevæger sig langsomt under hensyntagen til de tværgående passager og stier, hvor gående og cyklister bevæger sig gennem området.

Der etableres parkeringskælder til erstatning for de eksisterende parkeringspladser på terrænen. Der vil dog efter etablering af

parkeringskælder fortsat være enkelte parkeringspladser på terræn (handicap-p-pladser osv.), ligesom varekørsel og –levering til butikker og forretninger i stueetagerne også kan ske fra terræn. De nuværende tre ind- og udkørsler til Kanalvej begrænses til én overkørsel til området fremover som vist på bilag 2.

STIER OG PASSAGER

Der etableres stier og pasager der sikrer, at gående og cyklende trafikanter kan bevæge ind og igennem området mellem bebyggelserne og til lokalbanestationen. Lokalplanforslaget giver også mulighed for, at der etableres en tunnel / underføring under lokalbanen, således at gående og cyklende kan komme til og fra området på tværs af lokalbanen mellem Toftebæksvej og Klampenborgvej. Nord for lokalbanen kan en underført sti tilsluttes eksisterende stisystem nord for lokalbanen mod DTU m.m.



Illustration af fremtidige stier og passager i lokalplanområdet til lokalbanestationen samt mulig underføring under lokalbanen og tilslutning til eksisterende sti. Ortofoto © COWI A/S

KORTBILAG

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

Bilag 2 (områdets anvendelse) viser bebyggelsesplan med delområder, byggefelter, parkeringskælder og disponering af ubebyggede arealer samt vejadgang.

Bilag 3 er en illustrationsplan, der viser en mulig disponering og bebyggelse af området.

Bilag 4 er en illustration af et længdesnit gennem en mulig bebyggelse af lokalplanområdet.

Bilag 5 er en illustration af et tværsnit gennem en mulig bebyggelse af lokalplanområdet.

LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

Statslig planlægning

FINGERPLAN 2007

Fingerplan 2007 udstikker principper for at området i kommuneplanen er udpeget til at være lokaliseret i stationsnært kerneområdet, med kun ca. 600 meter til Lyngby Station. Lokalplanområdet er således udpeget til at være en lokalitet, hvor lokaliseringen af domiciler og kontorvirksomheder på over 1.500 etagemeter kan fremmes.

FINGERPLAN 2013

Forslag til Fingerplan 2013 blev sendt i høring fredag d. 19. april 2013, og indeholder bestemmelser, der vedrører denne lokalplan. Fingerplan 2013 udpeger, ligesom Fingerplan 2007, lokalplanområdet til at være lokaliseret i stationsnært kerneområde, og derfor velegnet til stort kontorbyggeri over 1.500 etagemeter. Endvidere er lokalplanområdet i Fingerplan 2013 udpeget til at være en del af et større byomdannelsesområde af særlig strategisk betydning.

Kommuneplan

KOMMUNEPLANRAMME

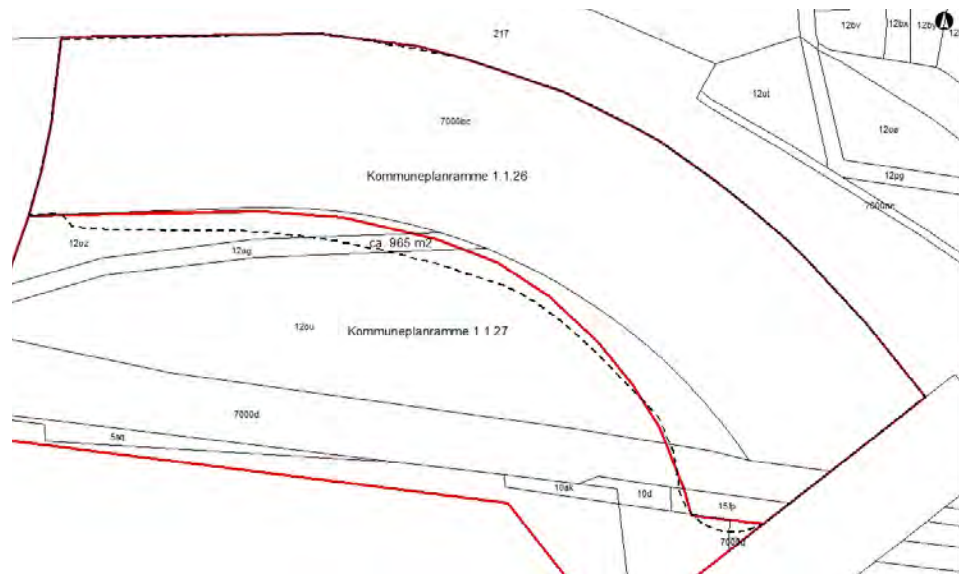
Lokalplanforslaget ligger inden for de muligheder, som fremgår af den gældende kommuneplanramme 1.1.26 Kanalvejsområdet nord, der blev vedtaget i december 2012 som udmøntning af høringen omkring Helhedsplanen for Kanalvejsområdet som kommuneplantillæg 13/2009. Af kommuneplanramme 1.1.26 fremgår, at områdets anvendelse er udlagt til centerområde. Følgende anvendelser er ifølge kommuneplanrammen mulig:

- Detailhandel, anden publikumsorienteret service, offentlig service, boliger, kontor, liberalt erhverv.
- Detailhandel: dagligvarer, tekstil og beklædning og øvrige udvalgsvarer.
- Anden publikumsorienteret service: håndværkspræget detailhandel (frisør, selvbetjeningsvaskeri og lign.) anden detailhandelslignende funktion (apotek, bank og lign.) hotel, konference- / selskabslokaler, restaurant, udstilling og galleri, fitness, forsamlingssted, underholdning, kasino mv.
- Offentlig service: Kommunal, regional og statslig service, skoler, uddannelse og forskning samt institutioner for børn, unge og ældre.
- Boliger: etageboliger, kollegier mv.
- Kontor: administration og liberale erhverv samt fremstillingsvirksomhed og engroshandel, der udelukkende betjener sig af kontorlokaler.
- Liberalt erhverv: klinik (læge, tandlæge og lign.), kontor (advokat, revisor, ejendomsmægler og lign.) og tegnestue (rådgivende ingeniør, arkitekt og reklamebureau og lign.).

Lokalplan giver mulighed for indretning af bebyggelse til boliger, detailhandel, anden publikumsorienteret service og kontor. Lokalplanforslaget holder sig derfor inden for de eksisterende kommuneplanrammer.

Inden for den samlede ramme for etageareal til detailhandel for det regionale center Kgs. Lyngby på 175.000 m² kan der inden for kommuneplanrammeområdet etableres én udvalgsvarebutik med et etageareal på højst 15.000m². Øvrige udvalgsvarebutikker må maksimalt være 2.000 m². Dagligvarebutikker må maksimalt være på 3.500 m². Stueetagerne udlægges til publikumsorienterede funktioner. Der kan bygges maksimalt 40.000 etagemeter, samt derudover en parkeringskælder med plads til minimum 600 biler. Bebyggelse skal disponeres således, at bebyggelse ud mod Toftebæksvej skal bygges i minimum 9 m, maksimalt 16 m, og bebyggelse ud mod Klampenborgvej skal bygges i minimum 20 m, maksimalt 30 m.

Lokalplanområdet er ca. 965 m² større end kommuneplanrammeområde 1.1.26, idet lokalplanområdets afgrænsning er justeret i forhold til grænsen mod Kanalvej. Dvs. at for de ca. 965 m² gælder rammerne fra kommuneplanramme 1.1.27 Kanalvejsområdet syd. Ifølge denne kommuneplanramme kan der kun etableres bebyggelse syd for Kanalvej. De ca. 965 m² af lokalplanområdet omfattes af kommuneplanramme 1.1.27 skal derfor anvendes til torve og byrum.



Af illustrationen fremgår det, at lokalplanområdet omfatter hele rammeområde 1.1.26, samt mindre dele af rammeområde 1.1.27. Der indgår således ca. 965 m² af rammeområde 1.1.27.

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

TILLÆG TIL PLANEN

Lokalplanens gennemførelse kræver ikke, at der vedtages et tillæg til kommuneplanen, eftersom lokalplanforslaget lever op til de gældende kommuneplanrammer.

Lokalplaner

Det aktuelle lokalplanområde er ikke omfattet af andre lokalplaner.

Der skal derfor ikke aflyses lokalplaner i forbindelse med vedtagelsen af denne.

Andre planer

AFFALDSPLAN

Regulativ for husholdnings- og erhvervsaffald for Lyngby-Taarbæk Kommune skal være opfyldt.

SPILDEVANDSPLAN

Lokalplanområdet er omfattet af gældende spildevandsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune. Afvandingen skal indrettes med separatsystem, så regnvand og spildevand adskilles i separate afløbsledninger.

Afvandingen skal forberedes for udledning af regnvand til en kommende åben kanal (Fæstningskanalen). Vand fra forurenede overflader skal renses til en kvalitet, så vandet kan udledes til kanalen. Områdets afvandringsret er bestemt ved afløbskoefficienten $\phi = 1$, der ikke må overskrides, og skal være i overensstemmelse med spildevandsplanen for Lyngby-Taarbæk Kommune. Regnvand kan evt. afledes til faskiner på egen grund, eller via private regnvandsbassiner efter nærmere retningslinjer fra Lyngby-Taarbæk Kommune.

TRAFIKPLAN

Til- og frakørsel til lokalplanområdet skal indrettes i overensstemmelse med den gældende trafiksikkerhedsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune (Trafiksikkerhedsplan 2012-2015), så der allerede ved planlægningen sikres bedst mulige trafiksikkerhedsforhold.

VARMEPLAN

Varmeanlæg inden for lokalplanens områder skal godkendes af kommunalbestyrelsen efter den til enhver tid gældende varmeplanlægning. Kommunalbestyrelsen skal i henhold til Planlovens § 19, stk. 4, dispensere fra lokalplanens bestemmelse om tilslutning til kollektiv varmforsyning som betingelse for ibrugtagning, når bebyggelse opføres som lavenergibebyggelse.

Nedlæggelse af offentligt vejareal

OFFENTLIG VEJ

Virkeliggørelse af lokalplanen forudsætter inddragelse af vejlitra 7000bc, del af 7000d og del af 7000bæ, således at vejarealet dermed nedlægges som offentligt vejareal og matrikuleres. Nedlæggelse af offentligt vejareal skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i §§ 90-91 i "Lov om offentlige veje". Denne procedure pågår sideløbende med lokalplanens beslutningsproces, således at der kan træffes afgørelse om nedlæggelse af vejarealerne samtidig med at lokalplanforslaget fremlægges i offentlig høring. Endelig beslutning om vejarealernes nedlæggelse træffes i forbindelse med lokalplanens vedtagelse.

Bygge- og beskyttelseslinjer

FREDNINGER

En del af lokalplanområdet er omfattet af Ermelundsfredningen i lokalplanområdets sydøstlige hjørne. Fredningen omfatter et område, hvor Fæstningskanalen tidligere lå og fastlægger en række bestemmelser, der bl.a. skal bevare en eksisterende grøn kile, sikre områdets landskabelige værdier, samt sikre at området fortsat kan fungere som spredningskorridor. Endvidere har fredningen til formål at

sikre, at Fæstningskanalen kan genåbnes, enten som tør eller vandfyldt kanal.

Det påtænkes at ansøge om dispensation fra fredningens bestemmelser, til etablering af rekreative funktioner i det område af lokalplanområdet der ligger inden for det fredede areal.

FORTIDSMINDE

Lokalplanområdets sydøstlige hjørne indeholder udover Ermelundsfredningen også et fortidsminde, Fæstningskanalen. Fæstningskanalen er et underjordisk fortidsminde, hvorfor fortidsmindet ikke afkaster beskyttelsesline, jf. Naturbeskyttelseslovens § 18 og Museumslovens § 29e og bilag 1. Der er dog iht. Museumsloven en række begrænsninger ift. gravemulighederne i det pågældende område, jf. Museumslovens § 29 f.

FÆSTNINGSKANALEN

Der foreligger idéoplæg med tilhørende skitser for indpasning og udformning af en reetableret Fæstningskanal gennem Lyngby Bymidte. Fæstningskanalen indgår som en del af Lyngby-Taarbæk Forsynings planlægning af klimatilpasning i Lyngby.

Der indledes dialog med Kulturstyrelsen om samtænkning af de rekreative funktioner, der følger af lokalplanforslaget, og en mulig genåbning af Fæstningskanalen.

Beskyttet natur

BILAG VI-ARTER

Der er p.t. ikke viden om, at de særlige dyre- og plantearter, som er omfattet af international beskyttelse jf. Habitatdirektivets bilag IV, findes i lokalplanområdet. Hvis der i forbindelse med bygge- og anlægsaktiviteter konstateres, at bilag IV-arter kan blive påvirket, skal aktiviteterne stoppes og Naturstyrelsen underrettes. Træerne i Kanalvejsområdet nord kan være levested for flagermus, som er omfattet af Habitatdirektivets bilag IV.

Servitutter

SERVITUTTER

Der findes ingen tilstandsservitutter på lokalplanområdets berørte matr.nre. der skal ophæves som følge af lokalplanen.

Museumslovgivning

FORTIDSMINDER

Forud for igangsættelse af jordarbejder, skal det lokale kulturhistoriske museum inddrages efter reglerne i Museumslovens kapitel 8, således at området kan undersøges for eventuelle fortidsminder i jorden.

Kroppedal Museum har med skrivelse af 19. oktober 2012 oplyst, at der udover Fæstningskanalen ikke forventes at være yderligere arkæologiske interesser forbundet med de aktuelle planer for området.

Udbygningsaftale

UDBYGNINGSAFTALE

Planlovens § 21b giver mulighed for at en grundejer kan tage initiativ til en frivillig aftale om at bidrage økonomisk til etablering af infrastruktur i de tilfælde, hvor grundejeren finder det hensigtsmæssigt i forhold til udnyttelse og benyttelse af en ejendom. Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget en opfordring fra grundejeren til at indgå

frivillig udbygningsaftale, hvilket har udmøntet sig i udkast til aftaler vedr. infrastruktur anlæg. Ved aftale forpligter grundejeren sig til at udføre trafikforhold på Kanalvejen i forbindelse med den nye nedkørsel til p-kælderen (ændring af trafik kryds og i anlægsperioden et p-henvisningssystem ved Kanalvej).

RESUME AF 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 skal foretages en miljøvurdering af lokalplanen. Der er derfor udarbejdet en miljørapport, som er offentliggjort sammen med lokalplanforslaget. Et resume af miljørapporten følger nedenfor.

Detailhandel

Der er foretaget en analyse af planens konsekvenser for detailhandelen. Lokalplanforslagets udlæg til 5.300 m² butiksareal forventes at få en omsætning i størrelsesordenen 175 mio. kr., fordelt på 100 mio. kr. dagligvarer og 75 mio. kr. udvalgsvarer. De nye beboere i området og de mange nye arbejdspladser med en vis andel indpendlere vil udgøre en del af kundegrundlaget for butikkerne, hvilket vurderes i størrelsesordenen 35 mio. kr. Som konsekvens heraf forventes ca. 140 mio. kr. af omsætningen at blive hentet fra eksisterende butikker.

De nye butikker skønnes at påvirke detailhandelen lokalt i de nærmeste dagligvarebutikker primært Lyngby Storcenter, Lyngby Hovedgade og Jernbaneplassen, i en størrelsesorden der udgør 15-20 pct. af disse dagligvareomsætninger. De eksisterende udvalgsvarebutikker i Lyngby Storcenter og på Lyngby Hovedgade forventes kun at blive påvirket i meget begrænset omfang. Der forventes kun meget begrænset påvirkning på den regionale detailhandelsstruktur og nabokommunernes detailhandel.

Trafik og parkering

Der er foretaget en vurdering af trafikken på Kanalvej, Klampenborgvej og Toftebæksvej, hvis der etableres en parkeringskælder på Kanalvejsgrunden med ca. 800 parkeringspladser. Trafikken til den nye bebyggelse og de ca. 270 offentlige p-pladser forventes at medføre en forøgelse af trafikken med 36 pct. på Kanalvej og 4-5 pct. på Toftebæksvej og Klampenborgvej i forhold til i dag.

Vejene er i dag mest belastet i weekenden, hvor det kan give anledning til varierende kødannelser på Kanalvej og i krydset ved Klampenborgvej og Toftebæksvej. Dette forventes ligeledes i en fremskrivning til 2022 med generel trafikstigning og ved indregning af den forøgede trafik af bebyggelsen.

Det er besluttet, at indføre et dynamisk p-vejvisningssystem i såvel byggeperioden som i driftsperioden. Et dynamisk p-vejvisningssystem kan levere information om antallet af ledige p-pladser på bymidtens parkeringspladser og sikre, at kapaciteten på p-pladser benyttes bedst muligt og evt. problemer med p-søgende trafik mindskes. P-

vejvisningssystemet vurderes generelt at give en positiv effekt på trafikafviklingen på både Kanalvej og andre veje i Lyngby bymidte og dermed forventes det ikke, at etableringen af en ny p-kælder med 800 pladser vil resultere i en uacceptabel trafikafvikling på Kanalvej og området omkring denne.

Kanalvejs fremtidig profil er ikke endeligt fastlagt, men trafik-sikkerheden for de bløde trafikanter tillægges høj prioritet. En signalregulering af rampen til og fra den nye parkeringskælder, vil kunne give gode og trafiksikre krydsningsmuligheder for de bløde trafikanter på tværs af Kanalvej.

Etableringen af en letbane langs Klampenborgvej vil unægtelig give et ændret trafikmønster på vejnettet omkring Kanalvejsgrunden. Specielt hvis der vælges en udformning der, hvor Klampenborgvej lukkes for biltrafik sydvest for Kanalvej. Alternativt kan det undersøges om geometrien i krydset kan ændres for at gøre det muligt for venstresving. Det vurderes dog ikke at etableringen af en letbane på Klampenborgvej og udbygningen af Kanalvejsgrunden er i konflikt med hinanden mht. trafikafviklingen på vejnettet omkring Kanalvej.

I anlægsperioden vil redueringen af parkeringspladserne på Kanalvejsgrunden nødvendigvis generere noget yderligere parkeringsøgende trafik på Kanalvej og vejnettet omkring denne. Der er imidlertid flere muligheder for erstatningsparkering i byggeperioden, der vil afhjælpe problemerne med ekstra trafiksøgende trafik, ligesom det dynamiske p-vejvisningssystem vil gøre.

Støj

Der er gennemført støjberegninger af vejtrafikstøjen i 2012 og fremskrevet på 10-årigt sigte med trafiktal, der er at betragte som "worst case" støjbillede. Støjberegningerne viser, at ved de nærmeste boliger ved Lyngvang nord for banen vil vejstøjen falde markant og hørbart med 4-9 dB. Dette skyldes at den nye høje bebyggelse vil fungere som en støjskærm for vejstøjen i området, herunder særligt fra Kanalvej.

De nærmeste boliger ved Toftebæksvej og de nærmeste kontorer ved Klampenborgvej vil få en forøgelse af vejstøjen på 1 dB, hvilket ikke vil være en hørbar ændring. Støjniveauet på bebyggelsernes facader langs vejene er i dag over gældende grænseværdier og i højere grad når trafikken fremskrives til 2022. Hovedparten af den forøgede vejstøj kan imidlertid relateres til forudsætningerne om den generelle trafikstigning og i mindre grad til den ekstra trafik som den nye bebyggelse forårsager.

På den nye bebyggelse i planområdet vil støjniveauet på facaderne nærmest Kanalvej ligge over grænseværdierne og højest ved bygningerne nærmest Klampenborgvej og Toftebæksvej. Bebyggelsen skal således konstrueres og indrettes så grænseværdierne for indendørs støj kan overholdes, jf. lokalplanforslagets bestemmelser.

Beregninger af togstøj viser, at banestøjen stiger ca. 1 dB ved de nærmeste boliger ved Lyngvang nord for banen. Dette skyldes refleksioner fra den nye høje bebyggelse syd for banen, idet togtrafikken forudsættes uændret. Støjniveauet er både i dag og fremtidigt under gældende grænseværdi, og forøgelsen vil ikke være hørbar.

Den mest støjende aktivitet vil være udgravning af byggegruben og etablering af vandtætte og afskærende slidsevægge til parkeringskælder. Dette er en metode, der er mindre støjende end etablering af f.eks. spuns, men som kan give anledning til støjgener for omgivelserne i de 3-4 måneder, som denne aktivitet anslås at vare for byggeriets 1. etape. Dertil kommer bebyggelsens 2. etape, hvor aktiviteten anslås at vare 5-6 måneder.

Der er lavet en beregning af støjudbredelsen fra aktiviteten. I forhold til de i praksis udbredte grænseværdier på 70 dB vil den mest støjende aktivitet ligge under støjgrænsen ved de nordlige naboer og lige på støjgrænsen ved de vestlige naboer. Det kan eventuelt overvejes at opsætte mobile støjskærme mod nærmeste naboer, så længe aktiviteten med udsikringen af slidsevægge foregår.

Bymiljø

Bebyggelsens volumen vil medvirke til at det regionale centerområde afsluttes mod nord ved banens afgrænsning og fremstår som en markant bebyggelsesmæssig volumen i overensstemmelse med visionen for området. Bebyggelsens opdeling i flere bebyggelsesenheder med passager imellem vil medvirke til "bebyggelsen åbner op" mod omgivelserne.

Langs Toftebæksvej vil bebyggelsen adskille sig fra omkringliggende bebyggelser langs vejen og fremstå som en markant bebyggelse, der fremhæver sig i gaderummet på en forholdsvis anonym strækning. Langs Klampenborgvej vil bebyggelsen adskille sig fra omkringliggende bebyggelser i højden langs vejens centernære strækning, men volumenmæssigt vil bebyggelsen indpasses i rækken af store kontor- og butiksbebyggelser langs vejen.

I forhold til tæt-lav områderne ved Bækkevang og Lyngvang nord for banen, der ligger omgivet af store grønne friarealer, vil lokalplanområdets bebyggelse i op til 7 etager og 30 m fremstå som en kontrasterende volumen og bebyggelsesform. Fra dette område vil bebyggelsen opleves markant og dominerende.

Lys/skyggeforhold og indblik

Der er udarbejdet skyggediagrammer af det fremsatte projektforslags bebyggelsesforslag. Bebyggelsens størrelse og højde vil medføre skyggekast, der primært berører de nærmeste 5 rækkehuse ved Lyngvang på visse tidspunkter, og primært forårsaget af den midterste bygning i lokalplanforslagets delområde 2.

Skyggevirkningerne er størst i vintermånederne, hvor solen står lavt på himlen. Her vil også de mellemliggende træer langs banen og ved haverne kaste skygger. I forårs-, sommer- og efterårsmånederne, hvor udearealerne anvendes mest, vil den nye bebyggelse ikke kaste skygger ind i rækkehusene hovedparten af døgnet. Dog kan der ske skyggekast få timer før solnedgang forår og efterår, hvor solen står lavt på himlen. På disse tidspunkter vil de eksisterende træer i op til 10-11 m højde ligeledes medføre skyggekast.

Boligbebyggelsen ved Toftebæksvej syd for banen vil delvist blive berørt på østfacaden af skyggevirninger fra den nye bebyggelse ved østensol i de tidligste morgentimer. Bebyggelsens opholdsarealer ligger på vestsiden og berøres ikke.

Trods den nye bebyggelses volumen medfører det samlet set en forholdsvis begrænset skyggepåvirkning på omgivelserne, hvilket primært skyldes beliggenhed, afstande og terrænforhold. Den største skyggevirkning vil ske internt i den nye bebyggelse, der i det fremsatte projektforslags bebyggelsesforslag er planlagt som lukkede karrébebyggelser.

Der er ligeledes foretaget en vurdering af risikoen for indbliksgener fra bebyggelsen mod omgivelserne, særligt de 5 nærmeste boliger ved Lyngvang. Boligerne ligger ca. 35 m fra den nærmeste, midterste etagebygning i planen, og er i forvejen afskærmet af træer. Det vurderes, at den nye etagebebyggelse fra haverne ved de nærmeste rækkehuse vil opleves som dominerende, men der vurderes ikke at være risiko for indblik i et omfang, der medfører væsentlige gener eller som afviger fra hvad der normalt må forventes i et centralt storbyområde.

Bebyggelsen i lokalplanområdets østlige del er udlagt til kontorformål og ikke til boliger, og vurderes derfor ikke at medføre særlig risiko for indbliksgener, da kontorer normalt ikke er befolkede sent eftermiddag, om aftenen eller i weekender.

Grønne områder og rekreative værdier

Med lokalplanforslaget sikres mulighed for flere nye passager og opholdsarealer i bebyggelsen. Realisering af lokalplanen vil forbedre de rekreative opholdsmuligheder på arealet, der i dag som parkeringsareal ikke er egnet til ophold.

I planen indgår muligheden for en grøn forbindelse under lokalbanen til Lyngvang/Bækkevng-området, hvilket vil udgøre et væsentligt link i det regionale stinet og styrke de rekreative forbindelser i området for såvel gående, motionister og cyklende. Den planlagte forbindelse mellem lokalbanens station og kanalen/Lyngby Storcenter vil ligeledes udgøre en væsentlig rekreativ forbindelse til gennem området.

Med lokalplanforslaget sikres mulighed for flere nye byrum i tilknytning til bebyggelsens udadvendte funktioner i stueetagen. Fra disse passager og opholdsarealer vil der fra flere steder være visuel kontakt

til Kanalvejsparken og give mulighed for styrket rekreativ værdi omkring Fæstningskanalen især i sammenhæng med den planlagte gendannelse/indretning af kanalen uden for lokalplanområdet.

Såfremt blandingen af bymæssige funktioner i bebyggelsen realiseres, vurderes det, at det vil styrke mulighederne for et levende byliv på alle tider af dagen. Særligt stueetagerens udadvendte funktioner vil bidrage til at skabe et levende bymiljø.

Fredning og fortidsminde

Et mindre areal i lokalplanområdets sydøstlige hjørne mellem Kanalvej og Klampenborgvej ligger inden for Ermelundsfredningen, der er gennemført i medfør af Naturbeskyttelsesloven. Fæstningskanalen er udover at være fredet også et beskyttet fortidsminde efter Museumslovens § 29e og -f.

Lokalplanforslaget afgrænser alene arealer til bebyggelse og parkeringskælder uden for det fredede område.

Den konkrete udformning af de tilgrænsende, rekreative arealer ved Fæstningskanalen gennemføres i dialog med Kulturstyrelsen, der skal varetage beskyttelsen/gendannelsen af fortidsmindet. På baggrund af den endelige udformning ansøges Fredningsnævnet om dispensation fra fredningen til at gennemføre de konkrete tilstandsændringer.

Det antages derfor, at planforslaget ikke vil påvirke fredningens og fortidsmindet negativt. Såfremt Fæstningskanalen gendannes som led i et samlet afvandingsprojekt, der inkluderer afvandingen fra lokalplanområdet, vurderes det at have positive konsekvenser for kulturmiljø, landskab, natur og rekreative værdier.

Grundvand

Der forventes ingen væsentlig påvirkning af grundvandet i driften af områdets anvendelser og funktioner.

Der pågår p.t. supplerende undersøgelser, som har til formål at undersøge den forventede nødvendige grundvandshåndtering og derved også påvirkning af grundvandsforholdene i nærheden af byggegrube, inkl. nærmere kortlægning af jord- og grundvandsforurening.

Undersøgelserne på grunden viser, at det primære grundvandsmagasin, som træffes ca. 60 m under terræn, er relativt velbeskyttet. Det forventes på nuværende tidspunkt, at der vil være tale om lokale påvirkninger inden for maksimalt ca. 100-300 m fra planområdet. Påvirkningerne forventes i relativt højtliggende lag inden for de øverste 15-20 m, som ikke har nogen hydraulisk forbindelse til det primære grundvandsmagasin. På den baggrund forventes således ingen påvirkning uden for kommunegrænsen i Gentofte Kommune. Der er ca. 1 km til kommunegrænsen og ca. 1,5 km til Ermelundsværkets vandforsyningsboringer.

I anlægsfasen vil det være nødvendigt at oppumpe og bortlede grundvand for at tørholde byggegruben og sikre mod evt. opdrift. Denne midlertidige grundvandsenkning vil dog være begrænset i størrelse (forventeligt mindre end 100.000 m³), bl.a. fordi der er etableret afskærende vægge rundt om hele byggegruben, hvilket netop begrænser indstrømningen. Grundvandssenkningens varighed vil maksimalt vare 1 til 2 år.

De igangværende undersøgelser vil verificere det nuværende kendskab og den foreliggende vurdering af grundvandspåvirkningen. I forbindelse med myndighedsprojekt for grundvand vil det blive sikret, at projektet gennemføres på en måde så det vil medføre en acceptabel påvirkning af grundvandsforhold.

LOKALPLAN 235

For Kanalvejsområdet nord

I henhold til Lov om Planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 937 af 24/09/2009 med efterfølgende lovændringer, fastsættes herved følgende bestemmelser for det i pkt. 2.1 nævnte område:

§ 1. Lokalplanens formål

- 1.1. At sikre områdets anvendelse til blandet centerformål og bolig (herunder studieboliger).
- 1.2. At sikre området som levende og aktivt byrum med tæt integration og forbindelse mellem virksomheder, butikker og boliger.
- 1.3. At sikre at området udvikles til en strategisk og fysisk forbindelse mellem lokale og internationale vidensmiljøer.
- 1.4. At sikre en markant bebyggelse af høj arkitektonisk kvalitet.
- 1.5. At sikre forbindelsespassager gennem området.
- 1.6. At sikre mulighed for at bebyggelse og ubebyggede arealer kan integrere klimatilpasningstiltag, herunder klimasikker håndtering af regnvand.
- 1.7. At sikre at parkering kan ske under terræn.
- 1.8. At muliggøre en arealudnyttelse og trafikløsning, der sikrer rekreativt samspil med Fæstningskanalen.

§ 2. Område og zonestatus

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

7000bc (litra "bc"), samt del af 7000d (litra "b"), del af 7000bæ (litra "bæ"), del af 12oz, del af 12ag, del af 12ou, og del af 15fp, alle Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby.
- 2.2. Det samlede lokalplanområde er beliggende i byzone.
- 2.3. Lokalplanområdet opdeles, som vist på bilag 1, i følgende delområder: 1 (1A og 1B), 2 og 3.

§ 3. Områdets anvendelse

- 3.1. Delområde 1 og 2: Området udlægges til bebyggelse til boliger (herunder studieboliger). Bebyggelsernes stueetager udlægges til detailhandel og anden publikumsorienteret service. Bebyggelsernes 1. sal udlægges til bolig, liberalt erhverv og kontor.
- 3.2. Delområde 3: Området udlægges til bebyggelse til kontor. Bebyggelsernes stueetager udlægges til detailhandel eller anden publikumsorienteret service.
- 3.3. Inden for lokalplanområdet kan der etableres detailhandel inden for en samlet ramme på op til i alt 5.300 m² bruttoetageareal. I delområde 2 kan der etableres én dagligvarebutik på op til 2.750 m² bruttoetageareal. Udvalgsvarebutikker inden for lokalplanområdet må være op til 2.000 m² bruttoetageareal.
- 3.4. Detailhandel og anden publikumsorienteret service må kun etableres i bebyggelsernes stueetager.

§ 4. Vej- og adgangsforhold

- 4.1. Adgang til og fra lokalplanområdet skal ske via overkørsel som vist på bilag 2.
- 4.2. Der udlægges areal til gang- og cykelstier / passager med en principiel beliggenhed som vist på bilag 2.
- 4.3. Stiforbindelse i delområde 1 mellem Kanalvej og lokalbanestationen skal etableres med en fast belægning i en bredde på minimum 8 m, efter principperne om tilgængelighed for alle, jf. Dansk Standard, og efter principperne vist på bilag 2.
- 4.4. Stiforbindelser i delområde 3 skal etableres med en fast belægning i en bredde på minimum 3 m efter principperne vist på bilag 2.
- 4.5. Der anvises principiel beliggenhed af mulig tunnel under lokalbanen, efter principperne vist på bilag 2.
- 4.6. Rampe til parkeringskælder skal etableres efter principperne vist på bilag 2.
- 4.7. Der kan etableres veje til varekørsel og -levering, nord for bebyggelserne, og med tilkørsel fra overkørslen vist på bilag 2. Veje til varekørsel og -levering må dog ikke føres hen over stiforbindelsen til lokalbanestationen mellem bebyggelserne i delområde 1A og 1B.

§ 5. Parkering

- 5.1. Der udlægges areal til parkeringskælder som vist på bilag 2. P-kælder skal rumme 800 p-pladser.

- 5.2. Der kan i begrænset omfang etableres parkeringspladser på terræn, f.eks. handicap p-plads el. lign.
- 5.3. Ved nybyggeri, tilbygning eller ændret anvendelse stilles følgende krav til anlæg af parkeringspladser:
- Kontorerhverv/liberalt erhverv: 1 p-plads pr. 50 m² etageareal.
 Udvalgswarebutikker: 1 p-plads/35 m² etageareal
 Dagligvarebutikker: 1 p-plads/35 m² etageareal
 Etageboliger: 1,5 p-pladser/bolig, dog 1 p-plads pr. 1- og 2-rumsbolig.
 Ungdoms-/kollegieboliger, ældreboliger og lignende: 1 p-plads pr. 100 m² etageareal.
- 5.4. Ved nybyggeri, tilbygning eller ændret anvendelse stilles følgende krav til anlæg af cykelparkeringspladser:
- Etageboliger: 2,5 cykel-p-plads pr. bolig
 Ungdoms-/kollegieboliger: 1 cykel-p-plads pr. bolig
 Dagligvarebutikker: 1 cykel-p-plads pr. 30 m² etageareal
 Udvalgswarebutikker: 1 cykel-p-plads pr. 40 m² etageareal.
 Kontorerhverv: 1 cykel-p-plads pr. 40 m² etageareal.
 Liberalt erhverv: 1 cykel-p-plads pr. 40 m² etageareal.
- 5.5. Ved bebyggelse med forskelligartet p-behov, f.eks. kontor-/boliger, detailhandel/boliger og ved sikring af en optimal udnyttelse af parkeringskapaciteten og rimelige betingelser for udefrakommendes brug af parkering på ejendommen, kan der efter ansøgning ske nedsættelse af parkeringskravet til f.eks. 1 p-plads pr. 60 m² etageareal for kontorerhverv/liberalt erhverv.

§ 6. Bebyggelsens placering og omfang

- 6.1. Der kan maksimalt etableres 12.000 m² etageareal i delområde 1, 12.750 m² etageareal i delområde 2, og 20.000 m² etageareal i delområde 3.
- 6.2. Der kan maksimalt etableres 40.000 m² etageareal inden for lokalplanområdet i alt.
- 6.3. Bebyggelse skal placeres inden for byggefelter for de enkelte delområder som vist på bilag 2.
- 6.4. Stueetagerens bebyggede areal ("fodaftryk") må ikke overstige 1.600 m² af delområde 1As samlede areal (i alt ca. 2.570 m²), 1.100 m² af delområde 1Bs samlede areal (i alt ca. 2530 m²), 2.900 m² af delområde 2s samlede areal (i alt ca. 4.400 m²) og 3.500 m² af delområde 3s samlede areal (i alt ca. 7.910 m²).
- 6.5. Der skal etableres torve og byrum mellem bebyggelserne og langs med Kanalvej, jf. § 9.1.

- 6.6. Bebyggelsens placering og omfang inden for byggefelterne skal ske under hensyntagen til placering af torve og byrum mellem bebyggelser og langs med Kanalvej. Kravet om etablering og placering af torve og byrum går forud for kravet om placering af bebyggelse.
- 6.7. Bygningshøjden skal være minimum 9 m mod Toftebæksvej og minimum 20 m mod Klampenborgvej i forhold til naturligt terræn.
- 6.8. Bebyggelsens maksimale højde må ikke overstige:
- Kote 38,6 m i delområde 1A.
 - Kote 44,9 m i delområde 1B.
 - Kote 47,0 m i delområde 2.
 - Kote 50,3 m i delområde 3.
- 6.9. I bebyggelsens maksimale højde indgår ikke teknikbygninger, elevator- og trappetårne.
- 6.10. I delområde 1 og 2 skal teknikbygninger, samt elevator- og trappetårne, etableres tilbagerykket min. 2,5 m fra sternkant, må ikke overstige 2,5 m i højden, og må ikke have et omfang, der andrager karakter af en egentlig etage. Derudover skal de udføres med facader og materialer, der arkitektonisk harmonerer med bebyggelsen.
- 6.11. I delområde 3 skal teknikbygninger etableres tilbagerykket min. 3,5 m fra sternkant, må ikke overstige 5 m i højden, og må ikke have et omfang, der andrager karakter af en egentlig etage. Derudover skal de udføres med facader og materialer, der arkitektonisk harmonerer med bebyggelsen. Afstanden på min. 3,5 m fra sternkant gælder for de dele af bebyggelsen, hvor sternkanten vender ud mod offentlig vej, dvs. mod Klampenborgvej og mod Kanalvej.
- 6.12. I delområde 3: Elevator- og trappetårne kan i mindre omfang etableres nærmere sternkanten end 3,5 m.
- 6.13. Tagterrasser kan etableres helt ud til sternkant, men må ikke overstige 5 m i højden. Tagterrasser, der vender ud mod lokalbanen, skal dog etableres min. 5 m tilbagerykket fra sternkanten.

§ 7. Bebyggelsens ydre fremtræden

- 7.1. Bebyggelsen skal udføres i materialer og sammenhænge af høj arkitektonisk kvalitet, herunder sammenhæng til byrum.
- 7.2. Tagene skal fremstå som flade tage. Der kan dog etableres et vist fald i henhold til minimumskrav i gældende bygningsreglement.

- 7.3. Facader i stueetagen skal overvejende udformes åbne og delvist transparente, således at ude- og indearealer får en god sammenhæng og åbenhed.
- 7.4. Facadernes materialer, udformning, farve og øvrige ydre fremtræden skal skabe en god helhedsvirkning sammen med omgivelserne, således der skabes et harmonisk udtryk.
- 7.5. Facaderne skal fremstå i materialer som metal, beton, træ og tegl. Til dele af facaderne kan anvendes større, sammenhængende glaspartier og farvede metalplader.
- 7.6. Til facade og tagbeklædning må ikke benyttes reflekterende materialer (maks. glansværdi 15), som kan give anledning til væsentlige blændingsgener for den omkringliggende bebyggelse og trafik.
- 7.7. Tagflader kan etableres som "grønne tage" med græstørv, sedum eller lignende.
- 7.8. Der må af hensyn til muligheden for en klimasikker behandling af regnvand ikke anvendes materialer, hvori der indgår bly, zink eller kobber i bygningernes tage eller beklædninger.
- 7.9. Der må indbygges solfangere, solceller og lignende energibesparende installationer i såvel tagflader som facader og gavle, jf. også § 10.2.
- 7.10. Tekniske installationer placeret på tage må ikke overstige 5 m målt fra sternkantens topkote.
- 7.11. Bebyggelsen i de forskellige delområder skal tilpasses indbyrdes ift. materialer og udseende. Der skal være en god arkitektonisk sammenhæng mellem bebyggelserne i alle delområder, således at der skabes et fælles harmonisk udtryk for den samlede bebyggelse i lokalplanområdet.
- 7.12. Der må ikke etableres altaner ud mod lokalbanen.

§ 8. Skiltning

- 8.1. Der må på den enkelte ejendom kun skiltes for erhverv hjemmehørende på ejendommen. Skiltning kan som hovedregel kun godkendes som almindelig navneplade og/eller som passende og arkitektonisk indarbejdet skiltning ved den enkelte virksomhed.
- 8.2. Der må etableres interaktiv skiltning uden reklame-formål i relation til publikumsorienterede funktioner. Plan for interaktiv skiltning skal godkendes af kommunalbestyrelsen.

§ 9. Ubebyggede arealer og hegning

- 9.1. Terrænregulering og udformning af de ubebyggede arealer, herunder beplantning, skal udformes i princippet som vist på illustrationsplan, bilag 3. En samlet plan for anvendelse, belægning, beplantning, hegning, belysning, installationer, herunder kunst, mv. skal godkendes af kommunalbestyrelsen, og tilgodese følgende:
- Bebyggelserne skal afbrydes af torve, byrum og passager på tværs af området. Torve, byrum og passager skal skabe adgange på tværs af bebyggelsen og kan evt. etableres som passage hen over eller gennem bebyggelse. Torve, byrum og passager skal sikres sammenhæng med eksisterende/fremtidigt grønt område syd for Kanalvej (Kanalvejsparken) og Lyngby Storcenter samt med det grønne område på den nordlige side af lokalbanen.
 - Torve, byrum og passager i den del af delområde 3 som er omfattet af Ermelundsfredningen, skal sikres sammenhæng med Kanalvejsparken, jf. § 9.3.
 - Torve, byrum og passager skal indrettes til publikumsorienterede funktioner, og skal således indtænkes i byens og bebyggelsernes liv, og medvirke til at give karakter og byliv udover almindelig færdsel. Endvidere skal torve, byrum og passager indrettes handicapvenligt.
 - Torve, byrum og passager skal integrere klimatilpasningstiltag.
- 9.2. By- og haverum skal udføres i materialer og sammenhænge af høj kvalitet, herunder sammenhæng til bebyggelsen.
- 9.3. Den del af lokalplanområdet, der er omfattet af "Ermelundsfredningen", jf. bilag 2, skal beplantes, således at landskabskilen fra Ermelunden til Lyngby Sø bevares ubrudt. Der bør endvidere indarbejdes et vandelement.
- 9.4. De eksisterende store gråppler i området omfattet af "Ermelundsfredningen", jf. bilag 2, skal bevares, ligesom poplernes rodzone – defineret som trækrønernes drypzone – ikke må beskadiges.
- 9.5. Parkering af last-, flytte-, fragtbiler, busser og lignende er kun tilladt ved af- og pålæsning af varer til funktioner i lokalplanområdet. Henstilling af campingvogne, skurvogne, både og lignende er ikke tilladt inden for lokalplanområdet.
- 9.6. Udendørs oplagring må ikke finde sted.
- 9.7. Antenner og paraboler må ikke opføres på terræn.

§ 10. Tekniske anlæg

- 10.1. Tekniske anlæg skal indarbejdes i bygningers/installationers arkitektur, jf. dog §§ 7.9 og 7.10.
- 10.2. Der kan etableres solpaneler eller solceller på flade tage, dog ikke nærmere end 1 m fra sternkant.
- 10.3. Renovationsbeholdere, oplag af varer, affald og lignende må kun placeres inden for byggefelterne i det enkelte delområde, og skal indrettes som en del af bebyggelsen.

§ 11. Regnvand

- 11.1. Tag- og overfladevand skal føres til et kommende offentligt LAR-anlæg eller en kommende offentlig åben kanal (Fæstningskanalen). Såfremt LAR-anlægget eller den åbne kanal ikke er etableret inden bebyggelse, skal tag- og overfladevand midlertidigt føres til hovedregnvandssystemet eller håndteres på egen grund. Afvandingen skal i øvrigt indrettes efter kommunalbestyrelsens anvisninger, for så vidt angår separatsystem, eventuel forsinkelse, sedimentation, rensning mv.
- 11.2. Der skal i bebyggelsens overfladematerialer tages hensyn til mulighed for udledning til LAR-anlæg eller åbne kanaler.

§ 12. Særlige bestemmelser

- 12.1. Bebyggelse i lokalplanområdet skal opføres som lavenergibebyggelse iht.gældende bygningreglement.

§ 13. Grundejerforening

- 13.1. Der skal der etableres en grundejerforening for hele lokalplanområdet.
- 13.2. Der er pligt til at være medlem af grundejerforeningen for de til enhver tid værende ejere af ejendomme i lokalplanområdet.
- 13.3. Grundejerforeningen er bl.a. forpligtet til at drive og vedligeholde torve, byrum, stier og passager, samt øvrige fællesanlæg i lokalplanområdet.
- 13.4. Foreningens vedtægter skal være godkendt af kommunalbestyrelsen.

§ 14. Forudsætning for ibrugtagen af ny bebyggelse

- 14.1. Før ny bebyggelse tages i brug, skal der være etableret varmforsyning, i overensstemmelse med gældende varmforsyningsplan for Lyngby-Taarbæk Kommune.

- 14.2. Før ny bebyggelse tages i brug, skal der minimum være etableret det antal parkeringspladser i parkeringskælder, som følger af parkeringsnormerne i § 5 for den pågældende bebyggelse.
- 14.3. Før ny bebyggelse tages i brug, skal der være etableret en grundejerforening, der bl.a. er forpligtet til at drive og vedligeholde torve, byrum, stier og passager, samt øvrige fællesanlæg i lokalplanområdet, jf. § 13.
- 14.4. Før ny bebyggelse tages i brug, skal det dokumenteres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for vejtrafikstøj for udendørs eller indendørs støjniveau, samt opholdsarealer kan overholdes.
- 14.5. Før ny bebyggelse tages i brug, skal det dokumenteres, at Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for jernbanestøj for udendørs eller indendørs støjniveau, samt vibrationer kan overholdes.
- 14.6. Før ny bebyggelse tages i brug, skal der i det enkelte delområde være etableret de nødvendige adgangsveje, torve, byrum, passager og stier, som lever op til de krav, der følger af § 9.

§ 15. Lokalplanens retsvirkninger

- 15.1. Den endeligt vedtagne lokalplan:
 - 15.1.1. 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.
 - 15.1.2. 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.
 - 15.1.3. Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen.
 - 15.1.4. 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.
 - 15.1.5. Ovennævnte retsvirkninger er først gældende efter offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsen endeligt vedtagne lokalplan.
- 15.2. Lokalplanforslaget:

- 15.2.1. Indtil offentliggørelsen af den af kommunalbestyrelsens endeligt vedtagne lokalplan gælder nedenstående retsvirkninger, dog i højst 1 år efter lokalplanforslagets offentliggørelse.
- 15.2.2. 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.
- 15.2.3. 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.

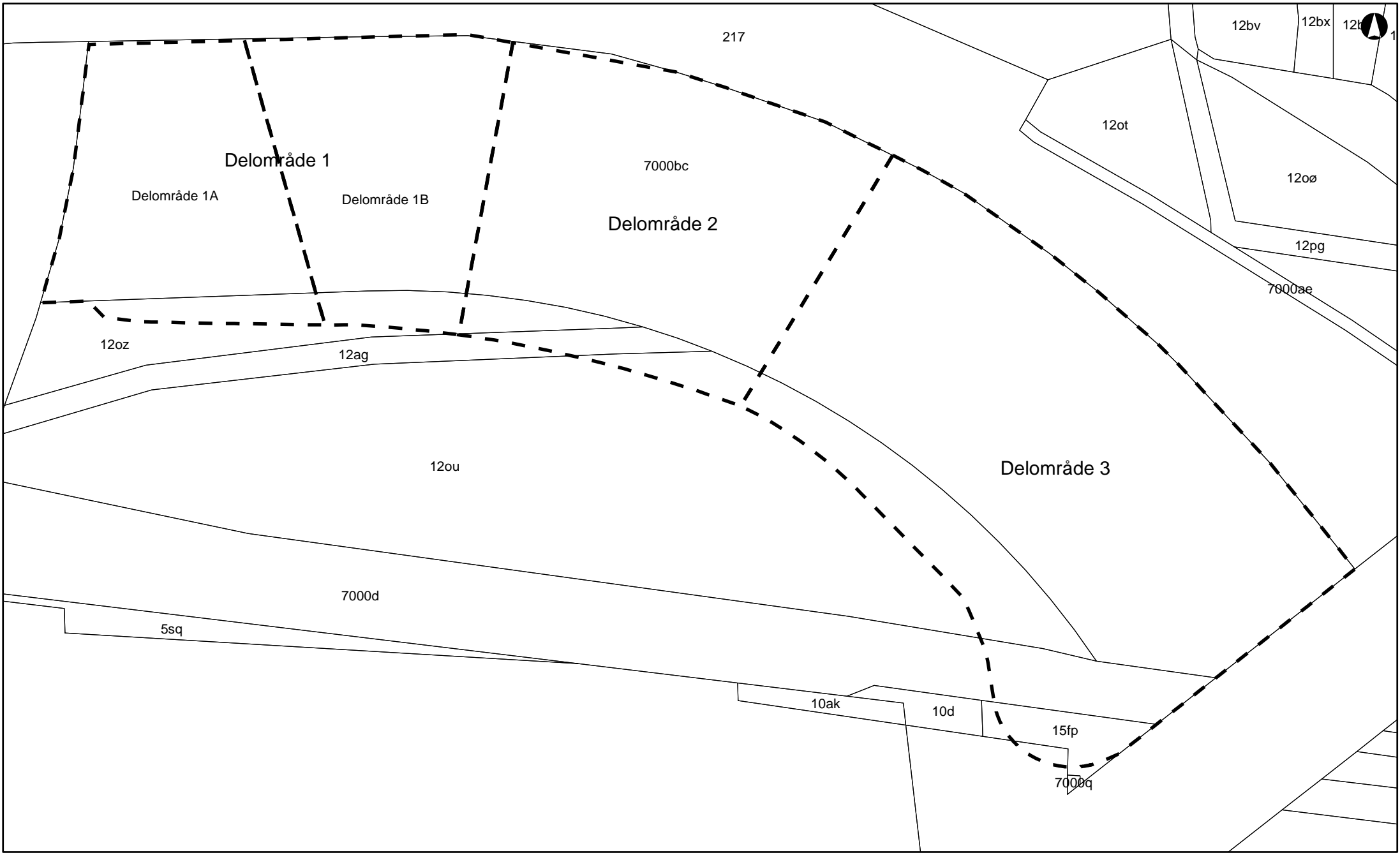
§ 16. Vedtagelsespåtegning

- 16.1. Forslaget er vedtaget af kommunalbestyrelsen d. 27. juni 2013.

Søren P. Rasmussen



/

Sidsel Poulsen

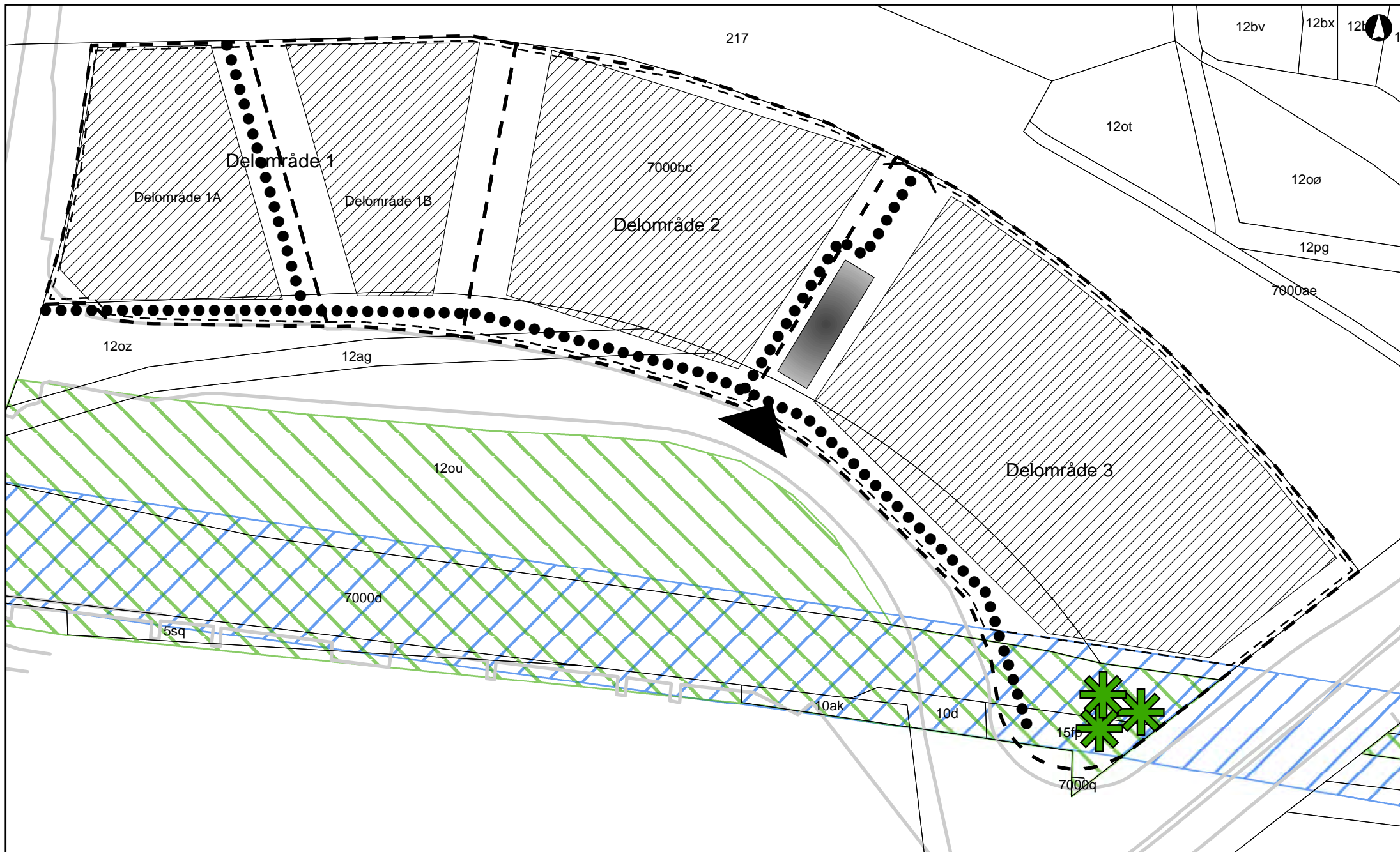


LOKALPLANOMRÅDETS AFGRÆNSNING

1:1.000 0 5 10 20 30 40 50 Meters

-  Matrikelkort
-  Delområde

LOKALPLAN
235
BILAG 1

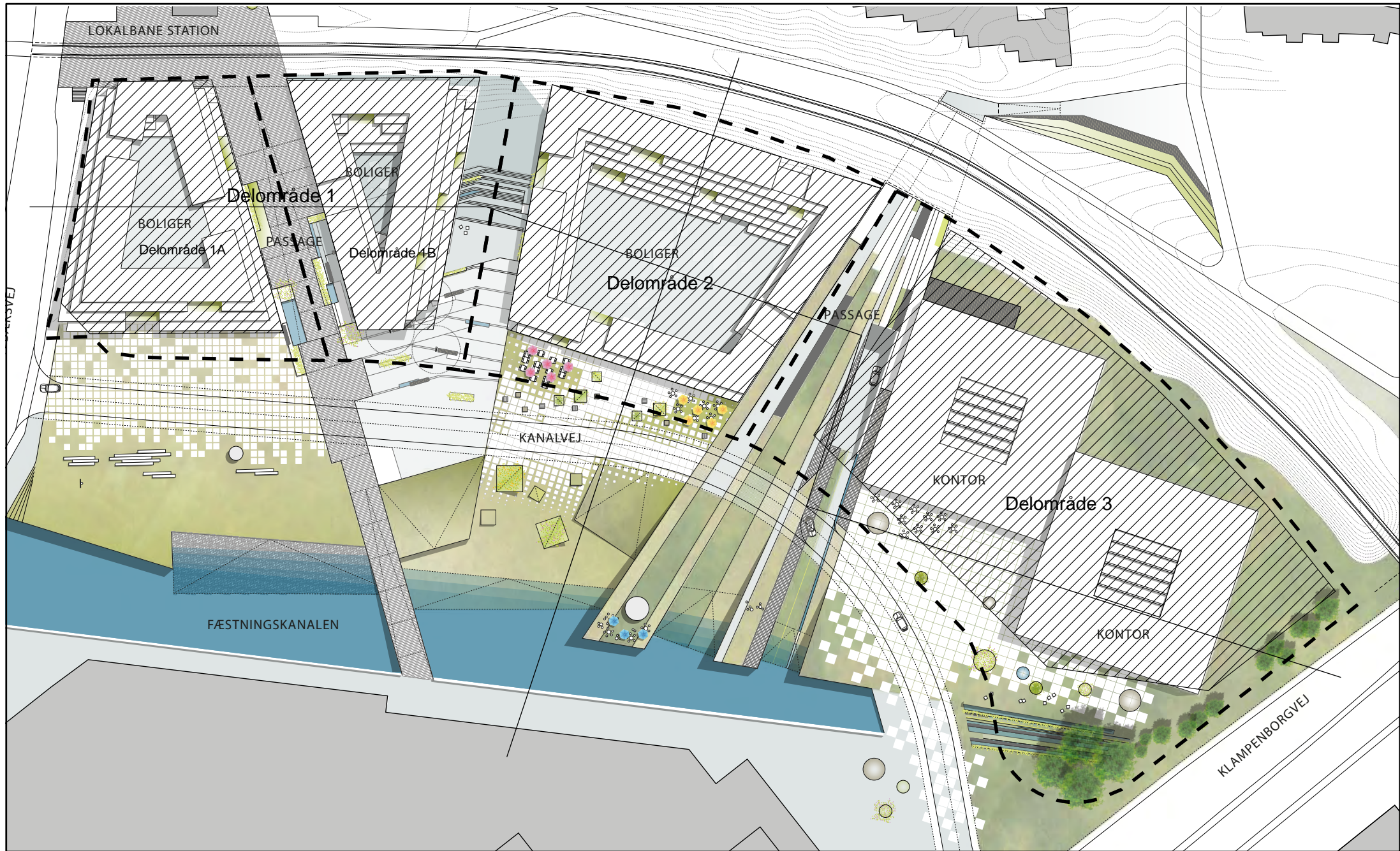


OMRÅDETS ANVENDELSE

1:1.000 0 5 10 20 30 40 50 Meters

- | | | | |
|--------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Matrikelkort | P-kælder | Gang- og cykelsti / passage | Fredet område |
| Delområde | Rampe til P-kælder | Mulig tunnel | Fortidsminde - udstrækning |
| Byggefelt | Overkørsel | Eksisterende bebyggelse | Store træer |

LOKALPLAN
235
BILAG 2



ILLUSTRATIONSPLAN

1:1.000

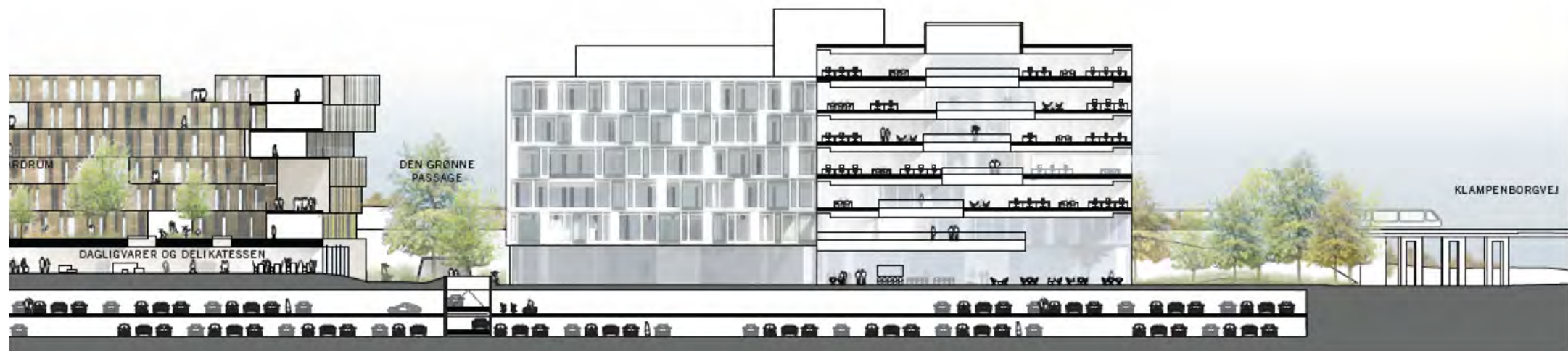


— Længde- og tværsnit, jf. bilag 4 og 5

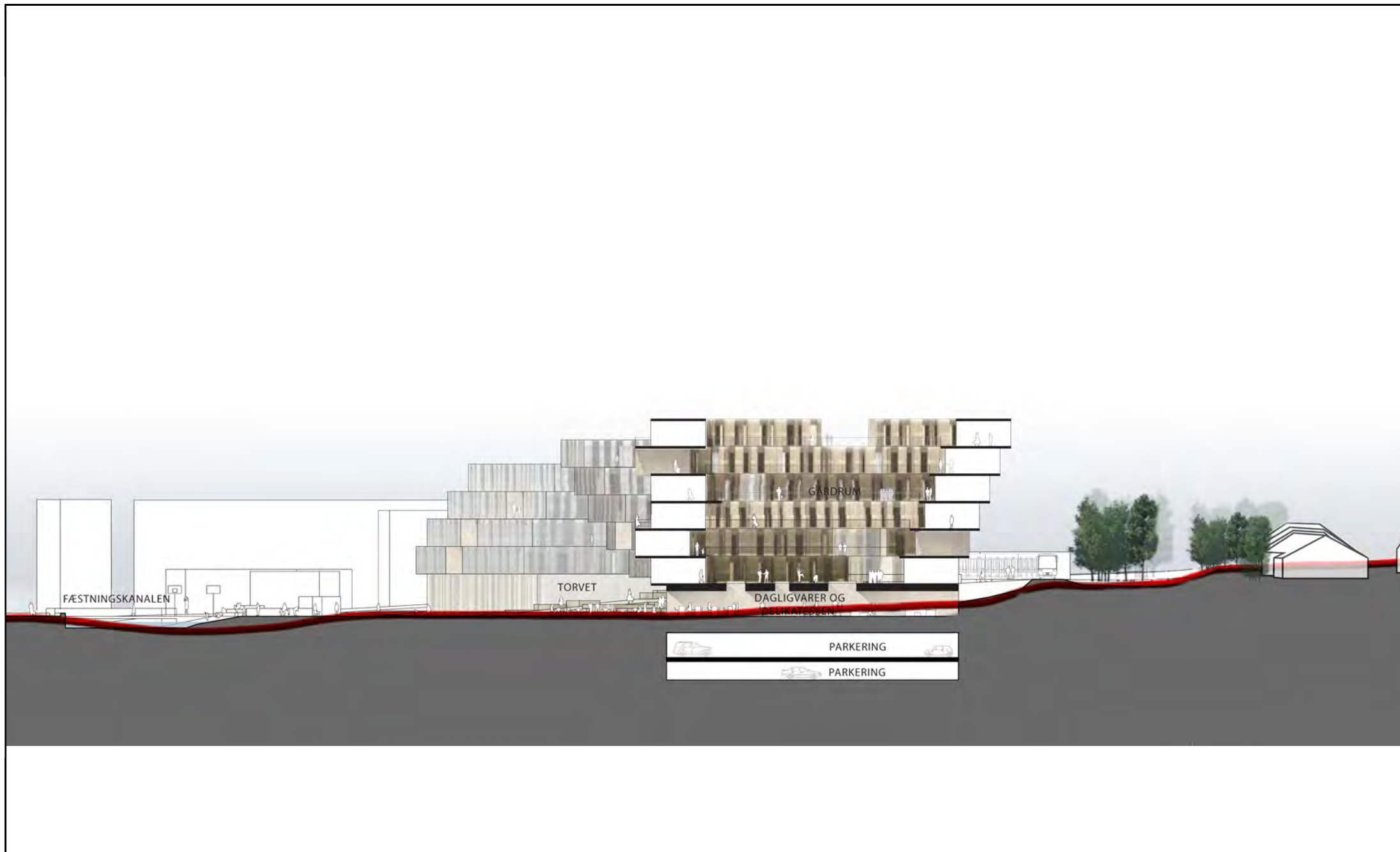
⋯ Delområde

▨ Byggefelt

LOKALPLAN
235
BILAG 3



LÆNGDESNIIT - ILLUSTRATION



TVÆRSNIT - ILLUSTRATION

LOKALPLAN
235
BILAG 5

LOKALPLAN

235

FORSLAG

Bilag til endelig vedtagelse af lokalplan 235 Kanalvej nord

1 Rettelsesblad

2 Indsigelsesnotat

3 Sammenfattende miljøredegørelse (offentliggøres som bilag vedhæftet lokalplanen når dennes offentliggøres efter endelig vedtagelse.)

4 Nye bilag 1-6 til lokalplanen (offentliggøres som bilag vedhæftet lokalplanen når dennes offentliggøres efter endelig vedtagelse.)

Det oprindelige lokalplanforslag er vedlagt sagen separat.

Rettelsesblad til forslag til lokalplan 235 - Kanalvejsområdet nord – som følge af indsigelser, ændrede volumener af bebyggelser m.m.

Sideangivelser er i forhold til det lokalplanforslag som var i offentlig høring.

Forside:

Bagside af forsiden:

Afsnittene "Hvordan er fremgangsmåden?" og "Offentliggørelse af lokalplanforslag" slettes.

Bagside af forsiden:

Tekst nederst revideres således at den stemmer overens med den illustration, der sættes ind på forsiden.

Bagside af forsiden:

Illustration af mulig bebyggelse fra "Helhedsplan for Kanalvejsområdet, Kgs. Lyngby", tilbud af 22. februar 2013 fra Danica Pension, udarbejdet af COWI, Alectia og Henning Larsen Architects. (i lokalplanforslaget blot benævnt "fremsat projektforslag").

Ændres til:

Illustration/skitseforslag fra "Helhedsplan for Kanalvejsområdet, Kgs. Lyngby", tilbud af 22. februar 2013 fra Danica Pension, udarbejdet af COWI, Alectia og Henning Larsen Architects. (i lokalplanforslaget blot benævnt "fremsat projektforslag").

Redegørelse:

Generelt:

"Lokalplanforslaget" ændres til "lokalplanen".

Side 7:

Delområde 2 og 3 inddeles i yderligere 2 underdelområder, ligesom der fastsættes nye maksimale bebyggelseshøjder, som sættes ind i skema for byggeriets højder.

Delområder	Fastlagt middelkote	Topkote i lokalplanfor- slagets § 6.8	Bygningshøjde set i forhold til nuværende terræn
Delområde 1A	22,6 m	38,6 m	16,0 m
Delområde 1B	22,7 m	44,9 m	22,2 m
Delområde 2	22,0 m	47,0 m	25,0 m
Delområde 3	20,3 m	50,3 m	30,0 m

Ændres til:

Delområder	Fastlagt middelkote	Topkote i lokalplanens§ 6.8	Bygningshøjde set i forhold til nuværende terræn
Delområde 1A	22,6 m	38,6 m	16,0 m
Delområde 1B	22,7 m	42,9 m	20,2 m
Delområde 2A	22,0 m	42,7 m	20,7 m
Delområde 2B	22,0 m	45,0 m	23,0 m
Delområde 3A	20,3 m	47,3 m	27,0 m
Delområde 3B	20,3 m	50,3 m	30,0 m

Side 8:

Ny illustration indsættes:



Illustration af kontorbyggeri i delområde 3 – set fra krydset Kanalvej - Klampenborgvej. © Henning Larsen Architects

Side 11:

Illustrationstekst rettes.

Illustrationen fra projektforslag, der viser mulig udformning af torv og byrum foran butikker i stueetagen af bebyggelsen i delområde 1B. © Henning Larsen Architects

Ændres til:

Illustration fra projektforslag/skitseforslag, der viser torv og byrum foran butikker i stueetagen af bebyggelsen i delområde 1B. © Henning Larsen Architects

Side 11:

Kortbilagstekster rettes.

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

Bilag 2 (områdets anvendelse) viser bebyggelsesplan med delområder, byggefeltter, parkeringskælder og disponering af ubebyggede arealer samt vejadgang.

Bilag 3 er en illustrationsplan, der viser en mulig disponering og bebyggelse af området.

Bilag 4 er en illustration af et længdesnit gennem en mulig bebyggelse af lokalplanområdet.

Bilag 5 er en illustration af et tværsnit gennem en mulig bebyggelse af lokalplanområdet.

Ændres til:

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

Bilag 2 viser områdets anvendelse med delområder, byggefeltter, parkeringskælder og disponering af ubebyggede arealer samt vejadgang.

Bilag 3 er en illustration af en bebyggelsesplan, der viser en mulig disponering og bebyggelse af området.

Bilag 4 er en illustration af længdesnit gennem en mulig bebyggelse af lokalplanområdet.

Bilag 5 er en illustration af tværsnit gennem en mulig bebyggelse af lokalplanområdet.

Bilag 6 er en illustration af mulig teknik på tage i delområde 3.

Side 14:

I afsnittet om Offentlige vej ændres følgende tekst:

Denne procedure pågår sideløbende med lokalplanens beslutningsproces, således at der kan træffes afgørelse om nedlæggelse af vejarealerne samtidig med at lokalplanforslaget fremlægges i offentlig høring. Endelig beslutning om vejarealernes nedlæggelse træffes i forbindelse med lokalplanens vedtagelse.

Ændres til:

Denne procedure pågår sideløbende med lokalplanens beslutningsproces, således at der kan træffes endelig beslutning om vejarealernes nedlæggelse i forbindelse med lokalplanens vedtagelse.

Side 15:

I afsnittet om Fredninger ændres følgende tekst:

Det påtænkes at ansøge om dispensation fra fredningens bestemmelser, til etablering af rekreative funktioner i det område af lokalplanområdet der ligger inden for det fredede areal.

Ændres til:

I nødvendigt omfang vil der blive ansøgt om dispensation fra fredningens bestemmelser til etablering af rekreative funktioner i det område af lokalplanområdet, der ligger inden for det fredede areal.

Side 15:

I afsnittet om Bilag IV-arter indsættes følgende tekst:

Efter miljøvurderingen af lokalplanforslaget (miljørapporten) blev udarbejdet, er der foretaget en vurdering af, om træerne i Kanalvejsområdet nord kunne være levested for bilag IV-arter (flagermus). Det vurderes, at parkeringspladsen og de omgivende træer mellem Klampenborgvej og Kanalvej kun har mindre betydning som fødesøgningsområde for flagermus. Bebyggelse af lokaliteten og fjernelse af træer vurderes ikke at kunne påvirke arter af flagermus negativt. Der er ikke konstateret faktiske yngle- eller rasteområde for flagermus i de træer, der findes i området. Kun 8 større robinier, der står i det sydøstlige hjørne af lokalplanområdet bliver muligvis anvendt af flagermus. Det vurderes som usandsynligt, at de regelmæssigt bliver anvendt, da der i nærområdet er andre mere egnede naturområder og haver. Desuden blev der ikke observeret udflyvende flagermus ved besigtigelse i området.

Side 15:

Der sker tilføjelse til lokalplanforslagets redegørelse efter afsnittet om museumslovgivning s. 15:

Miljølovgivning:

Afkast og støj vil blive reguleret gennem miljølovgivningen og under hensyn til, at der mod nord ligger et boligområde, mens der mod syd og øst ligger hhv. central byområde og overordnet trafikvej. I forbindelse med den efterfølgende byggesagsbehandling og godkendelse af afkast, tages der udgangspunkt i gældende lovgivning, herunder Miljøstyrelsens Luftvejledning.

Side 17-22:

RESUME AF MILJØVURDERING slettes. Der indsættes i stedet for følgende tekst:

SAMMENFATTENDE REDEGØRELSE FOR 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 blev foretaget en screening af lokalplanforslaget, og på den baggrund var det kommunalbestyrelsens vurdering, at der skulle foretages en miljøvurdering af lokalplanen. Der blev derfor udarbejdet en miljørapport, som blev offentliggjort sammen med lokalplanforslaget. Et resume af miljørapporten fremgik af lokalplanforslaget.

Efter vurdering af bemærkninger og indsigelser til lokalplanforslaget fremsat i offentlighedsperioden, er der foretaget en række ændringer af lokalplanen. I forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplanen er der udarbejdet en sammenfattende redegørelse i henhold til miljøvurderingslovens § 9, der bl.a. vurderer de miljømæssige effekter af ændringerne i planen. Den sammenfattende redegørelse fremgår af bilag til lokalplanen.

Bestemmelser:

Side 23:

Bestemmelsen tilrettes med de nye delområder.

- 2.3. Lokalplanområdet opdeles, som vist på bilag 1, i følgende delområder: 1 (1A og 1B), 2 og 3.

Ændres til:

- 2.3. Lokalplanområdet opdeles, som vist på bilag 1, i følgende delområder: 1 (1A og 1B), 2 (2A og 2B) og 3 (3A og 3B).

Side 25:

Bestemmelsen tilrettes for at sikre overensstemmelse mellem den nye disponering af arealer ift. bebyggelsens nye volumener, og lokalplanens bestemmelser om "fodaftryk".

- 6.4. Stueetagernes bebyggede areal ("fodaftryk") må ikke overstige 1.600 m² af delområde 1As samlede areal (i alt ca. 2.570 m²), 1.100 m² af delområde 1Bs samlede areal (i alt ca. 2.530 m²), 2.900 m² af delområde 2s samlede areal (i alt ca. 4.400 m²) og 3.500 m² af delområde 3s samlede areal (i alt ca. 7.910 m²).

Ændres til:

- 6.4. Stueetagernes bebyggede areal ("fodaftryk") må ikke overstige 1.600 m² af delområde 1A's samlede areal (i alt ca. 2.570 m²), 1.700 m² af delområde 1B's samlede areal (i alt ca. 2.530 m²), 2.600 m² af delområde 2's samlede areal (i alt ca. 4.420 m²) og 3.500 m² af delområde 3's samlede areal (i alt ca. 7.910 m²).

Side 26:

Maksimumshøjder revideres på baggrund af bebyggelsens nye volumener.

- 6.8. Bebyggelsens maksimale højde må ikke overstige:

- Kote 38,6 m i delområde 1A.
- Kote 44,9 m i delområde 1B.
- Kote 47,0 m i delområde 2.
- Kote 50,3 m i delområde 3.

Ændres til:

6.8. Bebyggelsens maksimale højde må ikke overstige:

- Kote 38,6 m i delområde 1A.
- Kote 42,9 m i delområde 1B.
- Kote 42,7 m i delområde 2A.
- Kote 45,0 m i delområde 2B.
- Kote 47,3 m i delområde 3A.
- Kote 50,3 m i delområde 3B.

Side 26:

Det præciseres at højden af teknik på tage måles fra sternkantens topkote. De tilladte maksimale højder af teknik på tag i delområde 3 sænkes med 1 m. Desuden fastlægges at afstanden på 3,5 m fra sternkant også gælder mod lokalbanen. I delområde 3A kan der dog i et vist omfang etableres teknik på tag inden for 3,5 m fra sternkant.

- 6.10 I delområde 1 og 2 skal teknikbygninger, samt elevator- og trappetårne, etableres tilbagerykket min. 2,5 m fra sternkant, må ikke overstige 2,5 m i højden, og må ikke have et omfang, der andrager karakter af en egentlig etage. Derudover skal de udføres med facader og materialer, der arkitektonisk harmonerer med bebyggelsen.
- 6.11. I delområde 3 skal teknikbygninger etableres tilbagerykket min. 3,5 m fra sternkant, må ikke overstige 5 m i højden, og må ikke have et omfang, der andrager karakter af en egentlig etage. Derudover skal de udføres med facader og materialer, der arkitektonisk harmonerer med bebyggelsen. Afstanden på min. 3,5 m fra sternkant gælder for de dele af bebyggelsen, hvor sternkanten vender ud mod offentlig vej, dvs. mod Klampenborgvej og mod Kanalvej.

Ændres til:

- 6.10 I delområde 1 og 2 skal teknikbygninger, samt elevator- og trappetårne, etableres tilbagerykket min. 2,5 m fra sternkant, må ikke overstige 2,5 m i højden (målt fra sternkantens topkote), og må ikke have et omfang, der andrager karakter af en egentlig

etage. Derudover skal de udføres med farver og materialer, der arkitektonisk harmonerer med bebyggelsen.

- 6.11. I delområde 3 skal teknikbygninger etableres tilbagerykket min. 3,5 m fra sternkant, må ikke overstige 4 m i højden (målt fra sternkantens topkote), og må ikke have et omfang, der andrager karakter af en egentlig etage. Bilag 6 illustrerer en mulig udformning af teknikbygninger, der tilgodeser dette krav. Derudover skal teknikbygninger udføres med farver og materialer, der arkitektonisk harmonerer med bebyggelsen. Afstanden på min. 3,5 m fra sternkant gælder for de dele af bebyggelsen, hvor sternkanten vender ud mod offentlig vej og lokalbanen, dvs. øst mod Klampenborgvej, syd mod Kanalvej, og nord mod lokalbanen. I delområde 3A kan der dog i et vist omfang etableres teknik og teknikbygninger på tag inden for 3,5 m fra sternkant, jf. bilag 6.

Side 26:

Bestemmelsen præciseres mht. højder af værn ved tagterrasser, ligesom der fastlægges skærpede krav til tilbagerykning af tagterrasser i delområde 2 og 3.

- 6.13. Tagterrasser kan etableres helt ud til sternkant, men må ikke overstige 5 m i højden. Tagterrasser, der vender ud mod lokalbanen, skal dog etableres min. 5 m tilbagerykket fra sternkanten.

Ændres til:

- 6.13. Tagterrasser kan etableres helt ud til sternkant, mens værn ikke må overstige 1,5 m i højden. I delområde 1 skal tagterrasser der vender ud mod lokalbanen, etableres min. 5 m tilbagerykket fra sternkanten. I delområde 2 og 3 skal tagterrasser, der vender ud mod lokalbanen, etableres min. 10 m tilbagerykket fra sternkanten.

Side 27:

Der indsættes bestemmelse om at der skal udarbejdes en plan for anvendelse af tagfladerne til opholdsareal, "grønne tage" og udnyttelse af solenergi som skal godkendes af kommunalbestyrelsen

- 7.7. Tagflader kan etableres som "grønne tage" med græstørv, sedum eller lignende.

Ændres til:

- 7.7. Tagflader kan etableres som "grønne tage" med græstørv, sedum eller lignende. En plan for anvendelse af tagfladerne til opholdsareal, "grønne tage" og udnyttelse af solenergi skal godkendes af kommunalbestyrelsen.

Side 27:

Det præciseres at tekniske installationer omfattet af § 7.10 ikke er teknikbygninger, som er omfattet af § 6.10 - 6.11, men alene mindre og enkeltstående tekniske installationer som antenner el. lign.

- 7.10 Tekniske installationer placeret på tage må ikke overstige 5 m målt fra sternkantens topkote.

Ændres til:

- 7.10. Mindre, enkeltstående tekniske installationer (antenner og lign.) placeret på tage, må ikke overstige 5 m målt fra sternkantens topkote.

Side 27:

Der indsættes ny § 8.3. for at sikre at der ikke opsættes lysende skilte på facader højere end 8 m over jorden, ligesom facader ikke må belyses højere oppe end 8 m over jorden.

- 8.3. Der må på nordvendte facader i delområde 1, delområde 2 og delområde 3A ikke opsættes lysskilte/skilte med baggrundsbelysning eller etableres facade-/skiltebelysning højere end til kote 30,6 m i delområde 1A, kote 30,7 m i delområde 1B, kote 30,0 m i delområde 2, og kote 28,3 m i delområde 3A.

Side 29:

Bestemmelsen udvides med krav om overdækning af varegårde.

- 10.3. Renovationsbeholdere, oplag af varer, affald og lignende må kun placeres inden for byggefeltene i det enkelte delområde, og skal indrettes som en del af bebyggelsen.

Ændres til:

- 10.3. Renovationsbeholdere, oplag af varer, affald og lignende må kun placeres inden for byggefeltene i det enkelte delområde, og skal indrettes som en del af bebyggelsen. Vareindlevering til dagligvarebutikker skal ske til lukkede varegårde.

Side 30:

Til sikring af håndhævelsen af § 7.7 indsættes ny bestemmelse § 14.7:

- 14.7 Før ny bebyggelse tages i brug, skal den i § 7.7 omtalte plan for anvendelsen af tagfladerne godkendes af kommunalbestyrelsen.

Side 30-31:

Bestemmelserne om lokalplanforslagets midlertidige retsvirkninger slettes.

§§ 15.1.5. – 15.2.3. slettes.

Side 32:

Vedtagelsespåtegning ændres.

16.1. Forslaget er vedtaget af kommunalbestyrelsen d. 27. juni 2013.

Ændres til:

16.1. Lokalplanen er vedtaget af kommunalbestyrelsen d. 31. oktober 2013.

Bilag:

Bilag 1:

Delområde 2 og 3 indeles begge i 2 underdelområder (2A og 2B samt 3A og 3B) mhp. at kunne fastlægge differentierede maksimale bebyggelseshøjder, jf. § 6.8.

Bilag 2:

Byggefelter ændres som følge af omdisponering af bebyggelsen. Byggefeltet i delområde 1A bibeholder sin størrelse. Byggefeltet i delområde 1B øges med 263 m². Byggefeltet i delområde 2 reduceres med 210 m². Byggefeltet i delområde 3 reduceres med 1.102 m², ligesom der inddrages et mindre hjørne ved overgangen mellem delområde 3A og 3B, svarende til ca. 1 m mod nord (maks. 5 m²).

Bilag 3:

Bilaget rettes så det stemmer overens med den nye bebyggelses volumener.

Bilag 4:

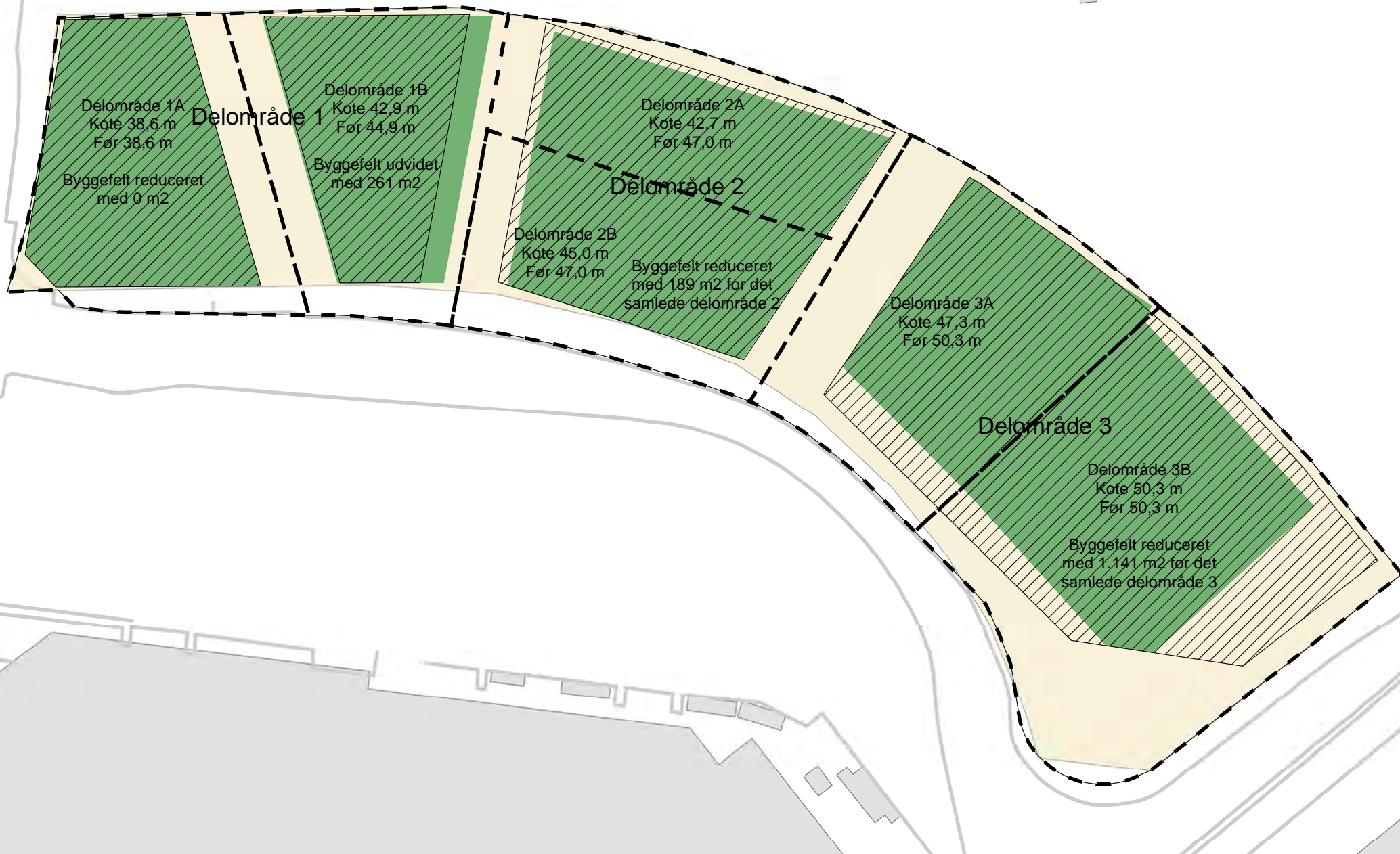
Bilaget rettes med bebyggelsernes nye volumener og facader, så de passer til den ændrede bebyggelse.

Bilag 5:

Bilaget rettes med bebyggelsernes nye volumener og facader, så de passer til den ændrede bebyggelse.

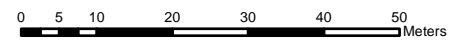
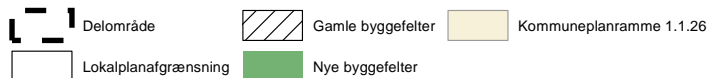
Bilag 6:

Nyt kortbilag til illustration af teknik på tage i delområde 3, jf. § 6.11.



OMRÅDETS ANVENDELSE

1:1.000



Indsigelser og bemærkninger til lokalplanforslag 235 for Kanalvejsområdet nord samt miljørapport

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
1.	Bebyggelsen Lyngvang	Bebyggelsesvolumen for de 3 delområder bør omfordes, så højderne i højere grad aftrappes ned mod rækkehusene i Lyngvang.	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 21	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 21
2.	Bebyggelsen Lyngvang	Alene med henvisning til kommuneplanrammen skal den maksimale bygningshøjde reduceres som vist på vedlagte Bilag B.	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 21	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 21
3.	Bebyggelsen Lyngvang	Trappetårne: Kravet om min. 3.5 m fra sternkant (§ 6.11 og 6.12) må også gælde ud mod Lyngvang	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 24	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 24
4.	Bebyggelsen Lyngvang	Trappetårne: Videre bør der gælde samme afstandskrav i delområderne 1 og 2 (§6.10), hvor de 2,5 m skal øges til 3,5m	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 22	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 22
5.	Bebyggelsen Lyngvang	Tekniske installationer: Når man tillader så højt byggeri må man i det mindste sørge for, at det bliver pænt at se på.	Lokalplanforslagets § 10.1 sætter bestemmelse om, at tekniske anlæg skal indarbejdes i bygningers/installationers arkitektur.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
6.	Bebyggelsen Lyngvang	Tekniske installationer: Mobiloperatører kan tvinges til at bruge samme master og nødvendig teknik kan placeres så det ikke er synligt nedefra.	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 27	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 27
7.	Bebyggelsen Lyngvang	Tagterrasser: Lokalplanforslaget giver i § 6.13 mulighed for at etablere tagterrasser på de i forvejen meget høje bygninger. En tagterrasse vil udefra opleves som en hel etage - eller mere, da den tillades op til 5 m i højden. Det er ikke rimeligt for naboerne, i det mindste må muligheden fjernes i den halvdel af byggefelterne, der vender ud mod banen	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 25	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 25

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
8.	Bebyggelsen Lyngvang	<p>Cowi, som har udarbejdet skyggediagrammer for projektet, oplyste ved et møde den 11.06.2013 med repræsentanter fra Lyngvang, at dele af Lyngvang vil ligge i skygge hele dagen fra november til februar, dvs. en fjerdedel af året.</p> <p>I Miljøredegørelsen konkluderer COWI vedr. skygge: "Trods den nye bebyggelses volumen medfører det samlet set en forholdsvis begrænset skyggepåvirkning på omgivelserne, hvilket primært skyldes beliggenhed, afstand og terrænforhold." Denne generelle konklusion gentages i forslaget til lokalplan. Efter vores opfattelse er skygge hele dagen i 3 måneder om året alt andet end en "forholdsvis begrænset skyggepåvirkning" og vi finder konklusionen helt urimelig og direkte vildledende for den politiske behandling af lokalplanen.</p>	<p>Der henvises til præsentation for Byplanudvalget på det ekstraordinære møde den 25. juni 2013 – materialet fremgår af http://www.ltk.dk/byplanudvalget-den-25-juni-2013.</p> <p>Desuden reduceres byggemuligheden som beskrevet ved forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21</p>	<p>Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget. Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21.</p>
9.	Bebyggelsen Lyngvang	<p>I forhold til skyggediagrammer skal videre bemærkes, at de er lavet på baggrund af det aktuelle projekt og ikke på baggrund af lokalplanens byggefelter og maksimale bygningshøjder.</p>	<p>Det er almindelig praksis, at byggefelter gøres mere rummelige end hvad det planlagte byggeri reelt vil fylde. For at gøre skyggediagrammerne så realistiske som muligt, med tanke på lokalplanforslagets maksimalt tilladte bebyggede areal, "fodaftrykket" jf. § 6.4, blev der udarbejdet skyggediagrammer på det anslåede byggeri.</p>	<p>Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.</p> <p>Der er til den sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen af lokalplanforslaget udarbejdet skyggediagrammer for de maksimale byggefelter.</p>

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
10.	Bebyggelsen Lyngvang	Vi har noteret os tilkendegivelsen på redegørelsens side 7 om at: "I forbindelse med projekteringen af byggeriet i delområde 1 og 2 vil der søges tilstræbt en reduktion af skygge og indblik i forhold til nabobebyggelsen mod nord". Disse bemærkninger har dog ingen bindende virkning, hvorfor de må omsættes i konkrete lokalplanbestemmelser i lokalplanens §§'er.	<p>Redegørelsen til en lokalplan ikke har direkte juridisk bindende virkning over for grundejer. Alligevel er redegørelsen typisk den man vil støtte sig op ad i håndhævelsen af bestemmelserne i lokalplanen (paragrafferne). Dette gælder både i "hverdagssituationer" uden den store konflikt mellem myndighed og bygherre samt i situationer hvor det kan komme på tale at nedlægge § 14-forbud. Her kan den politiske beslutning om dette netop være truffet ud fra redegørelsens beskrivelser af intentionerne med lokalplanen. Herudover er en række af de forslag til ændringer af lokalplanens bestemmelser, som er beskrevet i dette notat, stillet for bl.a. at imødekomme den omtalte tilkendegivelse i redegørelsen s. 7.</p> <p>Det er ikke muligt at fastlægge administrerbare bestemmelser der baserer sig på hensigts-erklæringer.</p> <p>I den sammenfattende miljøredegørelse er der til overvågningsprogrammet tilføjet en henvisning til BR 10, pkt. 3.2.4, stk. 2, hvor kommunen skal varetage dette hensyn i byggesagsbehandlingen.</p>	<p>Der er til den sammenfattende miljøredegørelses overvågningsprogram tilføjet: (tilføjet tekst i <i>kursiv</i>)</p> <p>Før: I byggesagsbehandlingen overvåges helhedsplanens intentioner for bebyggelsen og friarealernes karakter som de er implementeret i lokalplanen.</p> <p>Efter: I byggesagsbehandlingen overvåges helhedsplanens intentioner for bebyggelsen og friarealernes karakter som de er implementeret i lokalplanen, <i>og afvejet imod hensynet til skyggevirksomheder og indbliksgener mod naboer.</i></p>
11.	Bebyggelsen Lyngvang	Ifølge miljørapporten Afsnit 8.2.1 vurderes det "ikke at være muligt at have decideret indblik gennem vinduerne". Det er svært at få det udsagn til at passe med tværsnittet i lokalplanforslagets bilag 5. Her fremgår det klart, at der fra de øverste 3-4 etager i bygning 2 vil være fuldt indblik i de nærmeste rækkehuse i Lyngvang.	Indsigelsen imødekommes for så vidt at byggemuligheden i delområde 2, mod Lyngvang, reduceres med 4,3 meter i højden, samt at byggefeltet trækkes ca. 1,25 m tilbage. Alt andet lige vil dette reducere indblikket til Lyngvang i forhold til den byggemulighed der kunne realiseres efter lokalplanforslagets oprindelige bestemmelser.	Der henvises til forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 21 samt et revideret Bilag 2 med de nye byggefelter.
12.	Bebyggelsen Lyngvang	Efter vores opfattelse er bestemmelsen i § 7.12 om altaner ikke tilstrækkelig til beskyttelse mod indblik	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 28	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 28

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
13.	Bebyggelsen Lyngvang	Ud over de i miljørapporten nævnte støjgener kommer nye til, som kan være højst irriterende for naboer. Her tænkes på air-condition anlæg og ventilationsanlæg for parkeringskælder, funktioner man er tilbøjelig til at placere på bagsiden af bygninger, hvilket i dette tilfælde betyder over mod Lyngvang-bebyggelsen. Her må vi kræve, at ulemperne "holdes på egen grund" med hensigtsmæssig placering og tilstrækkelig lydisolering.	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 29	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 29
14.	Bebyggelsen Lyngvang	Samme forhold gælder for tilkørsel af varer til butikker i bygning 2, hvor støj fra lastbilers motor og bipper vil genere de nærmeste boliger i Lyngvang. Den planlagte tunnel under banen vil mangedoble støjen. Vareaflysning må derfor flyttes til facaden mod "den grønne passage".	Bestemmelsen udvides med krav om overdækning af varegårde.	(tilføjet tekst i <i>kursiv</i>) Før: § 10.3. Renovationsbeholdere, oplag af varer, affald og lignende må kun placeres inden for byggefeltene i det enkelte delområde, og skal indrettes som en del af bebyggelsen. Ændres til: § 10.3. Renovationsbeholdere, oplag af varer, affald og lignende må kun placeres inden for byggefeltene i det enkelte delområde, og skal indrettes som en del af bebyggelsen. <i>Vareindlevering til dagligvarebutikker skal ske til lukkede varegårde.</i>
15.	Bebyggelsen Lyngvang	Den øgede trafik og P-kælderens forøgede antal P-pladser vil betyde mere forurening. Lokalplanen bør anvise, at udluftningen bør ske ud mod Kanalvej eller mod Klampenborgvej.	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 29	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 29
16.	Bebyggelsen Lyngvang	De tilladte maksimale bygningshøjder i delområde 1B, delområde 2 og halvdelen af delområde 3 respekterer ikke kommuneplanrammens bestemmelser om maksimal bygningshøjde. Det er vores opfattelse, at udmøntningen af disse rammebetingelser i lokalplanforslaget ikke er i overensstemmelse med kommuneplanen, ej heller med oplysningerne i det ideoplæg, der var i høring i 2012.	Det er forvaltningens klare opfattelse at lokalplanforslaget holder sig inden for den gældende kommuneplanramme. På samme vis er det forvaltningens klare opfattelse at forhøringsmaterialet, der var i høring i 2012, i tilstrækkeligt omfang beskrev indholdet i den efterfølgende kommuneplanramme.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
17.	Bebyggelsen Lyngvang	Miljørapportens skyggediagrammer er udarbejdet ud fra det konkrete projekt , hvor Microsoft-bygningerne ikke udfylder det mulige byggefelt, heller ikke maksimal bygningshøjde for den vestlige bygning. Hvis disse forhold ændres inden opførelse, er skyggediagrammerne ikke gyldige.	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 9.	Se forvaltningens kommentar og forslag angående indsigelse nr. 9.
18.	Bebyggelsen Lyngvang	Konklusionen om skyggeforhold på side 16 og 48, som anfører at: "Trods den nye bebyggelses volumen medfører det samlet set en forholdsvis begrænset skyggepåvirkning på omgivelserne, hvilket primært skyldes beliggenhed, afstande og terrænforhold." er ikke rimelig på baggrund af de viste skyggediagrammer, hvor rækkehusene lægges i skygge en fjerdedel af året.	Der henvises til præsentation for Byplanudvalget på det ekstraordinære møde den 25. juni 2013 – materialet fremgår af http://www.ltk.dk/byplanudvalget-den-25-juni-2013 . Desuden reduceres byggemuligheden som beskrevet ved forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21.
19.	Bebyggelsen Lyngvang	Konklusionen om indbliksgener side 17 og 49, som anfører at "- der vurderes ikke at være risiko for indblik i et omfang, der medfører væsentlige gener eller som afviger fra hvad der normalt må forventes i et centralt storbyområde" er ikke rimelig, og slet ikke i overensstemmelse med de faktiske forhold.	Når der henvises til "et centralt storbyområde" har det rod i at Kanalvejsområdet ligger inden for det der i Kommuneplanen benævnes som "Stationsnært kerneområde" som er det område hvorindenfor større erhvervsbyggerier skal foretages. I Lyngby-Taarbæk Kommunes kommuneplanstrategi "Grønt Lys" beskrives det bl.a. på s.7-8 hvordan Kgs. Lyngby skal udvikle sig til "Den tætte by med liv efter lukketid", hvor strategien er, at byen skal fortættes med flere boliger og kollegier, med vidensvirksomheder og ny handel. Se endvidere forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
20.	Bebyggelsen Lyngvang	Vedr. støjforhold fremhæves det positive i at vejtrafikstøjen reduceres, uanset at vejtrafikstøj i dag ikke udgør et problem. Omvendt fremhæves ikke, at støjen fra jernbanen kan blive mere end 25% højere, ja endda meget mere, hvis den fulde usikkerhed på støjmålingen udmøntes.	<p>COWI har til Lyngby-Taarbæk Kommune oplyst:</p> <p>Miljørapportens støjberegninger er udført i henhold til Miljøstyrelsens gældende støjvejledninger med de krav til datagrundlag og beregningsmetode (Nord2000) som fremgår heraf – det gælder både vejtrafikstøj og togstøj. COWI kan naturligvis ikke anfægte, hvad andre støjeksperter mener om deres støjberegninger, men COWI afleverer aldrig støjresultater med usikkerheder på 10 dB. COWIs støjberegninger er baseret på et godt kendskab til togtrafikken på S- og lokalbanenet - både trafikmængde og kørehastigheder i forhold til afstand til stationer m.m., så usikkerheden på COWIs beregninger som følge af datausikkerhed er mindre end 1 dB. Da de konkrete beregninger for bebyggelsesplanerne på Kanalvej i Lyngby omhandler afstande på mindre end 100 meter, er usikkerheden på lydudbredelsen heller ikke særlig stor. Samlet vurderer COWI, at usikkerheden er 2-3 dB, primært begrundet i usikkerhed om lydudbredelsen i det pågældende område. Denne usikkerhed vil primært påvirke beregningsresultaterne i nedadgående retning, idet der skønnes at være mere afskærmning end beregningerne medtager.</p>	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
21.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.8 ændres maksimal bygningshøjde til: - Kote 38,6 m i delområde 1A - Kote 41,0 m i delområde 1B - Kote 42,7 m i delområde - Kote 45,9 m i vestlig del af delområde 3 - Kote 50,3 m i østlig del af delområde 3	Delområde 2 og 3 inddeles i yderligere 2 underdelområder, ligesom der fastsættes nye højder som sættes ind i skema for byggeriets højder.	Delområde 2 og 3 inddeles i yderligere 2 underdelområder, ligesom der fastsættes nye højder som sættes ind i skema for byggeriets højder. Skemaet er af pladshensyn bragt neden for dette skema Før: § 6.8. Bebyggelsens maksimale højde må ikke overstige: • Kote 38,6 m i delområde 1A. • Kote 44,9 m i delområde 1B. • Kote 47,0 m i delområde 2. • Kote 50,3 m i delområde 3. Ændres til: § 6.8. Bebyggelsens maksimale højde må ikke overstige: • Kote 38,6 m i delområde 1A. • Kote 42,9 m i delområde 1B. • Kote 42,7 m i delområde 2A. • Kote 45,0 m i delområde 2B. • Kote 47,3 m i delområde 3A. • Kote 50,3 m i delområde 3B.
22.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.10 ændres 2,5 m fra sternkant til 3,5 m fra sternkant.	Kan ikke imødekommes da bygningskroppen er for smal til dette.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
23.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.10 og 6.11 skal sætningen "må ikke have karakter af en egentlig etage" erstattes af "må kun etableres i helt nødvendigt omfang".	Den foreslåede formulering vil svække muligheden for håndhævelse af bestemmelsen set i forhold til den nuværende formulering.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
24.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.11 skal afstanden fra 3,5 m fra sternkant også gælde for de dele af bebyggelsen, der vender ud mod lokalbanen og Lyngvang.	De tilladte maksimale højder af teknik på tag i delområde 3 sænkes med 1 m. Desuden fastlægges, at afstanden på 3,5 m fra sternkant også gælder mod lokalbanen. I delområde 3A kan der dog etableres teknik på tag inden for 3,5 m fra sternkant, hvis teknik udformes, så det ikke giver visuel forstyrrelse og skyggevirkning på terræn.	<p>Ændringer anført med fed, tilføjet tekst i <i>kursiv</i>.</p> <p>Før § 6.11: I delområde 3 skal teknikbygninger etableres tilbagerykket min. 3,5 m fra sternkant, må ikke overstige 5 m i højden, og må ikke have et omfang, der andrager karakter af en egentlig etage. Derudover skal de udføres med facader og materialer, der arkitektonisk harmonerer med bebyggelsen. Afstanden på min. 3,5 m fra sternkant gælder for de dele af bebyggelsen, hvor sternkanten vender ud mod offentlig vej, dvs. mod Klampenborgvej og mod Kanalvej.</p> <p>Ændres til: §6.11 I delområde 3 skal teknikbygninger etableres tilbagerykket min. 3,5 m fra sternkant, må ikke overstige 4 m i højden (<i>målt fra sternkantens topkote</i>), og må ikke have et omfang, der andrager karakter af en egentlig etage. <i>Bilag 6 illustrerer en mulig udformning af teknikbygninger der tilgodeser dette krav.</i> Derudover skal <i>teknikbygninger</i> udføres med farver og materialer, der arkitektonisk harmonerer med bebyggelsen. Afstanden på min. 3,5 m fra sternkant gælder for de dele af bebyggelsen, hvor sternkanten vender ud mod offentlig vej <i>og lokalbanen</i>, dvs. <i>øst</i> mod Klampenborgvej, <i>syd</i> mod Kanalvej, <i>og nord</i> mod lokalbanen. <i>I delområde 3A kan der dog i et vist omfang etableres teknik og teknikbygninger på tag inden for 3,5 m fra sternkant, jf. bilag 6.</i></p>

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
25.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.13 ændres sidste sætning til: Tagterrasser må kun etableres i delområde 3, og kun i den halvdel af byggefeltene, der vender ud mod Kanalvej.	Bestemmelsen skærpes mht. højder af værn ved tagterrasser, ligesom fastlægges skærpede krav til tilbagerykning af tagterrasser i delområde 2 og 3.	<p>Ændringer anført med fed, tilføjet tekst i <i>kursiv</i>.</p> <p>Før: § 6.13 Tagterrasser kan etableres helt ud til sternkant, men må ikke overstige 5 m i højden. Tagterrasser, der vender ud mod lokalbanen, skal dog etableres min. 5 m tilbagerykket fra sternkanten.</p> <p>Ændres til: § 6.13 Tagterrasser kan etableres helt ud til sternkant, mens <i>værn</i> ikke må overstige 1,5 m i højden. <i>I delområde 1</i> skal tagterrasser der vender ud mod lokalbanen, etableres min. 5 m tilbagerykket fra sternkanten. <i>I delområde 2 og 3</i> skal tagterrasser der vender ud mod lokalbanen etableres min. 10 m tilbagerykket fra sternkanten.</p>
26.	Bebyggelsen Lyngvang	Der tilføjes ny § 6.14: Bebyggelsens placering, højde og omfang inden for byggefeltene skal ske, så skygger fra bygningerne på enhver dag i året maksimalt påvirker naboejendommene mod nord og vest i 50% af tidsrummet mellem solopgang og solnedgang. Skyggevirksomhed skal dokumenteres ved skyggediagrammer, som vedlægges myndighedsprojektet i forbindelse med ansøgning om byggetilladelse.	En sådan bestemmelse vil ikke kunne administreres.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
27.	Bebyggelsen Lyngvang	§ 7.10 skal ændres til Tekniske installationer, som ud over energibesparende installationer skal begrænses mest muligt, må ikke ... , og suppleres med: Der må på byggeriet kun etableres én mast til mobilantennener, som skal kunne benyttes af samtlige operatører.	Dette håndteres i masteloven.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
28.	Bebyggelsen Lyngvang	§ 7.12 suppleres med: Facader mod lokalbanen udformes, så indbliksgener for bebyggelsen nord for banen minimeres.	Det foreslås imødekommet gennem reduktion i tilladte højder, samt at byggefeltets nordgrænse i delområde 2 trækkes lidt mod syd.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 10, 11 og 21.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
29.	Bebyggelsen Lyngvang	Ny § 7.13: Udluftning fra P-kælder må kun placeres mod Klampenborgvej eller Kanalvej.	Afkast og støj vil blive reguleret gennem miljølovgivningen og under hensyn til, at der mod nord ligger et boligområde, mens der mod syd og øst ligger hhv. central byområde og overordnet trafikvej. I forbindelse med den efterfølgende byggesagsbehandling og godkendelse af afkast, tages der udgangspunkt i gældende lovgivning, herunder Miljøstyrelsens Luftvejledning. Dette vil blive indsat i redegørelsen.	Der sker tilføjelse til lokalplanforslagets redegørelse efter afsnittet om museumslovgivning s. 15: Miljølovgivning: Afkast og støj vil blive reguleret gennem miljølovgivningen og under hensyn til, at der mod nord ligger et boligområde, mens der mod syd og øst ligger hhv. central byområde og overordnet trafikvej. I forbindelse med den efterfølgende byggesagsbehandling og godkendelse af afkast, tages der udgangspunkt i gældende lovgivning, herunder Miljøstyrelsens Luftvejledning.
30.	Bebyggelsen Lyngvang	Der tilføjes ny § 8.3, som fastlægger at skilte jf 8.1 og 8.2 kun må etableres på facader direkte mod Kanalvej og Klampenborgvej-	Der indsættes ny § 8.3. for at sikre at der ikke opsættes lysende skilte på facader højere end 8 m over jorden, ligesom facader ikke må belyses højere op end 8 m over jorden.	Forslag til ny bestemmelse: § 8.3 Der må ikke opsættes skilte med belysning eller baggrundsbelysning på facader, ligesom facader ikke må belyses op til koter højere end til kote 30,6 i delområde 1A, 30,7 i delområde 1B, kote 30 i delområde 2 og kote 28,3 i delområde 3.
31.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 10.2 ændres afstanden til sternkanten til 3,5 m	Det arkitektoniske aspekt håndteres i § 10.1 og forebyggelse af blændingsgener håndteres i § 7.6.	Imødekommes ikke da det arkitektoniske aspekt håndteres i § 10.1 og forebyggelse af blændingsgener håndteres i § 7.6.
32.	Bebyggelsen Lyngvang	§ 14.5 suppleres med: Det skal samtidigt dokumenteres, at bebyggelsen ikke har forøget jernbanestøjen for de 5 rækkehuse umiddelbart nord for lokalbanen, så grænseværdierne overskrides.	Man må henholde sig til Miljøstyrelsens grænseværdier for jernbanestøj.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
33.	Bebyggelsen Bækkevang	... bekymring for indblik i haver og beboelse...	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21
34.	Bebyggelsen Bækkevang	... samt været utilfredse med skyggevirking...	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21
35.	Bebyggelsen Bækkevang	... og forøget støj ved mere trafik i området.	Jf. miljørapporten sker der en stigning af trafikken på Klampenborgvej som følge af byggeriet på 4-5 % i 2022. Dette tal skal sammenholdes med en forventet årlig stigning af trafikken generelt i området på 1,5 % hvilket i 2022 svarer til 16 %.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
36.	Bebyggelsen Bækkevang	Vi protesterer mod byggeriets højde mv. 7 etager er helt uacceptabelt for os.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
37.	Bebyggelsen Bækkevang	Vi fastholder derfor vores indsigelse mod byggeriets planlagte højde ud for Bækkevang. (De to huse på 7 etager) Et par etager ned, vil bekomme os noget bedre.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21
38.	Kaj Eliassen Lyngby Boligselskab	7 etager vil give nogen skygge i vintermånederne og 5 etager er derfor at foretrække	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21
39.	DN v/ Hans Nielsen	Danmarks Naturfredningsforening foreslår, at "det indføres i lokalplanen, at der til kommunalbestyrelsens godkendelse skal fremsendes en plan for anvendelse af tagfladerne til opholdsareal, "grønne tage" og udnyttelse af solenergi."	Det ligger i god forlængelse af lokalplanforslagets overordnede bestræbelser på at få den nye bebyggelse til at fremstå som et byområde der integrerer vand og klimasikring som elementer af også rekreativ værdi. Det foreslås derfor at § 7.7 omformuleres til at indeholde bestemmelser om en sådan plan for anvendelsen af tagfladerne. Håndhævelsen af en sådan plans indhold vil ske gennem tilføjelse til § 14 om betingelse for ibrugtagning af bebyggelsen samt formålsparagraffen 1.6.	§ 7.7 omformuleres fra nuværende ordlyd: Tagflader kan etableres som "grønne tage" med græstørv, sedum eller lignende. til: Tagflader kan etableres som "grønne tage" med græstørv, sedum eller lignende. En plan for anvendelse af tagfladerne til opholdsareal, "grønne tage" og udnyttelse af solenergi skal godkendes af kommunalbestyrelsen. Der oprettes ny paragraf: § 14.7 Før ny bebyggelse tages i brug, skal den i § 7.7 omtalte plan for anvendelsen af tagfladerne godkendes af kommunalbestyrelsen.
40.	DN v/ Hans Nielsen	Danmarks Naturfredningsforening finder det endvidere vigtigt, at helhedsplanens målsætning om åbning af Fæstningskanalen sker i sammenhæng med byggeriet, således at hele Kanalvejsområdet kan fremstå som et attraktivt område, når den nye bebyggelse tages i anvendelse	Lokalplanforslaget er udarbejdet med respekt for de principper der lå i for-høringsmaterialet som arbejdede med et samlet Kanalvejsområde med en vandfyldt kanal. Området syd for Kanalvej ligger uden for denne lokalplans afgrænsning.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
41.	Wellendorf Transportplanlægning	Som konsekvens af en ny høj bebyggelse på Kanalvej sker en ekspropriation af boligområdet nord for, og en flytning af dette til at passende sted.	Et sådant tiltag vil kræve fornyet lokalplanlægning uden for lokalplan 235's afgrænsning.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
42.	Wellendorf Transportplanlægning	For at Lyngby bliver et levende sted at bo, er det dog vigtigt, at der er en varieret befolkningssammensætning, herunder at der er boliger for unge og gamle, der er til at betale for en mindre indtægt. Dette burde have været indtænkt i formålet med boligbebyggelsen i det nye byggeri.	Lokalplanforslagets § 1.1 lyder: At sikre områdets anvendelse til blandet centerformål og bolig (herunder studieboliger). Lokalplanforslaget er bl.a. udarbejdet efter det vindende tilbuds planer for udnyttelse af ejendommen, herunder at planlægge for studieboliger, men ikke ældreboliger. Planloven giver ikke som sådan mulighed for at sætte øvre eller nedre aldersgrænser for beboere.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
43.	Wellendorf Transportplanlægning	Uanset at lokalplaner for det meste drejer sig om anvendelsen af et bestemt matrikulært areal, så bør de også indeholde en beskrivelse af de krav til og konsekvenser af benyttelsen, som påvirker trafikken omkring lokalplanens område. Og således også beskrive hvilke tiltag, der skal laves på de omgivende veje og stier.	Trafikforhold, herunder trafikbelastningen af omgivende veje og stier samt adgangsforhold er behandlet i miljørapporten, med resume i lokalplanforslaget. Detaljer i planlægningen af relevante veje og stier må afvente omlægningen af Kanalvej og planlægningen af Kanalvejsparken.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
44.	Wellendorf Transportplanlægning	Da det nye byggeri ligger stationsnært i forhold til Lyngby station, anbefales, at der fastlægges en restriktiv parkeringspolitik med færrest mulige reserverede bilparkeringspladser til det nye byggeris beboere og ansatte.	Det i lokalplanforslaget krævede antal p-pladser er fundet ud fra en samlet betragtning om hvor mange p-pladser der nedlægges samt hvor mange p-pladser de nye funktioner vil kræve.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
45.	Wellendorf Transportplanlægning	For en omlægning med eksisterende tog, vil der skulle være en kurve med 80 meters radius, hvilket netop kan lade sig gøre med det foreslåede byggeri. Dog vil banen så komme til at gå ind over den planlagte parkeringskælder. Denne bør derfor bygges, så den kan bære en (let) bane ovenpå ud mod Klampenborgvej.	Den tekniske dimensionering af en betonkælder ligger uden for lokalplanen at sætte rammer for.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
46.	Wellendorf Transportplanlægning	Såfremt der på et senere tidspunkt kommer en beslutning om at indføre Nærum-banen til Lyngby station, vil det betyde, at den i lokalplanen foreslåede tunnel under banen skal ændres til en overkørsel. Det foreslås derfor, at der ikke etableres en tunnel før spørgsmålet om Nærumbane er afklaret, også selv om dette ikke sker indenfor de første år.	For at sikre at byrummet kommer til at fungere som forudsat i høringsmateriale og udbudvilkår i forbindelse med udbud til salg af grunden, er der indsat bestemmelser (§ 4.5) i lokalplanforslaget om, at der skal anvises principiel beliggenhed af mulig tunnel under lokalbanen, efter principperne vist på bilag 2. Lokalplanforslaget er med andre ord ikke til hinder for en anden løsning end en tunnel. Ydermere ligger disse forhold uden for lokalplanens afgrænsning.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
47.	Wellendorf Transportplanlægning	<p>I helhedsplanerne for Kanalvejsområdet, og som også illustreret i lokalplanen forventes der senere at ske en omlægning af området mellem Kanalvej og storcenteret, herunder en genskabelse af Fæstningskanalen.</p> <p>Med et byggeri som det ny foreslåede, ville det have været hensigtsmæssigt, at dette område også var færdigplanlagt samtidigt, så der ikke opstår et tomrum på nogen år, hvor området ikke er færdigt, og som medfører at der igen skal ske store anlægsarbejder, der påvirker byens liv. Og som samtidig vil være til gene for det nye byggeri.</p>	<p>Forsyningsens ambition om at genskabe Fæstningskanalen som del af en samlet klimasikringsstrategi er endnu ikke planlagt i detalje.</p>	<p>Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.</p>
48.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	<p>Vi er af den opfattelse, at selvom lokalplaner for det meste drejer sig om anvendelsen af et bestemt matrikulært areal, så bør de også indeholde en beskrivelse af de krav til og konsekvenser af benyttelsen, som påvirker trafikken omkring lokalplanens område.</p>	<p>Dette er varetaget i den medfølgende miljørapport, hvori bl.a. trafikspørgsmål er behandlet.</p>	<p>Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.</p>
49.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	<p>Og således også beskrive hvilke tiltag, der skal laves på de omgivende veje og stier. Såfremt lokalplanens bestemmelser medfører en øget trafikmængde, bør det også være de ansvarlige for det byggeri der udføres, at bidrage med økonomiske midler til en nødvendig omlægning af veje og stier. Dette for at undgå, at der efter udførelsen af et nyt byggeri med mere trafik til følge viser sig ikke at være tilstrækkeligt med midler i det kommunale budget til at lave de ændringer, der er nødvendige for at sikre trafiksikkerheden og fremkommeligheden.</p>	<p>Dette område kan typisk blive reguleret gennem indgåede udbygningsaftaler. Sådanne aftaler skal indgås frivilligt. Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget en opfordring fra grundejeren til at indgå frivillig udbygningsaftale, hvilket har udmøntet sig i udkast til aftaler vedr. infrastruktur anlæg. Ved aftale forpligter grundejeren sig til at udføre trafikforhold på Kanalvejen i forbindelse med den nye nedkørsel til p-kælderen (ændring af trafik kryds og i anlægsperioden et p-henvisningssystem ved Kanalvej).</p>	<p>Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.</p>

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
50.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Inden etableringen af den nuværende Kanalvej gik cykelruten fra Firskovvej tværs over Klampenborgvej og ad stien nord for Nærumbanen til Toftebæksvej. Vi vil under hensyn til den forøgede trafikmængde på Kanalvej foreslå, at denne gamle linjeføring igen tages i brug for den skilte cykelrute. Dette kræver dog, at der kan sikres en sikker krydsning af Toftebæksvej lige nord for Nærumbanens overkørsel, evt. ved en justering og flytning af signalanlægget her. Endvidere må stien udvides i bredden og være en delt sti.	Dette ligger uden for lokalplanforslagets afgrænsning.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
51.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Det fremgår stadig ikke tydeligt af materialet hvordan Kanalvej i fremtiden skal udformes.	Dette ligger uden for lokalplanforslagets afgrænsning.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
52.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Vi vil foretrække, at Kanalvej stadig har særskilte cykelstier.	Dette må afvente planlægningen af omlægningen og trafiksaneringen af Kanalvej.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
53.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Det er vigtigt, at til- og frakørsler fra det nye byggeri, herunder parkeringsanlæg, udformes under hensyntagen til cykeltrafikken på Kanalvej. Vi foreslår, at cykelstierne føres helt gennem disse, således at bilisterne gøres opmærksom på at der skal holdes tilbage for cyklisterne.	I lokalplanforslagets redegørelse s.10 lyder det: Adgang til området vil også fremadrettet ske ad Kanalvej, der dog forventes trafiksaneret, således at Kanalvej fremover får karakter af en stillevej (30 km/time), hvor kørende trafik bevæger sig langsomt under hensyntagen til de tværgående passager og stier, hvor gående og cyklister bevæger sig gennem området. Saneringen af Kanalvej ligger uden for lokalplanens afgrænsning.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.
54.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Det må endvidere være helt nødvendigt med et signalreguleret kryds ved udmundingen af tilkørslen fra parkeringskælderen. Tidligere har der været to tilkørsler til parkeringspladsen, som nu samles i en tilkørsel til mange flere parkeringspladser. Dette nødvendige signalanlæg bør også udformes, så det kan dække for den påtænkte sti gennem området fra området nord for Nærumbanen, så man også derfra kan komme sikkert på tværs af Kanalvej	Planloven giver ikke hjemmel til at sætte bestemmelser i lokalplaner om trafikregulering, herunder lysregulering.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
55.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Evt. andre tilkørsler, herunder til varelevering må også udføres på en måde, som sikrer cykeltrafikken, herunder at der ikke, som det kendes fra mange områder i kommunen, sker at varelevering sker ved parkering på cykelstierne.	Vareindlevering vil ske i lukket varegård som der fastsættes bestemmelser om i lokalplanforslagets § 10.3.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 14.
56.	Opfølgende indsigelse fra Bækkevang	Vedrørende højden i delområde 3 A er en nedsættelse på 3m jo ikke meget (til kote 47,3 fra 50,3). Som minimum havde vi håbet på, at kote 45,9 havde været anvendt, som Lyngvang også havde foreslået i deres indsigelse.	I dialogen med bygherre henviser denne til den gældende kommuneplanramme og de allerede foretagne ændringer beskrevet i forbindelse med indsigelse nr. 21.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21.
57.	Opfølgende indsigelse fra Bækkevang	Vi havde endda også håbet på, at man kunne rykke begge bygninger i delområde 3 lidt tilbage, så de ville skygge mindre for husene i Bækkevang. Men der er åbenbart en kloakføring, der skal tages hensyn til, så dette ikke er en mulighed. I stedet er bygningerne drejet lidt og rykket frem. Vi har stort set ikke opdaget nogen effekt på skyggevirkning af den grund, hverken positiv eller negativ for Bækkevang. Men en lidt mindre højde på delområde 3A samt nævnte drejning af de to bygninger i delområde 3A og 3B og diverse tilretninger ovenpå taget får vel alt i alt bygningerne til at virke lidt mindre voluminøse end før.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21 og 24.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21 og 24.
58.	Opfølgende indsigelse fra Bækkevang	Bækkevang bemærker at der er diskrepans mellem skyggevirkning på angivne datoer og klokkeslæt på de skyggediagrammer der tidligere har været fremsendt og skyggediagrammer fremsendt i forbindelse med efterfølgende tilretninger af bestemmelser for bebyggelse i lokalplanen.	Bygherres rådgiver, som har leveret skyggediagrammerne, har til Lyngby-Taarbæk Kommune oplyst, at de ved en fejl havde angivet klokkeslæt i det ene sæt skyggediagrammer med sommertid indregnet og i det andet sæt uden sommertid indregnet. Dette forklarer de observerede forskelle. Skyggediagrammerne i den sammenfattende miljøredegørelse er med sommertid indregnet hvilket fremgår af teksten til denne.	Indsigelsen giver ikke anledning til ændring af lokalplanforslaget.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
59.	Opfølgende indsigelse fra Bækkevang	Hvad angår den grønne passage under jernbanen, som Lyngvang på mødet gav udtryk for bekymring over på grund af formodede støjproblemer via tunnelen fra biler med varer nat eller tidlig morgen til bagsiden af en forretning, har vi ikke specielt drøftet dette blandt beboerne i Bækkevang. Der har dog været udtrykt bekymring for forøget støj fra veje og stier generelt og for eventuel knallertkørsel på stierne. Vi kan ikke selv gennemskue alle fordele og ulemper ved denne tunnel under jernbanen.	En lokalplan kan ikke forbeholde anvendelse af færdselsarealer til en bestemt brugerreds. Angående støj fra tunnel: se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 14.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 14.
60.	Opfølgende indsigelse fra Lyngvang	1. Skyggevirkning: Vi anerkender, at der sket en forbedring i højderne på et par af bygningerne. Dog tilfredsstillende de nye skygge-diagrammer ikke vores krav, idet Lyngvang fortsat er skyggelagt i 3 vintermåneder. Derfor fastholder vi, at lokalplanen skal indeholde Lyngvangs forslag til ny § 6.14 (punkt 26 i forvaltningens oversigt over indsigelser). Det nye forslag er simpelthen ikke godt nok!!!	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21 og 24.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 21 og 24.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
61.	Opfølgende indsigelse fra Lyngvang	<p>2. Gangtunnel under Nærum Banen Gangtunnelen/underføringen under Nærum Banen, synes vi, sammen med Bækkevang, ikke giver nogen mening. Den vil ikke spare os for nævneværdig tid i forhold til de nuværende adgangsveje, via Toftebæksvej og Klampenborgvej. Det samme gælder for cyklister som f.eks. skal videre til DTU. De lander på Lundtoftegårdsvej og skal derfra videre mod enten højre via Sorgenfrigårdsvej eller til venstre af Toftebæksvej. Altså heller ingen besparelse for dem.</p> <p>Desuden er vi bange for støjen fra lastbilerne som skal føre varer til og fra forretningerne i Blok 2A og 2B. Støjen vil blive mange gange forstærket ind til os via tunnelen.</p> <p>De eneste der kan have glæde af en tunnel, kunne være de som parkerer på Lyngbygårdsvej for gå på indkøb i centeret. De vil til gengæld medføre en yderligere trafik på en allerede nu meget befærde Lyngbygårdsvej.</p> <p>Derfor kan tunnellen undværes- til gengæld kunne man, grundet den yderligere støj, vi allerede nu kan konstatere fra Nærum Banen, og som vi forventer bliver yderligere forværret når byggeriet er færdig, sammen med byggestøjen som vi som nærmeste naboer bliver udsat for gennem de næste år, tænke på, allerede nu at etablere et permanent støjværn, mellem banen og bebyggelsen mod nord.</p>	<p>For at sikre at byrummet kommer til at fungere som forudsat i høringsmateriale og udbudvilkår i forbindelse med udbud til salg af grunden, er der indsat bestemmelser (§ 4.5) i lokalplanforslaget om, at der skal anvises principiel beliggenhed af mulig tunnel under lokalbanen, efter principperne vist på bilag 2. Lokalplanforslaget er med andre ord ikke til hinder for en anden løsning end en tunnel.</p> <p>Ydermere ligger disse forhold uden for lokalplanens afgrænsning.</p> <p>Angående støj fra tunnel: se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 14.</p> <p>Angående støjværn, mellem banen og bebyggelsen mod nord: Dette vil i givet fald ligge uden for lokalplanens afgrænsning.</p>	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 14
62.	Opfølgende indsigelse fra Lyngvang	<p>3. Ændret placering af Microsoftbygning. Microsoftbygningen der ligger ud for Lyngvang er drejet. Det betyder at den rykker væsentlig nærmere bebyggelsen. Selv med en reduktion på 2 m, så bliver skygge og indkig det samme som det vi så på de første skitser. Som minimum må bygningen tilbage på gammel plads.</p>	<p>Bygherre har, efter den 8 ugers offentlige høringsperiodes udløb, på illustrationsplaner mv. vist, at der er sket en omprioritering i projekteringen af et forventet byggeri på ejendommen i delområde 3. Byggefeltet i delområde 3 foreslås reduceret som følge af disse ændringer. Ændringernes geografi fremgår af Rettelsesbladets sidste del. Se endvidere forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 11 og 28.</p>	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 11 og 28.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
63.	Opfølgende indsigelse fra Lyngvang	<p>4. Reduceret antal p-pladser = mindre byggeri.</p> <p>På mødet blev det bekræftet, at der er opstået vanskeligheder med etablering af de krævede 800 P-pladser.</p> <p>Når areal til ramper, trapper, elevatorer mv. er fraregnet, skulle der være plads til godt 600 biler. Forvaltningen bekræftede, at der var en udfordring, som pt. blev forhandlet.. Hvis Danica ikke kan levere de nødvendige p-pladser, må man nødvendigvis reducere i antallet af m². Færre m² betyder mindre byggeri. Disse færre m², kunne, placeret de rigtige steder, (f.eks. bygning 2), betyde, at skyggevirkningen kan reduceres ned så de opfylder Lyngvangs forslag til ny § 6.14. (jvnf. punkt 1)</p>	Antallet af parkeringspladser i kælder er behandlet under indsigelse nr. 44.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 44.

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
64.	Opfølgende indsigelse fra Lyngvang	<p>Supplement til punkt 4: Antal P-pladser: Bygningsreglementets bestemmelser er ikke til meget hjælp, her står i Bygningsreglementet 2.4.2</p> <p>Der skal udlægges (reserveres) tilstrækkelige parkeringsarealer til, at bebyggelsens beboere, de beskæftigede i bebyggelsen, besøgende, kunder og leverandører m.v. kan parkere biler, motorcykler, knallerter og cykler, m.v. på ejendommens område. Det er lokalplanens egne bestemmelser, 5.3 og 5.5, der giver problemer ved en reduktion:</p> <p>Hvis man laver et regneeksempel med: 15.000 m2 ungdomsboliger kræver 150 parkeringspladser 5.000 m2 dagligvarebutikker kræver 143 parkeringspladser 20.000 m2 kan kravet efter ansøgning nedsættes til 333 parkeringspladser I alt 776 pladser - som selvfølgelig ændres lidt ved en anden disponering af etagearealet</p> <p>Og så skulle man egentlig tro, at de eksisterende 450 parkeringspladser til centret skulle genskabes.</p>	Antallet af parkeringspladser i kælder er behandlet under indsigelse nr. 44.	Se forvaltningens kommentar og forslag i forbindelse med indsigelse nr. 44.

* til indsigelse nr. 21:

Skema s. 7 i redegørelsen til forslag til lokalplan 235:

<i>Delområder</i>	<i>Fastlagt mid- delkote</i>	<i>Topkote i lokal- planforslagets § 6.8</i>	<i>Bygningshøjde set i forhold til nuværende ter- ræn</i>
<i>Delområde 1A</i>	<i>22,6 m</i>	<i>38,6 m</i>	<i>16,0 m</i>
<i>Delområde 1B</i>	<i>22,7 m</i>	<i>44,9 m</i>	<i>22,2 m</i>
<i>Delområde 2</i>	<i>22,0 m</i>	<i>47,0 m</i>	<i>25,0 m</i>
<i>Delområde 3</i>	<i>20,3 m</i>	<i>50,3 m</i>	<i>30,0 m</i>

Ændres til:

<i>Delområder</i>	<i>Fastlagt mid- delkote</i>	<i>Topkote i lokal- planforslagets § 6.8</i>	<i>Bygningshøjde set i forhold til nuværende ter- ræn</i>
<i>Delområde 1A</i>	<i>22,6 m</i>	<i>38,6 m</i>	<i>16,0 m</i>
<i>Delområde 1B</i>	<i>22,7 m</i>	<i>42,9 m</i>	<i>20,2 m</i>
<i>Delområde 2A</i>	<i>22,0 m</i>	<i>42,7 m</i>	<i>20,7 m</i>
<i>Delområde 2B</i>	<i>22,0 m</i>	<i>45,0 m</i>	<i>23,0 m</i>
<i>Delområde 3A</i>	<i>20,3 m</i>	<i>47,3 m</i>	<i>27,0 m</i>
<i>Delområde 3B</i>	<i>20,3 m</i>	<i>50,3 m</i>	<i>30,0 m</i>

OKTOBER 2013

SAMMENFATTENDE REDEGØRELSE

VEDR. MILJØVURDERING AF
LOKALPLAN NR. 235 FOR
KANALVEJSOMRÅDET NORD

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

OKTOBER 2013

SAMMENFATTENDE MILJØREDEGØRELSE

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE

PROJEKTNR. A036088-003
DOKUMENTNR. 1
VERSION 5.1
UDGIVELSESDATO 11. oktober 2013
UDARBEJDET HSLY
KONTROLLERET KLW
GODKENDT HSLY

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Planens miljøhensyn	8
3	Miljørapporten og offentlighedsfasen	10
3.1	Ændringer af planen	11
3.2	Konsekvenser for lys og skyggeforhold, samt indblik	12
3.3	Øvrige konsekvenser	17
4	Alternativer	18
5	Overvågningsprogram	19

1 Indledning

I forbindelse med Byrådets endelige vedtagelse af lokalplan nr. 235 for Kanalvejsområdet Nord, Kgs. Lyngby, skal der efter § 9 i miljøvurderingsloven¹ udarbejdes en sammenfattende redegørelse for:

- 1 hvordan miljøhensyn er integreret i planen,
- 2 hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- 3 hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- 4 hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 939 af 3. juli 2013 om miljøvurdering af planer og programmer.

2 Planens miljøhensyn

Lokalplanen integrerer miljøhensyn på flere måder. Bl.a. er der taget overordnede lokaliseringshensyn til placeringen af kontorer, detailhandel, servicefaciliteter og studierelaterede boliger centernært i Kgs. Lyngby. Beliggenheden forener en stationsnær beliggenhed ved lokalbanen med en god adgang for cyklister og buspassagerer, hvilket alt andet lige øger muligheden for at beboere, ansatte og brugere i området vil anvende miljøvenlige transportformer.

Derudover indgår miljøhensyn i lokalplanens regulering på flere måder:

- > Der kan alene etableres lette virksomhedstyper som kontor og detailhandel mv., der normalt kan drives i sammenhæng med boliger. Lokalplanen stiller krav til, at vejledende grænseværdier for vejstøj og jernbanestøj, samt vibrationer, skal overholdes ved den nye bebyggelse.
- > Lokalplanen regulerer de trafikale adgangsforhold til bebyggelsen og stiller krav til parkering under terræn. Lokalplanen sikrer nye og bedre passager og stiforbindelser gennem bebyggelsen, som giver forbindelser til lokalbanen og til nabobebyggelserne gennem en sti-tunnel under lokalbanen. For bebyggelsen og studieboligerne skabes der således mulighed for en stiforbindelse til de uddannelsesinstitutioner, sportsfaciliteter osv., der ligger nord for lokalbanen.
- > Lokalplanen stiller krav til etablering af nye torve, byrum og passager i bebyggelsen, der skal tilføre byen nye byrum. Lokalplanen stiller krav til, at nederste etage skal anvendes til publikumsorienterede og udadvendte funktioner, der kan fremme et levende byliv.
- > Lokalplanen regulerer på forskellig vis bebyggelsens arkitektur og ydre fremtræden, herunder skiltning og teknikbygninger mv. med henblik på at sikre bebyggelsens indbyrdes arkitektoniske sammenhæng, samt af hensyn til oplevelsen fra omgivelserne. Lokalplanen fastlægger byggefeltet og maksimale højder for bebyggelser i de enkelte delområder under hensyntagen til bebyggelsens indbyrdes arkitektoniske sammenhæng og til eksisterende nabobebyggelser ved Toftebæksvej og nord for lokalbanen (Lyngvang og Bækkevang).
- > Lokalplanen fastsætter, at bebyggelsen skal opføres som lavenergibebyggelse, hvilket reducerer bygningernes energiforbrug med 25 % i forhold til standardkravet. Lokalplanen muliggør etablering af solenergianlæg.

- > Lokalplanen sikrer at bebyggelse og parkeringskælder placeres uden for areal omfattet af Ermelundsfredningen og fortidsminde-beskyttelse (underjordisk Fæstningskanal), og sikrer endvidere eksisterende store gråppler inden for fredningens område.
- > Lokalplanen stiller krav til, at regnvand skal opsamles og føres til et offentligt LAR-anlæg (Lokal Afledning af Regnvand), hvilket mindsker belastningen i spildevandssystemet. Området klimatilpasses dermed i forhold til forventninger om fremtidigt øgede nedbørsmængder og ekstreme regnvandshændelser. Lokalplanen muliggør endvidere etablering af ”grønne tage”, der kan tilbageholde regnvand.

3 Miljørapporten og offentlighedsfasen

Miljørapporten har medvirket til at afdække planens konsekvenser for miljø og omgivelser inden for en række miljømæssige parametre. Miljørapporten har fungeret som et oplysningsgrundlag for udarbejdelsen, vedtagelsen og fremlæggelsen af planforslaget.

Udarbejdelsen af miljørapporten har bl.a. undervejs i udarbejdelsen givet anledning til overvejelser og justeringer af især planens disponering, den visuelle fremtoning og de trafikale og støjmæssige forhold.

Miljørapportens analyser og vurderinger har endvidere været inddraget i den offentlige debat i høringsperioden og i de indkomne indlæg. Der er i høringsperioden indkommet bemærkninger og indsigelser fra beboere i boligområderne Lyngvang og Bækkevang (Lyngby Boligselskab) nord for lokalplanområdet, samt fra Danmarks Naturfredningsforening, Cyklistforbundets lokalafdeling og Wellendorf Transportplanlægning. Indlæggene omhandler;

- › ønske om lavere og mindre dominerende bebyggelse,
- › ønske om at reducere skyggepåvirkningen og risiko for indbliksgener mod Lyngvang og Bækkevang,
- › ønske om at begrænse skæmmende visuel fremtoning af teknikbygninger og tagterrasser,
- › ønske om at sikre grønne tage og anvendelse af solenergianlæg mv., og
- › ønske om sikring af hensyn til cykeltrafikken ved udformning af trafik- og udenomarealer.

Udtalelser fra offentlighedsfasen har givet anledning til ændringer i planen - primært ændringer i bebyggelsens visuelle fremtoning mod boligområderne og mindske risikoen for indbliksgener og skyggepåvirkninger fra den nye bebyggelse. Endvidere har projekteringsarbejdet for kontorbebyggelsen i delområde 3 medført justeringer af bebyggelsen.

3.1 Ændringer af planen

For at imødekomme de indkomne indlæg fra høringsperioden har Henning Larsen Architects revideret bebyggelsesplanen, der lægger til grund for lokalplan. Ændringerne omhandler i hovedtræk:

- > Bebyggelsen i delområde 2 er rykket en smule længere mod syd og er reduceret med 4,3 meter mod nord og 2 meter mod syd. Bygningerne i delområde 1b og 2 er endvidere omdisponeret.
- > De nordvendte facader i delområde 1 og 2 er blevet rettet op til lodret, hvorefter variationer må behandles gennem mindre forsætninger og lignende arkitektoniske virkemidler.
- > I delområde 3 er bygningshøjden for den vestlige bebyggelse reduceret. Placeringen er forskudt imod nord grundet ledningsomlægning og fredningens udbredelse.
- > Der er tilvejebragt nye byrumsskabende underskæringer af bygningerne, således at der åbnes op både mellem bygninger og ind i de indre gårdrum. Hermed øges den bymæssige åbenhed, og livet i og omkring bygningerne kan berige hinanden.

Som følge heraf er lokalplanen bl.a. ændret som følger:

- > Bygningshøjderne reduceres i delområderne 1b, 2 og 3, idet der bl.a. indføres delområder 2a og 2b, samt 3a og 3b, der fastlægger en aftrapning af bygningshøjderne. Bygningshøjderne er herefter:
 - > Delområde 1a: 16,0 m (uændret)
 - > Delområde 1b: 20,2 m (reduceret fra 22,2 m)
 - > Delområde 2a: 20,7 m (reduceret fra 25,0 m)
 - > Delområde 2b: 23,0 m (reduceret fra 25,0 m)
 - > Delområde 3a: 27,0 m (reduceret fra 30,0 m)
 - > Delområde 3b: 30,0 m (uændret)
- > Byggefeltet i delområde 3 reduceres mest muligt i forhold til det foreliggende byggeprojekt. Der er tale om en reduktion af byggefeltet på ca. 24 %, hvilket giver snævrere rammer for byggeriet og mindre usikkerhed i forhold til hvad naboer kan forvente. Der er endvidere foretaget mindre justeringer af byggefelterne i delområde 1 og 2.
- > De tilladte maksimale højder af teknik på taget sænkes med 1 m, fra maksimalt 5,0 m til maksimalt 4,0 m. Krav til tilbagerykning min. 3,5 m fra sternkant mod Kanalvej og Klampenborgvej videreføres og udvides til også at gælde mod lokalbanen.
- > Bestemmelser vedr. tagterrasser præciseres mht. højder af værn ved terrasser, der maksimalt må udgøre 1,5 m. Der fastlægges ligeledes skærpede krav til

tilbagerykning af tagterrasser mod lokalbanen, der skal etableres min. 5 m tilbagerykket i delområde 1, og 10 m tilbagerykket i delområde 2 og 3.

- › Der indføres bestemmelse til minimering af lysskilte og oplyste facader mod nord.

Ændringerne i lokalplanens bebyggelse ses i øvrigt af lokalplanens illustrationer og bilag.

3.2 Konsekvenser for lys og skyggeforhold, samt indblik

Der er foretaget en vurdering af den endelige lokalplans ændrede bebyggelsesmuligheder, jf. afsnittet ovenfor. COWI har udført skyggediagrammer, der sammenholdes med skyggediagrammerne i lokalplanforslagets miljørapport.

Skyggediagrammerne indgår i bilag til denne sammenfattende miljøredegørelse.

Det skal nævnes at skyggediagrammerne af lokalplanforslaget tager udgangspunkt i bebyggelsens faktiske højder og udbredelse i henhold til projektforslag. Skyggediagrammerne af den endelige plan tager i stedet udgangspunkt i planens maksimale højder og udbredelse. Den dokumenterede forskel vil derfor være mindre end planens reelle indholdsmæssige forskel for skyggerne.

I tabellen på næste side er der gengivet skyggevirkningernes omfang og de ændringer, der kan ses til den endelige lokalplan.

Ændringer af skyggevirkninger								
	Lyngvang 5-7 boliger				Bækkevang 6-12 boliger			
Dato	Lokalplan-forslag *	Endelig lokalplan *	Forskel	% skygge reduktion	Lokalplan-forslag *	Endelig lokalplan *	Forskel	% skygge reduktion
15. januar	Kl. 10-12 ->	Kl. 10-12 ->	0	0	Kl. 13-14 ->	Kl. 13-14 ->	0	0
15. februar	Kl. 12-14 ->	Kl. 12-14 ->	0	0	Kl. 15-16 ->	Kl. 15-16 ->	0	0
15. marts	Kl. 14-15 ->	Kl. 16-17 ->	-1 t	- 25-40 %	Kl. 16-17 ->	Kl. 16-17 ->	0	0
15. april	-	-	0	0	-	-	0	0
15. maj	-	-	0	0	-	-	0	0
15. juni	-	-	0	0	-	-	0	0
15. juli	-	-	0	0	-	-	0	0
15. august	-	-	0	0	-	-	0	0
15. september	Kl. 16-17 ->	Kl. 18-19 ->	-2 t	- 50-60 %	Kl. 18-19 ->	Kl. 18-19 ->	0	0
15. oktober	Kl. 14-15 ->	Kl. 14-15 ->	0	0	Kl. 16-17 ->	Kl. 16-17 ->	0	0
15. november	Kl. 11-12 ->	Kl. 11-12 ->	0	0	Kl. 14-15 ->	Kl. 14-15 ->	0	0
15. december	Kl. 10-12 ->	Kl. 10-12 ->	0	0	Kl. 13-14 ->	Kl. 13-14 ->	0	0

**Tidsangivelserne viser, hvornår skygger sætter ind ved boliggrupperne og fortsætter stort set resten af dagen, dog undtaget mindre perioder med sol mellem kilerne i bebyggelsen. I ovennævnte skyggetidspunkter indgår der eksisterende skygge fra hoteltårn og træer mv., der ikke er adskilt i opgørelsen. Planens "netto-skyggevirkning" ift. eksisterende forhold er altså mindre end disse tidsrum.*

For de berørte 5-7 boliger ved Lyngvang giver den reviderede bebyggelse en betydelig reduktion på op mod 25-40 % i marts og op mod 50-60 % september. I oktober-februar giver den reviderede bebyggelse ingen effekt, hvilket skyldes den forholdsvis korte afstand og beliggenheden i forhold til bebyggelsen og solen.

For de nærmeste 6-12 boliger ved Bækkevang er afstanden større, så ændringerne medfører ikke en reel ændring af skyggepåvirkningen, hvilket skal ses i lyset af den forholdsvis lille skyggetid på disse tider – se neden for.

For den nærmeste boligbebyggelse på Toftebæksvejs påvirkes de 10-12 boliger uforandret i forhold til lokalplanforslaget, dvs. at der vil blive skyggevirkninger i de tidlige morgentimer året rundt på de østvendte facader/vinduer. Bebyggelsens opholdsarealer mod vest påvirkes ikke.

Til vurdering af skyggepåvirkningen fra bebyggelsesmulighederne i den endelige lokalplan, er der foretaget en opgørelse af maksimal skyggetid i forhold til dagtimernes længde over året:

Skyggeomfang fra bebyggelsesmulighederne i den endelige lokalplan									
		Lyngvang 5-7 boliger			Bækkevang 6-12 boliger				
Dato	Dagslængde, afrundet	Endelig lokalplan	Maks. skyggeandel, pr. dag	Skyggeandel /kvartalsbasis	Skyggeandel /år	Endelig lokalplan	Maks. skyggeandel, pr. dag	Skyggeandel /kvartalsbasis	Skyggeandel /år
15. januar	7.5 t	5-6 t	65-80 %	30-45 %	13-19 %	2-3 t	25-40 %	14-25 %	7-10 %
15. februar	10 t	3-5 t	30-50 %			1-2 t	10-20 %		
15. marts	11.5 t	1-2 t	8-16 %			1-2 t	8-16 %		
15. april	14 t	0	0	0		0	0	0	
15. maj	16 t	0	0			0	0		
15. juni	17.5 t	0	0			0	0		
15. juli	17 t	0	0	1-3 %		0	0	0-2 %	
15. august	15 t	0	0			0	0		
15. september	13 t	1-2 t	4-11 %			0-1 t	0-8 %		
15. oktober	10 t	2-3 t	20-30 %	40-58 %		1-2 t	10-20 %	16-28 %	
15. november	8 t	4-5 t	50-60 %			1-2 t	12-25 %		
15. december	7 t	4-5 t	45-80 %			2-3 t	28-42 %		

** I ovennævnte skyggeomfang indgår der eksisterende skygge fra hoteltårn og træer mv., der ikke er adskilt i opgørelsen. Planens "netto-skyggevirksomhed" ift. eksisterende forhold er altså mindre end disse tidsrum.*

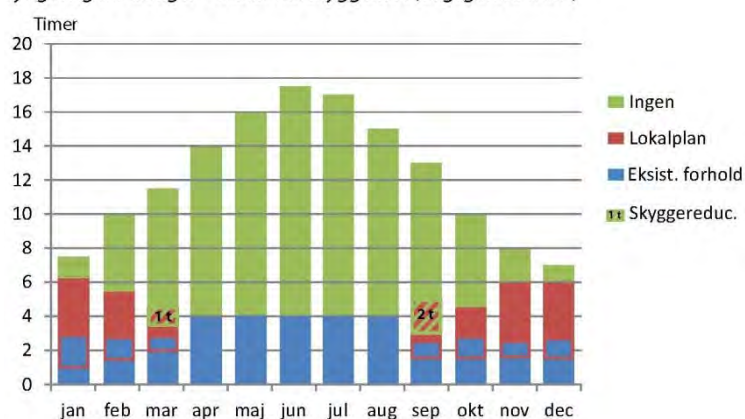
Det vurderes, at der er eksisterende skygger på bebyggelserne svarende til 2-4 t pr. dag, dels fra hoteltårnet fra Lyngby Storcenter (ca. 1 t) midt på dagen, og dels fra træer og bygninger i området, der især mærkes ved lave solhældninger, dvs. vinter og solopgang og solnedgang (1-2 t). Det betyder f.eks., at Bækkevang kun vil opleve en meget lille ændring i forhold til eksisterende skyggeforhold, da allerede i dag oplever skygger i de påvirkede tidsrum.

Det ses af ovenstående tabel, at bebyggelsen stort set ikke kaster skygge i sommerhalvåret. I vintermånederne kan bebyggelsen kaste skygge i op til 60-80 % af dagen for de berørte boliger ved Lyngvang og op til 28-42 % af dagen for de berørte boliger ved Bækkevang. Oplevelsen af skyggepåvirkningen vil reelt være mindre, da der i dele af de berørte tidspunkter i forvejen er skyggepåvirkning fra hoteltårn og træer mv., og da der er et begrænset antal soltimer i de berørte vintermåneder. Eksempelvis er der ifølge DMI kun 45 solskinstimer gennemsnitligt i december måned, svarende til 1,5 time pr. dag.

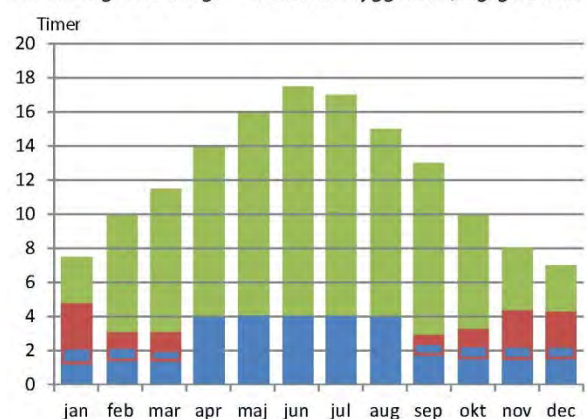
De lange dage i sommerhalvåret berøres stort set ikke af skygge, og dermed forringes anvendeligheden af opholdsarealer og haver ikke. Set i forhold til skyggevirkningerne over året udgør skyggeomfanget dermed en lille del af dagtimerne over året – for de berørte boliger ved Lyngvang svarende til 13-19 % og for de berørte boliger ved Bækkevang svarende til 7-10 %.

Samlet vurderes det, at der er tale om en forholdsvis begrænset skyggevirkning fra den nye bebyggelse, set i forhold det begrænsede antal berørte boliger og at disse primært berøres i vinterperioden, samt set i forhold til hvad der kan forventes af skygge i tæt-byområder, herunder at boligerne påvirkes af eksisterende skyggeelementer i området. Skyggeomfanget er illustreret neden for.

Lyngvang 5-7 boliger - Maksimal skyggekast (dagsgennemsnit)



Bækkevang 6-12 boliger - Maksimal skyggekast (dagsgennemsnit)



Note: Skal aflæses som omtrentlige tidsangivelser. Baseret på opgørelse pr. 15. i md. som illustration af skyggenes bevægelser og omfang over året - konkrete forhold/elementer kan afvige/indvirke.

Diagram over de maksimale skyggevirksomheder for de berørte boliger ved Lyngvang og Bækkevang af lokalplanens bebyggelse i forhold størrelsen af eksisterende skygger og dagslængder over året.

En række forhold vanskeliggør muligheden for at begrænse skyggeindvirkningen yderligere:

- > Skyggepåvirkningen sker primært i vintermånederne, hvor solen står lavt på himlen.
- > Der er eksisterende skyggeforhold i området, herunder hoteltårnet fra Lyngby Storcenter, der kaster skygge midt på dagen i vintermånederne.
- > Formålet med lokalplanen er at implementere byrådets intentioner i helhedsplanen og kommuneplanen om en markant bebyggelse med 40.000 etage-m² og bygningshøjder på op til 30 meter.

På den baggrund vurderes det, at der foretages en tilpasning af lokalplanens bebyggelse, der tilgodeser afvejningen i forhold til påvirkningen på naboerområderne med intentionerne for området.

3.2.1 Indblik

Flere af gennemførte ændringer i den endelige lokalplans rammer for bebyggelse medvirker til at reducere oplevelsen af en dominerende bebyggelse fra særligt de nærmeste haver ved Lyngvang.

Det væsentligste i den sammenhæng er, at byggemuligheden i delområde 2 er reduceret med 4,3 meter mod nord og 2 meter mod syd. Derudover er tagterrasserne tilbagerykket fra nordsiden af bygningerne henholdsvis 5 meter for delområde 1 og 10 meter for delområde 2 og 3.

Ændringerne illustreres af visualiseringerne neden for, samt af lokalplanens illustrationer og bilag.



Visualisering set fra Lyngvang bebyggelsen – til venstre ses lokalplanforslagets bebyggelse og til højre ses den endelige lokalplans bebyggelse. Henning Larsen Architects.

Det vurderes, at ændringerne minimerer muligheden for indblik yderligere, udover hvad der følger af afstanden og mellemværende beplantninger langs banen og haverne.

Lokalplanen indeholder endvidere forbud mod at etablere altaner i den nye bebyggelse mod nord, og den indbyrdes sol- og bygningsorientering tilsiger, at de nordvendte rum højst sandsynligt anvendes til sekundære boligrum, som f.eks. køkkener og soveværelser, mens opholdsrum orienteres på bygningernes sydside væk fra Lyngvang.

Der vurderes således ikke at være væsentlig risiko for indbliksgener.

Kontorbebyggelsen i delområde 3 er af hensyn til ledningsomlægning samt udbredelse af fortidsminde og fredning rykket ca. 10 meter nordligere i forhold til lokalplanforslagets bebyggelse. Da kontorer normalt ikke er befolkede sent eftermiddag, om aftenen eller i weekender, vurderes der fortsat ikke at være særlig risiko for indbliksgener herfra.

3.3 Øvrige konsekvenser

De omtalte ændringer af den endelige lokalplans bebyggelse er foretaget primært med henblik på at reducere skygge- og indbliksvirkninger, samt at afbøde visuelle konsekvenser. Af miljørapportens øvrige miljømæssige parametre vurderes det alene, at ændringerne kan medføre potentielle ændringer for bymiljø og rekreative værdier.

Det vurderes at være centralt, at lokalplanen fastholder stueetagerne til publikumsorienterede og udadvendte funktioner, og at der sikres torve, byrum og passager mellem bygningerne i området, der øger forudsætningen for et attraktivt bymiljø med et aktivt byliv.

I den ændrede bebyggelse er der tilvejebragt nye byrumsskabende underskæringer af bygningerne, således at der ud mod Kanalvej åbnes op både mellem bygninger og ind i de indre gårdrum. Hermed øges den bymæssige åbenhed, så livet i og omkring bygningerne kan berige hinanden. Se visualiseringer neden for.



Visualisering set fra Kanalvej, der illustrerer underskæringer af bygninger, der åbner op mod opholdsarealer ved Kanalvej. Henning Larsen Architects.

Den nye bebyggelse indebærer, at der lægges op til et mindre omfang af variationer i facadeudtrykket. Af hensyn til oplevelsen af de store bygningsvolumener bør det stadig tilstræbes at indarbejde variationer i den konkrete bebyggelse, f.eks. gennem mindre forsætninger og lignende arkitektoniske virkemidler.

4 Alternativer

Der har ikke været fremsat forslag i offentlighedsfasen om egentlige alternativer til planforslaget.

Bebyggelsens overordnede disponering og volumen er fastholdt i den endelige plan i tråd med byrådets intentioner for området, jf. helhedsplanen og kommuneplanen.

Som følge af de indkomne bemærkninger er der imidlertid arbejdet på at justere bebyggelsens placering, udformning og højder med henblik på at minimere påvirkningen på naboområderne.

Den endelige plan er valgt som en afvejning af intentionerne om;

- › på den ene side at fastholde den overordnede vision og målsætning for udnyttelse af Kanalvejsområdet til en markant bebyggelse i høj arkitektonisk kvalitet, herunder med domicil-bebyggelse for internationale virksomheder, og
- › på den anden side hensynet til at minimere bebyggelsens konkrete indvirkning på de nærliggende boligområder Lyngvang og Bækkevang.

Konsekvenserne af nul-alternativet, dvs. en fortsættelse af den nuværende anvendelse af arealet, er beskrevet i miljørapporten.

5 Overvågningsprogram

I miljørapporten er der opstillet forslag til overvågningstiltag for at følge planens miljøpåvirkninger. Overvågningen er primært baseret på allerede igangværende indsatser.

Som følge af naboernes opmærksomhed på skygge- og indbliksgener foreslås det, at overvågningsprogrammet skærper opmærksomheden på bygningsreglementets regler for at varetage dette hensyn i byggesagsbehandlingen, jf. BR 10, pkt. 3.2.4, stk. 2 (*markeret med kursiv neden for*). Derudover foreslås ikke ændringer til miljørapportens overvågningsprogram, der herefter indeholder følgende indsatser til overvågning:

- > Kommunen vil følge detailhandelsudviklingen løbende med detailhandelsanalyser og vurderinger i forbindelse med kommuneplanlægningen, jf. planlovens krav.
- > Afviklingen af trafikken kan følges løbende af kommunen på baggrund af bl.a. trafiktællinger og uheldsstatistik.
- > Støjudviklingen følges i den løbende kommunale støjkortlægning og handlingsplaner.
- > I byggesagsbehandlingen overvåges helhedsplanens intentioner for bebyggelsen og friarealernes karakter som de er implementeret i lokalplanen, *og afvejet imod hensynet til skyggevirksomheder og indbliksgener mod naboer*.
- > Såfremt realisering af lokalplanens bebyggelse mv. indebærer behov for anlægsarbejder eller indgreb i det fredede areal vil dette forudsætte dispensation fra Fredningsnævnet og i givet fald skulle ske i respekt for nævnets afgørelse og anvisninger.
- > Såfremt realisering af lokalplanens bebyggelse mv. indebærer behov for anlægsarbejder eller indgreb i fortidsmindet vil dette forudsætte tilladelse fra Kulturstyrelsen og i givet fald skulle ske i respekt for styrelsens afgørelse og anvisninger.
- > Lyngby-Taarbæk Kommune er myndighed i forhold til grundvandssænkning (midlertidige og permanente) og i forhold til udledning af det oppumpede

grundvand. Lyngby-Taarbæk Kommune vil stille vilkår om vandets kvalitet forud for bortledning.

- › I anlægsfasen vil grundvandshåndteringen løbende blive overvåget, således at den oppumpede mængde er kendt, ligesom der løbende vil blive udtaget vandprøver. Endelig etableres der overvågningsboringer i området omkring byggeriet, som har til formål at overvåge eventuelle påvirkninger af grundvandet i nærområdet.

SKYGGEDIAGRAMMER KANALVEJSOMRÅDET NORD, KGS. LYNGBY

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

- BILAG TIL SAMMENFATTENDE MILJØREDEGØRELSE

I forbindelse med Lyngby-Taarbæk Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 235 for Kanalvejsområdet Nord, Kgs. Lyngby skal der efter § 9 i miljøvurderingsloven udarbejdes en sammenfattende redegørelse.

Dette bilag indeholder skyggediagrammer af den endelige lokalplans ændrede bebyggelsesmuligheder, der vises ved siden af skyggediagrammerne fra lokalplanforslaget, jf. i øvrigt neden for.

Skyggediagrammer

COWI har udført skyggediagrammer af bebyggelsesplanforslag fra Henning Larsen Architects. Bebyggelsen er ikke nødvendigvis den bebyggelse, der realiseres i medfør af lokalplanen, men et realistisk gengivelse i henhold til lokalplanens bebyggelsesmuligheder, der er egnet som grundlag for vurdering af skyggeforsørene omkring den fremtidige bebyggelse.

Skyggediagrammerne af lokalplanforslaget illustrerer et realistisk billede af bebyggelsens placeringer og volumener op til lokalplanens maksimale højder og inden for lokalplanforslagets byggefelt med udgangspunkt i det på daværende tidspunkt aktuelle projektforslag for kontorbebyggelsen i delområde 3.

Skyggediagrammerne af den endelige plan illustrerer i stedet maksimal udnyttelse af såvel lokalplanens byggefelt og højder. Dette gælder også for teknikbygninger på tag for kontorbebyggelsen i delområde 3 med de placeringer der fremgår af det p.t. aktuelle projektgrundlag.

Bebyggelsen er indarbejdet på terrænmodel fra COWIs digitale højdemodel og med eksisterende bygninger indlagt. I indpasninger af bebyggelsen og i visninger er der usikkerheder i forhold til de nøjagtige faktiske og fremtidige forhold. Der er undladt indlægning af eksisterende træbeplantninger i området, der i et vist omfang også kaster skygger i dag og fremtidigt.

Skyggediagrammerne er udarbejdet i programmet Autodesk 3DS Max. Programets indbyggede positioner af solens gang over døgn og året er kontrolleret med data udarbejdet af NASA. Tidsangivelserne er med sommertid indberegnet for de relevante tidspunkter.

PROJEKTNR. A036088-003
DOKUMENTNR.
VERSION 4.1
UDGIVELSESDATO 3. oktober 2013
UDARBEJDET HNAS
KONTROLLERET HSLY
GODKENDT HNAS

Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

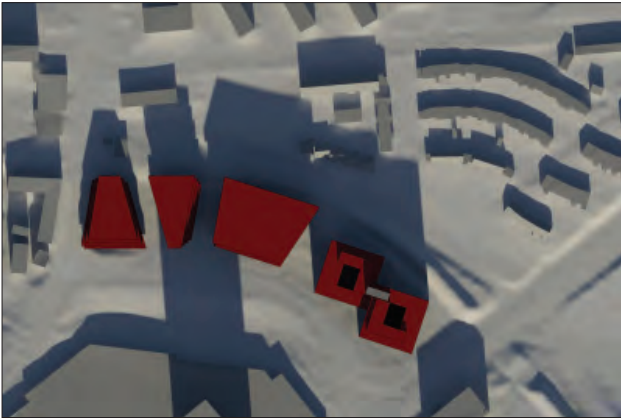
kl. 09.00



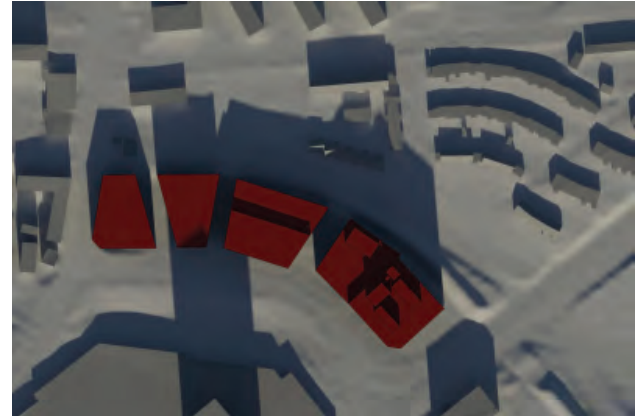
kl. 09.00



kl. 12.00



kl. 12.00



kl. 13.00



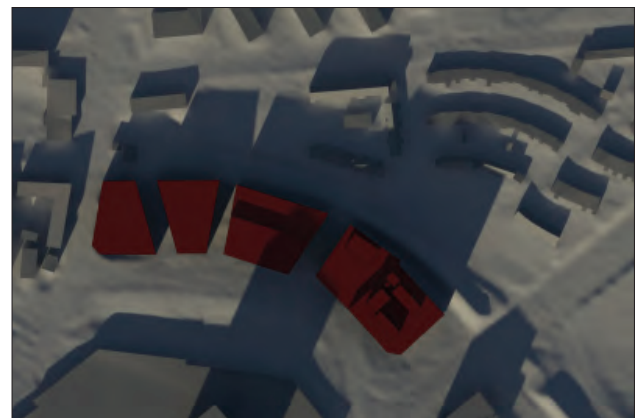
kl. 13.00



kl. 14.00



kl. 14.00



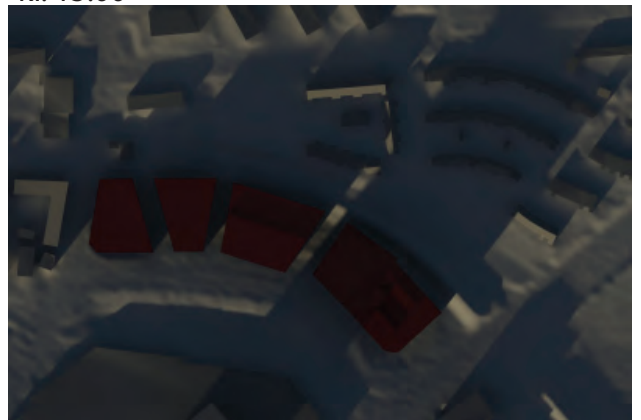
Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

kl. 15.00



kl. 15.00



Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

kl. 13.00



kl. 13.00



kl. 14.00



kl. 14.00



kl. 15.00



kl. 15.00



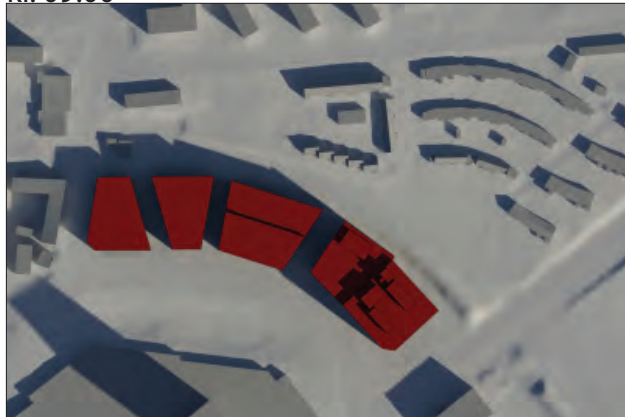
Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

kl. 09.00



kl. 09.00



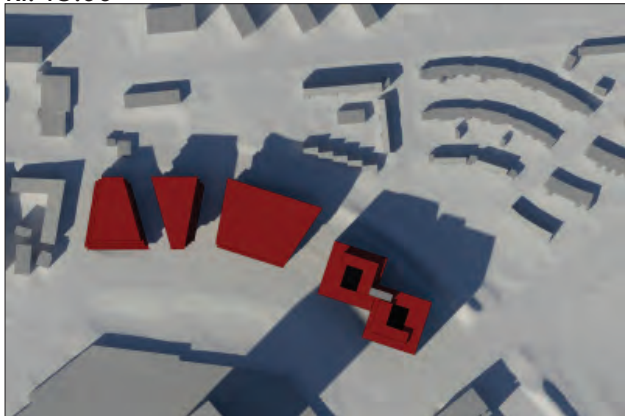
kl. 12.00



kl. 12.00



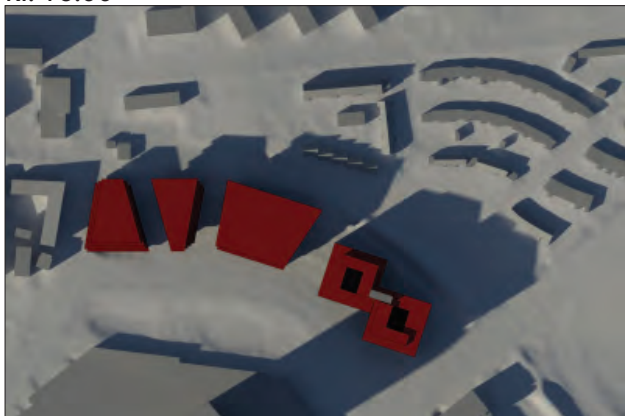
kl. 15.00



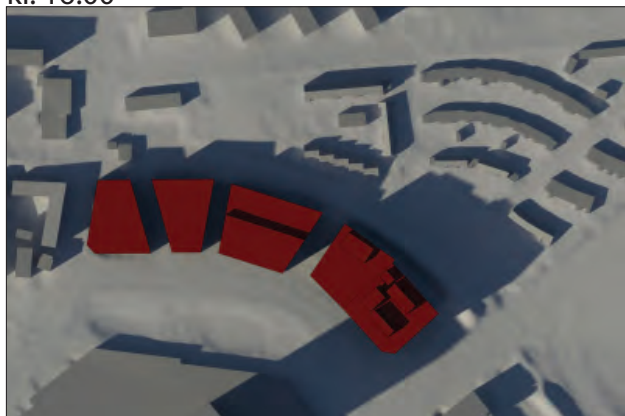
kl. 15.00



kl. 16.00



kl. 16.00



Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

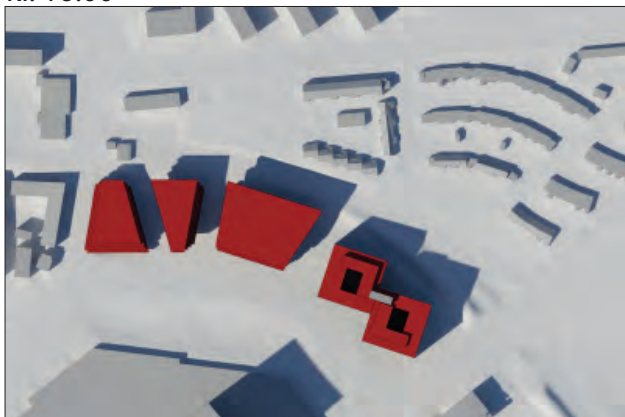
kl. 15.00



kl. 15.00



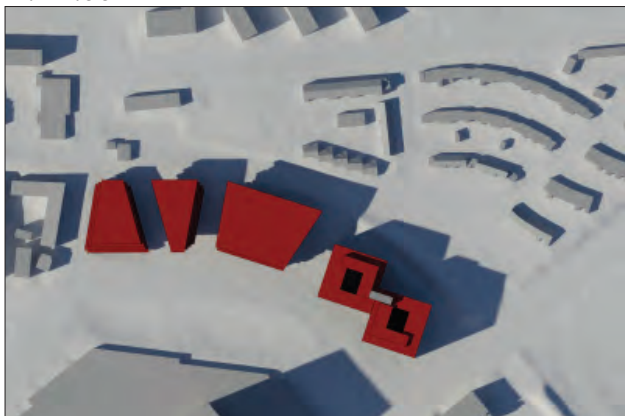
kl. 16.00



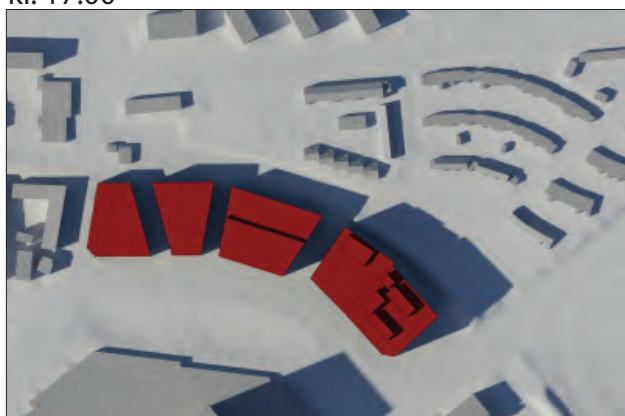
kl. 16.00



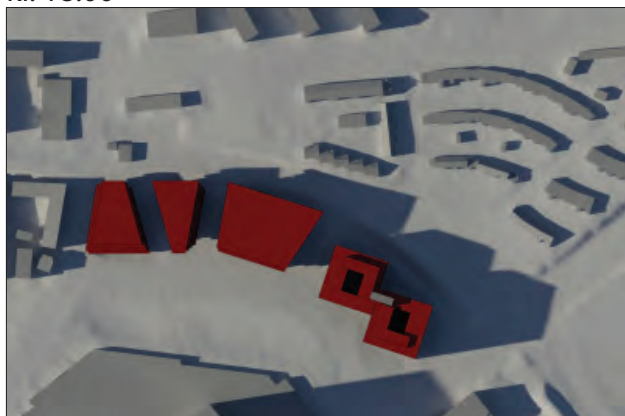
kl. 17.00



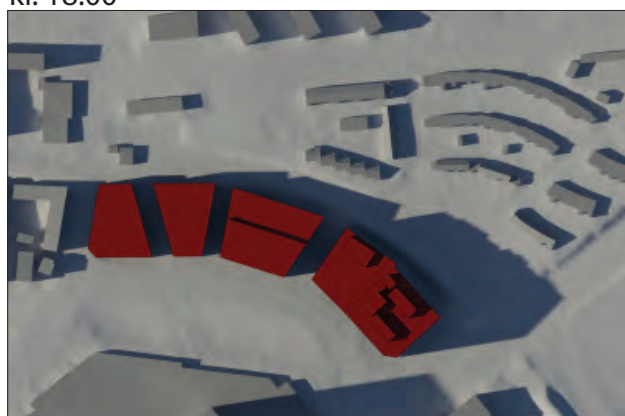
kl. 17.00



kl. 18.00



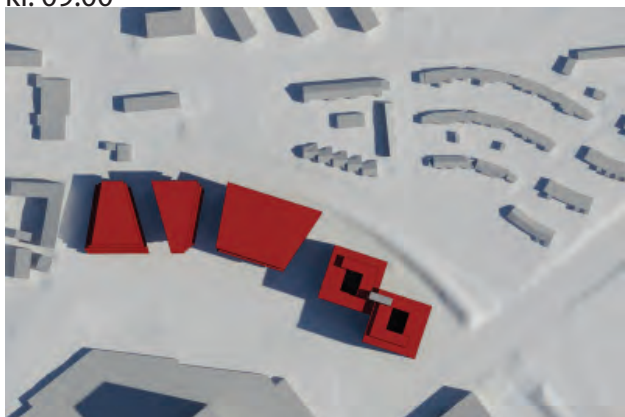
kl. 18.00



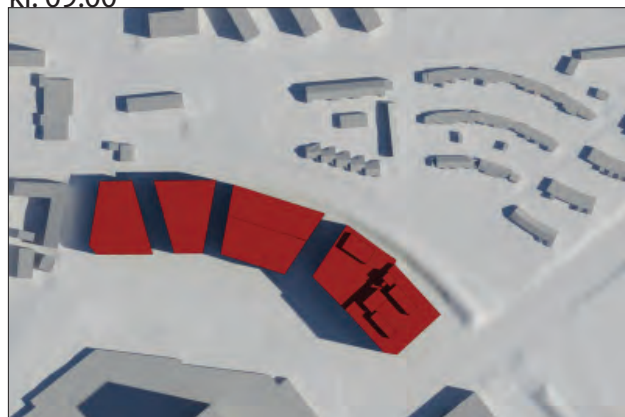
Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

kl. 09.00



kl. 09.00



kl. 12.00



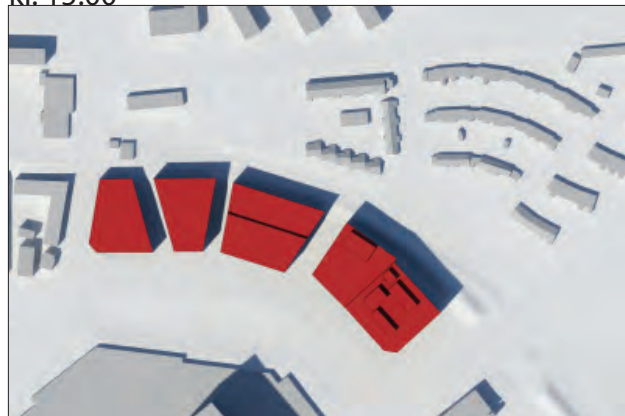
kl. 12.00



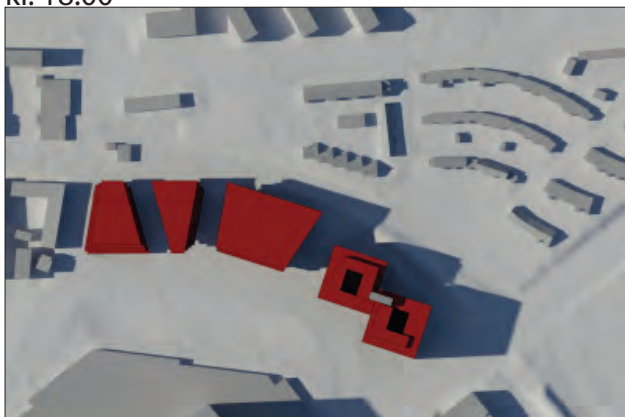
kl. 15.00



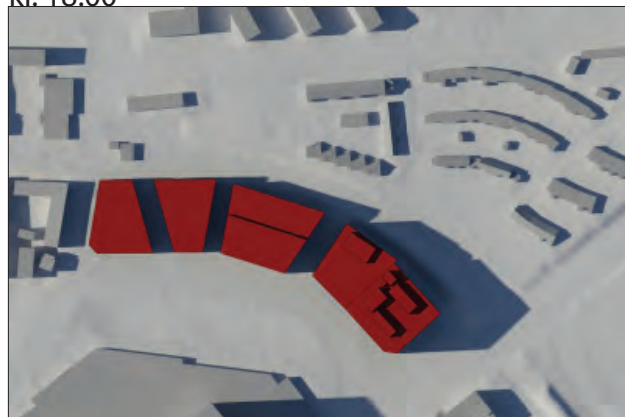
kl. 15.00



kl. 18.00



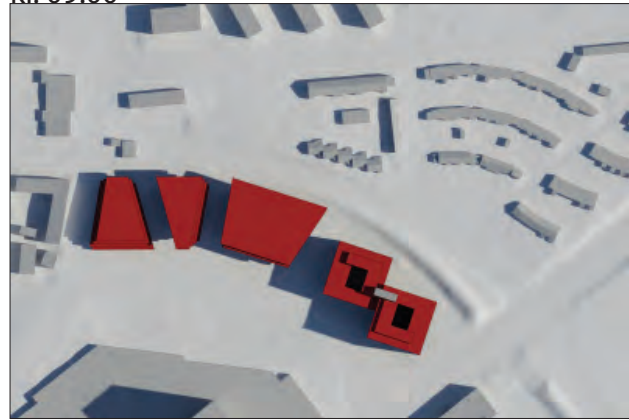
kl. 18.00



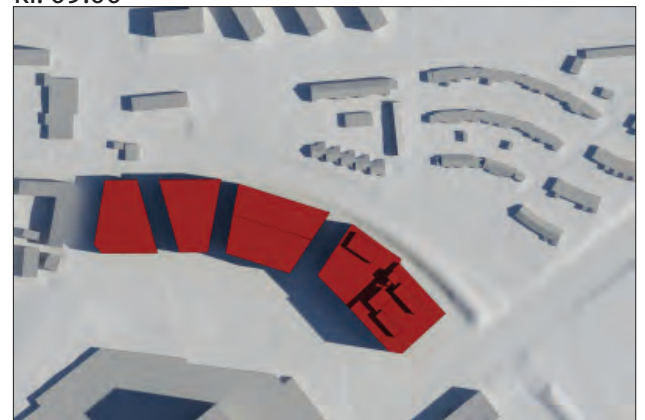
Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

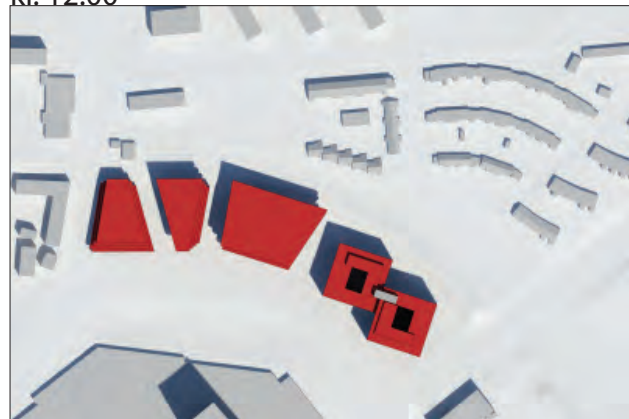
kl. 09.00



kl. 09.00



kl. 12.00



kl. 12.00



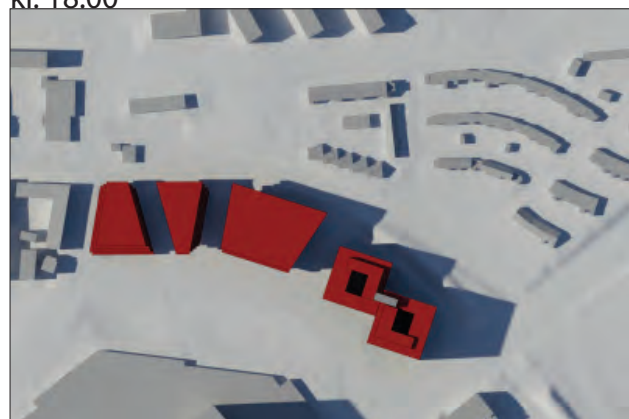
kl. 15.00



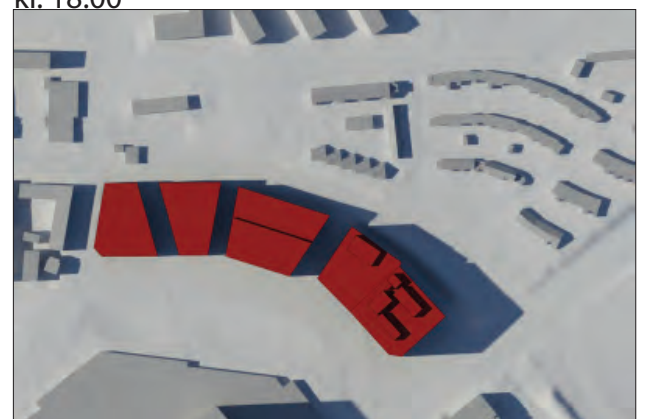
kl. 15.00



kl. 18.00



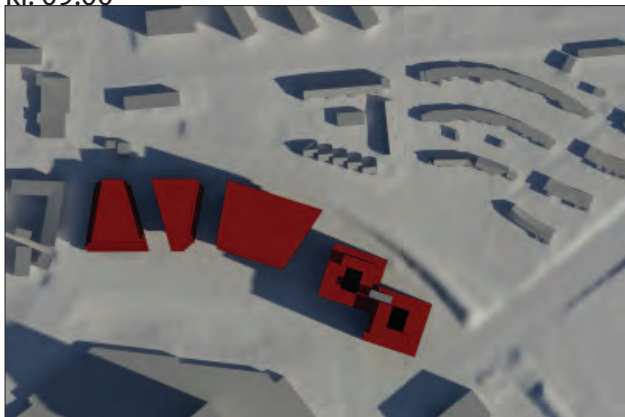
kl. 18.00



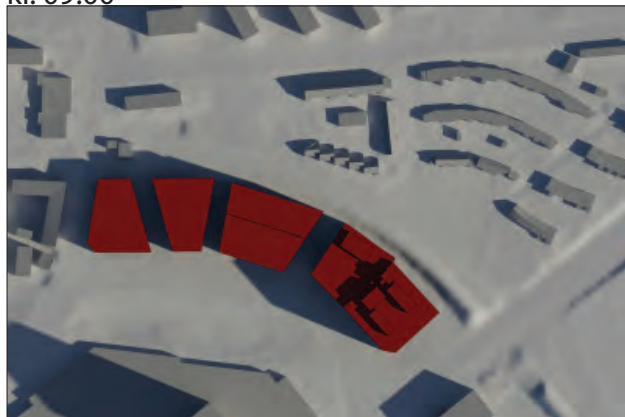
Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

kl. 09.00



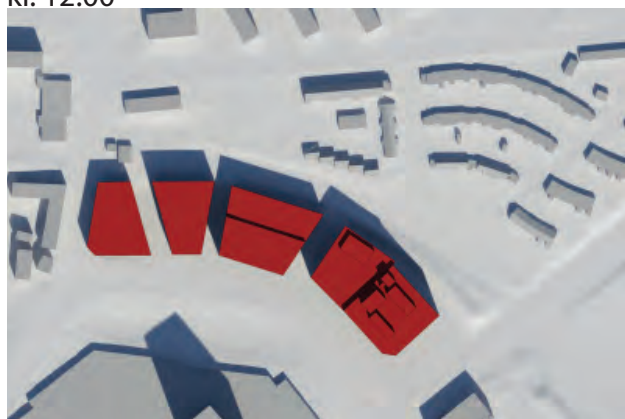
kl. 09.00



kl. 12.00



kl. 12.00



kl. 15.00



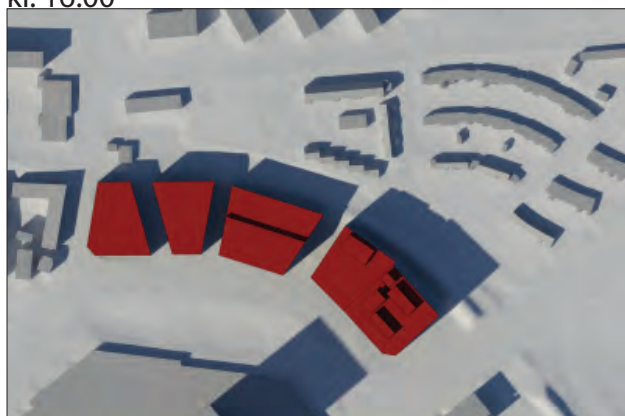
kl. 15.00



kl. 16.00



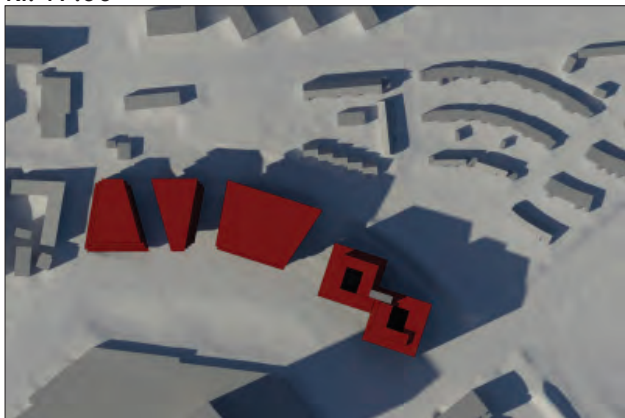
kl. 16.00



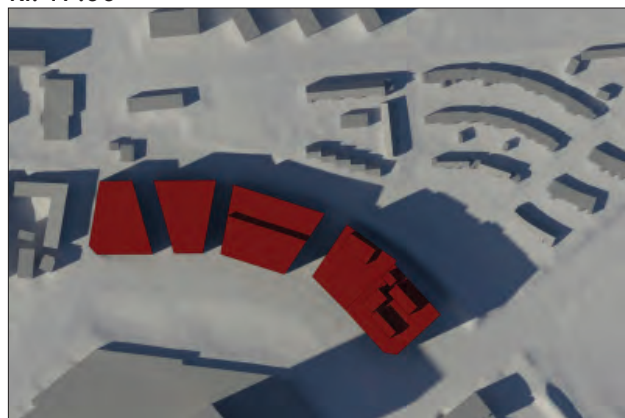
Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

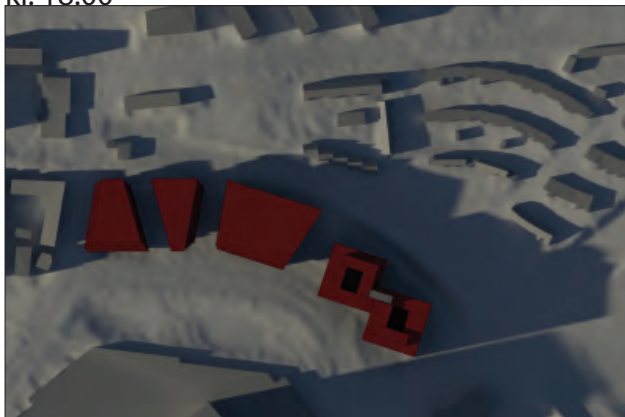
kl. 17.00



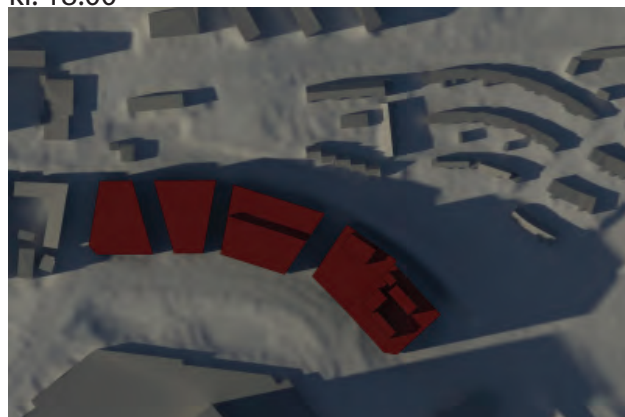
kl. 17.00



kl. 18.00



kl. 18.00



Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

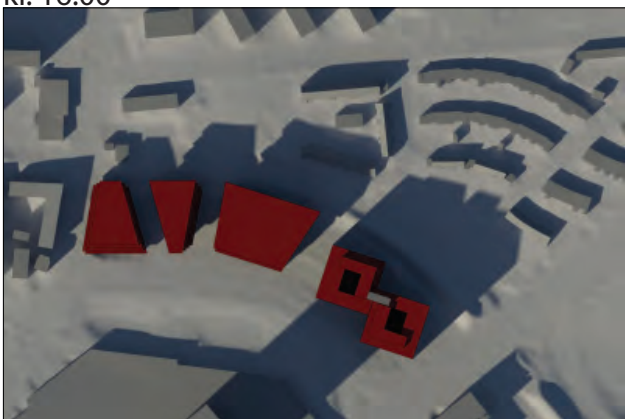
kl. 15.00



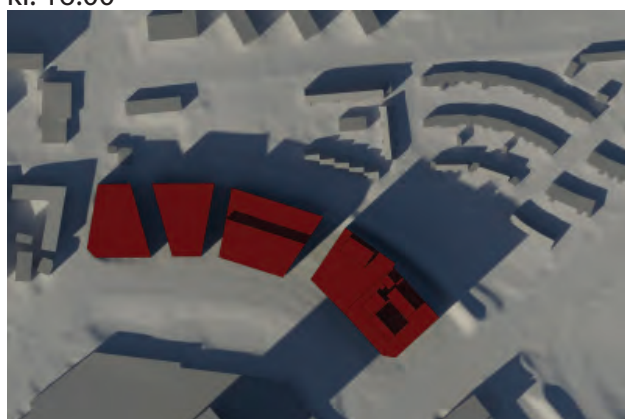
kl. 15.00



kl. 16.00



kl. 16.00



Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

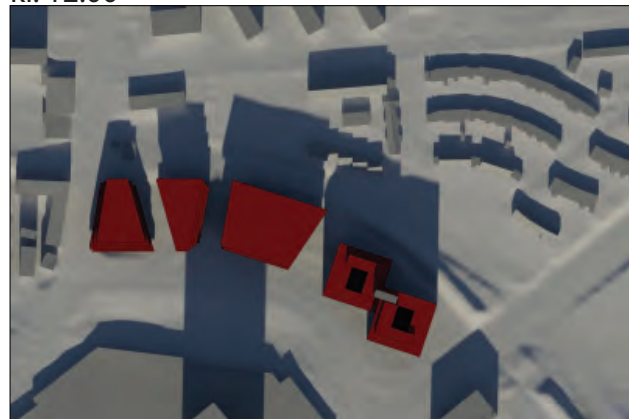
kl. 09.00



kl. 09.00



kl. 12.00



kl. 12.00



kl. 13.00



kl. 13.00



kl. 14.00



kl. 14.00



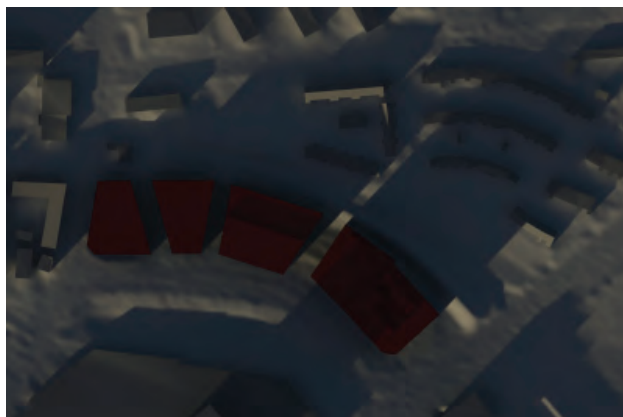
Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

kl. 15.00



kl. 15.00



Lokalplanforslag

Endelig lokalplan

kl. 13.00



kl. 13.00

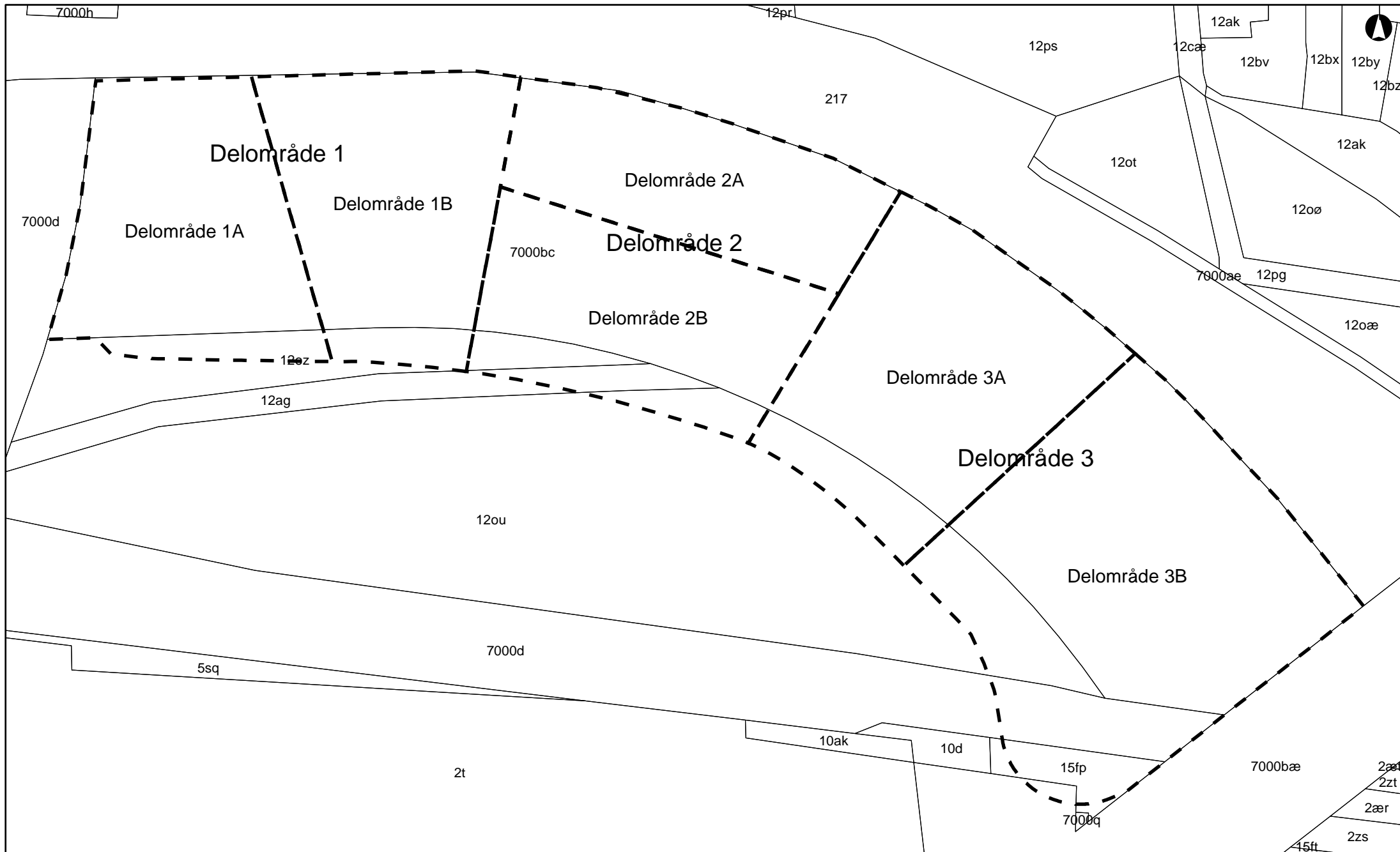


kl. 14.00



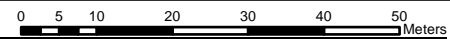
kl. 14.00





LOKALPLANOMRÅDETS AFGRÆNSNING

1:1.000



LOKALPLAN
235
BILAG 1

-  Matrikelkort
-  Delområde

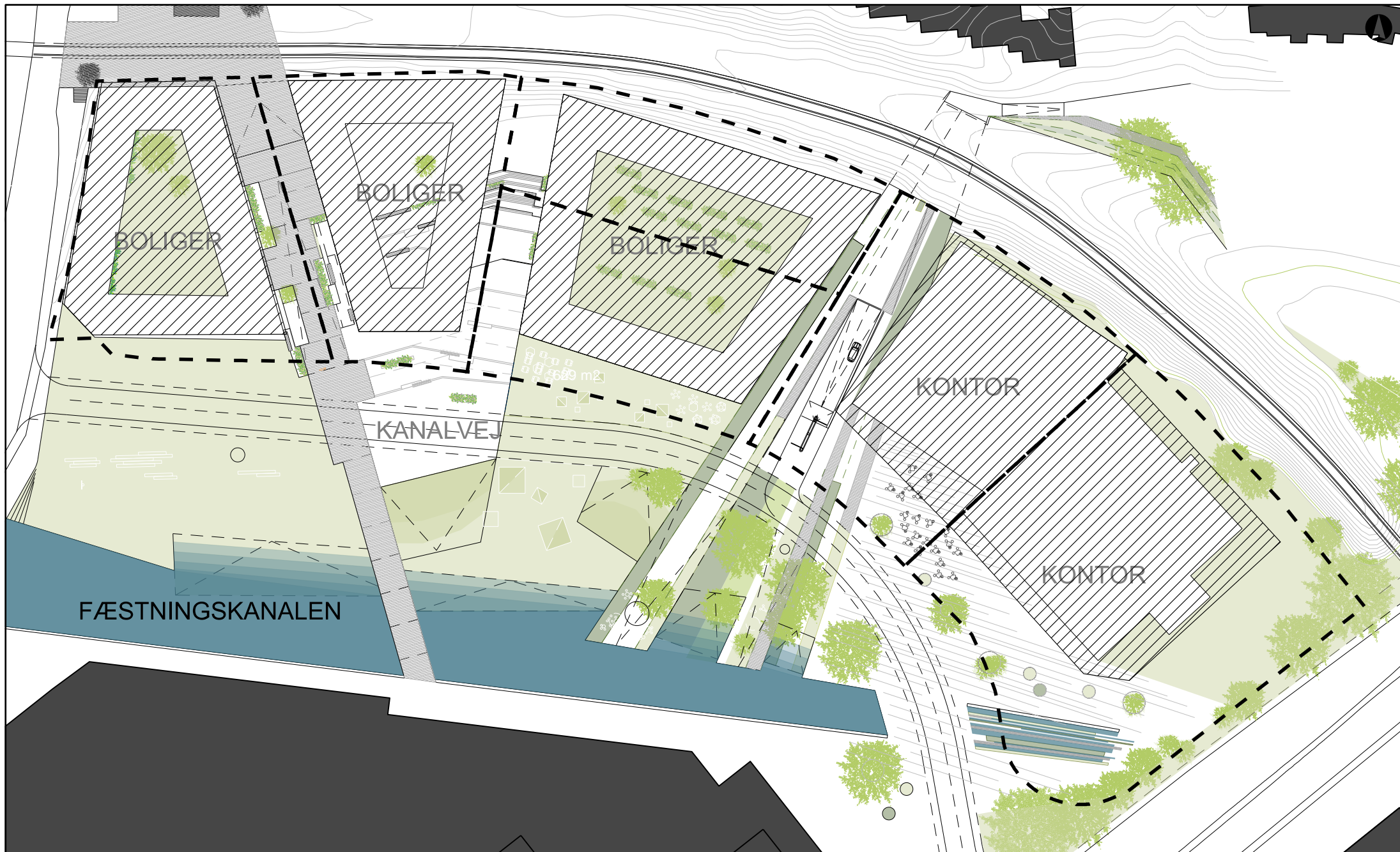


LOKALPLANOMRÅDETS ANVENDELSE

1:1.000 0 5 10 20 30 40 50 Meters

- | | | | |
|--------------|--------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Matrikelkort | P-kælder | Gang- og cykelsti / passage | Fredet område |
| Delområde | Rampe til P-kælder | Mulig tunnel | Fortidsminde - udstrækning |
| Byggefelt | Overkørsel | Eksisterende bebyggelse | Store træer |

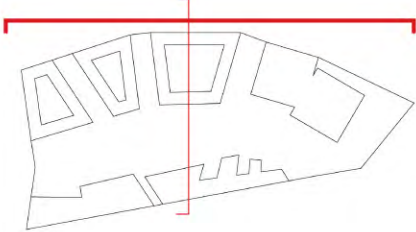
LOKALPLAN
235
BILAG 2



ILLUSTRATIONSPLAN

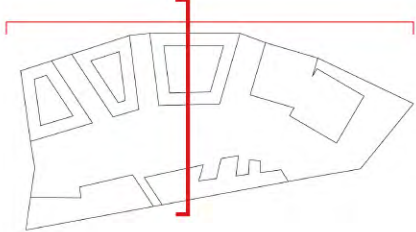
1:1.000 0 5 10 20 30 40 50 Meters

-  Byggefelt
-  Delområde



LÆNGDESnit - ILLUSTRATION

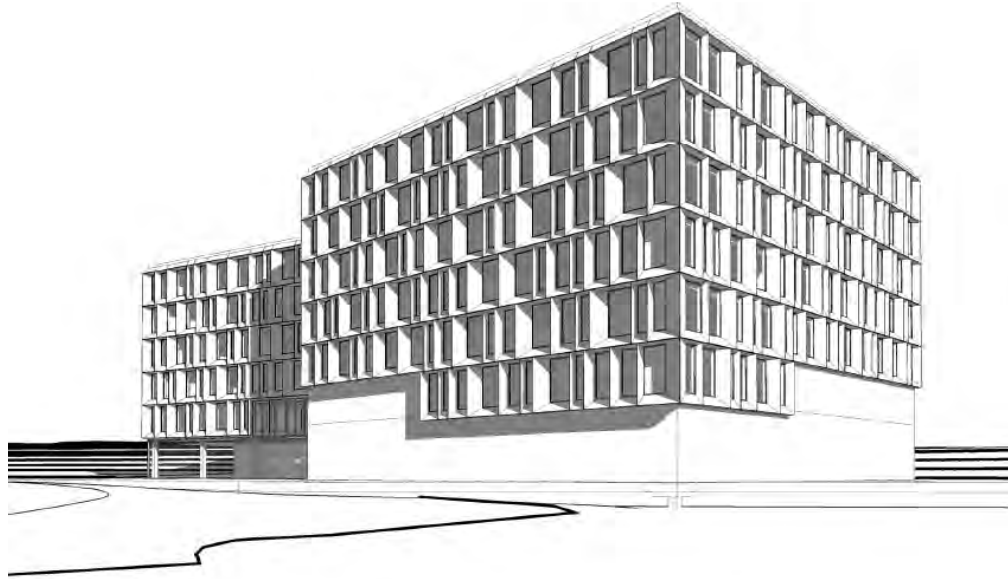
LOKALPLAN
235
BILAG 4



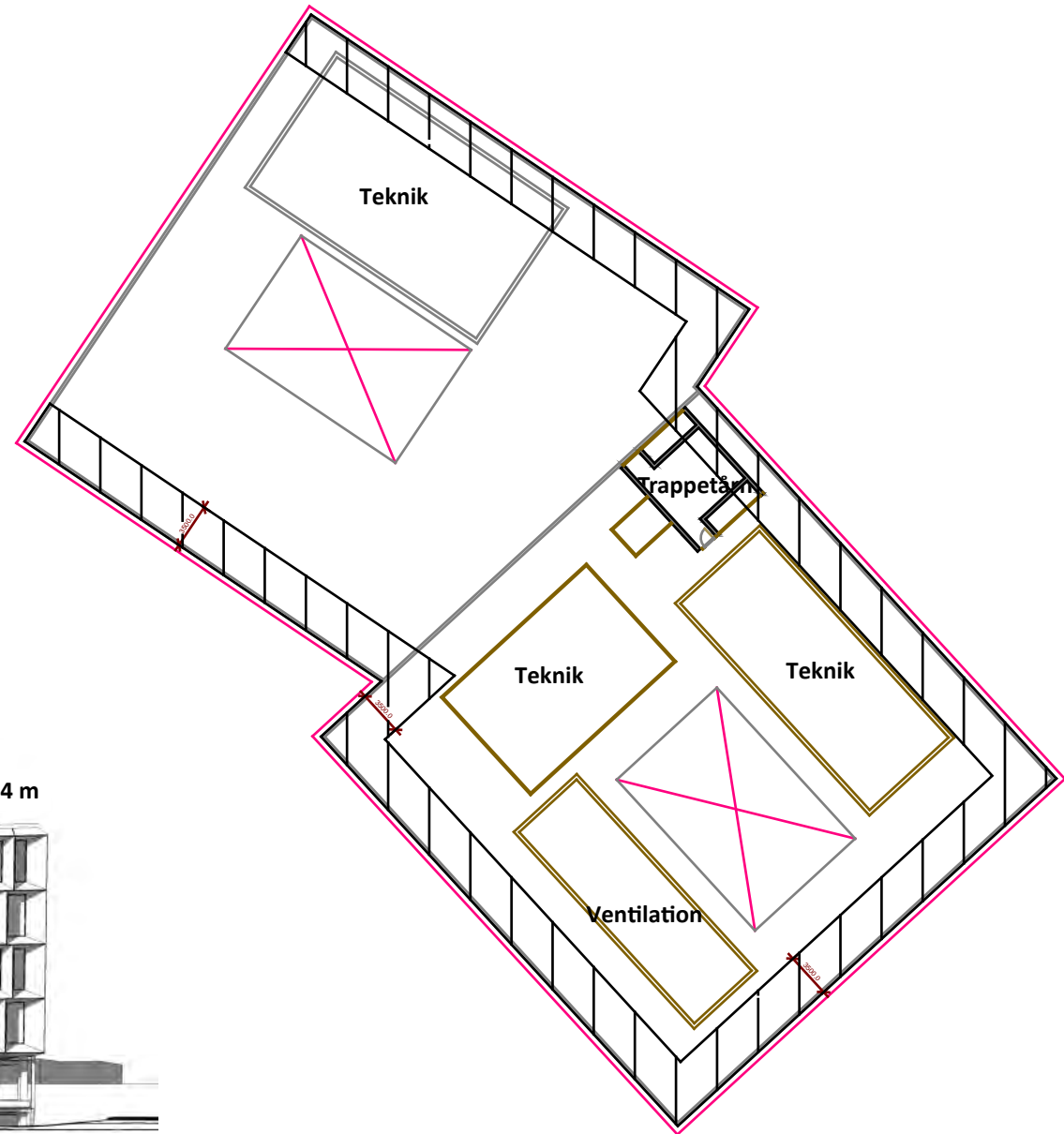
TVÆRSNIT - ILLUSTRATION

LOKALPLAN
235
BILAG 5

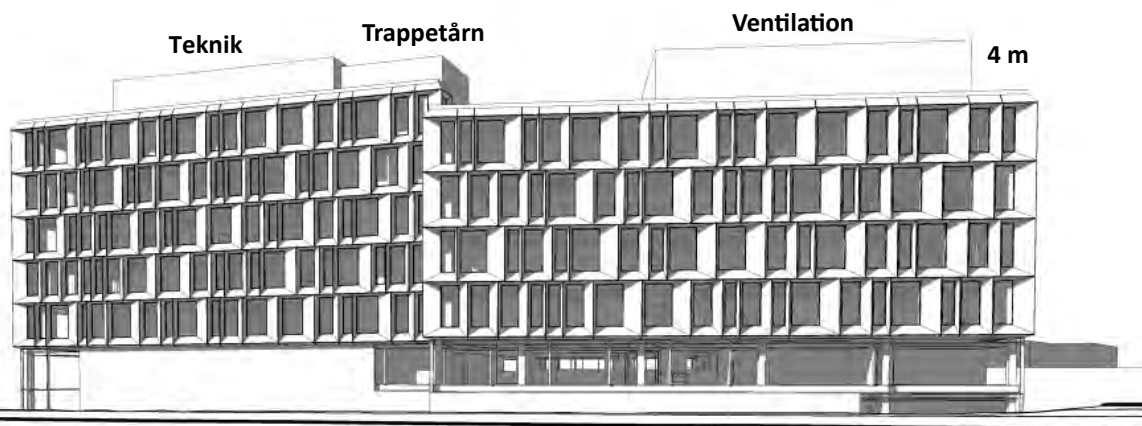
Set fra syd - Krydset mellem Kanalvej og Klampenborg



Tagplan




Set fra nord - Lyngvang/Bækkevang



TEKNIK PÅ TAGE I DELOMRÅDE 3 - ILLUSTRATION

LOKALPLAN
235
BILAG 6

 Minimumsafstand til stjernkant



03.09.2013

Kommunalbestyrelsen i
Lyngby-Taarbæk Kommune

Fremsendt på mail til: lokalplan235@ltk.dk

Forslag til Lokalplan 235: Kanalvejsområdet nord Indsigelse fra Andelsboligforeningen Lyngvang

For blot 9 år siden har Lyngby-Taarbæk kommune vedtaget Lokalplan 189 for en bebyggelse med boliger i 2 etager mod Lyngbygårdsvej og 1-etages rækkehuse ned mod Nærumbanen. Hovedsigtet var at etablere et seniorbofællesskab i en lys og parkagtig bebyggelse, det grønne præg for området var vigtigt.

Nu fremsætter kommunen lokalplanforslag for Kanalvejsgrunden, der indebærer bycenterbebyggelse i op til 7 etager, beliggende kun ca. 35 m fra de nærmeste rækkehuse i Lyngvang. Vi forventer som borgere en helhedstænkning i den kommunale planlægning. Men vi finder at lokalplan 235 for Kanalvejsgrunden og det tilhørende Projektforslag ikke er helt i overensstemmelse med lokalplan 189, som ligger til grund for byggeriet i Lyngvang.

Vi vil indledningsvist understrege, at det efter vores opfattelse grundlæggende er en god ide at udvikle arealet på Kanalvejsgrunden til en attraktiv bydel og et aktivt byområde. Ligesom vi oplever Danicas projektforslag som et spændende oplæg. Men det er vores opfattelse at såvel forslag til lokalplan som det tilhørende projektforslag helt savner fokus på Kanalvejsgrundens nordlige omgivelser. Det virker som om man i planlægningen og i projektforslaget helt har overset, at man har rækkehuse liggende så tæt på, ikke blot i Lyngvang, men også Bækkevang, som er nabo til Lyngvang.

Det fremgår af lokalplanforslaget, at det nye byggeri med sine op til 7 etager på Kanalvejsgrunden i forhold til tæt-lav områderne ved Bækkevang og Lyngvang nord for banen vil *"fremstå som en kontrasterende volumen og bebyggelsesform. Fra dette område vil bebyggelsen opleves som markant og dominerende."* Denne konklusion blev fuldt ud dokumenteret, da vi i Lyngvang fredag den 23. August – sammen med en række kommunalbestyrelsesmedlemmer – fik syn for sagen: Lokalplanens delområde 2 blev markeret med byggekran og (desværre vindblæste) balloner. Det nye byggeri bliver uacceptabelt højt så tæt på boligområdet Lyngvang og vil give store gener for de nærmest boende med skyggevirksomhed og indblik. Støjen fra Nærumbanen frygtes også forværret, når den kastes tilbage fra en høj og massiv bebyggelse umiddelbart syd for.

At lokalplanområdetets naboer og nærområde ikke er tænkt ind i hverken lokalplan eller forslag til byggeri dokumenteres af, at forslaget til lokalplan overhovedet ikke forholder sig til, hvordan det planlagte byggeri skal udformes under hensyn til dets naboer nord for Kanalvejsgrunden. Faktisk forholder forslaget til lokalplan alene til disponering af selve Kanalvejsgrunden og bygningernes udformning under hensyn til et højdekrav mod Klampenborgvej og Toftebæksvej, som fremgår af kommuneplanrammerne. Dette er efter vores opfattelse en grundlæggende mangel i forslaget til lokalplan.

Vi vil i det følgende kommentere lokalplanforslaget på en række hovedområder, kommentere en række formelle forhold, samt konkretisere nogle forslag til justeringer i selve lokalplanens §§'er.

Der vedlægges til denne indsigelse nogle bilag, som de vil blive henvist til i det følgende.

1. INDHOLDSMÆSSIGE FORHOLD

1.1 Bygningshøjder

Der er ingen tvivl om, at vi fra Lyngvang vil opleve den nye bebyggelse for "*markant og dominerende*", som det beskrives lokalplanforslagets redegørelsesdel s. 19, endda i urimelig grad. Bebyggelsesvolumen for de 3 delområder bør omfordeles, så højderne i højere grad aftrappes ned mod rækkehusene i Lyngvang.

Bebyggelsens maksimale højde

Lokalplanforslaget fastsætter maksimale bygningshøjder i § 6.8 i form af koter. I redegørelsesdelen anføres på side 7 et skema, som med udgangspunkt i kommuneplanrammens højdebestemmelser viser sammenhængen mellem koter og bygningshøjder i hvert delområde.

I kommuneplanrammen tages tydeligt hensyn til eksisterende boligbebyggelse ved Toftebæksvej, men man har øjensynligt glemt, at der ligger tæt-lav boligbebyggelse lige på den anden side af banen. Med udgangspunkt i kommuneplanrammens bestemmelser om minimums og maksimumshøjder ved Klampenborgvej og Toftebæksvej ligger det dog implicit, at i det mellemliggende område må bygningshøjderne ligge i det højdespænd, som minimums- og maximumshøjderne danner. Ved præsentationen på borgermødet den 12. 08.2013 blev også forklaret, at bygningshøjden fra Klampenborgvej skal aftrappes hen mod Toftebæksvej. Da skemaet ikke giver noget billede af, hvordan lokalplanforslagets topkoter harmonerer med kommuneplanrammens højdebestemmelser, er det illustreret på vedlagte Bilag A. (Længdesnittet er lagt som en knækket linie midt gennem delområderne). Kommuneplanrammens højdespænd er vist med rød skravering og lokalplanforslagets mulige bygningskroppe er vist med blå.

Det er ikke blot små afvigelser, der er tale om, den blå bygningskrop overstiger øverste røde linie med 4,3 m i delområde 2, dvs. næsten 2 etager.

Alene med henvisning til kommuneplanrammen skal den maksimale bygningshøjde reduceres som vist på vedlagte Bilag B.

Teknikbygninger, elevator og trappetårne

Disse bygningsdele kan være omfattende og skæmmende for bygningen og vises typisk heller ikke på illustrationer af byggeriet (lokalplanens bilag 4) Bestemmelserne i § 6.9 – 6.12 giver alt for store muligheder for placering af disse bygningsdele på taget, når bygningshøjden i forhold til nabobebyggelsen er så kritisk. Vi må kræve, at de begrænses mest muligt, idet det

ikke kan være nødvendigt at placere trappetårne over tagfladen. Kravet om min. 3.5 m fra sternkant (§ 6.11 og 6.12) må også gælde ud mod Lyngvang. Videre bør der gælde samme afstandskrav i delområderne 1 og 2 (§6.10), hvor de 2,5 m skal øges til 3,5m.

I § 7.10 gives mulighed for at etablere tekniske installationer i op til 5m højde over sternkant og i § 10.2 gives mulighed for solpaneler 1 m fra sternkant. Man kan bare se på toppen af Lyngby Storcenter for at forestille sig, hvordan sådan en tagetage vil kunne se ud. Når man tillader så højt byggeri må man i det mindste sørge for, at det bliver pænt at se på. Mobiloperatører kan tvinges til at bruge samme master og nødvendig teknik kan placeres så det ikke er synligt nede fra.

Med tilkendegivelse fra bygherren ved besøget i Lyngvang om at det også var i deres interesse at begrænse teknik og teknikbygninger på tagene bør lokalplanens bestemmelser på dette område kunne strammes væsentligt.

Tagterrasser

Lokalplanforslaget giver i § 6.13 mulighed for at etablere tagterrasser på de i forvejen meget høje bygninger.

En tagterrasse vil udefra opleves som en hel etage - eller mere, da den tillades op til 5 m i højden. Det er ikke rimeligt for naboerne, i det mindste må muligheden fjernes i den halvdel af byggefelterne, der vender ud mod banen. Bygherren viste forståelse for dette ved besøget i Lyngvang den 23. 08.

1.2 Skyggevirkning

Skyggevirkningerne fra det nye byggeri vil være massive for Lyngvang-bebyggelsen, mest ud-sat er de 5 rækkehuse mod banen.

Det skal bemærkes, at miljøredegørelsen og forslaget til lokalplan ikke giver et retvisende billede af skyggevirkningen fra Kanalvejsbyggeriet på Lyngvang. Begge dokumenter beskriver konsekvenserne meget overordnet og generelt, og skjuler informationer om de faktiske virkninger.

Det understreges også i begge dokumenter, at Lyngvang også i dag er ramt af skygger fra dels Scandic Hotel bygningen i Storcentret, samt træer og buske. Til dette skal blot bemærkes, at skyggevirkningen fra Scandic bygningen kun rammer Lyngvang i vintermånederne, og kun 1 time midt på dagen. Videre at træer og buske som bekendt smider bladene om vinteren og dermed ikke skygger.

Cowi, som har udarbejdet skyggediagrammer for projektet, oplyste ved et møde den 11.06.2013 med repræsentanter fra Lyngvang, at dele af Lyngvang vil ligge i skygge hele dagen fra november til februar, dvs. en fjerdedel af året.

I Miljøredegørelsen konkluderer COWI vedr. skygge: "*Trods den nye bebyggelses volumen medfører det samlet set en forholdsvis begrænset skyggepåvirkning på omgivelserne, hvilket primært skyldes beliggenhed, afstand og terrænforhold.*" Denne generelle konklusion gentages i forslaget til lokalplan. Efter vores opfattelse er skygge hele dagen i 3 måneder om året alt andet end en "*forholdsvis begrænset skyggepåvirkning*" og vi finder konklusionen helt urimelig og direkte vildledende for den politiske behandling af lokalplanen.

I forhold til skyggediagrammer skal videre bemærkes, at de er lavet på baggrund af det aktuelle projekt og ikke på baggrund af lokalplanens byggefelter og maksimale bygningshøjder.

Det gør især en forskel for delområde 3, hvor det aktuelle projekt ikke udfylder byggefeltet og tilsyneladende heller ikke maksimal bygningshøjde mod vest. Hvis der sker ændringer i projektet for Microsoft-byggeriet, vil det således gøre skyggediagrammerne uaktuelle. Og ved væsentlige ændringer i dette byggefelt kan skyggevirksomheder herfra også blive meget generende for Lyngvang-bebyggelsen.

Vi har noteret os tilkendegivelsen på redegørelsens side 7 om at: *"I forbindelse med projekteringen af byggeriet i delområde 1 og 2 vil der søges tilstræbt en reduktion af skygge og indblik i forhold til nabobebyggelsen mod nord"*. Disse bemærkninger har dog ingen bindende virkning, hvorfor de må omsættes i konkrete lokalplanbestemmelser i lokalplanens §§'er.

1.3 Indbliksgener

Ifølge miljørapporten Afsnit 8.2.1 vurderes det *"ikke at være muligt at have decideret indblik gennem vinduerne"*. Det er svært at få det udsagn til at passe med tværsnittet i lokalplanforslagets bilag 5. Her fremgår det klart, at der fra de øverste 3-4 etager i bygning 2 vil være fuldt indblik i de nærmeste rækkehuse i Lyngvang. For de besøgende på stedet den 23.08.2013 stod det i hvert fald klart, at med rækkehusenes vindueskonstruktion, hvor vinduespartiet i stuen går helt op i tagfladen og med den stedvis sparsomme træbevoksning, vil der fra de øverste etager i den med byggekran markerede bygning være rige muligheder for indkig. Selv til boligerne i den 2-etagers bygning langs Lyngbygårdsvej vil der være frit udsyn at dømme efter byggekranens højde.

Det fremgår af Bilag C til nærværende indsigelse, at især bygning 2 er skræmmende høj og dominerende set fra Lyngvang. Bilag C er et foto taget 23/8-2013, da kommunalbestyrelsesmedlemmer besøgte Lyngvang. I den forbindelse var opstillet en "mock-up" af bygning 2, således at bygningens 2 øverste hjørner mod Lyngvang blev markeret ved henholdsvis en byggekran og nogle vejrballer, som beskrevet i indledningen. Der er dernæst indtegnet en ret linje mellem de to hjørner, som dermed udgør den øverste kant af bygning 2. Da vejrballerne grundet vind ikke helt holdt højden, vil facaden på bygning 2 med sikkerhed være højere end den indtegnede linje.

Kanalvejsprojektet har selv optaget foto 18.06.2013 fra en byggelift i højder svarende til etagerne i bygning 2 (se Bilag D). Bilag D dokumenterer fuldtud, at der er fuldt indblik i de nærmeste huse i Lyngvang og også i lejlighederne i Lyngvang bygningen ud mod Lyngbygårdsvej. Dette understreger, at lokalplanforslagets og miljøredøgørelsens konklusion vedr indblik ikke er i overensstemmelse med fakta, og dermed misvisende som del af grundlaget for den politiske behandling.

Eksemplerne viser indblik fra delområde 2. Men der vil være samme problemer med indblik fra den del af MicroSoft-bygningen, der ligger tættest på.

Selvfølgelig kan indretning af bygningen og udformning af bygningernes facade mod banen modvirke indbliksgener. Men medmindre facaden mod banen og Lyngvang udføres helt uden vinduer, vil der være mulighed for indblik, og dermed en begrænsning i det privatliv, vi kan have i husene i Lyngvang. Efter vores opfattelse er bestemmelsen i § 7.12 om altaner ikke tilstrækkelig til beskyttelse mod indblik.

1.4 Støjgener

Ifølge miljørapporten vil støjbelastningen fra jernbanen på grund af refleksion fra nye bygningsfacader stige med ca. 1dB til godt(?) 62 dB. Grænseværdien er 64dB.

Det fremgår videre, at vejtrafikstøjen vil blive reduceret med 4-9dB, hvilket ifølge Miljøredøgørelsen er markant og hørbart, og vil påvirke Lyngvang positivt.

Nu forholder det sig imidlertid sådan, at man ikke bare kan addere/subtrahere de to virkninger og dermed nå til en samlet virkning i støjændringerne. Støjskalaen for Db er logaritmisk, og støjniveauet for vejstøj og trafikstøj er ikke ens, hvorfor simpel addition af effekterne ikke giver nogen mening. Desuden udgør vejtrafikken ikke i nuværende situation et støjproblem for Lyngvang, med et støjniveau langt under 50dB, svarende til stille samtale. At vejtrafikstøjen sænkes, betyder jo ikke at jernbanestøjen bliver mindre. Jernbanestøjen vurderes fortsat at stige 1dB. Det skal bemærkes, at den logaritmiske dB skala betyder, at en stigning på 10dB svarer til at støjniveauet øges med faktor 10 og at en stigning på 1dB vil svare til en stigning i støjniveauet på 25%.

Videre skal bemærkes, at støjberegninger er behæftet med en vis usikkerhed, typisk af størrelsen 2-10 dB, afhængig af forudsætninger og kompleksitet, hvis man spørger andre velrenomerede støj analyse firmaer. Dette svarer til en usikkerhed på støjniveaustigningen på mellem 50-900% (der står *nihundrede %*, skalaen er logaritmisk!).

Ud over de i miljørapporten nævnte støjgener kommer nye til, som kan være højst irriterende for naboer. Her tænkes på aircoditionsanlæg og ventilationsanlæg for parkeringskælder, funktioner man er tilbøjelig til at placere på bagsiden af bygninger, hvilket i dette tilfælde betyder over mod Lyngvang-bebyggelsen. Her må vi kræve, at ulemperne "holdes på egen grund" med hensigtsmæssig placering og tilstrækkelig lydisolering.

Samme forhold gælder for tilkørsel af varer til butikker i bygning 2, hvor støj fra lastbilers motor og bipper vil genere de nærmeste boliger i Lyngvang. Den planlagte tunnel under banen vil mangedoble støjen. Vareaflysning må derfor flyttes til facaden mod "den grønne passage".

1.5 Forurening fra trafik og P-kælder

Den øgede trafik og P-kælderens forøgede antal P-pladser vil betyde mere forurening. Lokalplanen bør anwise, at udluftningen bør ske ud mod Kanalvej eller mod Klampenborgvej.

2. FORMELLE FORHOLD

2.1 Er kommunalplanramme 1.1.26 overholdt?

De tilladte maksimale bygningshøjder i delområde 1B, delområde 2 og halvdelen af delområde 3 respekterer ikke kommuneplanrammens bestemmelser om maksimal bygningshøjde. Det er vores opfattelse, at udmøntningen af disse rammebetingelser i lokalplanforslaget ikke er i overensstemmelse med kommuneplanen, ej heller med oplysningerne i det ideoplæg, der var i høring i 2012.

2.2 Er miljørapporten retvisende?

Det fremgår af ovenstående er der er nogle områder, hvor Miljørapporten ikke er retvisende og i nogle tilfælde direkte misvisende.

Miljørapportens skyggediagrammer er udarbejdet ud fra det konkrete projekt, hvor Microsoft-bygningerne ikke udfylder det mulige byggefelt, heller ikke maksimal bygningshøjde for den vestlige bygning. Hvis disse forhold ændres inden opførelse, er skyggediagrammerne ikke gyldige.

Konklusionen om skyggeforhold på side 16 og 48, som anfører at: *"Trods den nye bebyggelses volumen medfører det samlet set en forholdsvis begrænset skyggepåvirkning på omgivelserne, hvilket primært skyldes beliggenhed, afstande og terrænforhold."* er ikke rimelig på baggrund af de viste skyggediagrammer, hvor rækkehusene lægges i skygge en fjerdedel af året.

Konklusionen om indbliksgener side 17 og 49, som anfører at *"- der vurderes ikke at være risiko for indblik i et omfang, der medfører væsentlige gener eller som afviger fra hvad der normalt må forventes i et centralt storbyområde"* er ikke rimelig, og slet ikke i overensstemmelse med de faktiske forhold.

Vedr. støjforhold fremhæves det positive i at vejtrafikstøjen reduceres, uanset at vejtrafikstøj i dag ikke udgør et problem. Omvendt fremhæves ikke, at støjen fra jernbanen kan blive mere end 25% højere, ja endda meget mere, hvis den fulde usikkerhed på støjmålingen udmøntes.

Det synes at være lidt problematisk, at miljøredegørelsen er lavet af samme rådgiver, som arbejder for Danica på samme projekt. Vi er ikke i tvivl om, at COWI søger at fordele "sol og vind lige", men der synes at være en tendens til, at de problematiske eller ubehagelige konsekvenser af Danicas projektforslag nedtones kraftigt, hvis de overhovedet nævnes. Det er svært at skulle "tjene" 2 kunder, når interesserne kan være modsatrettede. Og de vil naturligt være modsatrettede, da Danicas interesse vil være en lokalplan med så få restriktioner, som muligt, og kommunens vil være en lokalplan som sikrer et rimeligt byggeri i forhold til gældende planer, og bør være en interesse i at sikre ordentlige/rimelige forhold for de borgere, der berøres af byggeriet.

2.3 Retsvirkning af hensigtserklæring i lokalplanredegørelsen

Det kan undre, at man erkender problemet med skygge- og indbliksgener for Lyngvangbebyggelsen, men ikke følger det op med konkrete, detaljerede bestemmelser. Da retsvirkningen af afsnittet side 7, 2. afsnit er yderst begrænset, må forholdene sikres ved relevante bestemmelser i selve lokalplanen.

2.4 Foregriber den aktuelle byggeaktivitet en endnu ikke vedtaget lokalplan?

Endelig må det nævnes her, at Lyngvang beboere finder det meget provokerende at kommunen har tilladt igangsætning af byggeriet før der foreligger en endelig og godkendt lokalplan.

Vi er klar over at gravetilladelsen formelt set ikke gælder det fremtidige byggeri, men alene indledende ledningsomlægning, etablering af byggegrube til P-kælder. Alene det forhold at P-kælderen og dens konsekvenser er indeholdt i lokalplanen, dokumenterer at gravetilladelsen omfatter lokalplanpligtigt byggeri efter kommunens egen opfattelse.

Videre er det yderst vanskeligt at skelne, hvornår konkrete arbejder på byggepladsen alene er "forberedende" eller del af det kommende byggeri. Hvis ikke der skulle bygges på Kanalvejs-

grunden, ville kommunen vel næppe bruge så mange penge på at flytte rundt på kloaker og andre ledninger, men afvente den konkrete udformning af et godkendt byggeri? Signalværdien er under alle omstændigheder, at lokalplanprocessen opfattes som en tidsrøvende skueproces.

Andelsboligforeningen Lyngvang har derfor som bekendt indsendt klage til statsforvaltningen over påbegyndelse af grave- og spunsearbejde iht. tilladelse fra kommunen forinden lokalplanen er vedtaget.

3. INDSIGELSE

3.1 Konkrete ændringsforslag til lokalplanbestemmelserne

I det følgende vil vi beskrive nogle konkrete forslag til justering i §§'erne i lokalplan 235, således at denne i højere grad sikrer etablering af et byggeri, som også tager hensyn til dets naboer.

I § 6.8 ændres maksimal bygningshøjde til:

- Kote 38,6 m i delområde 1A
- Kote 41,0 m i delområde 1B
- Kote 42,7 m i delområde
- Kote 45,9 m i vestlig del af delområde 3
- Kote 50,3 m i østlig del af delområde 3

I § 6.10 ændres 2,5 m fra sternkant til 3,5 m fra sternkant.

I § 6.10 og 6.11 skal sætningen "*må ikke have karakter af en egentlig etage*" erstattes af "*må kun etableres i helt nødvendigt omfang*".

I § 6.11 skal afstanden fra 3,5 m fra sternkant også gælde for de dele af bebyggelsen, der vender ud mod lokalbanen og Lyngvang.

I § 6.13 ændres sidste sætning til: Tagterrasser må kun etableres i delområde 3, og kun i den halvdel af byggefelterne, der vender ud mod Kanalvej.

Der tilføjes ny § 6.14: *Bebyggelsens placering, højde og omfang inden for byggefelterne skal ske, så skygger fra bygningerne på enhver dag i året maksimalt påvirker naboejendommene mod nord og vest i 50 % af tidsrummet mellem solopgang og solnedgang. Skyggevirkning skal dokumenteres ved skyggediagrammer, som vedlægges myndighedsprojektet i forbindelse med ansøgning om byggetilladelse.*

§ 7.10 skal ændres til Tekniske installationer, som ud over energibesparende installationer skal begrænses mest muligt, må ikke ... , og suppleres med: *Der må på byggeriet kun etableres én mast til mobil-antenner, som skal kunne benyttes af samtlige operatører.*

§ 7.12 suppleres med: *Facader mod lokalbanen udformes, så indbliksgener for bebyggelsen nord for banen minimeres.*

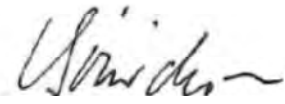
Ny § 7.13: *Udluftning fra P-kælder må kun placeres mod Klampenborgvej eller Kanalvej.*

Der tilføjes ny §8.3, som fastlægger at skilte jf 8.1 og 8.2 kun må etableres på facader direkte mod Kanalvej og Klampenborgvej-

I § 10.2 ændres afstanden til sternkanten til 3,5 m

§ 14.5 suppleres med: *Det skal samtidigt dokumenteres, at bebyggelsen ikke har forøget jernbanestøjen for de 5 rækkehuse umiddelbart nord for lokalbanen, så grænseværdierne overskrides.*

Med venlig hilsen



Carl Sønnichsen
Lyngvang 18
Formand



Erik Dan-Nielsen
Lyngvang 1
Næstformand



Marianne Bo
Lyngvang 1
LGV Kanalvejsudvalg



Søren Christensen
Lyngvang 20
LGV Kanalvejsudvalg

BILAGSLISTE:

Bilag A: Længdesnit af lokalplanens bygningshøjder

Bilag B: Ændringsforslag til maksimale bygningshøjder

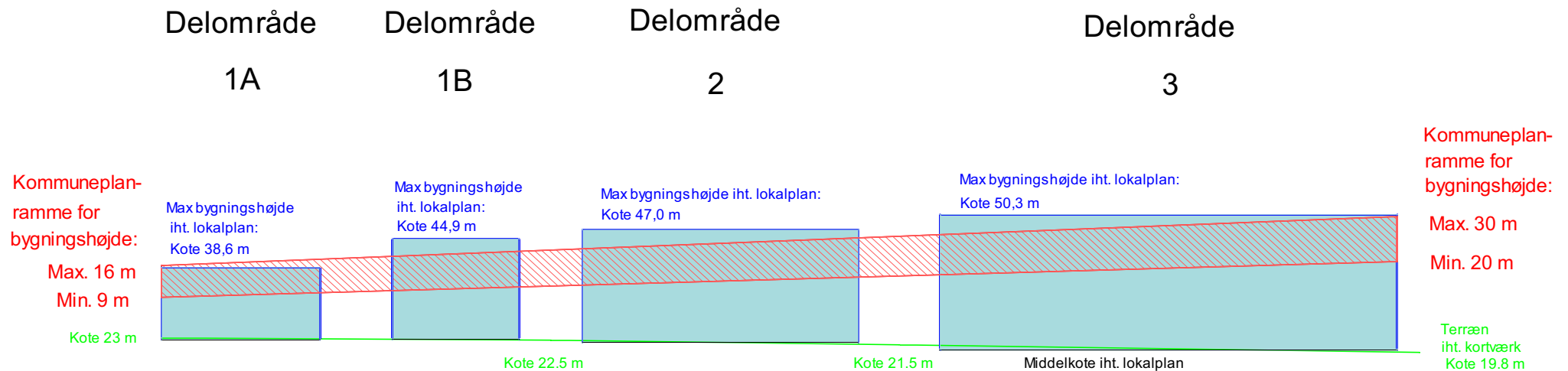
Bilag C: Foto optaget 23.08.2013 med ny bygning indtegnet

Bilag D: Foto optaget 18.06.2013 af Danica/Kanalvejsprojektet

Lokalplanforslag 235 - Kanalvejsområdet nord

Længdesnit af lokalplanens maksimale bygningshøjder

BILAG A



Toftbæksvej

Med rød skravering vises højdespændet, som kan udledes af kommuneplanramme 1.1 26

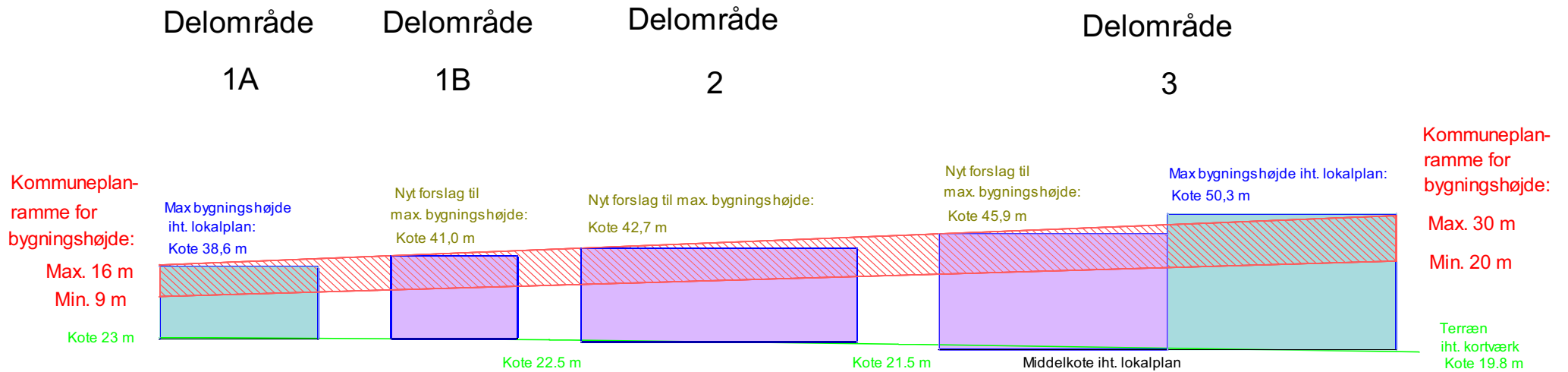
Med blå farve vises bygningshøjder, som lokalplanforslaget tillader

Klampenborgvej

Ændringsforslag til 235 - Kanalvejsområdet nord

Længdesnit af lokalplanens maksimale bygningshøjder

BILAG B



Kommuneplan-
ramme for
bygningshøjde:

Max. 16 m
Min. 9 m

Kote 23 m

Max bygningshøjde
iht. lokalplan:
Kote 38,6 m

Nyt forslag til
max. bygningshøjde:
Kote 41,0 m

Nyt forslag til max. bygningshøjde:
Kote 42,7 m

Nyt forslag til
max. bygningshøjde:
Kote 45,9 m

Max bygningshøjde iht. lokalplan:
Kote 50,3 m

Kommuneplan-
ramme for
bygningshøjde:

Max. 30 m
Min. 20 m

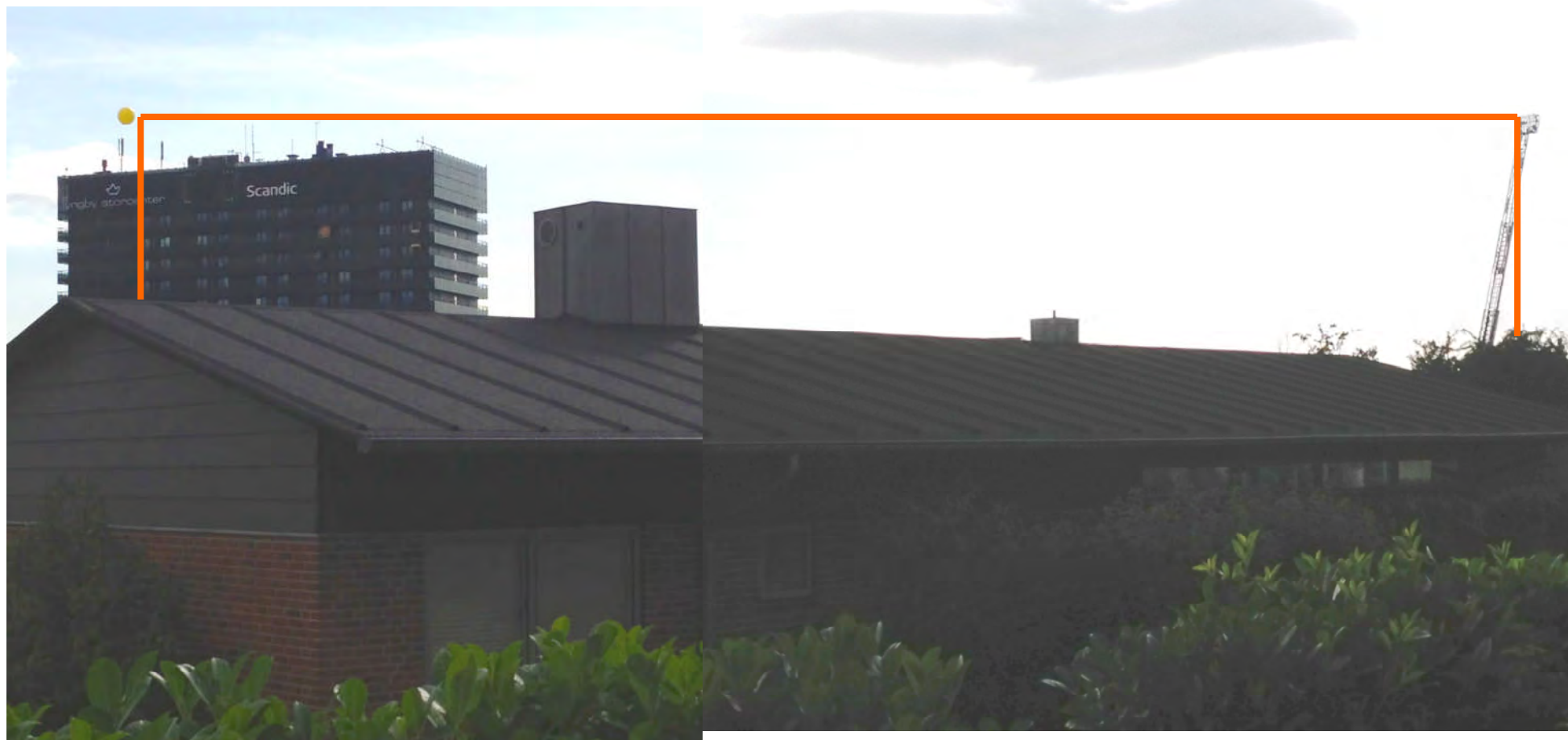
Terræn
iht. kortværk
Kote 19,8 m

Toftebæksvej

Med rød skravering vises højdespændet, som kan udledes af kommuneplanramme 1.1 26

Med lilla farve vises nyt forslag til max. bygningshøjder

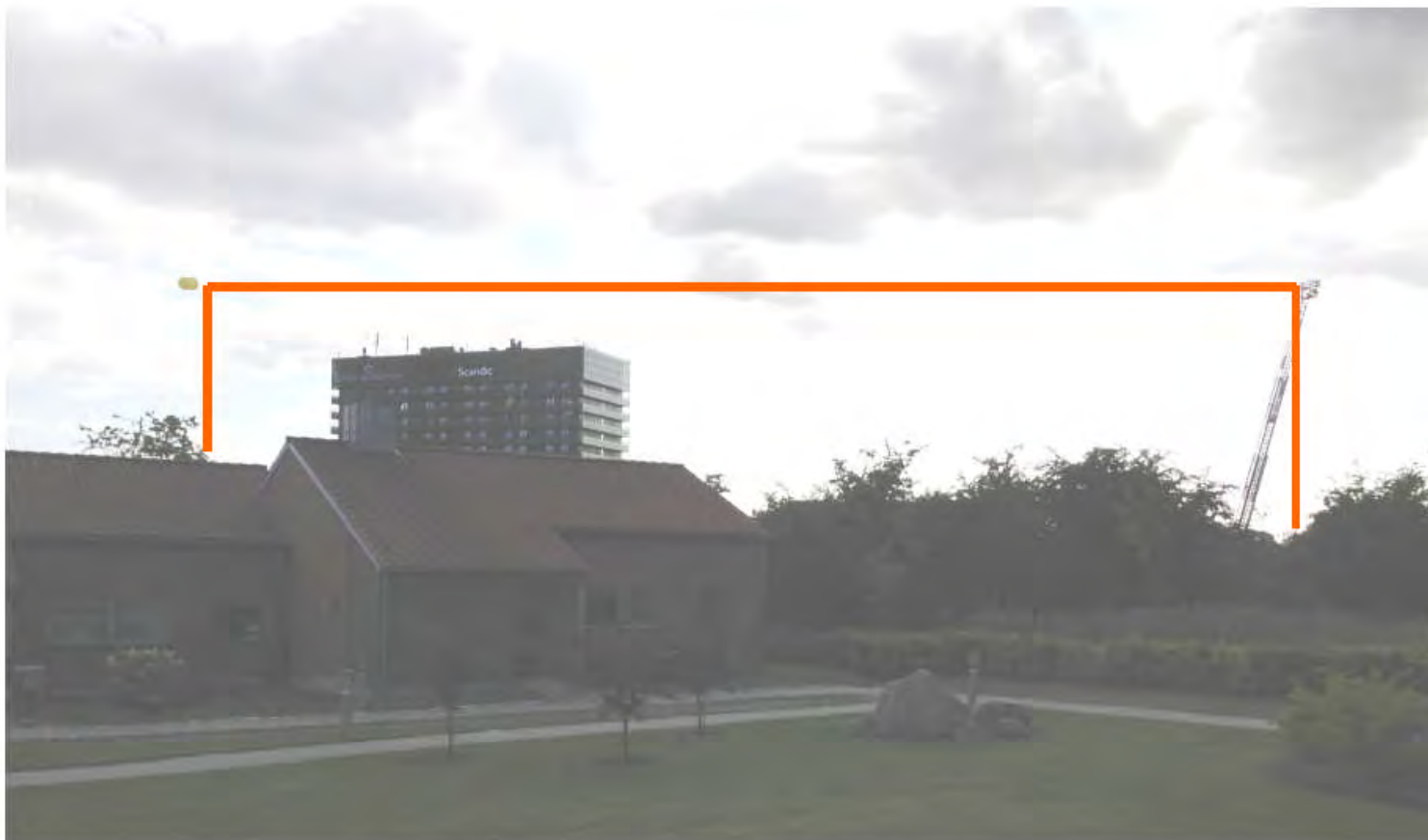
Klampenborgvej



Dato: 23.08.2013

Optagested: terrassen ved Lyngvang 1, Fælleshuset i forgrunden

BILAG C - MARKERING AF BYGNING 2



Dato: 23.08.2013

Optagested: På plænen foran fælleshuset. Rækkehuset Lyngvang 20 i forgrunden

Foto's 18.06.13 : NØ Hjørne 36,5 m (med og uden zoom)
Delområde 2

BILAG D

1/2



Foto's 18.06.13 : NØ hyllene (Delområde 2) 36,5 m.

2/2



Rådhuset

Bækkevang 20. august 2013

Center for Miljø og Plan

Lyngby Torv 17, 2800 Kgs. Lyngby.

FORSIDE

Vedrørende Kanalvejsbyggeriet: Protester med underskrifter fra Bækkevangs beboere.

Som beboer i Bækkevang, genbo til det planlagte kanalvejsbygger, må jeg udtrykke min forundring og klage over, at kun ganske få beboere i Bækkevang er blevet orienteret om det nyligt afholdte borgermøde herom. Nogle beboere havde åbenbart fået brev digitalt? men hverken vores bestyrelsesformand og samtidig formand for Lyngby Boligselskab, som vi hører under, har været orienteret. KAB så vidt vi ved heller ikke. Og der har ikke været annonceret i Det grønne Område om borgermødet. Ved en tilfældighed får jeg oplysninger herom i søndags.

Da høringsfristen endnu ikke er afsluttet, har min ægtefælle og jeg orienteret beboerne på alle lige numre i Bækkevang samt ulige numre de første 4 rækker ned mod Kanalvej, idet vi har skønnet, at disse beboelser vil blive mest berørt. Mange har udtrykt deres utilfredshed med manglende orientering og deres bekymring for indblik i deres haver og beboelse samt været utilfredse med skyggevirksomhed og forøget støj ved mere trafik i området. (Nogle få beboere har ikke været hjemme eller har lukket op, når vi har forsøgt at kontakte dem).

Vi har endvidere indsamlet underskrifter i alt 40 på et par skrivelser, som er vedlagt her, idet vi protesterer mod byggeriets højde mv. 7 etager er helt uacceptabelt for os.

Underskrifterne er indsamlet den 18 og 19 august.

Underskrifterne fordeler sig med 11 incl. formandens for vores bestyrelse på side 1, der er omfattende formuleret.

9 på side 2, der er kort formuleret, og hvor de samme underskrifter ikke også går igen på side 1 (dem uden stjerne)

15 på side 3 ikke omfattet af side 1

5 på side 4, der ikke er omfattet af side 1 (uden stjerne).

Altså som nævnt 40 i alt uden gengangere på de to forskellige skrivelser.

Med venlig hilsen



Annelise og Jan Fornæs Kjær-Hansen

Bækkevang 10, 2800 Lyngby E-mail: Annelise.fornaes@webspeed.dk

Falsk underskrevet uden stjerne
på denne side.

2)

Til Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Tårnbæk Kommune.

Indsigelse mod Kanalvejsbyggeriet.

Nedennævnte beboere i Bækkevang vil hermed protestere mod højden af det planlagte byggeri på Kanalvejsområdet.

Vi mener, at et så højt og massivt byggeri som det planlagte op til 7 etager miljømæssigt er uforeneligt med vores rækkehusområde, hvis kvaliteter vil blive væsentligt berørt vedrørende manglende udsyn og vintersol samt øget støj og trafik.

* STJERNERNE MARKERER AT UNDERSKRIF-
TÆRNE OGSÅ ER PÅ SIDE 1.
Navn Adresse

Jørn Skib

Bækkevang 46 *

Colette

Peter

Bækkevang 48 *

S. Hansen

Bækkevang 40

Jesper

Bækkevang 38 *

S. Hansen

Bækkevang 34

L. V. Frederiksen

Bækkevang 30 *

Rikke S. Vang Mørse

Bækkevang 28

Jette Thulesen

Bækkevang 26 *

Stig Larsen

Bækkevang 2

Ajella Rasmussen

Bækkevang 18

Ann-Dorthe Rasmussen

Bækkevang 18

7 HADSTADEN

— " — 20

A. Malin
Bækkevang 22

Mals 15 underskrifter på denne side

3)

Til Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Tårnbæk Kommune.

Indsigelse mod Kanalvejsbyggeriet.

Nedennævnte beboere i Bækkevang vil hermed protestere mod højden af det planlagte byggeri på Kanalvejsområdet.

Vi mener, at et så højt og massivt byggeri som det planlagte op til 7 etager miljømæssigt er uforeneligt med vores rækkehusområde, hvis kvaliteter vil blive væsentligt berørt vedrørende manglende udsyn og vintersol samt øget støj og trafik.

STJERNEN MARKERER AT UNDERSKRIFTE
TEV OGSÅ ER PÅ SIDE 5

Navn

Adresse

Birgit Jørgensen

Bækkevang 59

Reino Jørgensen

Bækkevang 59

Anna von Syberg

Bækkevang 45

Anna-Lise Bergmann

Bækkevang 44

V. Andreasen

Bækkevang 35

Ebbe Andreasen

Bækkevang 35

Lizzi Fejlsø

Bækkevang 37

Dorte Kongsted Pedersen

Bækkevang 23

Birgit

-11-

Annelise K. Østergaard

Bækkevang 25

Birte Rørdal

27

Ann Sofie

Bækkevang 51

Lise Sommer

-1- 39

Lise Bach

-4- 39

Hanning Bach

41
Talt 5 underskrifter på denne side

Til Kommunalbestyrelsen i Lyngby Tårnbæk Kommune

Indsigelse mod Kanalvejsbyggeriet.

Nedennævnte beboere i Bækkevang vil hermed protestere mod højden af det planlagte byggeri på Kanalvejsområdet.

Vi mener, at et så højt og massivt byggeri som det planlagte op til 7 etager miljømæssigt er uforeneligt med vores rækkehusområde, hvis kvaliteter vil blive væsentligt berørt vedrørende manglende udsyn og vintersol samt øget støj og trafik.

* STJERNERNE MARKERER AT UNDER-
SKRIFTERNE OGSÅ ER PÅ SIDE 1

Navn

Adresse

SUSAN KLEVERHOLT

BÆKKEVANG 6*

ANETTE SEIBÆK

BÆKKEVANG 4*

EMMA NAGER

Bækkevang 16

Liselotte Nielsen

Bækkevang 24

Lone Hansen

Bækkevang 57

IBLOTHAR SPRENSSEN

BÆKKEVANG 12

Cherlotte Spenn

Bækkevang 12



Fra Annelise og Jan Fornæs Kjær -Hansen - Kanalvejsbyggeri , protester fra beboere i Bækkevang , underskrifter

Sagsnummer: 20111110178

Oprettet: 23-08-2013

Dokumentejer: Johanne Louise Jensen

Modtaget

Email	Journalnøgle(r):	01.02.05 - K04 Lokalplanlægning, Indsigelser/høring
Emne:	Fra Annelise og Jan Fornæs Kjær-Hansen - Kanalvejsbyggeri, protester fra beboere i Bækkevang, underskrifter	Besked:
Oprettet:	23-08-2013	
Dokumentdato:	22-08-2013	
Fysisk placering:		
Afsender		
E-post:	annelise.fornaes@webspeed.dk	

Tekst:

User: annelise.fornaes@webspeed.dk

Date: 22-08-2013 17:13:01

To: miljoplan@ltk.dk

Subject: Fra Annelise og Jan Fornæs Kjær-Hansen - Kanalvejsbyggeri, protester fra beboere i Bækkevang, underskrifter

Kære formand for byplanudvalget Simon Pihl Sørensen.

Som beboer i Bækkevang har jeg med bekymring fuldt debatten om kanalvejsbyggeriet med seniorbofællesskabet Lyngvang.

Jeg har imidlertid set frem til det længe ventede borgermøde, men har ikke fundet nogle oplysninger om tidspunkt i "Det grønne område". Jeg hører nu til min skræk ved at kontakte en beboer i Lyngvang, at mødet har fundet sted i mandags den 12. august, det er da ikke særligt smart.

Så det er da vist på tide, at vi i Bækkevang også kommer med nogle kommentarer/indvendinger. Hvad vil gerne blive for beboerne i Bækkevang? Det har ingen ytret noget om, udover de beklagende skrivelser om de aktuelle støjgener.

Den almindelige holdning i Bækkevang er, at byggeriet ligger i den anden ende ud for Lyngvang, hvilket også fremgik af en tegning fra april 2012. Men der er jo sket mangt og meget siden. Så vidt jeg kan se op til 7 etagers byggeri lige overfor rækkehusene i Bækkevang, hvoraf de forreste ligger lige så tæt på det nye projekt som Lyngvangs byggeri på nær forreste række der, som indrømmet vil blive hårdest ramt. Jeg vil da meget have mig frabedt, at man lægge yderligere en etage på byggeriet ud mod Klampenborgvej.

Både vores udsyn og vores vintersol må da blive væsentlig berørt. Men hvor meget? Det vil jeg gerne vide. Kunne man stille en kran op i byggeriets højde? Vi spurgte de tidligere kranførere, hvor høje de for nyligt placerede kraner på byggegrunden var, det viste de ikke, men de nåede op i højde med Lyngby Storcenter set fra vores vinduer.

Jeg hører fra Lyngvang, at man har arrangeret et møde med politikerne til på fredag. Kan vi også få et sådant møde i stand?

Bækkevang er en lille del af et større socialt boligbyggeri, hvor netop rækkehusene har fået karakteren bevaringsværdige. De er små, utidsvarende, uisolerede med tårnhøje huslejer, ca. 10.000,- kr. mdl incl. varme. Men som et plaster på såret er miljø og beliggenhed prima så centralt i Lyngby. Personligt synes jeg, det vil blive meget miljømæssigt uforenligt med et så massivt og højt byggeri så tæt på et lille bevaringsværdigt rækkehusområde som vores.

Jeg vil bruge tiden inden høringsfristens udløb til at samle underskrifter fra øvrige beboere i Bækkevang til protest mod byggeriets højde. Jeg har tilsagn fra vores bestyrelsesformand om, at han vil underskrive en sådan protestskrivelse men indtil da hermed vores protest.

P.S.

Siden jeg formulerede denne skrivelse i søndags, har vi indsamlet 40 underskrifter fra Bækkevangs beboere medregnet vores egne som protest mod byggeriet især højden. De blev afleveret på Lyngby Rådhus i tirsdags.

Med venlig hilsen

Annelise og Jan Fornæs Kjær-Hansen

**Skyggediagrammer og fastholdelse af indsigelse .**

Sagsnummer: 20111110178

Oprettet: 13-09-2013

Dokumentejer: Anders Olesen

Modtaget

Email	Journalnøgle(r):	01.02.05 - K04 Lokalplanlægning, Indsigelser/høring
Emne: Skyggediagrammer og fastholdelse af indsigelse.	Besked:	
Oprettet: 13-09-2013		
Dokumentdato: 12-09-2013		
Fysisk placering:		
Afsender		
E-post: annelise.fornaes@webspeed.dk		

Tekst:

User: annelise.fornaes@webspeed.dk

Date: 12-09-2013 16:31:53

To: Lyngby-Taarbæk kommune <lokalplan235@ltk.dk>

Copies to: Kaj og Anette Eliassen <kaj.eliasen@webspeed.dk>

Subject: Skyggediagrammer og fastholdelse af indsigelse.

Kære byplansudvalg mv.

Tak for de yderligere skyggediagrammer vedr. Bækkevang. Vi har gransket dem nøje og kan se, at skyggevirkningerne af det projekterede byggeri vil nå rækkerne i Bækkevang noget forskelligt i vintermånederne. Vi syntes stadig det er for meget, selvom det, hvad vi også ventede, går mest ud over de forreste rækker i Bækkevang. Vi fastholder derfor vores indsigelse mod byggeriets planlagte højde ud for Bækkevang. (De to huse på 7 etager) Et par etager ned, vil bekomme os noget bedre.

Med venlig hilsen

Jan og Annelise Kjær-Hansen.

**SV: Supplerende skyggediagrammer**

Sagsnummer: 20111110178

Oprettet: 13-09-2013

Dokumentejer: Anders Olesen

Modtaget

Email Emne: SV: Supplerende skyggediagrammer Oprettet: 13-09-2013 Dokumentdato: 12-09-2013 Fysisk placering: Afsender E-post: "Kaj og Anette Eliassen" <kaj.eliasen@webspeed.dk>	Journalnøgle(r): 01.02.05 - K04 Lokalplanlægning, Indsigelser/høring Besked:
---	---

Tekst:

User: "Kaj og Anette Eliassen" <kaj.eliasen@webspeed.dk>
Date: 12-09-2013 21:11:52
To: "Anders Olesen" <anol@ltk.dk>
Copies to: <jankjaer-hansen@webspeed.dk>
Subject: SV: Supplerende skyggediagrammer

Kære Anders Olesen og Lyngby Taarbæk Kommune

Jeg er enig i den vurdering vores beboere Jan og Annelise Kjær-Hansen har fremsendt vedrørende skygge. 7 etager vil give nogen skygge i vintermånederne og 5 etager er derfor at foretrække.

Venlig hilsen
Kaj Eliassen
Lyngby Boligselskab

Fra: Anders Olesen [mailto:anol@ltk.dk]

Sendt: 12. september 2013 13:28

Til: kaj.eliasen@webspeed.dk

Cc: jankjaer-hansen@webspeed.dk

Emne: Supplerende skyggediagrammer

Kære Lyngby Boligselskab

På mødet d. 4. september 2013 med Lyngby Boligselskab og beboere fra bebyggelsen Bækkevang blev skyggediagrammerne i miljørapporten for Lokalplan 235 diskuteret. Det blev foreslået, at der blev udarbejdet supplerende skyggediagrammer til belysning af de lokale forhold der gælder for bebyggelsen Bækkevang.

Kommunen har haft dialog med Jan Kjær-Hansen og har på den baggrund bedt bygherres rådgiver COWI som skulle stå for den konkrete udarbejdelse, om at udarbejde vedhæftede supplerende skyggediagrammer.

Såfremt I har bemærkninger til skyggediagrammerne og lokalplan og miljørapport i øvrigt, bedes I inden fredag d. 13. september sende disse til kommunen på email-adressen:

lokalplan235@ltk.dk

Venlig hilsen

Anders Olesen

Kulturgeograf, byplanlægger



Center for Miljø og Plan
Team Planlægning
Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby
Direkte: 4597 3608
Omstilling: 4597 3000
Mobil:

E-mail: anol@ltk.dk

Internet: www.ltk.dk

Lyngby-Taarbæk Kommune
Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
2800 Lyngby

6. september 2013

Cyklistforbundets kommentarer til forslag til lokalplan nr. 235 for Kanalvej nord

Idet vi henviser til vores kommentarer til forhøringen om Kanalvejsområdet af 25. april 2012, skal Cyklistforbundet endnu engang gøre opmærksom på ønsket om, at trafiksikkerheden og fremkommeligheden for cyklister tilgodeses i den videre planlægning.

Vi er af den opfattelse, at selvom lokalplaner for det meste drejer sig om anvendelsen af et bestemt matrikulært areal, så bør de også indeholde en beskrivelse af de krav til og konsekvenser af benyttelsen, som påvirker trafikken omkring lokalplanens område.

Og således også beskrive hvilke tiltag, der skal laves på de omgivende veje og stier. Såfremt lokalplanens bestemmelser medfører en øget trafikmængde, bør det også være de ansvarlige for det byggeri der udføres, at bidrage med økonomiske midler til en nødvendig omlægning af veje og stier. Dette for at undgå, at der efter udførelsen af et nyt byggeri med mere trafik til følge viser sig ikke at være tilstrækkeligt med midler i det kommunale budget til at lave de ændringer, der er nødvendige for at sikre trafiksikkerheden og fremkommeligheden.

Kanalvej indgår i dag som en del af den regionale cykelrute 69 (Klampenborg – Ishøj Strand), der passerer Lyngby via Ermelundsstien, Firskovvej, Klampenborgvej, Kanalvej, Toftebæksvej, Kanalstien gennem Fæstningskanalen mellem Toftebæksvej og Knupelstræde, Stades Krog og Rustenborgvej.

Inden etableringen af den nuværende Kanalvej gik cykelruten fra Firskovvej tværs over Klampenborgvej og ad stien nord for Nærumbanen til Toftebæksvej.

Vi vil under hensyn til den forøgede trafikmængde på Kanalvej foreslå, at denne gamle linjeføring igen tages i brug for den skiltede cykelrute. Dette kræver dog, at der kan sikres en sikker krydsning af Toftebæksvej lige nord for Nærumbanens overkørsel, evt. ved en justering og flytning af signalanlægget her. Endvidere må stien udvides i bredden og være en delt sti.

Det fremgår stadig ikke tydeligt af materialet hvordan Kanalvej i fremtiden skal udformes. Vi vil foretrække, at Kanalvej stadig har særskilte cykelstier. Hastigheden for biler bør som angivet i lokalplanforslaget være på maks. 30 km/t, som også er et generelt ønske fra alle cyklistforbund i EU til hastigheder i byområder.

Det er vigtigt, at til- og frakørsler fra det nye byggeri, herunder parkeringsanlæg, udformes under hensyntagen til cykeltrafikken på Kanalvej. Vi foreslår, at cykelstierne føres helt gennem disse, således at bilisterne gøres opmærksom på at der skal holdes tilbage for cyklisterne.

Det må endvidere være helt nødvendigt med et signalreguleret kryds ved udmundingen af tilkørslen fra parkeringskælderens. Tidligere har der været to tilkørsler til parkeringspladsen, som nu samles i en tilkørsel til mange flere parkeringspladser.

Dette nødvendige signalanlæg bør også udformes, så det kan dække for den påtænkte sti gennem området fra området nord for Nærumbanen, så man også derfra kan komme sikkert på tværs af Kanalvej.

Evt. andre tilkørsler, herunder til varelevering må også udføres på en måde, som sikrer cykeltrafikken, herunder at der ikke, som det kendes fra mange områder i kommunen, sker at varelevering sker ved parkering på cykelstierne.

Da det nye byggeri ligger stationsnært i forhold til Lyngby station, skal vi anbefale, at der fastlægges en restriktiv parkeringspolitik med færrest mulige bilparkeringspladser til det nye byggeris beboere og ansatte.

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf

Formand

Dir. + 45 85 88 37

Mobil + 50 12 65 67

cyklistforbundet.lyngby-sollerod@dcf.dk

Wellendorf Transportplanlægning

Idé- og projektudvikling for tog-, bus- og cykeltrafik

Niels Wellendorf

Fuglsangvej 18, 2830 Virum
Fastnet: 45858837, Mobil: 50126567
Mail: niels.wellendorf@mail.dk
www.wellendorf-transport.dk
CVR: 33320191
Bank: 0455 10839475

Den 6. september 2013

Lyngby-Taarbæk Kommune
Kommunalbestyrelsen
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Kommentarer til lokalplan for Kanalvej Nord

Generelt

Overordnet bør den kommunale byplanlægning, som indeholdt i kommuneplaner og visioner, sikre at der er sammenhæng mellem hvad der sker i et område og dets naboområder.

Det vil sige, at der ikke planlægges med bebyggelser af modstridende karakter ved grænserne mellem områderne. Når der således har været ønsker om en intensiv bymæssig bebyggelse for Kanalvej Nord området, burde der have været taget hensyn hertil, da der planlagdes for boligområdet nord herfor, altså for området nord for Nærumbanen.

Her er der givet tilladelse til lavt boligbyggeri, der ikke harmonerer med hverken den kommende bebyggelse på Kanalvej eller den høje boligbebyggelse omkring Lyngbygårdsvej. Der har godt nok i forvejen været nogen lav bebyggelse på området mellem Lyngbygårdsvej og Nærumbanen, men det har tidligere været afsluttet med et parkbælte.

I stedet for at have tilladt mere lavt boligbyggeri i dette område, skulle der være tænkt i hvordan en intensiv og høj bebyggelse på Kanalvej kunne hænge sammen med bolig- og parkområdet nord for Nærumbanen.

Dette kræver naturligvis en meget langsigtet planlægning, der kan fastholdes uændret politisk over flere valgperioder, og som der holdes fast i, uanset om der kommer ønsker om byggeri, der ikke harmonerer med de langsigtede planer. Også selv om det så betyder, at kommunen må undlade at sælge arealer til bebyggelse for en kortsigtet økonomisk gevinst.

Omvendt må der så, når der er givet tilladelse til et lavt boligbyggeri nord for Nærumbanen tages hensyn hertil i forbindelse med et nyt byggeri på Kanalvej, så der ikke opstår gener for det eksisterende byggeri. Også selv om dette så betyder, at der ikke kan opnås den indtægt ved salg af arealet som der ellers kunne opnås.

En radikal måde at ændre på områdernes benyttelse kunne være, at der som konsekvens af en ny høj bebyggelse på Kanalvej sker en ekspropriation af boligområdet nordfor, og en flytning af dette til et passende sted. Betalt af indtægterne ved salget af arealet på Kanalvej.

Det foreslås, at kommuneplanlægningen gennemgås for andre steder, hvor der kan være konflikter af samme art, og at dette afklares og justeres i den kommende kommuneplanlægning.

Den konkrete bebyggelse

Med Lyngby som et regionalt knudepunkt, synes det påtænkte byggeri at være en god løsning, der sikrer et tæt byområde ikke for langt fra Lyngby station.

For at Lyngby bliver et levende sted at bo, er det dog vigtigt, at der er en varieret befolkningssammensætning, herunder at der er boliger for unge og gamle, der er til at betale for en mindre indtægt. Dette burde have været indtænkt i formålet med boligbebyggelsen i det nye byggeri.

Trafikale forhold

Uanset at lokalplaner for det meste drejer sig om anvendelsen af et bestemt matrikulært areal, så bør de også indeholde en beskrivelse af de krav til og konsekvenser af benyttelsen, som påvirker trafikken omkring lokalplanens område.

Og således også beskrive hvilke tiltag, der skal laves på de omgivende veje og stier.

Såfremt lokalplanens bestemmelser medfører en øget trafikmængde, bør det også være de ansvarlige for det byggeri der udføres, at bidrage med økonomiske midler til en nødvendig omlægning af veje og stier. Dette for at undgå, at der efter udførelsen af et nyt byggeri med mere trafik til følge viser sig ikke at være tilstrækkeligt med midler i det kommunale budget til at lave de ændringer, der er nødvendige.

Da det nye byggeri ligger stationsnært i forhold til Lyngby station, anbefales, at der fastlægges en restriktiv parkeringspolitik med færrest mulige reserverede bilparkeringspladser til det nye byggeris beboere og ansatte.

Nærumbanen som letbane til Lyngby station

Der foreligger forslag til en ændring af Nærumbanen til letbane med omlægning til Lyngby station ad den kommende letbane på Klampenborgvej. Endvidere foreligger forslag til en omlægning af Nærumbane til Lyngby station med nuværende tog ad denne letbane som en overgangsløsning.

For begge løsninger vil det formentlig kunne betyde, at den nuværende banedæmning bortgraves, og banetracéet kommer i niveau med omgivelserne.

For en omlægning med eksisterende tog, vil der skulle være en kurve med 80 meters radius, hvilket netop kan lade sig gøre med det foreslåede byggeri. Dog vil banen så komme til at gå ind over den planlagte parkeringskælder. Denne bør derfor bygges, så den kan bære en (let) bane ovenpå ud mod Klampenborgvej.

Såfremt der på et senere tidspunkt kommer en beslutning om at indføre Nærumbanen til Lyngby station, vil det betyde, at den i lokalplanen foreslåede tunnel under banen skal ændres til en overkørsel. Det foreslås derfor, at der ikke etableres en tunnel før spørgsmålet om Nærumbane er afklaret, også selv om dette ikke sker indenfor de første år.

Området syd for lokalplanområdet

I helhedsplanerne for Kanalvejsområdet, og som også illustreret i lokalplanen forventes der senere at ske en omlægning af området mellem Kanalvej og storcenteret, herunder en genskabelse af Fæstningskanalen.

Med et byggeri som det ny foreslåede, ville det have været hensigtsmæssigt, at dette område også var færdigplanlagt samtidigt, så der ikke opstår et tomrum på nogen år, hvor området ikke er færdigt, og som medfører at der igen skal ske store anlægsarbejder, der påvirker byens liv. Og som samtidig vil være til gene for det nye byggeri.

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf

Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby
lokalplan235@ltk.dk

3. september 2013

Bemærkninger til forslag til lokalplan 235 Kanalvejsområdet nord.

Danmarks Naturfredningsforening støtter helhedsplanens målsætning om at udvikle Kanalvejsområdet til et attraktivt område med nybyggeri, grønne områder, byrum og en åbning af Fæstningskanalen som et vandløb i byrummet, der kan lede regnvand fra omkringliggende veje og tage til Mølleåen og Lyngby Sø.

Vi ser endvidere med stor tilfredshed, at de eksisterende store gråpopler i området, der er omfattet af "Ermelundsfredningen", skal bevares.

Det fremgår af lokalplanens bestemmelser om bebyggelsens ydre fremtræden § 7.7., at tagflader kan etableres som "grønne tage" med græstørv, sedum eller lignende og af § 7.9, at der må indbygges solfangere, solceller og lignende energibesparende installationer i såvel tagflader som facader eller gavle.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at disse bestemmelser er for uforpligtende, idet tagfladerne så vidt muligt bør anvendes til et yderligere formål end tag f.eks. til opholdsareal, "grønt tag" for at tilbage regnvand og forskønne taget eller for at udnytte solenergi i solfangere, solceller eller lignende energibesparende installationer.

Danmarks Naturfredningsforening foreslår derfor, at det indføres i lokalplanen, at der til kommunalbestyrelsens godkendelse skal fremsendes en plan for anvendelse af tagfladerne til opholdsareal, "grønne tage" og udnyttelse af solenergi.

Danmarks Naturfredningsforening finder det endvidere vigtigt, at helhedsplanens målsætning om åbning af Fæstningskanalen sker i sammenhæng med byggeriet, således at hele Kanalvejsområdet kan fremstå som et attraktivt område, når den nye bebyggelse tages i anvendelse.

Med venlig hilsen

Hans Nielsen



Supplerende Indsigelser til Kanalvejsprojektet fra Seniorbofællesskabet Lyngvang

Sagsnummer: 20111110178

Oprettet: 10-10-2013

Dokumentejer: Anders Olesen

Modtaget

E-post	Journalnøgle(r):	01.02.05 - K04 Lokalplanlægning, Indsigelser/høring
Emne: Supplerende Indsigelser til Kanalvejsprojektet fra Seniorbofællesskabet Lyngvang	Besked:	
Oprettet: 10-10-2013		
Dokumentdato: 10-10-2013		
Fysisk placering:		
Afsender		
E-post: "Carl Sønnichsen" <cas@topsoe.dk>		

Tekst:

Fra: "Carl Sønnichsen" <cas@topsoe.dk>
Dato: 10-10-2013 07:27:09
Til: sbe@ltk.dk
Kopier til: Anders Olesen <anol@ltk.dk>, as.christensen@youmail.dk, mbo@dan-nielsen.net, <annelise.fornaes@webspeed.dk>
Emne: Supplerende Indsigelser til Kanalvejsprojektet fra Seniorbofællesskabet Lyngvang

Supplerende indsigelser/bemærkninger til vores tidligere fremsendte indsigelser:

Hej Sidsel

I fortsættelse af vores møde, i mandags på Rådhuset, hvor Danica, med baggrund i indsigelserne fra den offentlige høring, præsenterede deres sidste forslag til byggehøjder/skyggevirkning osv., skal vi, på Lyngvangs vegne, fremføre et par væsentlige synspunkter:

1. Skyggevirkning :

Vi anerkender, at der sket en forbedring i højderne på et par af bygningerne. Dog tilfredsstillende de nye skygge-diagrammer ikke vores krav, idet Lyngvang fortsat er skyggelagt i 3 vintermåneder. Derfor fastholder vi, at lokalplanen skal

indeholde Lyngvangs forslag til ny § 6.14 (punkt 26 i forvaltningens oversigt over indsigelser). **Det nye forslag er simpelthen ikke godt nok !!!**

2. Gangtunnel under Nærum Banen

Gangtunnelen/underføringen under Nærum Banen, synes vi, sammen med Bækkevang, ikke giver nogen mening.

Den vil ikke spare os for nævneværdig tid i forhold til de nuværende adgangsveje , via Toftebæksvej og Klampenborgvej.

Det samme gælder for cyklister som f.eks. skal videre til DTU. De lander på Lundtoftegårdsvej og skal derfra videre

mod enten højre via Sorgenfrigårdsvej eller til venstre af Toftebæksvej . Altså heller ingen besparelse for dem.

Desuden er vi bange for støjen fra lastbilerne som skal føre varer til og fra forretningerne i Blok 2A og 2B. Støjen vil blive

mange gange forstærket ind til os via tunnelen.

De eneste der kan have glæde af en tunnel, kunne være de som parkerer på Lyngbygårdsvej for gå på indkøb i centeret.

De vil til gengæld medføre en yderligere trafik på en allerede nu meget befærde Lyngbygårdsvej .

Derfor kan tunnelen undværes - til gengæld kunne man, grundet den yderligere støj, vi allerede nu kan konstatere fra Nærum

Banen, og som vi forventer bliver yderligere forværret når byggeriet er færdig , sammen med byggestøjen som vi som nærmeste

naboer bliver udsat for gennem de næste år, tænke på, allerede nu **at etablere et permanent støjværn** , mellem banen og

bebyggelsen mod nord.

3. Ændret placering af Microsoft bygning

Microsoftbygningen der ligger ud for Lyngvang er drejet. Det betyder at den rykker væsentlig nærmere bebyggelsen.

Selv med en reduktion på 2 m, så bliver skygge og indkig det samme som det vi så på de første skitser. **Som minimum må**

bygningen tilbage på gammel plads .

4. Reduceret antal p-pladser = mindre byggeri

På mødet blev det bekræftet, at der er opstået vanskeligheder med etablering af de krævede 800 P-pladser.

Når areal til ramper, trapper, elevatorer mv. er fraregnet, skulle der være plads til godt 600 biler.

Forvaltningen bekræftede,

at der var en udfordring, som pt. blev forhandlet.. Hvis Danica ikke kan levere de nødvendige

p-pladser, må man nødvendigvis

reducere i antallet af m². Færre m² betyder mindre byggeri. Disse færre m² , kunne, placeret de rigtige steder, (f.eks. bygning 2),

betyde, at skyggevirksomheden kan reduceres ned så de opfylder Lyngvangs forslag til ny § 6.14. (jvnf. punkt 1)

Disse sidste indsigelser/bemærkninger fra Lyngvang, til lokalplanen for Kanalvejsprojektet, er tilsendt dig, ud fra din opfordring på

mødet, hvor du gav os en frist til torsdag i denne uge.

Med hilsen

Carl Sønnichsen

Formand

Lyngvang 18

2800 Kgs. Lyngby

Phone: +45 2275 4552(direct)

Supplement til punkt 4: Antal P-pladser:

Bygningsreglementets bestemmelser er ikke til meget hjælp, her står i Bygningsreglementet 2.4.2

Der skal udlægges (reserveres) tilstrækkelige parkeringsarealer til, at bebyggelsens beboere, de beskæftigede i bebyggelsen, besøgende, kunder og leverandører m.v. kan parkere biler, motorcykler, knallerter og cykler, m.v. på ejendommens område.

Det er lokalplanens egne bestemmelser, 5.3 og 5.5, der giver problemer ved en reduktion:

Hvis man laver et regneeksempel med:

15.000 m² ungdomsboliger kræver 150 parkeringspladser

5.000 m² dagligvarebutikker kræver 143 parkeringspladser

20.000 m² kan kravet efter ansøgning nedsættes til 333 parkeringspladser

I alt 776 pladser - som selvfølgelig ændres lidt ved en anden disponering af etagearealet

Og så skulle man egentlig tro, at de eksisterende 450 parkeringspladser til centret skulle genskabes.

Haldor Topsøe A/S: CVR: 41853816 This e-mail message (including attachments, if any) is confidential and may be privileged. It is intended only for the addressee. Any unauthorised distribution or disclosure is prohibited. Disclosure to anyone other than the intended recipient does not constitute waiver of privilege. If you have received this email in error, please notify the sender by email and delete it and any attachments from your computer system and records.
HALDOR TOPSOE (www.topsoe.com)



*The legacy of
Haldor Topsøe*

Kommentarer til forslag om ændring af lokalplanen for Kanalvejsbyggeriet i relation til præsentationen på rådhuset den 7. oktober 2013.

Vi synes der er blevet lagt et stort arbejde i at ændre lokalplanen indenfor rammerne af de 40.000 etagemeter, som har været den bundne opgave for arkitekt og Cowi, så den nu især er blevet tilpasset forslagene fra Lyngvang.

Vedrørende højden i delområde 3 A er en nedsættelse på 3m jo ikke meget (til kote 47,3 fra 50,3). Som minimum havde vi håbet på, at kote 45,9 havde været anvendt, som Lyngvang også havde foreslået i deres indsigelse. Vi havde endda også håbet på, at man kunne rykke begge bygninger i delområde 3 lidt tilbage, så de ville skygge mindre for husene i Bækkevang. Men der er åbenbart en kloakføring, der skal tages hensyn til, så dette ikke er en mulighed. I stedet er bygningerne drejet lidt og rykket frem. Vi har stort set ikke opdaget nogen effekt på skyggevirkning af den grund, hverken positiv eller negativ for Bækkevang. Men en lidt mindre højde på delområde 3A samt nævnte drejning af de to bygninger i delområde 3A og 3B og diverse tilretninger ovenpå taget får vel alt i alt bygningerne til at virke lidt mindre voluminøse end før.

Med hensyn til mindre skyggevirkning er der måske en smule positiv effekt på Bækkevang i september kl. 17, hvor før 11 huse ikke havde nogen solmulighed og de 5 i Lyngvang. Nu har alle huse i Lyngvang og Bækkevang solmulighed. Der er diskrepans mellem de nye skyggediagrammer, der viser september kl. 17 før, og de diagrammer vi tidligere har fået tilsendt. På de nu tilsendte har Bækkevang solmulighed kl. 17 både før og efter tilretningen af projektet? Det samme gælder oktober kl. 16: Af de før tilsendte diagrammer skygge på 21 huse i Bækkevang og 7 i Lyngvang, men på de nytilsendte skygge i Lyngvang 5 huse før men solmulighed efter ændring, og ligeledes i Bækkevang solmulighed både før og efter. Altså en diskrepans mellem de to førdiagrammer? Øvrige tidspunkter og måneder er uforandrede for Bækkevang. På Lyngvang er der ny positiv effekt, som der blev sagt på mødet i mandags i september, oktober, februar og marts. Men ingen effekt hverken i Lyngvang eller Bækkevang i de mørke vintermåneder, hvor Lyngvang er hårdest ramt.

Hvad angår den grønne passage under jernbanen, som Lyngvang på mødet gav udtryk for bekymring over på grund af formodede støjproblemer via tunnelen fra biler med varer nat eller tidlig morgen til bagsiden af en forretning, har vi ikke specielt drøftet dette blandt beboerne i Bækkevang. Der har dog været udtrykt bekymring for forøget støj fra veje og stier generelt og for eventuel knallertkørsel på stierne. Vi kan ikke selv gennemskue alle fordele og ulemper ved denne tunnel under jernbanen.

God arbejdslyst til Byplanudvalget.

Med venlig hilsen

Jan og Annelise Fornæs Kjær-Hansen, Bækkevang 10, den 8. oktober 2013.

NOTAT

Projekt **Støjforhold ved Kanalgrunden**
 Kunde **Lyngby-Taarbæk Kommune**
 Notat nr. **01**
 Dato **16.10.2013**
 Til **Sidsel Poulsen, Anders Olesen**
 Fra **Christina Mose**
 Kopi til

1. Baggrund

I forbindelse med Lyngby Taarbæk Kommunes behandling af miljøvurdering og lokalplan for Kanalvejsområdet ønsker kommunen en vurdering af effekten af en eventuel opsætning af støjskærm langs banen samt økonomisk vurdering af en støjskærm.

I Miljøvurderingen af lokalplanen er angivet at togtrafikstøjen kan forventes at stige med 0,9-1,1 dB(A) på boligerne nord for banen. Primært fordi togstøjen vil blive reflekteret på det nye byggeri tilbage på naboerne mod nord. Det bemærkes i Miljøvurderingen, at grænseværdierne vil være overholdt.

Dato 16. oktober 2013

Rambøll
 Hannemanns Allé 53
 DK-2300 København S

T +45 5161 1000
 F +45 5161 1001
 www.ramboll.dk

Tabel 10 Togtrafikstøj; ændringer fra 2012 til 2022.

Punkt	Etage	Beskrivelse	ΔL_{den} [dB(A)]
BP 1	1	Nabo Lyngvang vest	1,1
BP 2	1	Nabo Lyngvang øst	0,9
BP 3	1	Stationsbygning	0,5
BP 4	1	Nabo vest	-0,5
BP 5	1	Nabo sydøst	0,7

Figur 1: Ændring i togtrafikstøj på facaden, jf støjkortlægning i Miljøvurderingen

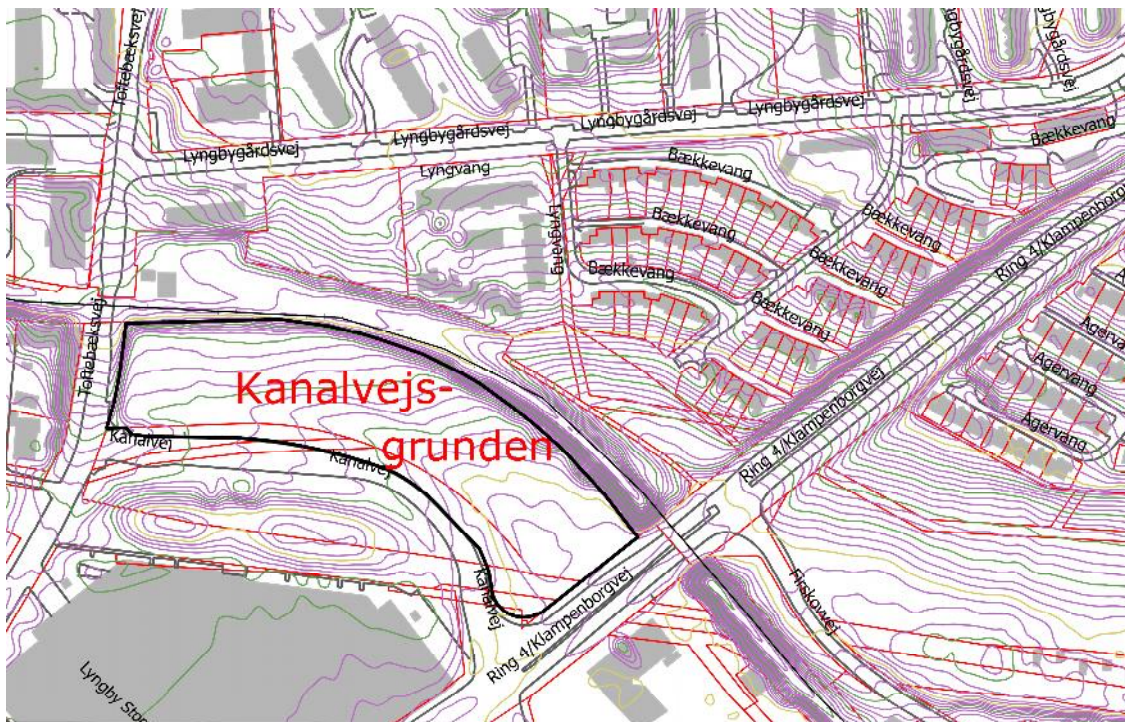
Det bør bemærkes at en ændring på ca. 1 dB er en meget lille ændring, der næppe er hørbar for de fleste.

2. Effekt af støjafskærmning

De berørte boliger ligger i en afstand på 25-30 m. fra banemidten.

Ifølge terrænkoterne ligger banen på en dæmning stigende fra vest mod øst, for at krydse Klampenborgvej på bro.

På trods af dette, ser det på fremsendte koter, ud til at boligernes terræn er højere beliggende end banemidten.



Figur 2: Kortudsnit

Den største effekt af en støjskærm opnås umiddelbart bag skærmen herefter aftager effekten med stigende afstand.

Ved anvendelse af typekatalog er vurderet effekten af en støj under forskellige forudsætninger om højde og placering i forhold til støjilden.

På Figur 3 er indtegnet to alternative placeringer af en støjskærm

- a) langs jernbanen
 - b) i matrikelskel
- a) En placering af støjskærm langs banen vil med en skærmløsning på 2 m. medføre en reduktion på ca. 5 dB på rækkehusenes facade. Effekten kan forventes at stige med ca. 2 dB for hver m. skærmhøjden øges.
 - b) En placering af støjskærm i matrikelskel vil med en skærmløsning på 2 m. medføre en reduktion på ca. 3 dB på rækkehusenes facade. Effekten kan forventes at stige med ca. 2 dB for hver m. skærmhøjden øges

Ingen af skærmløsningerne vil medføre en signifikant effekt for støjniveauet i 1. sals højde. Det skal desuden påpeges at opsætning af skærm langs banen kan medføre en øget refleksion af støj tilbage på byggeriet på Kanalgrunden.

2.1 Forslag til placering

En eventuel støjskærm kan placeres enten langs sporet eller i matrikelskellet ved rækkehusene.

Længden af en skærm langs sporene vil være ca. 100 m. – den eksakte længde vil kunne detaljeret beregnes ved anvendelse af SoundPlan. De komplicerede terrænforhold samt refleksioner fra byggeriet på Kanalgrunden vil særligt have betydning for effekten og den optimale længde, men med en tommelfingerregel på at afskærmningslængden skal i en vinkel på 90 grader dække afstanden mellem skærm og modtager giver ca. 100 m.

Længden af en skærm i matrikelskel være ca. 85 m. – den eksakte længde vil kunne detaljeret beregnes ved anvendelse af SoundPlan. De komplicerede terrænforhold samt et knæk på støjskærmen vil have stor betydning for effekten og den optimale længde.



Figur 3: Alternative placeringer af støjskærm

3. Økonomi

Ved indledende økonomiske overslag kan den samlede anlægsudgift til en typisk støjskærm, der opfylder de tekniske krav og en højde på ca. 3 meter, ansættes til:

Ca. 8-10.000 kr. pr. løbende meter ved opsætning langs eksisterende veje/baner.

Erfaringsmæssig udgør selve støjskærmselementerne ca. 30% af den samlede anlægsudgift, ca. 30% udgør søjler/fundament mv, der stort set er uafhængig af skærmtypen. De resterende 40 % af anlægsoverslaget hidrører planlægning og projektering ca. 20%, jordarbejder, beplantning mv.

Anlægsudgiften bør sammenholdes med de påregnede udgifter til drift og vedligehold i hele støjskærmens forventede levetid, så den samlede økonomi i forskellige skærmløsninger med forskelligt vedligeholdelsesbehov kan sammenlignes.

Man må alt andet lige forvente, at prisen pr. løbende meter støjskærm er højere for mindre projekter.

En støjskærm med en længde på ca. 100 m. kan på baggrund af ovenstående forventes at have en anlægsudgift på:

800-1.000.000 kr.

En støjskærm med en længde på ca. 85 m. kan på baggrund af ovenstående forventes at have en anlægsudgift på:

680-850.000 kr.

3.1 Eksempler på støjskærme

Det er vigtigt at se skærmens størrelse, dvs. højde og udbredelse i sammenhæng med omgivelserne. I almindelig bymæssig bebyggelse kan en støjskærm virke voldsom. I bebyggelser hvor støjskærmen placeres i villahaver og langs stier, kan det derfor være nødvendigt at nedbryde støjskærmen visuelt i nogle sektioner – både horisontalt og vertikalt. Dermed kan den bringes i harmoni med naboarealernes skala.

I nedenstående er vist to referenceskærme, der visuelt kunne indpasses i det grønne bymiljø, der er langs banen.

En placering af skærm langs banen vil kræve et tæt samarbejde med Lokalbanen, der evt. kan have krav til udformning.



