



Byplanudvalget

Protokol

19-08-2015 kl. 08:15
Udvalgsværelse 1

Medlemmer

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

Bygningsinspektør Søren Suhr-Virranniemi fortalte om håndhævelse af lokalplaner.

Derudover deltog

Bjarne H. Markussen

Sidsel Poulsen

Trine Schreiner Tybjerg

Søren Suhr-Virranniemi

Louise Angelo

Indholdsfortegnelse

1. [Håndhævelse af lokalplaner](#)
2. [Genregistrering af rækkehuse](#)
3. [Udpegning af bevaringsværdige bygninger i den sydlige del af Virum](#)
4. [Præmiering af bygninger](#)
5. [Dansk Byggeris analyse af kommunernes erhvervs- og byggevenlighed](#)
6. [Forslag om fredning af Dyrehaven og dens omgivelser](#)
7. [Ansøgning om dyregravplads i Frederiksdal Skov](#)
8. [Taarbæk Strandvej 69A - opførelse af en ny række- og dobbelthusbebyggelse](#)
9. [Centrifugevej 84 - Nedrivning af bevaringsværdigt vandtårn](#)
10. [Svenskevej 1 - Landzonetilladelse til udstykning af bolig](#)
11. [Gammel Lundtoftevej 1F - anvendelsesændring til yoga center](#)
12. [Virumgade 24A-C - fældning af bevaringsværdigt kastanjetræ](#)
13. [Lyngby Stadion - Lundtoftevej 53A - Dispensation breddeidrætsfaciliteter](#)
14. [Caroline Amalievej 63 - om- og tilbygning af eksisterende enfamiliehus](#)
15. [Arbejdsprogram for Ringbysamarbejdet](#)
16. [Letbanens dispositionsforslag - traceet, herunder Lundtofte Station](#)
17. [Letbanens dispositionsforslag - DTU-alternativet](#)
18. [Letbanens dispositionsforslag - strækningen Lyngby Station til motorvejen](#)
19. [Letbanen - Tilkøb af rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum](#)
20. [Meddelelser til udvalgets medlemmer - august 2015](#)

1. Håndhævelse af lokalplaner

Sagsfremstilling

Udsat med henblik på invitation af den øvrige Kommunalbestyrelse til gennemgang. Sagen genfremsættes.

Byplanudvalget har på udvalgsrådet 7. januar 2015 anmodet forvaltningen om at uddybe, hvorledes lokalplaner håndhæves.

Forvaltningen konstaterer jævnligt, at der på ejendomme er foretaget ændringer, hvor der burde have været søgt om tilladelse hos kommunen forinden, eller hvor der er sket ændringer i modstrid med gældende lovgivning. Ofte er det henvendelser fra borgere, der gør, at kommunen bliver gjort opmærksom på disse ulovlige forhold. Forvaltningen foretager ikke opsøgende tilsyn. Når forvaltningen bliver gjort bekendt med et ulovligt forhold, har forvaltningen pligt til at søge forholdet lovliggjort.

I første omgang vil forvaltningen høre ejerne om sagen jf. Forvaltningsloven. Derefter indledes der dialog med ejer, hvor der snakkes om, hvordan forholdet kan lovliggøres. Når en ulovligt forhold skal lovliggøres, kan det enten ske ved fysisk lovliggørelse eller en retslig lovliggørelse. Ved en retslig lovliggørelse vil ejer få tilladelse, og eventuelt dispensation, således at forholdet kan bibeholdes. I tilfælde af, at der ikke kan opnås en tilladelse, skal forholdet fysisk lovliggøres. Det kan for eksempel betyde, at en ulovlig opført bygning skal fjernes og en ulovlig facadeændring skal tilbageføres til det oprindelige.

Hvis forvaltningen ikke kan blive enig med ejer, vil ejer blive påbudt at lovliggøre forholdet. Hvis ejer ikke efterkommer kommunens påbud, vil sagen blive overgivet til politiet til strafferetlig behandling. Der vil i givet fald blive tale om idømmelse af bødestraf og/eller tvangsbøder indtil forholdet er bragt i orden.

På udvalgsrådet vil Bygningsinspektør Søren Suhr-Virranniemi fremlægge forskellige eksempler på, hvordan forvaltningen praktiserer tilsyn og håndhævelse.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Byplanudvalget den 19. august 2015

1. del taget til efterretning. 2. del udsat til næste møde. Kommunalbestyrelsen inviteres til at deltage.

2. Genregistrering af rækkehuse

Sagsfremstilling

Sagen genfremlægges , i det der på samme møde gives en orientering om håndhævelse af lokalplaner, jf. protokollen af 7. januar 2015 (nedenfor)

Forvaltningen har i samarbejde med Bygningskulturforeningen gennemgået de af kommunens rækkehusbebyggelser, som har en bevaringsværdi på 4 i Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger. Hensigten er at vurdere, om der er bebyggelser, som bør opgraderes til bevaringsværdi 3. Gennemgangen skal ses i sammenhæng med den registrering, der foregår med kommunens øvrige bygninger med bevaringsværdi 4.

Lyngby-Taarbæk Kommune har ca. 3.200 rækkehuse fordelt på 54 bebyggelser. På kommunens hjemmeside under Forside / Borger / Bolig, byggeri og natur / Bolig og byggeri / Bygningsbevaring / Rækkehuse ses beskrivelser af alle rækkehusbebyggelserne. For bebyggelser med 9 eller færre end 9 boliger er beskrivelserne uden fotos. Parterne har drøftet rækkehusbebyggelser med bevaringsværdi 4, der ikke er omfattet af en lokalplan, der kan sikre bebyggelsens ensartede karakter.

Nedenstående beskrivelser er udtryk for forvaltningens vurdering, og omhandler de bebyggelser, som Bygningskulturforeningen ønsker, skal opgraderes til bevaringsværdi 3:

Blomstervænget 67 - 105:

Bebyggelsen er opført 1943 og er tegnet af arkitekt Breth Hansen. Der er 20 boliger. Husene er i 2 etager med kælder og facader i røde teglsten og rødt tegltag. Facaderne er præcist opdelt, og de oprindelige vinduesformater er bevaret. Der er ingen tagvinduer. Bebyggelsen ligger i et fint og roligt miljø tæt på Kgs. Lyngby og er del af et attraktivt boligkvarter. Rækkehusene fremstår originale, dog uden fremtrædende træk, der kan berettige en opgradering til bevaringsværdi 3. Jf. vedlagte foto af Blomstervænget (bilag).

Bygningskultur Foreningens bemærkninger: Husene fremtræder meget originalt med både vinduer og terrassedøre og danner et meget fint sammenhængende hele. Foreningen har forståelse for, at husene ikke kan opgraderes til bevaringsværdi 3, men mener, at det så meget desto mere er vigtigt, at der udfærdiges en lokalplan, der kan fastsætte bestemmelser, der regulerer husene

fremtræden.

Æblevænget 1 - 13:

Bebyggelsen er opført 1936 og er tegnet af arkitekt Knud Friderichsen og Arne Poulsen. Der er 7 boliger. Husene er i 2 etager og med facader i gule sten og sort tagpap. Boligerne er forskudte i forhold til hinanden og har éns tagterrasser mod havesiden. Bebyggelsen er et rigtig fint eksempel på modernistisk rækkehusbyggeri med tidstypiske detaljer, der ikke er blevet ændret gennem tiden. Forvaltningen finder, at bebyggelsen kan udpeges med bevaringsværdi 3. Jf. vedlagte foto af Æblevænget (bilag).

Bygningskultur Foreningen er enig i dette.

Fuglsangvej Nord, Fuglsangvej 4 - 60:

Bebyggelsen er opført 1947/48 og er tegnet af arkitekt Poul Hauge og Ole Kornerup-Bang. Der er 29 boliger. Husene er i 1½ etage. Facaderne er pudsede i en rødlig okkerfarve med hvide gesimser og indgangspartier. Der er et smukt gul- og rødflammet tegltag på bebyggelsen, som er forsynet med éns kviste på begge sider. Rækkehusenes stærkeste træk er det gennemgående tegltag med et flot farvespil, de (næsten) ens kviste og den gentagne rytme i facaderne, hvor tagfladen trækkes ned ved indgangspartiet. Forvaltningen finder dog ikke, at der er væsentlige arkitektoniske træk, der gør, at bebyggelsen skal opgraderes til bevaringsværdi 3. Jf. vedlagte foto af Fuglsangvej Nord (bilag).

Bygningskultur Foreningen mener, at bebyggelsen bør opgraderes til bevaringsværdi 3, og har følgende begrundelse: Foreningen finder, at også facadernes opbygning og farveholdning bidrager til rækkehusenes arkitektoniske kvalitet, idet de store felter, hvor taget er tilbagetrukket, er holdt i rødlig okkerfarve, mens partierne under den nedtrukne tagflade fremstår hvidlige. Det er således lykkedes, at disse ret små rækkehuses to bygningsstokke fremstår karakteristiske og tidstypiske, som også arkitekt Ole Kornerup-Bang var kendt for, og foreningen mener, at bebyggelsen bør opgraderes til bevaringsværdi 3.

Fuglsangvej Syd, Askebyvej 2 - 16, Lerbækvej 2 - 20, Rytsebækvej 2 - 26, Hjertebjergvej 2 - 16:

Bebyggelsen er opført 1953 af Johan Christensen & Søn og er tegnet af arkitekt Arne Poulsen. Der er 39 boliger. Husene er i 2 etager med en lille garageudbygning mod vej. Facader er med hvide eternitplader og sorte træpartier samt gennemgående vinduesbånd med jalouispartier. Tagene er dækket af eternitskifer, og der er små spring i tagene pga. varieret terræn. Bebyggelsen fremstår meget velholdt og uændret. Der er tale om en fin rækkehusbebyggelse, der er repræsentativ for perioden. Denne bebyggelse blev opført som "pilotprojekt" for den meget større og lignende rækkehusbebyggelse på Åbrinken (se herunder) . Forvaltningen finder, at der er tale om et fint og tidstypisk rækkehusbyggeri, som

stadig står stort set som oprindeligt, hvorfor bebyggelsen kan udpeges med bevaringsværdi 3. Jf. vedlagte foto af Fuglsangvej Syd (bilag).

Bygningskultur Foreningen er enig i dette.

Åbrinken 1 - 83, 95 - 271, 2 - 124:

Bebyggelsen er opført 1953/54 af Johan Christensen & Søn. Der er 193 boliger. Husene er ens med rækkehusene på Fuglsangvej Syd, som beskrevet herover, men har undergået en del flere individuelle forandringer. Herunder etablering af vindfang, indretning af garage til bolig, etablering af solceller på tag, udskiftning af skifertag til forskellige facadefarver mv. Ændringerne i husene oprindelige udtryk bevirker, at der ikke er grundlag for en opgradering til bevaringsværdi 3. Jf. vedlagte foto af Åbrinken (bilag).

Efter en eventuel vedtagelse af opgradering af de nævnte rækkehuse vil bevaringsværdierne blive rettet i Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger. Rækkehusundersøgelsen og bevaringsværdierne vil blive benyttet som grundlag for den fremtidige lokalplanlægning samt i den daglige byggesagsbehandling. Rækkehuse med bevaringsværdi 3 er prioriteret højere i den fremtidige lokalplanlægning i forhold til rækkehuse med bevaringsværdi 4.

Bygningskultur Foreningen mener, at bebyggelsen bør opgraderes til bevaringsværdi 3, og har følgende begrundelse: Foreningen mener, at bebyggelsen, på trods af de ændringer, der er foretaget, bør opgraderes til bevaringsværdi 3, idet bebyggelsen fortsat fremtræder som et fint og tidstypisk rækkehusbyggeri. Hvis det ikke besluttet at opgradere bebyggelsen, skal foreningen meget henstille, at der udarbejdes en lokalplan for området, der kan regulere fremtidige ændringer.

Bygningskultur Foreningen finder desuden, at bebyggelserne Pilevænget 1- 13, 2- 18 samt Buddingevej 17a - 35c sikres ved lokalplaner. En ny lokalplan for Buddingevej 17a - 35c skal sikre samspillet og miljøet omkring De Engelske Rækkehuse.

Økonomiske konsekvenser

Bevaringsværdige bygninger kan i visse situationer kræves overtaget af kommunen, hvis den i en given situation nægter at imødekomme en nedrivningsanmodning. Dette gælder, hvis der er et væsentligt misforhold mellem ejendommens afkastningsgrad og afkastningsgraden for ejendomme med lignende beliggenhed og benyttelse, som ikke er omfattet af nedrivningsforbud. De økonomiske konsekvenser af sådanne evt. tvister vil bero på ejendommens værdi samt evt. omkostninger forbundet med sagernes gang i de relevante mulige instanser. Udvalget vil få forelagt sager herom, skulle de opstå.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at rækkehusbebyggelserne Æblevænget 1 - 13 og Fuglsangvej Syd (Askebyvej 2 - 16, Lerbækvej 2 - 20, Rytsebækvej 2 - 26 og Hjertebjergvej 2 - 16) opgraderes til bevaringsværdi 3.

Byplanudvalget den 7. januar 2015

Udsat med henblik på at sagen uddybes i forhold til håndhævelse.

Byplanudvalget den 10. juni 2015

Udsat.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Udsat.

Bilagsfortegnelse

1. Foto af Blomstervænget
2. Foto af Æblevænget
3. Foto af Fuglsangvej Nord
4. Foto af Fuglsangvej Syd
5. Foto af Åbrinken

3. Udpegning af bevaringsværdige bygninger i den sydlige del af Virum

Sagsfremstilling

Forvaltningen har i samarbejde med Bygningskultur Foreningen gennemgået en række bevaringsværdige bygninger i bevaringskategori 4, som er beliggende primært i den sydlige del af Virum jf. det sagen vedlagte skemamateriale af 21. april 2015 (bilag) samt tilhørende fotos (bilag). I skemaet er beskrevet de bygninger, som forvaltningen og Bygningskultur Foreningen har haft en særlig drøftelse om. Hvor der har været uoverensstemmelse mellem forvaltningens og foreningens vurdering om bygningernes udpegning, vil dette fremgå i skemaets højre kolonne.

Den fælles gennemgang udspringer af en samarbejdsaftale af 7. september 2010, om sammen at vurdere, om bevaringsværdierne bør fastholdes, eller om der er bygninger, som bør ned- eller opgraderes ud fra en arkitektonisk og kulturhistorisk synsvinkel. Bygninger, som tildeles en bevaringsværdi på 3, vil herefter blive udpeget som bevaringsværdige i fremtidige lokalplaner. Dette indebærer, at der for disse bygninger gælder et nedrivningsforbud, at der skal søges tilladelse om alle ydre ændringer, og at bygningerne ikke er omfattet af de almindelige energibestemmelser i bygningsreglementet.

Der er til denne sag blevet vurderet ca. 233 bygninger. Forvaltningen peger på baggrund af vurderingen på, at 90 bygninger, der i dag har bevaringsværdi 4, opjusteres til værdi 3. En stor del af disse bygninger ligger på Lottenborgvej og bidrager væsentligt til den miljømæssige værdi. Derudover er 9 af de foreslåede bygninger funkis-dobbelthuse beliggende på Engbakken.

Bygningskultur Foreningen finder derudover, at etageejendommene på Abildgaardsvej 2-30 m.fl. (opført 1950-53) og etageejendommene på Askevænget 5-47 m.fl., (opført 1959) jævnfør fotos (bilag) og skema (bilag), bør udpeges som bevaringsværdige, da dette kan styrke byggesagsbehandlingen i tilfælde af ansøgninger, så bebyggelsens arkitektur ikke forringes.

Bygningskultur Foreningen udtaler blandt andet om Askevænget m.fl.: "Bebyggelsen er et af de få eksempler på et modernistisk boligbyggeri fra 60'erne i kommunen, og er sammen med Ulrikkenborg Plads 10 A-E (1951) de eneste eksempler i kommunen på byggerier tegnet af arkitekt Jean Fehmerling (1912-1978). Kommunen har præmieret begge byggerier."

Forvaltningen finder, at havefacaden indeholder fine træk med den variation der er i den og den lyse og åbne karakter. Bygningernes øverste "pent-house etage" fremstår imidlertid ikke overbevisende i sit volumen og udtryk.

Forvaltningen kan oplyse, at den i tilfælde af ansøgning om væsentlige facadeændringer (typisk ved energirenoveringer) vil tage stilling til, om bebyggelserne skal indgå i en lokalplan, der sikrer det arkitektoniske udtryk. Der er generelt øget fokus på at bevare de større bebyggelsers arkitektur og samlede udtryk, hvilket blandt andet kan ses i det lokalplanforslag, der netop er udarbejdet for Fortunbyen.

Bygningskultur Foreningen foreslår endvidere, at den gamle telefoncentral på Frederiksdalsvej 107 (opført 1940) opgraderes til bevaringsværdi 3, jævnfør foto (bilag) og skema (bilag). Foreningen peger især på dens markante arkitektur og dens lokalhistoriske værdi.

Forvaltningen vurderer ikke, at bygningens arkitektur er i overensstemmelse med dens opførelsetidspunkt, da de art deco inspirerede detaljer blandet med de symmetriske nyklassicistiske elementer ikke er typiske for arkitekturen i 1940'erne. Bygningens meget lukkede facader (højt placerede vinduer) vil derudover gøre det vanskeligt at indrette den til ophold uden en væsentlig ændring af facader eller tag, hvorved bevaringsværdien vil blive reduceret. Forvaltningen finder derfor ikke, at bygningen bør opgraderes til bevaringsværdi 3.

Den foreslåede oversigt over udpegede bygninger vil blive sendt i offentlig høring i forbindelse med lokalplanhøring efter Planlovens bestemmelser. Derefter bliver høringssvarene og den endelige oversigt behandlet i udvalget. Efter evt. vedtagelse af oversigten over forslag vil bevaringsværdierne blive rettet i Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger, som sammen med bemærkningerne fra gennemgangen vil blive benyttet som grundlag for den fremtidige lokalplanlægning samt i den daglige byggesagsbehandling.

Bygningskultur Foreningen ønsker Biskop Monradsvej 5 (opført 1962) udpeget som bevaringsværdig. Forvaltningen finder ikke, at bygningen bør udpeges pga. ændringer der er sket siden opførelsetidspunktet.

Økonomiske konsekvenser

Nærværende forslag til revurdering af bevaringsværdier vil betyde en væsentlig reduktion i antallet af bevaringsværdige bygninger i forhold til kommunens tidligere bevaringspolitik, hvor alle bygninger med bevaringsværdi 1-4 blev betragtet som bevaringsværdige.

Bevaringsværdige bygninger kan i visse situationer kræves overtaget af kommunen, hvis den i en given situation nægter at imødekomme en nedrivningsanmodning. Dette gælder, hvis der er et væsentligt misforhold mellem

ejendommens afkastningsgrad og afkastningsgraden for ejendomme med lignende beliggenhed og benyttelse, som ikke er omfattet af nedrivningsforbud. De økonomiske konsekvenser af sådanne evt. tvister vil bero på ejendommenes værdi samt evt. omkostninger forbundet med sagernes gang i de relevante mulige instanser. Udvalget vil få forelagt sager herom, skulle de opstå.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at oversigten over bevaringsværdige bygninger af 21. april 2015 anvendes som grundlag for en ændring af bevaringsværdierne og fremtidig lokalplanlægning, idet etageejendommene på Abildgaardsvej 2-30 m.fl. og Askevænget 5-47 m.fl. samt Frederiksdalsvej 107 og Biskop Monradsvej 5 ikke udpeges som bevaringsværdige.

Byplanudvalget den 19. august 2015
Udsat.

Bilagsfortegnelse

1. Skema af 21.04.2015 over bevaringsværdige bygninger Virum Syd
2. Fotos

4. Præmiering af bygninger

Sagsfremstilling

Byplanudvalget besluttede den 8. januar 2014 at genoptage præmieringen af vellykket arkitektur i kommunen. Bygningspræmieringen sker i samarbejde med Bygningskultur Foreningen, som også har været en del af dommerkomitéen. Foruden medlemmer fra Bygningskultur Foreningen består dommerkomitéen af to fagfolk fra forvaltningen, tre medlemmer af Byplanudvalget (herunder formanden), samt arkitekt og ansvarshavende redaktør på Arkitektens Forlag, Martin Keiding.

I marts 2015 blev Bygningspræmieringen sat i gang, og der kom 18 forslag ind. 8 af disse forslag blev ved det første møde i dommerkomitéen den 29. april 2015 udvalgt til nominering og videre besigtigelse. Denne blev gennemført den 22. maj 2015.

Efterfølgende mødtes dommerkomitéen den 3. juli 2015, hvor man udpegede to vindere. Offentliggørelse og præmiering vil ske på arkitektens dag den 1. oktober 2015. Plancher med fotos af vindere og nominerede udstilles på Rådhusets foyer i en kortere periode herefter.

Forinden dette ønskes udvalgets drøftelse af, hvilket omfang, arrangementet den 1. oktober 2015 skal have.

Mulighed 1 - det åbne arrangement: Der udsendes pressemeddelelse om, at vinderne offentliggøres og at alle interesserede er velkomne til arrangementet. Pressen inviteres til at dække overrækkelsen.

Mulighed 2 - det lukkede arrangement: Vindere, nominerede, dommerkomité samt medlemmer af Bygningskultur Foreningen og byplanudvalget inviteres til arrangementet. Pressen inviteres til at dække overrækkelsen.

Økonomiske konsekvenser

Arrangementet afholdes indenfor rammen

Beslutningskompetence

Byplanudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udvalget tager stilling til, om arrangementet skal være

åbent eller lukket.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Besluttet, at arrangementet holdes åbent og at det planlægges til efter kl. 16.

5. Dansk Byggeris analyse af kommunernes erhvervs- og byggevenlighed

Sagsfremstilling

Dansk Byggeri har offentliggjort analyse af kommunernes erhvervs- og byggevenlighed 2015 (bilag). I sagen redegøres for analysen og forvaltningens bemærkninger til analysens resultater for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Indledningsvis skal bemærkes, at analysen fokuserer entydigt på parametre, der tilgodeser Dansk Byggeris medlemmers interesser inden for byggeri, anlæg og byggeindustri. Analysen er baseret på tilgængelige data fra Danmarks Statistik, Energistyrelsen, Økonomi- og Indenrigsministeriet og kommunernes egne hjemmesider samt et kort spørgeskema til kommunerne. Dermed indgår virksomhedernes vurdering af kommunernes erhvervs- og byggevenlighed eksempelvis ikke i analysen.

Med den valgte analysemetode er det helt afgørende for resultatet og kommunernes placering, hvilke oplysninger kommunen har offentliggjort, og hvilke data Dansk Byggeri har kunne finde. Flere kommuner har tidligere klaget over, at tilgængelige oplysninger på deres hjemmeside ikke var indgået i analysen og dermed var deres resultat baseret på forkerte data. Dansk Byggeri fremhæver selv, at resultaterne og de enkelte kommunernes placeringer skal tages med forbehold pga. statistiske usikkerheder, forkerte og/eller ikke opdaterede tilgængelige oplysninger og usikker rangordning af kommunerne på de enkelte parametre.

I analysen er kommunerne vurderet på 29 forskellige parametre, som er grupperet i 7 kategorier: Byggesagsbehandling, Skatter og afgifter, Konkurrenceudsættelse, Erhvervsaffald, Udbudspolitik, Arbejdsmarked og uddannelse og Kommunale kendetegn.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i Dansk Byggeris analyse en samlet placering som nr. 83. Det er 6 pladser lavere end i 2014 (nr. 77). Følgende nærliggende kommuner er dårligere placeret end Lyngby-Taarbæk Kommune: Helsingør (nr. 84), Hørsholm (nr. 86), København (nr. 90) og Frederiksberg (nr. 91). Bedre placeret end Lyngby-Taarbæk Kommune er: Furesø (nr. 78), Rudersdal (nr. 77), Gladsaxe (nr. 74) og Gentofte (nr. 33).

Til sammenligning var Lyngby-Taarbæk Kommune i 2014 sammenlagt nr. 17 ud af 98 kommuner i Dansk Industris (DI) store analyse af kommunernes erhvervsklima.

I DI's analyse indgår en større kvalitativ måling (spørgeskema) af erhvervslivets tilfredshed med kommunens erhvervsvenlighed. Dansk Industris erhvervsklimaundersøgelse 2015 offentliggøres 1. september 2015.

Nedenfor er forvaltningens bemærkninger til resultatet af Dansk Byggeris analyse.

Byggesagsbehandling

Byggesagsbehandlingstiden er i analysen udregnet ud fra BBR-data for byggesager afsluttet mellem marts 2014 og marts 2015. Den måde, sagsbehandlingstider er trukket i BBR, er statistisk fejlbehæftet, da BBR-data ikke viser den reelle sagsbehandlingstid. I BBR regnes ansøgers første henvendelse til kommunen som en start på sagsbehandlingstiden. I Lyngby-Taarbæk Kommune sagsbehandles sagerne ikke før, sagen er fuldt oplyst, og derfor gives eksempelvis en del tilladelser indenfor to uger. Der er i regi af 4K-samarbejdet med Gentofte, Rudersdal og Gladsaxe kommuner lavet opgørelser, der viser, at i gennemsnit er 70 pct. af ansøgningerne mangelfulde. Dette er en landsdækkende udfordring, der er ressourcekrævende og forlænger sagsbehandlingstiderne unødigt.

Dertil skelnes der i analysen ikke mellem fx erhvervsbyggesager og enfamiliehuse. I foråret 2015 har kommunen haft en sagsbehandlingstid for erhvervsbyggesager på cirka en måned. Men der er i perioder udfordringer med at overholde de fastsatte servicemål, da byggeriet i kommunen er i rivende udvikling. Kommunen har modtaget cirka 30 pct. flere byggeansøgninger i løbet af foråret 2015 i forhold til 2014.

Byggesagsgebyrer og servicemål er fastsat politisk.

Skatter og afgifter

Ti hovedstadskommuner opkræver den maksimale dækningsafgift for erhvervsejendomme på 10 promille - heriblandt Lyngby-Taarbæk Kommune og nabokommunerne Gentofte og Rudersdal. Gladsaxe Kommune har en promille på 9,6. Promillen er et politisk valg. 56 kommuner opkræver ikke dækningsafgift af forretningsejendomme. Lyngby-Taarbæk Kommune har landets 21. laveste grundskyldspromille på 22,485. Grundskyldspromillen forventes sænket med 0,5 promille årligt de næste 3 år, således at den udgør 20,985 promille i 2018. Lyngby-Taarbæk Kommune har landets 7. laveste udskrivningsprocent (indkomstskat).

Konkurrenceudsættelse og udbudspolitik

Kommunalbestyrelsen besluttede d. 20. december 2010 en strategi og plan for konkurrenceudsættelse gældende for perioden 2010-2013. På vej- og parkområdet gennemførte Lyngby-Taarbæk Kommune en stor konkurrenceudsættelse i 2011. Kommunens kontrolbud var det bedste bud, hvorfor udbuddet annulleredes, og opgaven forblev i kommunalt regi. At kommunen selv varetager en stor del af

opgaverne på området - og dermed har en tilsvarende beskeden udlicitering i analysen - er således ikke et resultat af manglende konkurrenceudsættelse, men af at kommunens eget bud var bedst. I forbindelse med Kommunalbestyrelsens aftale om budgetlægningen for 2015-18 fremgår det, at "konkurrenceudsættelsen af kommunale driftsopgaver sættes i bero i perioden".

Det er ikke længere et krav, at kommunerne skal have en udbudspolitik (ophørt i 2012). Lyngby-Taarbæk Kommune havde som nævnt i stedet "Strategi for konkurrenceudsættelse", som er ikke blevet fornyet, jf. aftalen om budgetlægning, samt "Retningslinjer for Udbud" og "Retningslinjer for Indkøb". Begge retningslinjer er under revision og forventes forelagt politisk i løbet af efteråret 2015.

For at sikre så høj grad af fair konkurrence og ordentlige løn- og arbejdsvilkår som muligt hos kommunens hovedentreprenører, kræver kommunen kædeansvar (dog uden økonomisk hæftelse) og fører kontrol ved begrundet mistanke.

Arbejdsmarked og uddannelse

Resultatet for Lyngby-Taarbæk Kommunes "Kontakt med virksomheder" er ikke retvisende, idet datagrundlaget er baseret på oplysninger i Jobindsats.dk, hvor følgende data/virksomhedskontakter ikke er medtaget:

- kontakter med virksomheder (primært opsøgende indsats), hvor der ikke iværksættes praktik, løntilskud, fleksjob, mentorordning osv.
- kontakter med virksomheder, hvor kommunen rekrutterer (stigende).

Forvaltningen skønner umiddelbart, at omtrent 70% af kommunens virksomhedskontakter på arbejdsmarkedsområdet ikke er medtaget i analysen.

Når Jobindsats måler på virksomhedskontakten i Lyngby-Taarbæk Kommune - måles på i hvilken grad virksomhederne i kommunens område samarbejder med beskæftigelsessystemet som helhed. I det storkøbenhavnske område er målingen derfor ikke i samme grad udtryk for indsatsen i det lokale jobcenter, da jobcentrene i høj grad samarbejder med virksomheder på tværs af kommunegrænser.

Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalget i Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2015 desuden godkendt en ny strategi med en proaktiv og opsøgende virksomhedsindsats på beskæftigelsesområdet. Effekten af de konkrete erhvervsrettede indsatser forventes først at kunne måles i 2016.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i marts 2015 fornyet en partnerskabsaftale med Dansk Byggeri, Københavns Tekniske Skole, Teknisk Erhvervsskole Center og UU-Nord. Aftalens hovedformål er, at flere elever skal vælge en erhvervsuddannelse direkte efter 9. eller 10. klasse. Kendskabet til erhvervsuddannelser og virksomheder skal styrkes i folkeskolen, flere unge med et bestået grundforløb skal

i praktik og ledige unge svende skal hjælpes ud på arbejdsmarkedet.

Kommunale kendetegn

Lyngby-Taarbæk Kommune er rykket 51 pladser frem til nr. 30 i forhold til udviklingen i antallet af nye virksomheder. Dette må overordnet set betragtes som værende meget positivt og et tegn på, at kommunen på trods af en samlet placering i bunden som nr. 83 er en attraktiv erhvervskommune.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i 2015 iværksat en række erhvervsrettede tiltag med det formål at forbedre og professionalisere den kommunale erhvervsservice endnu mere. Herunder oprettelse af "Erhvervskontakten – én enkel indgang for virksomheder" og "et internt tværgående og koordinerende Erhvervsforum".

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen .

Beslutningskompetence

Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalget.

Byplanudvalget for så vidt angår afsnittet om byggesagsbehandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Dansk Byggeris analyse af kommunernes erhvervs- og byggevenlighed 2015 tages til efterretning.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Forvaltningens orientering taget til efterretning.

Bilagsfortegnelse

1. Dansk Byggeri_Erhvervs og Byggevenlige Kommuner 2015
2. Dansk Byggeri_Resultat for LTK

6. Forslag om fredning af Dyrehaven og dens omgivelser

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune (LTK) skal beslutte, om den vil være med-sagsrejer af forslaget fra Naturstyrelsen om Fredning af Dyrehaven og dens omgivelser i Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Rudersdal kommuner (Dyrehavefredningen). Forslaget er vedlagt (bilag).

Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget og Byplanudvalget blev på møderne i juni kort orienteret om henvendelsen fra Naturstyrelsen, som var modtaget den 4. maj 2015. Naturstyrelsen inviterede de involverede kommuner og Danmarks Naturfredningsforening (DN) til at være medrejsere af fredningssagen. På det indledende, orienterende møde oplyste forvaltningen Naturstyrelsen om, at før kommunen kunne tage stilling, krævede det en grundigere gennemgang af det fremsendte materiale og en egentlig politisk behandling af sagen. Forvaltningen fremsendte i juni sine indledende overordnede og tekniske kommentarer.

Fredningsforslaget

Fredningsforslaget omhandler i alt 1083 ha, hvoraf staten ejer ca. 1075 ha. Af de resterende arealer ejer LTK 3 ha. vejarealer. Fredningen omfatter hele det indhegnede areal Jægersborg Dyrehave samt Springforbi, Dyrehavsbakken med parkeringsplads, Klampenborg Galopbane, Ordrup Krat og - Eng, og arealer mellem Klampenborgvej og Ved Fortunen. Fredningens væsentligste hovedformål er "at sikre og udvikle Dyrehaven og dens omgivelser som et centralt og værdifuldt udflugts- og fritidsområde for Hovedstadsregionens indbyggere og øvrige besøgende og, at bevare og forbedre områdets store og særprægede landskabs-, natur- og kulturværdier således, at området fortsat kan udgøre et nationalt klenodie."

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har efterfølgende holdt to møder med Naturstyrelsen, hvor forvaltningen på det sidste møde har fået drøftet en række af sine konkrete bemærkninger til det fremsendte forslag. Bemærkningerne var meget forskellige i deres karakter, nogle var overordnede og planmæssige, mens andre var mere detaljerede og tekniske. I denne sagsfremstilling vil der alene blive redegjort for de væsentligste bemærkninger samt svaret fra Naturstyrelsen.

Helt overordnet ser forvaltningen ikke, at der er behov for at frede Dyrehaven, fordi

det vurderes, at fredningen bliver et ekstra, administrativt led oven på de i forvejen mange love, der regulerer og beskytter området. Naturstyrelsen svarede ved at henvise til "Handlingsplan for fredning" som blev vedtaget af Miljøministeren, Danmarks Naturfredningsforening og KL i 2013. I handlingsplanen prioriteres den fremtidige fredningsindsats på tre hovedformål, hvoraf det ene er "Perlerne", hvor der specifikt tænkes på bl.a. Dyrehaven. Perlerne ønskes udstyret med landets stærkeste beskyttelse, og i Dyrehavens tilfælde kan en fredning endvidere understøtte dens udpegning som en del af verdens kulturarv.

Forvaltningen opfattede især fredningens bestemmelser for Dyrehavsbakken som værende unødigt belastende og forsinkende i forhold til, at det er et dynamisk område, hvor der løbende ønskes ændringer. Naturstyrelsen indvilligede i at reducere bestemmelserne gældende inde på Dyrehavsbakken sådan, at det nu alene er Dyrehavsbakkens nuværende fysiske udstrækning ("Fodaftrykket"), der fastholdes samt en maksimal højde på 26 meter, hvilket er højere end de højdegrænser, der er fastlagt i lokalplanen.

Forvaltningen ønskede ikke, at muligheden for at etablere drikkevandsboringer i Dyrehaven bortfalder med fredningen. Dyrehaven er i de statslige vandplaner udpeget som område med særlig drikkevandsinteresse. Derfor forstod forvaltningen ikke, hvorfor fredningen skal hindre muligheden for at hente lokalt drikkevand fra grundvandet. Forvaltningen mente, at der i forbindelse med vandindvinding kan stilles de fornødne vilkår, der sikrer overfladevandet/naturen mod påvirkning. Naturstyrelsen havde internt og sammen med DN diskuteret denne bestemmelse indgående og var meget afklaret på, at denne bestemmelse var de ikke indstillet på at fjerne ud fra et udvidet forsigtighedsprincip, i forhold til de naturværdier, der knytter sig til Dyrehavens søer (overfladevand).

Forvaltningen fik sikret bestemmelser om en stiadgang langs kysten fra Taarbæk til Strandmøllekroen.

Det øgede parkeringsbehov som følge af, at der generelt kommer flere besøgende både på normale dage og i forbindelse med de særlige arrangementer i Dyrehaven såsom Hubertusjagten, Eremitageløbet og Ulvedalsteateret blev diskuteret. Naturstyrelsen anerkendte, at der kunne komme et problem, hvis fredningen hindrede, at de mest robuste af de fredede arealer - især i fredningens yderkanter - kunne blive inddraget i fornuftige løsninger på parkeringsproblemet. Ekstra porte i vesthegnet blev også aftalt som en mulighed til at styre/sprede adgangsmulighederne.

Med-sagsrejserne

Der er kommet tilkendegivelser på, at Rudersdal Kommune og Gentofte Kommune ønsker at være med-sagsrejsere på fredningen, og det samme må forventes af Danmarks Naturfredningsforening, idet DN har påvirket det foreliggende

fredningsforslag ved tidligere møder med Naturstyrelsen.

Det videre sagsforløb

Uafhængigt af, om kommunen vil være med-sagsrejsjer, så forventes det, at Naturstyrelsen sender det foreliggende fredningsforslag til Fredningsnævnet i efteråret 2015. Fredningsnævnet bekendtgør rejsningen af fredningen med tilhørende forslag til bestemmelser og som herefter er gældende. Fredningsnævnet igangsætter herefter en behandling af fredningssagen, hvor bl.a. alle relevante interessenter får lov til at fremkomme med bemærkninger. Fredningsnævnets sagsbehandling afsluttes med en afgørelse om, hvorvidt fredningen skal gennemføres. I givet fald vil den også tage stilling til fredningens indhold. Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet af bl.a. Naturstyrelsen, kommunerne og organisationer, der må antages af have væsentlig interesse i forslaget. Såfremt fredningsafgørelsen påklages til Naturklagenævnet, vil nævnet se på hele fredningen, genbehandle den og træffe en endelig afgørelse, som ikke kan påklages.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen har hæftet sig ved fredningsforslagets overordnede målsætninger, fordi det i sidste ende er dem, der bestemmer, hvilken retning det fredede område kan udvikle sig i. Alle fredninger har et element af bevaring i sig. Det er imidlertid også vigtigt at hæfte sig ved, i hvor høj grad der kan tillades udvikling af det fredede område, sådan at det kan tilpasse sig fremtidige behov. Det er forvaltningens vurdering, at det foreliggende fredningsformål både sikrer og bevarer de eksisterende værdier, samtidig med at disse kan forbedres og udvikles. Hovedsageligt derfor vurderer forvaltningen, at kommunen bør være med-sagsrejsjer.

Selvom kommunen bliver medrejsjer, vurderer forvaltningen, at kommunen fortsat kan stille sig kritisk til enkelte bestemmelser i det foreliggende forslag. Kritikken kan fremføres i forbindelse med den sagsbehandling, som Fredningsnævnet igangsætter efter at fredningsforslaget er rejst og frem til, at Fredningsnævnet træffer afgørelse om fredningen og dens indhold. Hvis fredningen påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, får kommunen igen mulighed for at påvirke fredningens indhold. Mulighederne for at fremføre kritik er dermed uafhængig af, om kommunen er med-sagsrejsjer, så længe kritikken ikke vedrører fredningens formål.

Så længe Staten ejer de fredede arealer, får kommunen ingen direkte, administrative forpligtigelser i forbindelse med fredningen, det vil sige, at Naturstyrelsen både er tilsynsmyndighed og plejemyndighed.

Sagen forelægges Teknik- og Miljøudvalget samt Byplanudvalget, inden den forelægges for Kommunalbestyrelsen.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses inden for rammen

Beslutningskompetence
Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Lyngby-Taarbæk Kommune er med-sagrejser af forslaget om Fredning af Dyrehaven og dens omgivelser i Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Rudersdal Kommuner.

2) det besluttes, om kommunalbestyrelsen - i forbindelse med, at man meddeler beslutning under pkt. 1 - vil gøre gældende, at drikkevandsinteresserne i hovedstadsområdet tilsiger, at fredningen ikke omfatter et forbud mod vandindvinding. Særligt idet natur- og miljøinteresserne i forbindelse med vandindvindingstilladelser i forvejen er omfattet af en særdeles skrap lovgivning.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) og Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

Bilagsfortegnelse

1. Forslag af fredning af Dyrehaven mm._Juli 15

7. Ansøgning om dyregravplads i Frederiksdal Skov

Sagsfremstilling

Frederiksdals Gods v/ Frederiksdal Skovdistrikt har den 12. maj 2015 fremsendt en ansøgning om tilladelse til etablering af en gravplads for kæledyr i Frederiksdal skov (bilag). Gravpladsen ønskes etableret i en del af Nybro Skov, med en omtrent beliggenhed som vist på vedlagte kort (bilag). Denne del af skoven består af en 56 år gammel bevoksning af asp. Der ansøges om en gravplads med et areal på ca. 1 ha.

Det oplyses, at kæledyrene vil blive begravet i urner i et ca. 90 cm dybt hul, som dækkes til. Der vil ikke være tale om anlæg eller terrænændringer. Den enkelte grav vil alene være markeret med et bræt af egetræ, som rækker 20 cm op over jordoverfladen. Der vil ikke blive opsat hegn omkring gravpladsen, og offentlighedens adgang vil ikke blive ændret.

Det areal, ansøgningen vedrører, ligger i landzone og kræver umiddelbart en zonebehandling efter Planloven. Det ansøgte er desuden beliggende indenfor kommuneplanramme 8.1.41 Storskov, Spurveskjuls Skoven, Nybro Skov. Området er udlagt til rekreativt grønt område. Det ansøgte vurderes at være en væsentlig anvendelsesændring i forhold til anvendelsen i den gældende kommuneplanramme. En zonebehandling efter Planloven forudsætter en ændring af kommuneplanen. Herudover er arealet omfattet af naturbeskyttelseslovens § 16 og vil kræve dispensation fra § 16 (Åbeskyttelseslinje).

Naturstyrelsen Vestsjælland er myndighed i henhold til skovloven. På baggrund af forespørgsel fra Frederiksdal Skovdistrikt om etablering af dyregravplads, har Naturstyrelsen Vestsjælland oplyst, at man ikke finder, at projektet strider mod de hensyn, skovloven skal varetage, da der ikke er tale om anlæg eller terrænændringer eller indskrænkning af offentlighedens færdsel.

Arealet er ligeledes omfattet af "overenskomsten om fredning af Frederiksdal Gods". Heri bestemmes det bl.a., at der ikke må ændres i ejendommens driftsmæssige karakter for hele ejendommen eller for enkelte dele af denne. Det vurderes umiddelbart, at etablering af dyregravplads vil udgøre en sådan ændring, og at det derfor vil kræve dispensation fra fredningen. Fredningsnævnet er myndighed i henhold til fredningen.

Endelig er det ifølge gældende realer Fødevarestyrelsen, der regulerer etablering

og drift af kæledyrsgravpladser. I bekendtgørelse nr. 1294 af 15. december 2009 om registrering og drift af kæledyrsgravpladser er de nærmere bestemmelser om indretning og drift af sådanne pladser fastsat.

Såfremt udvalget ønsker at skabe mulighed for etablering af dyregravplads i kommunen, vurderer forvaltningen, at arealet kunne være en mulig placering. Forvaltningen vurderer, at anvendelsen kan indpasses i skovområdet, da der er tale om en dyregravplads uden hegn og uden terrænændringer. Da anvendelsen ikke vil være til hinder for offentlighedens adgang til området, foreslås det, at anvendelsen gravplads til kæledyr tilføjes i kommuneplanrammen.

Det foreslås, at der udarbejdes et mere detaljeret projekt, der kan danne grundlag for ansøgning om landzonetilladelse, samt behandling i forhold til de øvrige nødvendige tilladelser. Der vil først blive taget stilling til omfanget af dyregravpladsen, når der er redegjort for parkeringsforholdene. Det forudsættes, at parkering vil foregå på egen grund.

Økonomiske konsekvenser
Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget for så vidt angår tillæg til kommuneplanen.
Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår dispensation fra naturbeskyttelsesloven.

Indstilling
Forvaltningen foreslår, at

1. det meddeles ansøger, at kommunen er positivt indstillet overfor etablering af en dyregravplads for kæledyr
2. der udarbejdes tillæg til kommuneplan, der muliggør en anvendelsen af en mindre del af Nybro Skov til dyregravplads for kæledyr
3. forvaltningen arbejder videre i dialog med ansøger om et konkret projekt som grundlag for ansøgning om landzonetilladelse, dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16 mv.
4. sagerne, jf. punkt 2 og 3 forelægges udvalgene til endelig behandling.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015
Ad 1. Godkendt.
Ad 3. Godkendt.
Ad 4. Godkendt.

Simon Pihl Sørensen (A) og Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Ad 1.- 4. Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning om Dyregravplads 12.5.2015
2. Rammeområde 8.1.41 kommuneplan 2013

8. Taarbæk Strandvej 69A - opførelse af en ny række- og dobbelthusbebyggelse

Sagsfremstilling

Der er søgt om flere dispensationer fra flere bestemmelser i lokalplanen i forbindelse med opførelse af en ny række- og dobbelthusbebyggelse, i alt 6 boliger. Det drejer sig bl.a. om ændret placering, bebyggelsens udtryk og højder.

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 7.1.60 og omfattet af lokalplan 226. Lokalplanen blev vedtaget 28. februar 2011. Inden da havde der været to lokalplanforslag i høring, som medførte ændringer i den endeligt vedtagne lokalplan, som blandt andet skulle imødekomme naboers ønske om flere mindre byggefeltet og en varieret facadeudformning i lighed med den eksisterende bebyggelse i Taarbæk, og hvor også materialerne var tilpasset området.

Lokalplanens formål er:

at give mulighed for, at der kan opføres ny bebyggelse inden for området, at ny bebyggelse gives en varieret facadeudformning med materialer og farver, der er tilpasset Taarbæks øvrige bebyggelse.

Der er søgt om følgende afvigelser:

- § 5.2 vedrørende parkeringsforhold: Parkering skal etableres inden for det viste byggefelt B på kortbilag 2.
- § 6.1 vedrørende omfang og placering vedrørende byggefeltet: Bebyggelse skal placeres inden for de viste byggefeltet på kortbilag 2.
- § 6.2 vedrørende omfang og placering vedrørende højdegrænseplan: Den maksimale bygningshøjde må ikke overskride 8,5 m målt fra de niveauplaner, der er fastsat på kortbilag 2.
- § 7.1.1 vedrørende facader: Bebyggelsens facader skal fremstå som vist på (lokalplanens) illustrationsbilag 4,5 og 6.
- § 7.1.2 vedrørende facademateriale: Facader skal fremstå i pudsede, filtsede eller skurede teglsten.
- § 7.1.5 vedrørende tagdækning: Tage skal beklædes med tagpap eller skiffer.
- § 9.4 vedrørende opholdsarealets placering: Fælles have /opholdsareal i bebyggelsens nordvestlige område.

Ansøger har blandt andet anført følgende begrundelser:

§ 5.2. vedrørende parkeringsforhold:

Ændringen forbedrer trafiksikkerheden og generer visuelt naboer mindre. Samtlige

bebyggelsens 9 parkeringspladser etableres mod den høje støttemur/gabionsvæg.

§ 6.1 vedrørende omfang og placering vedrørende byggefeltet:

Byggefeltet overskrides dels for boliger i byggefeltene A1-A4 og dels for udhuse. Overordnet disponeres den nye bebyggelse i overensstemmelse med lokalplanen med forskydninger mellem hver bygningskrop. Placering af de mindre skure sikrer, at der kan opstå private nicher i det fælles opholds- og adgangsareal, som ønskes internt i bebyggelsen. Disponeringen vurderes ikke at give anledning til væsentlige indbliksgener. I flg. § 9.4. skal der etableres et fælles have /opholdsareal kun beliggende i bebyggelsens nordvestlige område.

§ 6.2 vedrørende omfang og placering vedrørende højdegrænseplan:

Ansøger oplyser, at bebyggelsen fremstår som små gavlbygninger, hvilket for byggefelt A1, A3 og A4 afviger fra lokalplanens facadeillustration. Ansøger oplyser, at lokalplanens vandrette højdegrænseplan overskrides for byggefelt A2 med 38 cm, men der bygges stadig markant lavere end naboejendommene. A2 er det byggefelt, der ligger mod etageejendommens lukkede gavl og parkeringsplads.

§ 7.1.1 vedrørende facader:

Der er taget udgangspunkt i lokalplanens facader og der opnås stor grad af variation med stærke referencer til Taarbæks helt oprindelige arkitektur med fiskerhuse i en lille og intim skala. Vinduer er placeret så indbliksgener mod naboer så vidt muligt hindres, dvs. mod fælles gårdareal internt i bebyggelsen og mod adgangsvej i syd. Omfanget af glasareal vurderes ikke at give indbliksgener, idet nabobebyggelserne alle ligger højere.

§ 7.1.2 vedrørende facademateriale:

Bebyggelsens facader ønskes udført som pudsede porebetonblokke. Udhuse ønskes på grund af den beskeden størrelse (3 m²) udført i et lettere materiale, hvidlakeret aluminium eller stål, hvilket svarer til vinduespartiernes udformning. Hvidcoatede stållister ønskes anvendt som afskærmning af de private terrasser og som beskyttelse af mur på udsatte steder

§ 7.1.5 vedrørende tagdækning:

Tage ønskes udført i PVdF - coated aluminium, idet et metaltag er holdbart og tæt, og tagrender og skotrender kan integreres. Farven er grå. Der kan opnås et gedigent udtryk med pudsede mure og præcist detaljerede tage. Det er generelt muligt at udføre tage som sadeltag med glans som ikke overstiger 15 i Taarbæk, jfr. lokalplan 233.

§ 9.4 vedrørende opholdsarealets placering:

Det fremgår af det indsendte materiale, at opholdsarealet ønskes placeret i bebyggelsens nordøstlige område og delvist mellem bygningerne.

Sagen har været sendt i høring hos berørte naboer og grundejerforeningen. Der er 7 indsigelser fra 9 naboer og en indsigelse fra grundejerforeningen (bilag).

Indsigelse 1: Nabo, Taarbæk Strandvej 65B, 3 finder letbeton fremmedartet, og samme nabo og grundejerforeningen finder tagmaterialet fremmedartet. Naboen mener endvidere, der er risiko for reflekser.

Indsigelse 2: Grundejerforeningen fremhæver at lokalplanen anviser andre tagmaterialer og at aluminiumstaget vil danne præcedens for dispensationer i hele Taarbæk.

Indsigelse 3 og 4: Naboer Taarbæk Strandvej 65 C 2 og 71 finder, at der er tale om et godt og helhedsgennemtænkt projekt. Den ene (65C) nabo mener endvidere at synligheden af tagfladen bliver mindre på grund af tagets hældning. Den anden (71) at der skal ske en mindre justering af vinduer i bolig 5.

Indsigelse 5 og 6: Naboer Taarbæk Strandvej 67 og Taarbækdalsvej 11E er positive over for den ændrede udformning, men ønsker ikke højdegrænseplanet på 8,50 m overskredet, da byggeriet allerede er højere end det oprindelige byggeri. Taarbækdalsvej 11E er særligt positivt indstillede for den ændrede placering af bolig 5 og 6.

Indsigelse 7: Naboer Taarbækdalsvej 9 B og C, Taarbæk Strandvej 73 og Taarbæk Strandvej 69C (garage) finder at dispensationerne er voldsomme og uhensigtsmæssige og ikke giver harmonisk balance placeringsmæssigt eller bygningsmæssigt i forhold til de omkringliggende matrikler. Endvidere findes det i strid med lokalplanens intentioner, blandt andet om at skabe så meget plads som muligt mellem husene. Husene flugter ikke med skel mod nord, øst og vest, hvilket skaber disharmoni og er anderledes end i resten af området.

Det reducerede fællesareals udformning og husenes (bolig 5 og 6) placering i startkote 5,3, deres drejning og nærmere placering længere mod nord, finder man skaber voldsomme skygge og indbliksgener og dækker for udsigt og solindfald (Taarbæk Strandvej nr. 73) og særligt, på nær sommer, skaber skygger ind over væsentlige dele af en lejlighed (Taarbækdalsvej 9B). Den ændrede retning betyder, at husets facade vil stikke mere end 4 m op i forhold til niveauet på Taarbækdalsvej 9b og 9 c. En højde, der øges med tagets højde på ca 2,1 meter ind mod midten af huset. Derudover frygtes sætningsskader.

Ansøger har efterfølgende blandt andet oplyst (bilag):

at bebyggelse i byggefelt A2 sænkes, således at højdegrænseplanet intet sted overskrider de 8,50 m som er umiddelbart tilladt efter lokalplanen.

at vinduer i bolig 5 og bolig 2 er justeret. Vindue mod øst i bolig 5 rykkes længere mod syd og der etableres et blændvindue mod nord. I bolig 2 rykkes et vindue fra nordfacade til østfacade (mod vej).

Ansøger har derudover følgende kommentarer til indsigelserne, jf. bilag:

- Facaderne vil blive fuldpudsede og vil således fremstå uden at den bagvedliggende murs konturer kan aflæses i overfladen og svarende til facadeudformningen i det historiske Taarbæk. Farve vil være i henhold til lokalplanen.
- Tagmaterialet er valgt af miljøhensyn og for at opnås et udtryk som er enkelt holdbart og referer til fiskerhusenes nøgterne og sympatiske udtryk. Taget har en mat coated overflade, i en grå farve der kommer tæt på traditionel zink. Taget med overfladebehandlingen reflekterer ikke lyset og giver ikke gener for nabo.
- Bolig 5 er placeret med større afstand til skel mod matrikel nr. 25e end lokalplanens minimum.

Det eneste vindue placeret på 1. salen af bolig 6 mod matrikel nr. 25e er et blændet, pladebeklædt udluftningsvindue.

- Det fælles opholdsareal er flyttet ind på midten af grunden, dels da det er svært at indrette fornuftige opholdsarealer i det skrånende terræn mod 2bi, som ligger væsentligt højere, dels for at frede dette areal mod nord og mod vest. Det vil udgøre en meget lidt befærdet oase på grunden.
- Lokalplanens kortbilag er ikke målfaste og de anførte minimumsafstande overholdes. Bebyggelsen er disponeret med henblik på en helhedsløsning, som tilgodeser såvel naboerne som indretningen af brugbare interne arealer, herunder arealer til udeophold. En min. afstand på 5 meter til skel, som er dobbelt så højt som bygningsreglementet normalt foreskriver accepteres, men en yderligere skærpelse heraf virker urimelig. Forvaltningen kan oplyse:

- at bygningsreglementets bestemmelser om højde (max. 8,50 m /1,4 x A) og afstand (2,50 m) til skel, byggeretten, for enfamiliehuse er overholdt. Byggeretten skal bl.a. sikre tilfredsstillende lysforhold for ejendommens bebyggelse og nabobebyggelse samt sikre mod væsentlige indbliksgener i forhold til anden bebyggelse på samme grund og på nabogrunde.

- Af lokalplanen fremgår at ubebyggede arealer kun må anvendes til gårdsplads, udeopholdsarealer og parkering. Der er ikke bestemmelser for opholdsarelets indretning udover det på kortbilag 2 og 3 viste. Der er bl.a. vist træer på opholdarealet.
- At det normalt anbefales, at der er min. 1 handicapplads 4,5 x 8 m
- Tagmaterialer med en glansværdi højere end 15 må ikke anvendes, jf. lokalplan 233, der gælder for det øvrige Taarbæk. Det er således ikke forbud mod at anvende metaltage, i det øvrige Taarbæk, hvorfor en dispensation vedrørende tagmaterialer ikke kan skabe præcedens.
- Lokalplanens formål, at ny bebyggelse gives en varieret facadeudformning med materialer og farver, der er tilpasset Taarbæks øvrige bebyggelse, er tilgodeset i projektet.

Forvaltningen har bedt ansøger fremsende skyggediagrammer for september svarende til lokalplanen og facadetegninger (bilag), der viser forskel i forhold til de

nordlige ejendomme og derudover adgangsforhold til ubebyggede arealer.

Da projektet vurderes at være i overensstemmelse med lokalplanens formål, da indbliksgener ikke er væsentlige i forhold til det umiddelbart tilladte og da det vurderes at lysforholdene er tilfredsstillende, peger forvaltningen på, at der gives de nødvendige dispensationer til byggeriet på betingelse af:

1. at facader ændres som beskrevet af ansøger
2. at højde ændres så den ikke overstiger 8,50 m, som beskrevet af ansøger
3. at tagmaterialet ikke får en glansværdi højere end 15
4. at der anlægges minimum en handicapegnet p-plads på min 4,5 x 8 m

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen

Beslutningskompetence

Byplanudvalget

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles dispensation til byggeriet på betingelse af, at:

1. facader ændres som beskrevet af ansøger
2. højde ændres så den ikke overstiger 8,50 m, som beskrevet af ansøger
3. tagmaterialet ikke får en glansværdi højere end 15
4. der anlægges minimum en handicapegnet p-plads på min 4,5 x 8 m

Byplanudvalget den 19. august 2015

Afslået, idet udvalget ønsker at den oprindelige placering i lokalplanen så vidt muligt respekteres.

Bilagsfortegnelse

1. Indsigelser fra naboer
2. Ansøgers svar på indsigelser
3. Afvigelser - facader for de nordlige ejendomme
4. Afvigelser fra lokalplanen - tegninger sendt i høring

9. Centrifugevej 84 - Nedrivning af bevaringsværdigt vandtårn

Sagsfremstilling

Kommunen har den 27. april 2015 modtaget ansøgning om nedrivning af et bevaringsværdigt vandtårn på ejendommen Centrifugevej 84. Den 27. maj 2015 er der modtaget en revideret ansøgning (bilag) om nedrivning af vandtårnet.

Ejendommen er beliggende i kommuneplanramme 1.7.90 for DTU (Danmarks Tekniske Universitet). Rammen er udlagt til offentlige formål med specifik anvendelse som uddannelsesinstitution i maks. bygningshøjde på 33 m., dog maks. til kote 67 for nordlig del af campus og til kote 79 for den sydlige del af campus og en maks. bebyggelsesprocent på 60. Områdets helhedspræg skal sikres.

Ejendommen er omfattet af lokalplan 228 for Danmarks Tekniske Universitet, Campus Lyngby.

Bygningen er i lokalplanen udpeget som bevaringsværdig og har bevaringsværdi 3, jf. vedlagte SAVE-undersøgelse (bilag) i FBB-databasen (Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger). Det ansøgte vil kræve dispensation fra lokalplanens § 7.1 der fastsætter følgende: "Bygninger på kortbilag 4, der er markeret som bevaringsværdige, må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres på bebyggelsens ydre fremtræden uden kommunalbestyrelsens tilladelse."

Området, der omkranser ejendommen er bebygget med DTU's bygninger til forskning og undervisning.

Ejendommen er bebygget med to vandtårne. Det bevaringsværdige vandtårn, som ifølge BBR har et etageareal på 407 m² og et andet vandtårn med et etageareal på 954 m². Det bevaringsværdige vandtårn er opført i 1943 mens det andet er opført i 1974.

Ansøgers ønske om at nedrive vandtårnet er med baggrund i et mageskifte med DTU. Lyngby Taarbæk Vand A/S ønsker at opføre et nyt vandværk på DTU. DTU ønsker at anvende grunden med vandtårnet, da den ligger centralt i området. DTU har tilbudt at købe grunden og vandtårnet mod anvisning af en anden grund på DTU, som vandværket kan opføres på. Forudsætningen for købet er, at det bevaringsværdige vandtårn nedrives.

Ansøgningen om nedrivning har været sendt i høring hos Kroppedal Museum og

Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk. Kroppedal Museum har den 26. juni 2015 svaret (bilag), at kommunen bør tilstræbe at bevare vandtårnet og søge løsninger på at integrere det i en fremtidig udnyttelse af grunden. Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk har den 15. juli 2015 svaret (bilag), at Kommunen bør bevare bygningen på grund af den fine måde, den konstruktive opbygning spiller sammen med det arkitektoniske udtryk. Der henvises til den høje grad af brugsnytte.

Forvaltningen finder, at vandtårnet, der ønskes nedrevet, er et fint og elegant vandtårn i et grafisk udtryk. Vandtårnet efterlader et historisk spor til området og giver mindelser om ejendommens oprindelige brug.

Vandtårnet opleves dog ikke som et "landmark", da det er omkranset af DTU's bygninger. Vandtårnet er et af fire vandtårne i kommunen. De øvrige er det andet vandtårn på ejendommen fra 1974, vandtårnet i Hjortekær og Brede vandtårn. Vandtårnet i Hjortekær er i FBB-databasen registreret med bevaringsværdi 3 og er opført i 1938 – vandtårnet minder med sine cylindre om vandtårnet, der er ansøgt nedrevet, men er væsentligt større og opleves ikke helt så elegant. Brede vandtårn er fredet og er opført i 1907.

Forvaltningen finder på baggrund af ovenstående, at vandtårnet bør bevares. Det foreslås, at ejerne af ejendommen indarbejder vandtårnet i de kommende planer for ejendommen. Forvaltningen peger i den forbindelse på, at vandtårnet evt. udnyttes og ombygges til andre formål på en måde, der sikrer, at vandtårnets særpræg og kvaliteter stadig er synlige.

Lokalplanens § 7.2 fastsætter bl.a. at eventuelle ændringer af den ydre fremtræden på en bevaringsværdig bygning, herunder også tilbygninger skal ske med respekt for husets oprindelige byggeskik.

Økonomiske konsekvenser

Såfremt der gives afslag på nedrivning, kan ejendommens ejer med hjemmel i planlovens § 49 anmode kommunen om at overtage ejendommen. Krav om overtagelse er betinget af, at afslaget rammer ejeren særlig hårdt sammenlignet med tilsvarende ejendomme, og at ejendommens udnyttelsesmuligheder er væsentligt forringet som følge af afslaget. Det er op til ejeren at bevise, at ejendommen ikke længere kan udnyttes på en rimelig måde.

Det er Taksationskommissionen, der vurderer, om betingelserne for at overtage en ejendom er til stede samt fastsætter størrelsen af erstatning for overtagelse.

Kommunen blev i en lignende sag i 2008 tilpligtet af Taksationskommissionen at overtage en ejendom efter afslag på nedrivning. Kommunen måtte udrede en erstatning til ejeren på 2,5 mio. kr. Hertil kom renter og udgifter til advokatbistand.

Det skønnes, at kommunen eventuelt kan blive stillet overfor et krav om overtagelse af ejendommen til markedspris eller at skulle udrede en erstatning for ejerens tab som følge af afslaget. Såfremt kommunen bliver pålagt at overtage ejendommen må der desuden påregnes årlige udgifter til vedligehold af ejendommen.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. det besluttet, om der skal gives afslag på ansøgningen om nedrivning af det bevaringsværdige vandtårn
2. i fald udvalget under punkt 1 beslutter, at give afslag på ansøgningen, bemyndiges forvaltningen til at gå i dialog med ejendommens ejer om indarbejdelse af vandtårnet i kommende planer for ejendommen og udarbejdelse af forslag til anden udnyttelse af vandtårnet med respekt for bygningens særpræg og karakter.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Ad 1. Der gives tilladelse til ansøgningen om nedrivning.

1 (F) stemte imod.

Bilagsfortegnelse

1. Centrifugevej 84 - Ansøgning modtaget 27052015 om nedrivning af vandtårndtu
2. Centrifugevej 84 - FBB
3. Centrifugevej 84 - Billeder
4. Cenrifugevej 84 - Vandtårn - tegninger1+2
5. Høringssvar
6. Centrifugevej 84 - Oersigtsfoto
7. Høringssvar_Bygningskultur Foreningen

10. Svenskevej 1 - Landzonetilladelse til udstykning af bolig

Sagsfremstilling

Landinspektørfirmaet Bonefeld & Bystrup har på vegne af Naturstyrelsen søgt om landzonetilladelse til udstykning af Stampeskovhus beliggende på Svenskevej 1 i Dyrehaven samt udlæg af privat fællesvej.

Plangrundlag

Den nyudstykkede ejendom er beliggende udenfor Dyrehavehegnet, indenfor kystnærhedszonen i landzone i Dyrehaven i kommuneplanens rammeområde nr. 8.7.40, som udlægger området til landskab, bevarings- og friluftsområde, skov og åben slette med anvendelse som rekreativt område. Ifølge rammebestemmelserne må der kun opføres nye mindre bygninger, der er nødvendige for områdets anvendelse; dog må der ske nødvendige mindre udvidelser af eksisterende bygninger. Den nyudstykkede ejendom er ikke omfattet af lokalplan eller byplanvedtægt.

Den nyudstykkede ejendom er ikke omfattet af "*Forslag om fredning af Dyrehaven og dens omgivelse i Lyngby-Taarbæk, Gentofte og Rudersdal kommuner af 2015*", jf. anden sag på dagsordenen.

Den nyudstykkede ejendom er beliggende i fredsskov, omfattet af skovbyggelinje efter Naturbeskyttelseslovens § 17 og delvist beliggende indenfor Natura 2000-område.

Lovgrundlag

Ifølge planlovens § 35, stk. 1 må der i landzone ikke uden landzonetilladelse foretages udstykning, opføres ny bebyggelse eller ske ændring i anvendelsen af bestående bebyggelse og ubebyggede arealer.

Ejendommen

Stampeskovhus er i 1½ plan, men overetagen på ca. 90 m² er ikke udnyttet. Bygningen har grundareal på 123 m². Bygningen er registreret i FBB med høj bevaringsværdi på 3. Der er endvidere et par mindre skure med et samlet areal på 35 m² på den nyudstykkede ejendom.

Ansøgning

Der er søgt om landzonetilladelse til udstykning af en ejendom på 3000 m² og udlæg af en privat fællesvej på 2265 m². Den udstykkede eiendom vil få en

bebyggelsesprocent på ca. 7. Udstykningen følger eksisterende hække og hegn. Ansøgning samt fotos af ejendommen er vedlagt i bilag 1.

Forvaltningens vurdering

Der er tale om udstykning af en eksisterende mindre beboelsesbygning beliggende i udkanten af Dyrehaven tæt på Hjortekær villakvarter. På baggrund af placeringen af skel og bygning, størrelsen af grundareal og bebyggelsesprocent er det forvaltningens vurdering, at den ansøgte udstykning overordnet set vil være i overensstemmelse med formålet med området rammebestemmelser.

Udstykningen vil ikke påvirke kysten, da ejendommen er placeret i den vestlige udkant af Dyrehaven ca. 2,3 km fra Øresundskysten.

Bestemmelserne i Naturbeskyttelseslovens § 17 forhindrer ikke udstykning, og udstykningen forventes ikke at ændre på beboelsesbygningens bevaringsværdi, da udstykningen følger eksisterende hække og hegn omkring bygningen.

Myndighedskompetencen mht. skovloven henhører hos Naturstyrelsen.

Udstykningen vurderes ikke at ville påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Til- og ombygning af helårshus beliggende i landzone, hvorved husets samlede bruttoetageareal ikke overstiger 250 m², er undtaget krav om landzonetilladelse, jf. planlovens § 36, stk. 1, pkt. 9. Bygningsmæssige udvidelser derudover kræver landzonetilladelse. Enhver udvidelse af en bygning kræver dispensation fra skovbyggelinjen med mindre, at der er meddelt landzonetilladelse til udvidelsen, jf. naturbeskyttelseslovens § 17, stk. 2, pkt. 5. Dette betyder, at bygningsudvidelser op til et samlet bruttoetageareal på 250 m² vil kræve dispensation fra skovbyggelinjen, og udvidelser med et samlet bruttoetageareal over 250 m² vil kræve landzonetilladelse. Det er forvaltningens vurdering, at udstykningen ikke ændrer dette forhold.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der gives landzonetilladelse til den ansøgte udstykning.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Skematisk redegørelse fra Bonefeld og Bystrup
2. Foto Svenskevej 1

11. Gammel Lundtoftevej 1F - anvendelsesændring til yoga center

Sagsfremstilling

Der er søgt om anvendelsesændring fra kontor til yogacenter på adressen Gammel Lundtoftevej 1F, ansøgning vedlagt (bilag).

Lejemålet, hvor yogacenteret ønskes indrettet, har et samlet areal på 330 m² fordelt på stuen og 1. sal.

Ansøger oplyser, at der er tale om undervisning/behandling som foregår i stilhed, uden brug af musik. Bl.a. yoga, meditation og massage. Yogacenteret vil i gennemsnit have 10-15 deltagere pr. undervisningshold. Yogacenterets åbningstid er pt. tænkt som kl. 8-20.30, hvor holdundervisningen vil foregå med en morgenundervisning og en aftenundervisning.

Ansøger begrundes sin ansøgning med, at der er tale om et "varmt" yogabehandlingscenter, hvor der arbejdes med kroppen på lignende måde, som hos en osteopat. Behandlinger vil foregå i stilhed uden brug af musik. Det kan oplyses, at der på Gl. Lundtoftevej 1D, 2. sal ligger en klinik med osteopati.

Der er til lejemålet tilknyttet 4 p-pladser. Ud fra en vurdering af antallet af deltagere pr. undervisningshold, tidrum for undervisningsholdene samt den geografiske placering(stationsnært) er det forvaltningens vurdering at antallet af parkeringspladser er tilstrækkeligt. Forvaltningen har tidligere godkendt 1 p-plads pr. 3 besøgende i træningscenter i samme bydel.

Plangrundlag

Ejendommen ligger i kommuneplanens rammeområde 1.1.90, som er udlagt til erhvervsområde med anvendelse til industri/håndværk og kontor. Der er ingen lokalplan for området.

Liberalt erhverv/anvendelse

I den gældende kommuneplan er yogacenter ikke særskilt nævnt som et eksempel på en anvendelse. Derfor beror det på en konkret vurdering, hvilken kategori, et yogacenter falder ind under.

Kommuneplanen definerer liberalt erhverv som klinik (læge, tandlæge og lign.), kontor (advokat, revisorer, ejendomsmægler og lign.) og tegnestue (rådgivende ingeniør, arkitekt og reklamebureau og lign.).

Kommuneplanen definerer kontor som administration og liberale erhverv samt fremstillingsvirksomhed og engroshandel, der udelukkende betjener sig af kontorlokaler.

Forvaltningen vurderer, at et yogacenter af den etablerede størrelse er at sammenligne med klinik under liberalt erhverv, idet der kommer besøgende fordelt over hele dagen.

Forvaltningens vurdering af de planmæssige forhold

Det er forvaltningens vurdering, at den ansøgte anvendelse hører under hensigten med kommuneplanens rammebestemmelse og kan godkendes. Da der ikke skal gives dispensation fra en lokalplan, vil der ikke blive foretaget en høring.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen meddeler tilladelse til den ansøgte anvendelse.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag til ansøgning

12. Virumgade 24A-C - fældning af bevaringsværdigt kastanjetræ

Sagsfremstilling

På den trelængede Kærgården beliggende Virumgade 24A-C er der fire store bevaringsværdige hestekastanjer, som sammen med en mur danner gårdens fjerde længe ud mod Virumgade. Træerne står ca. 1 meter fra muren og fra gavlen af bygning C. Gården er ligeledes bevaringsværdig. Træerne har vokset sig så store, at nogle af rødderne ligger helt tæt op af en del af fundamentet, jf. vedlagte (bilag).

Ifølge ejer har beboerne igennem længere tid boet i meget fugtige og skimmelsvampeangrebne bygninger. De er nu alle genhuset, og bygningerne står til tørring på 3. måned. Det har ikke været muligt at renovere gavlen samt et lille stykke af langsiden, der vender ind mod gården på bygning C, fordi det ikke har været muligt at skyde en fugtspærring ind her. Problemet skyldes det store kastanjetræ, der står ca. 1 meter fra bygningen, og som har højtliggende rødder langs bygningens gavl. For at kunne fugtsikre bygning C, ønsker ejer træet fældet. Ejers ingeniør har anbefalet, at træet fældes, da der allerede er sket skader på gavlen og havemuren, og da det forventes, at skaderne vil tiltage kraftigt i fremtiden. Se bilag.

Plangrundlag

Ejendommen er omfattet af lokalplan 165 delområde E. Lokalplanens formål er blandt andet, at fastlægge principper for et bevaringsområde omkring Virumgade og at sikre, at Virum Gadekær og de bevaringsværdige træer omkring Virumgade bevares. Jævnfør lokalplanens § 1.

Bebyggelsen på ejendommen er udpeget som en bebyggelse med højbevaringsværdi, og må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden kommunalbestyrelsens tilladelse, jævnfør lokalplanens § 6.8. Det træ, der ønskes fældet, er angivet som bevaringsværdigt, og må ikke tilbageskæres eller på anden måde ændres væsentligt uden kommunalbestyrelsens tilladelse, jævnfør lokalplanens § 8.6.

Området

Bebyggelsen omkring Virumgade fungerer i dag som et almindeligt boligområde, men gadeforløbet adskiller sig fra kommunens øvrige ved at indeholde mange bygninger af kulturhistorisk værdi. Man oplever fortsat, at der er tale om en landsbvaade på grund af bebyggelsens karakter, gadens krumme forløb.

gadekæret og de grønne forhaver.

Ansøgning

Ejer har ansøgt om tilladelse til at fælde det ene af de fire bevaringsværdige hestekastanjer på ejendommen. Se bilag.

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at der bør gives dispensation til den ansøgte fældning af bevaringsværdig hestekastanje. Træet har vokset sig så stort, at det ikke længere er muligt, at renovering af den bevaringsværdige bygning optimalt. På sigt er der endvidere risiko for, at bygningens tilstand bliver forværret. Det er forvaltningens vurdering, at en fældning af det ene af de fire træer ud for gården, har en begrænset indvirkning på det samlede udtryk af området omkring Virum Gadekær. Dog vurderer forvaltningen, at det generelt er vigtigt at bevare træerne i området, for at fastholde formålet med lokalplanen. Det vil aldrig helt kunne undgås, at der over tid vil være behov for, at enkelte træer fældes grundet for eksempel sygdom eller risikabel placering/størrelse.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles dispensation til den ansøgte fældning af bevaringsværdig hestekastanje.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning
2. Billeder til ansøgningen
3. Oversigtsbilleder

13. Lyngby Stadion - Lundtoftevej 53A - Dispensation breddeidrætsfaciliteter

Sagsfremstilling

Forvaltningen har i forbindelse med afslutningen af byggearbejdet med den nye multihal ansøgt om dispensation vedrørende ydervægsmateriale på den nyopførte hal (bilag).

Hallen er beliggende i et område der er omfattet af lokalplan 245. Af lokalplanens bestemmelser i § 6.1 om bebyggelsens ydre fremtræden fremgår det, at facader skal etableres enten som blank teglmur, plade eller som glaspartier, evt. en kombination heraf.

Hallen er opført med partier af teglmur, trælameller og betonelementer, se vedlagte fotos (bilag).

Det er forvaltningens vurdering, at det udtryk, der er opnået ved at tilføje trælameller i stueetagen, giver et fint helhedsindtryk med de gule murstenfacader der i øvrigt er på idrætsbyens bygninger. Det vurderes ligeledes, at de anvendte betonelementers virkning vil være at sammenligne med plademateriale. Den samlede vurdering er, at de opførte facader i udtryk og materialer harmonerer fint med lokalplanens intentioner omkring udtrykket og er fint indpasset i forhold til de øvrige bygninger i Idrætsbyen.

Der er ikke foretaget naboorientering, idet det ansøgte ikke vurderes at give gener for de omkringboende. De synlige dele af bygningen for naboer er udformet i lys grå beton som på afstand ikke vurderes at kunne give anderledes udseende, end hvis der havde været anvendt lyse grå plader.

Økonomiske konsekvenser

Myndighedsopgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles dispensation fra lokalplan 245 § 6.1 til at anvende betonelementer og trælameller på facaderne af multihallen.

Byplanudvalget den 19. august 2015
Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Asøgning om dispensation breddeidræt
2. Fotos

14. Caroline Amalievej 63 - om- og tilbygning af eksisterende enfamiliehus

Sagsfremstilling

Der ansøges om om- og tilbygning af enfamiliehus beliggende i område, hvor lokalplan er under udarbejdelse.

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 1.3.61 Caroline Amalie Vej, syd. Området er udlagt til boligområde åben-lav, i 1½ etage med en bebyggelsesprocent på 30.

Lokalplan 241 for Sorgenfrigaards Villakvarter er under udarbejdelse.

I forbindelse med udarbejdelse af den nye lokalplan påtænkes der udlagt en byggelinje på 4 m på de større veje i området herunder bl.a. Fuglevadsvej og Caroline Amalie Vej.

Det eksisterende hus er et fritliggende enfamiliehus opført i 1936 med et etageareal på 143 m², matrikulært areal på 882 m² og bebyggelsesprocent på 17,5.

Jf. Save-registreringen har ejendommen en bevaringsværdi 5, og beskrives her som en beskeden gulstensbungalow, skæmmet af tilbygning.

På ejendommen er endvidere opført en carport på 32 m².

Der er ansøgt om om- og tilbygning af enfamiliehus beliggende på hjørnet af Fuglevadsvej/Caroline Amalie Vej.

Ansøger har angivet i ansøgninger følgende om byggearbejdet:

- ┆ Eksisterende bungalow fra 1935 med nyere tilbygning ønskes renoveret så den efterfølgende fremstår som patriciervilla jf. vedlagt tegningsmateriale.
- ┆ Eksisterende tilbygning fra 1978 tilbygget på vestsiden af huset, ønskes ombygget så den fremtidige tilbygning bliver udvidet og en forlængelse af huset jf. vedlagt tegningsmateriale.
- ┆ Huset med fremtidig tilbygning vil få hvidpudset ydervægge med rustikhjørner og profileret gesimser trukket i murpuds.
- ┆ Huset får ny tagkonstruktion med 45 gr. rejsning med sorte falstagsten i glans

- 12 eller mindre og tagrender og nedløb bliver af zink.
- ┆ Regnvand føres på eksisterende regnvandsføringer i terræn.
- ┆ Terrassedøre og vinduer bliver som tofags palævinduer med sprosser.
- ┆ Ejendommen nye bebyggelsesprocent efter om- og tilbygning vil blive 20,9.

Den eksisterende tilbygning er placeret mellem ca. 2,8 m - 4,3 m fra vejskel, og vil derved for en mindre del af den ny tagkonstruktion og det hævede opholdsareal ikke opfylde den i den ny lokalplan påtænkte byggelinje på 4 m mod vej.

Ejendommen er pålagt servitutter hvor kommunen ikke har påtaleret, men alene Sorgenfrigaards grundejerforening. Denne servitut foreskriver, at enhver bygning skal ligge mindst 6 alen (3,77 m) fra vej. Denne servitut agtes ophævet i forbindelse med vedtagelsen af den ny lokalplan.

Der er foretaget høring til Sorgenfrigaards grundejerforening. Grundejerforeningen har i høringssvaret bl.a. angivet, at "*Efter aftale med bygherre er lisenér med kvaderpudsning på husets hjørner ikke længere en del af husets kommende udseende, hvilket vi påskønner. Ejendommen får med nyt tag og tilbygning nyt udseende så bygningen virker som en helhed fremfor det hidtidige uharmoniske udseende af den oprindelige bygning og en tilbygning. Sorgenfrigaards Grundejerforening har ingen yderligere indvendinger til det viste projekt.*".

Ansøger har efter samråd med grundejerforeningen efterfølgende revideret de fremtidige opstalter hvor det fremgår, at kvaderpuds på hushjørner og det hævede opholdsareal mod vej (ved facader mod vest og syd) nu er placeret 4 m mod vej.

Det ansøgte kan alene hindres ved at nedlægge forbud i henhold til Planlovens § 14, for at forhindre bebyggelse tættere vejskel end 4 m.

Det er forvaltningens vurdering under henvisning til ejendommens registrering jf. FBB med en middel bevaringsværdi på 5, at ejendommen ikke taber værdi ved den ansøgte om- og tilbygning. Her vægtes ligeledes det forhold, at der er tale om en ombygning af en allerede eksisterende tilbygning, samt at det er en beskeden del, der overskrider den påtænkte byggelinje.

Til orientering opfylder det ansøgte bestemmelserne jf. BR10 idet der ikke, som angivet på tegningsmaterialet, sker overskridelse af det skrå og vandrette højdegrænseplan.

Der gælder ikke et skrå højdegrænseplan mod vej, men alene et afstandskrav på 2,5 m mod vejskel hvilket ses overholdt.

Det vandrette højdegrænseplan ses overholdt idet skorstenpiber ikke medregnes ved beregning af en bygningshøjden, såfremt de er af sædvanligt omfang, hvilket vurderes at være tilfældet her.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da opgaven er myndighedsbehandling.

Beslutningskompetence
Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der meddeles godkendelse af den ansøgte om- og tilbygning af ejendommen under henvisning til ovenstående begrundelser.

Byplanudvalget den 19. august 2015
Godkendt.

Bilagsfortegnelse

1. Ansøgning med bilag Caroline Amalievej 63
2. Høringssvar Om- og tilbygning Caroline Amalievej 63

15. Arbejdsprogram for Ringbysamarbejdet

Sagsfremstilling

Ringbysamarbejdet har eksisteret som et samarbejde mellem stat, region og 10 kommuner siden 2007, og i dag deltager Albertslund, Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Lyngby-Taarbæk, Ishøj, Rødovre og Vallensbæk Kommuner, Region Hovedstaden samt Naturstyrelsen og Transportministeriet i samarbejdet.

I 2010 udarbejdede Ringbysamarbejdet en fælles byvision LOOP City, og i 2012 vedtog samtlige kommunalbestyrelser et fælles politisk charter med 5 strategier for at nå visionen. Et af de fælles mål var at forbinde kommunerne bedre på tværs med en letbane fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd.

I 2015 er Ringbysamarbejdet blevet styrket yderligere med et tilskud til fælles projekter fra Region Hovedstaden på 10 mio. kr. og med etableringen af et sekretariat med to fuldtidsansatte. De nye rammer har gjort det muligt at udarbejde et langsigtet arbejdsprogram (bilag), som skal medvirke til at:

- | skabe en bæredygtig og dynamisk by- og erhvervsudvikling omkring den nye letbane
- | forbedre bykvaliteten og grundlaget for bosætning og erhvervsudvikling i hele korridoren
- | blive et internationalt demonstrationsprojekt for god, samskabende, strategisk byledelse
- | tiltrække investeringer
- | få flere passagerer i den kollektive trafik gennem at fokusere på fysiske rammer og stationsnærhed

Arbejdsprogrammet er delt i to, hvor del 1 beskriver nye projekter, der igangsættes. Del 2 beskriver initiativer, som er igangsat eller projekter, som Ringbysamarbejdet løbende skal holde sig orienteret om.

De nye projekter i arbejdsprogrammets del 1 er grupperet under følgende hovedoverskrifter:

- | Internationalt demonstrationsprojekt
- | Bæredygtig byudvikling
- | Økonomisk vækst
- | Effektiv og grøn mobilitet

- ı Markedsføring og fortælling
- ı Medfinansiering af nye projekter og initiativer

Af særlig interesse for Lyngby-Taarbæk Kommune kan nævnes et projekt om udvikling af trafikknudepunkter, hvor Lyngby Station indgår blandt de tre trafikterminaler, der skal analyseres. Hertil kommer bl.a. et projekt om cykelparkering ved letbanestationer samt et projekt om Smart mobilitet i Ringbyens erhvervsområder, der sigter mod at overflytte 9 % af alene-ture i bil til kollektiv trafik og cykel efter en 3-årig indsats. Det er oplagt for Lyngby-Taarbæk Kommune at deltage i dette projekt, idet fremkommeligheden i byen kan forøges og tilskudsbehovet til letbanen mindskes ved en fokuseret satsning på at overføre eksisterende og fremtidig trafik til eksempelvis letbanen. Derfor vil det også være oplagt at foreslå Ringbysamarbejdet, at Lundtofteområdet med DTU (der både rummer en stor studiepopulation samt et stort antal medarbejdere), stor koncentration af almennyttige boliger og flere store virksomheder samt et stort udviklingspotentiale, udvælges som testområde.

Med de fælles projekter vil by- og erhvervsudviklingen blive styrket i alle 10 Ringbykommuner, og samtidig vil passagergrundlaget for letbanen kunne øges gennem fx fælles mobilitetstiltag.

Sagen forelægges Teknik- og Miljøudvalget, Byplanudvalget og Økonomiudvalget.

Økonomiske konsekvenser

Lyngby-Taarbæk Kommune skal bidrage med 100.000 kr. i 2015-16 til projektet om Smart mobilitet i Ringbyens erhvervsområder og 442.000 kr. i 2020-21 til projektet cykelparkering letbanestationer. Førstnævnte beløb finansieres inden for rammen. Sidstnævnte beløb indgår i budgetgrundlaget for 2016-19, jf. beslutning i sagen "*Letbanens økonomi - herunder de afledte udgifter*", behandlet i kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Ringbysamarbejdets arbejdsprogram godkendes.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Anbefalet.

Simon Pihl Sørensen (A) og Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Anbefalet.

3 (C) stemte imod.

Bilagsfortegnelse

1. Ringbysamarbejdets arbejdsprogram
2. Forslag til fælles indstilling vedr arbejdsprogram

16. Letbanens dispositionsforslag - traceet, herunder Lundtofte Station

Sagsfremstilling

Hovedstadens Letbane udsendte den 16. april 2015 "Letbane Ring 3, Dispositionsforslag, april 2015" til kommentering i ejerkredsen med høringsfrist 3. juli 2015. Dispositionsforslaget kan ses på kommunens hjemmeside <http://www.ltk.dk/dispositionsforslag-letbanen>. Dispositionsforslaget blev drøftet på de politiske møder i juni 2015, herunder Kommunalbestyrelsens møde 25. juni 2015, jf. bilag. Kommunalbestyrelsen godkendte dispositionsforslaget med forbehold for udvalgte delstrækninger:

- ┆ Strækningen fra Lyngby Station til motorvejen (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)
- ┆ DTU-alternativet (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)
- ┆ Stationen ved Lundtofte
- ┆ Tilkøb i traceet langs motorvejen

Der var behov for at tage forbehold for disse delstrækninger, da der manglede supplerende analyser for bl.a. Kanalvejskrydset, stationsplacering ved Lundtofte samt priser på etablering af spuns. Endelig manglende der en aftale med og om DTU.

Udredningen for letbanen er det overordnede dokument, der ligger til grund for den principaftale, som kommunerne i fællesskab indgik i 2013 om letbanen. I udredningen angives linjeføringen for letbanen, men ikke grundlæggende analyser af evt. problemstillinger for letbanens placering. Før sommerferien 2015 viste analyser, at letbanen fortsat kan etableres i det oprindelige planlagte tracee, men at udviklingsmulighederne på arealerne vest for stationen ved Lundtofte og stationen ved Lyngbygårdsvej reduceres, medmindre der anlægges spuns. Kommunalbestyrelsen afsatte derfor 20 mio. kr. til spuns på Kommunalbestyrelsesmødet den 25. juni 2015, jf. bilag, og har herefter afventet de analyser, der fremlægges i denne sag.

Udredning for letbanen: <http://www.dinletbane.dk/media/1265/udredning-om-letbane-paa-ring-3.pdf>

Principaftale for letbanen:

<http://www.dinletbane.dk/media/1263/principaftale-om-letbane-paa-ring->

[3.pdf](#)

Stationen ved Lundtofte:

I dispositionsforslaget er stationen ved Lundtofte placeret ved motorvejsrampeanlægget ved Lundtofteparken. Stationen er sænket i terrænet, så det efterfølgende er muligt at føre letbanen videre under motorvejsrampeanlægget mod nord (Nærum, Gl. Holte mv.). Denne stationsplacering medfører, at skråningsanlæg vil få markant udstrækning på arealet vest for letbanen, og dermed mindskes udviklingsmulighederne på arealerne væsentligt (ca. 5.000 m²), jf. tegningsbilag. Forvaltningen har derfor fået en skønsmæssig vurdering af værdiforringelsen af arealerne ved anlæggelse af skråningsanlæg, jf. lukket bilag, og sammenlignet dette med alternative løsningsforslag udarbejdet af Hovedstadens Letbane:

Løsningsforslag A: Stationen ved Lundtofte placeres som i dispositionsforslaget. Stationen nedgraves i terrænet, og der etableres spuns (støttevæg) langs arealerne mod vest. Hermed kan størst muligt areal udvikles, jf. tegningsbilag. Denne løsning medfører en tilkøbsudgift for Lyngby-Taarbæk Kommune på 48 mio. kr. til spuns mod arealerne, hvilket i følge bilag ikke kan betale sig økonomisk. Der kan dog være andre hensyn udover økonomiske, som kan medføre, at man alligevel vil spuns nu. Forvaltningen kan ud fra en økonomisk vurdering ikke anbefale løsningen.

Hvis arealerne ønskes udviklet på et senere tidspunkt, vil der udover spuns, skulle finansieres rådgiverydelser og flytning af ledninger, og der vil ikke umiddelbart være mulighed for en finansiering af udgifterne over 40 år.

Løsningsforslag B: Stationen ved Lundtofte placeres som i dispositionsforslaget ved motorvejsramperne, men stationen placeres i eksisterende terræn og nedgraves dermed ikke. Denne løsning medfører ikke tilkøbsudgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune på nuværende tidspunkt. Såfremt letbanen på et senere tidspunkt ønskes ført videre mod nord, vil dette medføre markante udgifter til sænkning af letbanens tracee og station for hermed at kunne komme under motorvejsramperne.

Det forudsættes ved denne løsning, at der fortsat kan skabes god tilgængelighed til stationen for de lette trafikanter, herunder adgang til stationen under motorvejsramperne til stisystem til boligområder øst for motorvejen.

Løsningsforslag C: Stationen ved Lundtofte placeres ca. 200 meter mod syd i forhold til placeringen i dispositionsforslaget. Denne løsning vil ikke medføre tilkøbsudgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune. Denne stationsplacering vil dog forringe stationens tilgængelighed og øge gangafstanden for de mange boliger (Eremitageparken) øst for motorvejen samt Lundtofteparken. Stationens placering har desuden været udgangspunkt for den aktuelle udpegning af stationsnære

områder i den gældende kommuneplan. Forvaltningen kan samlet set ikke anbefale denne løsning.

Forvaltningen anbefaler løsningen som angivet i dispositionsforslaget, da den på nuværende tidspunkt ikke medfører yderligere udgifter. Det skal bemærkes, at Hovedstadens Letbane har oplyst, at de fortsat undersøger andre muligheder. Status herom vil fremlægges senest på Kommunalbestyrelsens møde den 3. september 2015.

Stationen ved Lyngbygårdsvej:

Forudsætningerne for placering af stationen ved Lyngbygårdsvej er sammenlignelige med stationen ved Lundtofte. I dispositionsforslaget er stationen ved Lyngbygårdsvej placeret ved Klampenborgvej. Stationen er sænket i terrænet, så den kan føres under Klampenborgvej. Denne stationsplacering medfører markant jordarbejde, og skråningsanlægget vil få udstrækning på arealet vest for letbanen, og dermed mindske udviklingsmulighederne på arealerne væsentligt (ca. 3.500 m²), jf. tegningsbilag. Forvaltningen har derfor fået en skønsmæssig vurdering af værdiforringelsen af arealerne ved anlæggelse af skråningsanlæg, jf. lukket bilag, og sammenlignet dette med alternative løsningsforslag udarbejdet af Hovedstadens Letbane:

Løsningsforslag D: Stationen ved Lyngbygårdsvej placeres som i dispositionsforslaget ved Klampenborgvej. Stationen nedgraves i terrænet, og der etableres spuns (støttevæg) langs arealerne mod vest. Hermed kan størst muligt areal udvikles, jf. tegningsbilag. Denne løsning medfører en tilkøbsudgift for Lyngby-Taarbæk Kommune på 32,5 mio. kr. til spuns, hvilket i følge bilag ikke kan betale sig økonomisk. Der kan dog være andre hensyn udover økonomiske, som kan medføre, at man alligevel vil spunse nu. Forvaltningen kan ud fra en økonomisk vurdering ikke anbefale løsningen.

Hvis arealerne ønskes udviklet på et senere tidspunkt, vil der udover spuns, skulle finansieres rådgiverydelser og flytning af ledninger, og der vil ikke umiddelbart være mulighed for en finansiering af udgifterne over 40 år.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af letbaneprojektet blev behandlet i Kommunalbestyrelsen 25. juni 2015, hvor der blev afsat 20 mio. kr. til spuns, jf. vedlagt bilag.

Traceet (1000 kr.)	Investering	2016	2017	2018	2019	2020	2021-56 (årligt)
Lundtofte Station, Dispositionsforslag*	0	0	0	0	0	0	0
Lundtofte Station, løsning A: Spuns	48.000		7.200	1.491	1.491	1.491	1.491
Lundtofte Station, løsning B: Placering i terræn	0	0	0	0	0	0	0
Lundtofte Station, løsning C: Rykkes 200 meter mod syd	0	0	0	0	0	0	0
Station ved Lyngbygårdsvej, Dispositionsforslag*	0	0	0	0	0	0	0
Station ved Lyngbygårdsvej, løsning D: Spuns	32.500	0	4.875	1.010	1.010	1.010	1.010
Afsat af KMB 25-06-2015	20.000	0	3.000	621	621	621	621
Forskel	60.500	0	9.075	1.880	1.880	1.880	1.880

Investeringen finansieres over en 40-årig periode med betaling af 15 % up front.

* Forvaltningen anbefaler disse løsninger

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. stationen ved Lundtofte placeres og udformes som vist i dispositionsforslaget, dvs. nedgravet med skråningsanlæg
2. stationen ved Lyngbygårdsvej placeres og udformes som vist i dispositionsforslaget - nedgravet med skråningsanlæg
3. de økonomiske konsekvenser indregnes i budgetforslag 2016-19

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Oversendt til Økonomiudvalget med henblik på, at forvaltningen til mødet udarbejder et notat, der yderligere belyser sagen.

Simon Pihl Sørensen (A) og Henrik Bang (Ø) var fraværende

Byplanudvalget den 19. august 2015

Ad 1.-3. Anbefalet.

3 (C) stemte imod.

1 (V) undlod at stemme.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag 1. KMB 25 juni Letbanens dispositionsforslag
2. Bilag 2. KMB 25 juni Letbanens Økonomi og afledte udgifter
3. Bilag 3. Stationen ved Lundtofte med skråningsanlæg
4. Bilag 4. Stationen ved Lundtofte med spuns (støttevej)
5. Bilag 5 (LUKKET) Værdiforringelse ved skråningsanlæg
6. Bilag 6. Stationen ved Lyngbygårdsvej med skråningsanlæg
7. Bilag 7. Stationen ved Lyngbygårdsvej med spuns

17. Letbanens dispositionsforslag - DTU-alternativet

Sagsfremstilling

Hovedstadens Letbane udsendte 16. april 2015 "Letbane Ring 3, Dispositionsforslag, april 2015" til kommentering i ejerkredsen med høringsfrist den 3. juli 2015. Dispositionsforslaget kan ses på kommunens hjemmeside <http://www.ltk.dk/dispositionsforslag-letbanen>. Dispositionsforslaget blev drøftet på de politiske møder i juni 2015, herunder Kommunalbestyrelsens møde den 25. juni 2015, jf. bilag. På den baggrund har Lyngby-Taarbæk Kommune i hørings svar oplyst Hovedstadens Letbane godkendelse af dispositionsforslaget med forbehold for udvalgte delstrækninger, hvoraf DTU-alternativet er en af delstrækningerne. Det var ikke muligt at fremsende kommentarer til disse delstrækninger indenfor høringsfristen, da der var behov for supplerende analyser af løsningsforslag samt økonomiske estimater.

I dispositionsforslaget beskrives en basisløsning, hvor letbanen forløber parallelt med motorvejen i traceet fra Klampenborgvej til stationen ved Lundtofte samt en alternativ linjeføring, hvor letbanen føres via Akademivej, Asmussens Allé og Anker Engelunds Vej - kaldet DTU-alternativet. I alternativet placeres stationer på henholdsvis Akademivej og Anker Engelunds Vej. Med den alternative linjeføring betjenes DTU campus bedre, og passagerprognoseberegninger viser, at alternativet medfører flere passagerer. I forhold til hovedforslaget vil DTU-alternativet medføre ændringer på vejene, idet der skal etableres fem nye signalregulerede kryds på Lundtoftegårdsvej ved henholdsvis Akademivej og Anker Engelunds Vej, på Asmussens Allé ved henholdsvis Akademivej og Anker Engelunds Vej samt på Anker Engelunds Vej ved Kollegiebakken.. Desuden vil Asmussens Allé blive lukket for biltrafik, men fortsat holdes åben for lette trafikanter.

Den alternative linjeføring via DTU med to stationer øger anlægsomkostningerne til letbaneprojektet med ca. 95 mio. kr. i forhold til basislinjeføringen. Forskelsprisen kan henføres til ekstraomkostninger til flere kryds, større udgifter til ledningsomlægninger på DTU's område sammenlignet med basislinjeføringen, og at letbanestrækningen bliver længere. Med statslig aftale af 12. juni 2014 om "Metro, letbane, nærbane og cykler", blev der sikret statslig medfinansiering af DTU-alternativet på 50 mio. kr. Samtidigt har Region Hovedstaden oplyst, at de bidrager med 20 mio. kr. Dette medfører, at Lyngby-Taarbæk Kommune skal sikre den resterende finansiering på op til 25 mio. kr. Det forudsættes ved denne løsning, at de 25 mio. kr. fordeles ligeligt mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU, dvs. op til 12,5 mio. kr. fra hver part. Det vurderes for sandsynligt, at den

ekstra mængde passagerer ved linjeføringen via DTU vil dække de forventede merudgifter til drift af letbanen.

DTU-alternativet var indregnet i de forventede tilkøbsydelse i den sag, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015, jf. bilag.

Med baggrund i ønsket om at betjene DTU-campus bedre, forventning om øget passagertal og efter yderligere dialog med DTU, anbefaler forvaltningen, at linjeføringen i DTU-alternativet tilkøbes.

DTU har herudover ønsket en sideforskydning af Akademivej mod nord for dermed at opnå bedre placering af stationen på Akademivej i forhold stationens tilgængelighed, eksisterende bygninger samt planer for fremtidig udbygning. Hovedstadens Letbane oplyser, at denne løsning vil medføre en tilkøbsudgift på ca. 11 mio. kr. Da ønsket om ændringen er DTU's, og Akademivej er et privat areal ejet af DTU, er det forudsat, at tilkøbet bestilles af Lyngby-Taarbæk Kommune, men finansieres af DTU.

Der har været forskellige forslag til placering af Letbanen ved Anker Engelunds Vej. Der arbejdes nu (som tidligere) med en placering af letbanen i midten af Anker Engelunds Vej. Da Anker Engelunds Vej er en af kommunens primære trafikveje, dvs. en vej, der skal afvikle trafikken mellem de enkelte kvarterer i kommunen, således at biltrafik, kollektiv trafik og cykeltrafik afvikles med optimal grad af sikkerhed og fremkommelighed, har der været fælles ønske om at fremtidssikre vejen, således at den del af vejen, hvor letbanen er placeret, kan udvides til 4 spor i fremtiden uden store fordyrende anlægsomkostninger og ekspropriationsudgifter. Vejudvidelsen medfører en tilkøbsudgift på 5 mio. kr. Da der er tale om fælles ønske fra DTU og kommunen, jf. bilag med mødereferat af 15. april 2015, forudsættes udgiften ligeligt fordelt.

Tilkøbsydelsen var indregnet i de forventede tilkøbsydelse i den sag, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015, jf. bilag.

I tilknytning til letbaneprojektet og i forbindelse med, at nye erhvervsområder og DTU er udpeget som stationsnære kerneområder i Kommuneplan 2013, har Lyngby-Taarbæk Kommune udarbejdet udkast til politisk hensigtserklæring om de langsigtede udviklingsmuligheder, jf. lukket bilag. Med hensigtserklæringen får bl.a. DTU grundlag for planlægning af de fysiske udviklingsmuligheder, jf. Forslag til Kommuneplanstrategi 2015.

En forudsætning for hensigtserklæringen er, at letbanens DTU-alternativ gennemføres, og at kommunens udgifter til denne deles ligeligt mellem DTU og Lyngby-Taarbæk Kommune. I forlængelse af hensigtserklæringen iværksætter DTU og Lyngby-Taarbæk Kommune et samarbejde om den konkrete fysiske

planlægning af DTU-området.

Forvaltningen har udarbejdet udkast til en bindende økonomisk aftale mellem kommunen og DTU. Afhængig af drøftelserne med DTU - planlagt medio august 2015-, kan aftalen vedlægges sagen til behandling i Økonomiudvalget og/eller Kommunalbestyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af DTU-alternativet og tilhørende tilkøb på i alt 15 mio. kr. finansieret over en 40-årig periode med en udbetaling på 15 % up front blev godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 25. juni 2015 til indarbejdelse i budget 2016-2019, jf. bilag.

I tabellen nedenfor er oplyst kommunens økonomiske konsekvenser ved de beskrevne tilkøbsmuligheder.

DTU-alternativet (1000 kr.)	Investering	2016	2017	2018	2019	2020	2021-56 (årligt)
DTU-alternativet	12.500	0	1.875	388	388	388	388
Anker Engelunds Vej	2.500	0	375	78	78	78	78
I alt	15.000	0	2.250	466	466	466	466
Afsat af KMB 25-6-2015	15.000	0	2.250	466	466	466	466
Forskel	0	0	0	0	0	0	0

Ovenstående investering finansieres over en 40-årig periode med betaling af 15 % up front.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. dispositionsforslaget tages til efterretning med forvaltningens bemærkninger,
2. DTU-alternativet vælges som tilkøb med de i sagsfremstillingen nævnte ekstra tilkøb
3. der søges indgået en økonomisk aftale med DTU omkring tilkøb af DTU-alternativet, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU hver finansierer 12,5 mio. kr.
4. der søges indgået en økonomisk aftale med DTU omkring tilkøb på Anker Engelunds Vej, hvor Lyngby-Taarbæk Kommune og DTU hver finansierer 2,5 mio. kr.
5. der søges indgået en økonomisk aftale med DTU omkring tilkøb af

sideforskydning af Akademivej, hvor DTU finansierer 11 mio. kr. Kommunen bidrager ikke til finansieringen

6. Vedlagte hensigtserklæring godkendes, og fremsendes til DTU, når der er indgået økonomisk aftale om DTU-alternativet.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Ad 1. Anbefalet.

Ad 2. Anbefalet.

Ad 3. Anbefalet, idet V og A henviser til Statens medfinansiering på 50 mio. kr. og Regionens medfinansiering på 20 mio. kr.

Ad 4. Anbefalet, idet V og A lægger til grund at vejen er en overordnet trafikvej og der skabes mulighed for fremtidig udvikling.

Ad 5. Anbefalet.

Ad 6. Anbefalet.

2 (C) stemmer imod.

Simon Pihl Sørensen (A) og Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Ad 1-6. Anbefalet

3 (C) stemmer imod.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag 1 KMB Beslutning 25.06.15 - Dispositionsforslag
2. Bilag 2. KMB - Beslutning 25.06.15 - Afledte udgifter
3. Bilag 3. Referat af arbejdsgruppemøde DTU-alternativet - 15.04.2015
4. Bilag 4. Beslutning 19.06.2015 Hensigtserklæring DTU
5. Bilag 5 (LUKKET) Udkast til hensigtserklæring_Tilrettet efter ØK 19.06.2015

18. Letbanens dispositionsforslag - strækningen Lyngby Station til motorvejen

Sagsfremstilling

Hovedstadens Letbane udsendte den 16. april 2015 "Letbane Ring 3, Dispositionsforslag, april 2015" til kommentering i ejerkredsen med høringsfrist den 3. juli 2015. Dispositionsforslaget kan ses på kommunens hjemmeside <http://www.ltk.dk/dispositionsforslag-letbanen>. Dispositionsforslaget blev drøftet på de politiske møder i juni 2015, herunder Kommunalbestyrelsens møde den 25. juni 2015, jf. bilag. Kommunalbestyrelsen godkendte dispositionsforslaget med forbehold for udvalgte delstrækninger:

- ı Strækningen fra Lyngby Station til motorvejen
- ı DTU-alternativet (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)
- ı Stationen ved Lundtofte (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)
- ı Tilkøb i traceet langs motorvejen (denne delstrækning behandles i selvstændigt dagsordenspunkt)

Der var behov for at tage forbehold for disse delstrækninger, da der manglede supplerende analyser for bl.a. Kanalvejskrydset, stationsplacering ved Lundtofte samt priser på etablering af spuns. Endelig manglende der en aftale med og om DTU. Hovedstadens Letbane (COWI) har nu udarbejdet analyserne og forslag til alternativ linjeføring i forhold til dispositionsforslaget jf. bilag. Forvaltningen har konsekvensvurderet de enkelte løsningsforslag med udgangspunkt i følgende parametre: trafikafvikling og -sikkerhed, byrum, tilkøb og andet (bl.a. påvirkning af grundejere) mm. (Løsningsforslagene og konsekvensvurderingerne kan ses i bilag).

Forvaltningen har herudover inddraget følgende forudsætninger: Udover den generelle trafikudvikling frem til 2021, hvor letbanen forventes at blive taget i brug, vil der løbende ske en udvikling af Lyngby midtby. Da udviklingsprojekterne vil medføre et øget transportbehov, vil der fremadrettet være behov for etablering af forskellige trafikale tiltag for at opretholde en acceptabel trafikafvikling i Lyngby midtby jf. bilag. Derfor er der i flere af løsningsforslagene taget udgangspunkt i et eksempel på byudvikling ved Gasværksvej for herigennem at kunne vise behov for trafikale afværgeforanstaltninger. Som alternativ til disse forudsætninger kan det vælges, at standse byudviklingen for hermed at mindske transportbehovet eller der

kan accepteres et lavere serviceniveau for trafikafvikling i Lyngby med større kødannelse, længere ventetid, højere sandsynlighed for uheld mm. til følge.

Letbanen kan også udløse trafikale afværgeforanstaltninger afhængigt af tracevalg, og derfor har forvaltningen i det følgende forudsat, at såfremt der vælges letbaneløsninger, der medfører etablering af afværgeforanstaltninger, så finansieres de over 40 år, hvilket er lagt til grund for en række økonomiberegninger i denne sag.

Strækningen på Klampenborgvej fra Lyngby Station til motorvejen (det oprindelige dispositionsforslag):

I dispositionsforslaget er letbanen placeret dobbeltrettet i Klampenborgvejs sydøstlige vejside (langs Magasin/Lyngby Kulturhus). I spidsbelastningsperioder vil denne løsning skabe større kødannelse i Kanalvejskrydset med sandsynlighed for tilbageblokering i krydset ved Lyngby Hovedgade og andre steder, samt indebære en markant risiko for frontalkollisioner med alvorlig personskader i Kanalvejskrydset. For at hindre ovenstående problemstillinger har Hovedstadens Letbane og forvaltningen belyst alternative løsningsforslag.

Konsekvensvurderingerne af de belyste alternativer viser, at der kun kan peges på et løsningsforslag, som umiddelbart ikke giver ekstra udgifter for Lyngby-Taarbæk Kommune, og som rummes inden for letbaneprojektets økonomi, nemlig løsning A, jf. nedenfor. Andre løsningsforslag kræver væsentlige investeringer af Lyngby-Taarbæk Kommune.

Løsningsforslag A. Letbanen placeres retningsopdelt i hver vejside af Klampenborgvej fra Lyngby Hovedgade til nord for Firskovvej, hvor letbanen samles på Klampenborgvejs sydside Letbanen placeres retningsopdelt i hver vejside af Klampenborgvej fra Lyngby Hovedgade til nord for Firskovvej, hvor letbanen samles på Klampenborgvejs sydside som oprindeligt angivet i dispositionsforslaget. Samling af letbanen på Klampenborgvejs sydside sker ved, at letbanen krydser Klampenborgvej i et nyetableret kryds - kun til formål for letbanens "sideskift". Løsningen kan afholdes inden for budgettet af Hovedstadens Letbane.

Denne løsning skaber bedre trafiksikkerhed og trafikafvikling i Kanalvejskrydset. Det er dog forvaltningens vurdering, at det er u hensigtsmæssigt at etablere yderligere kryds på Klampenborgvej. Det må formodes at skabe yderligere stop for trafikken og besværliggøre samordning af trafiklys (kørsel med "grøn bølge"). Forvaltningen har derfor anmodet Hovedstadens Letbane om at dokumentere, at det ikke er muligt/hensigtsmæssigt at lade letbanen krydse Klampenborgvej på tværs i eksisterende kryds ved enten Firskovvej eller ved Sorgenfrigårdsvej.

Det bemærkes, at dette løsningsforslag ikke hindrer de trafikale problemstillinger, som fremadrettet vil opstå på vejnettet pga. generel trafikudvikling samt den

øgede trafik evt. udviklingsprojekter i byen medfører, ligesom placering af letbanen i begge vejsider fremadrettet kan skabe problemstillinger og øget anlægsomkostninger i forhold til f.eks. et fremtidigt ønske om lukning af Klampenborgvej.

Løsningsforslag B. Lukning af Klampenborgvej for biltrafik mellem rådhuset og Kanalvej

En lukning af Klampenborgvej for biltrafik mellem rådhuset og Kanalvej er baseret på, at den gennemkørende trafik fremover anvender motorvejsnettet fremfor for Klampenborgvej. Hermed fungerer motorvejen som ringvej omkring byen. Adgangen til og fra parkeringsrampen på Klampenborgvej opretholdes. Selve lukningen skønnes at koste i størrelsesordenen 2 mio. kr. i trafikinvesteringer, mens etablering af byrumfaciliteter mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej meget afhænger af ambitionsniveau, men sættes her til mellem 5 og 10 mio. kr. Udgifterne til anlæg af byrum indgik ikke i de økonomiske konsekvenser af letbaneprojektet, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen 25. juni 2015, jf. vedlagt bilag, da de fysiske forudsætninger ikke var kendte.

Ved en evt. lukning af Klampenborgvej på ovennævnte strækning vil det være nødvendigt at forbedre trafikforholdene for den trafik, der har ærinder i Lyngby bymidte. Dette kan bl.a. ske ved etablering af forskellige afvæргеalternativer, der aflaster parkeringssøgeringen, primært for biltrafik, der kommer fra sydvest enten ved etablering af parkeringshuse i den sydvestlige del af bymidten (1) eller ved etablering af en rampe ved rådhuset med adgang til parkeringskælderen under Lyngby Storcenter/Kulturhuset (2). En grundlæggende afværgeforudsætning for lukning af Klampenborgvej er herudover, at der samtidig sker en forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej (3), hvormed trafikken kan ledes udenom bymidten. De samlede tiltag vil reducere trafikken på Klampenborgvej med 20-30 %.

For begge afvæргеalternativer gælder, at det oprindelige dispositionsforslag om placering af letbanen på Klampenborgvejs sydlige side frem til Firskovvej kan fastholdes, idet Kanalvejskrydset ved en lukning af Klampenborgvej for almindelig biltrafik gøres væsentligt mere trafiksikkert. På grund af den reducerede biltrafik på Klampenborgvej ved de forskellige tiltag, vil det herudover være muligt at placere letbanen på selve Klampenborgvej helt frem til motorvejen. Derved reduceres Klampenborgvej til 2 spor, og samtidig vil beboerne, der bor ud til Klampenborgvej få væsentlige færre gener fra både letbanen, og fra trafikken generelt (se løsning F, nedenfor).

1. Etablering af parkeringshuse i sydvest (afvæргеalternativ 1 til løsningsforslag B) Etablering af parkeringspladser i parkeringshuse "over terræn" skønnes at koste mellem 250-350.000 kr./stk. Hvis det antages, at der prioriteres ca. 70 mio. kr. til parkeringsanlæg, vil der kunne etableres ca. 250-300 parkeringspladser. En sådan løsning vil have følgende fordele/ulemper:

- ┆ Parkeringspladserne vil i større eller mindre grad kunne finansieres af en parkeringsfond
- ┆ Det vil kræve, at kommende byudviklingsprojekter generer midler til P-fonden, da der pt. er meget beskedne midler i fonden.
- ┆ Parkeringspladserne vil i noget omfang kunne reducere søgning til parkeringspladser under Lyngby Storcenter/Kulturhuset. Dermed reduceres trafikken på parkeringssøgeringen.
- ┆ Konsekvensen vil dog være, at velbeliggende/værdifulde arealer anvendes/sælges til parkeringspladser fremfor butikker, kontorhuse, boliger etc.

2. Etablering af rampe ved rådhuset med adgang til parkeringspladser under Lyngby Storcenter og Kulturhus (afværgealternativ 2 til løsningsforslag B)

Denne løsning vil koste ca. 70 mio. kr. Fordele/ulemper ved denne afværgeforanstaltning er:

- ┆ Der skabes umiddelbart adgang til parkeringspladserne under Lyngby Storcenter/Kulturhuset fra sydvest. Dette skønnes at give en reduktion af trafikken på parkeringssøgeringen.
- ┆ Det vil være muligt i fremtiden at etablere parkeringspladser under Gasværksvej, fordi der er sikret en hensigtsmæssig trafikal adgangsvej fra sydvest (Andre adgangsveje til en evt. kommende parkeringskælder under Gasværksvej vil sandsynligvis være trafikalt problematiske)
- ┆ Med forudsætning om etablering af kælderparkering under Gasværksvej, skabes samtidig opgangsmuligheder direkte til Lyngby Hovedgade, hvorved tilgængelighed til parkeringspladser fra Hovedgaden forbedres.
- ┆ Med forudsætning om etablering af kælderparkering under Gasværksvej undgås tab af værdifuld jord til parkeringshuse andre steder i byen
- ┆ En vestvendt rampe skønnes at kunne indgå i letbaneprojektet, og dermed finansieres over 40 år, såfremt det oprindelige dispositionsforslag fastholdes.
- ┆ Såfremt rampen ikke etableres i forbindelse med letbaneprojektet, men ønskes etableret på et senere tidspunkt, vil den med stor sandsynlighed fordyres væsentligt, som følge af fordyrende udgravninger, flytning af ledninger, hensyn til letbanen mv. For at projektet kan holdes på 70 mio. kr. er det således en forudsætning, at en evt. etablering af en rampe sker korordineret med letbaneprojektet.

3. Forlængelse af Firskovvej til Jægersborgvej (afværgeforudsætning)

Forlængelse af Firskovvej er en forudsætning for lukning af Klampenborg, idet trafikken for bymidten skal kunne ledes ud på motorvejssystemet, hvormed parkeringssøgeringen aflastes. På nuværende tidspunkt estimeres en forlængelse af Firskovvej at koste ca. 50 mio. kr. For at opnå den fulde effekt af Firskovvejs forlængelse, anbefales det herudover at optimere flere kryds på det overordnede vejnet, bl.a. rampekrydset på Jægersborgvej ved motorring 3 samt krydsene på

Nybrovej ved henholdsvis Buddingevej og Lagergårdsvej. Disse og andre kryds er allerede i dag belastet trafikalt, og det må forudsættes, at tiltag skal finansieres i samarbejde mellem Vejdirektoratet, Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune. Det estimeres, at der skal gennemføres tiltag på det overordnede vejnet i størrelsesordenen 25-50 mio. kr.

Løsning C. Lukning af parkeringsrampe fra Klampenborgvej til parkeringskælder under Lyngby Storcenter/Kulturhus

Hovedstadens Letbane har i forbindelse med problemstillingen vedrørende Kanalvejskrydset belyst en løsning, hvor parkeringsrampen på Klampenborgvej lukkes. Grundlæggende vil løsningen være meget dyr dels skal der foretages ekspropriation af rampen, dels vil der skulle ændres i det underjordiske "bilfordelersystem", og endelig vil der skulle etableres afværgeforanstaltninger i form af nye til- og frakørselsramper. Løsningen er skønnet for dyr, og derfor har Hovedstadens Letbane ikke arbejdet videre med løsningsmuligheden. Forvaltningen finder også, at løsningen er uhensigtsmæssigt såvel af økonomiske som af trafikale årsager.

Løsning D. Delvis flytning af parkeringsrampen til parkeringskælder under Lyngby Storcenter/Kulturhuset

Hovedstadens Letbane har endvidere belyst en løsning, hvor en del af den eksisterende rampe flyttes frem mellem lokalbanen og Kanalvej. Dette vil koste 70 mio. kr. Samtidig løser det ikke problemerne i Kanalvejskrydset væsentligt. Hovedstadens Letbane har ikke arbejdet videre med løsningen af økonomiske og trafikale årsager. Forvaltningen er enige i denne vurdering.

Løsning E. Tilkøb om sideforskydning af letbanen langs Klampenborgvej med et par metre nord for Firskovvej

På strækningen nord for Firskovvej kan letbanen sideforskydes et par metre mod nord (væk fra bebyggelsen). Dette kræver ombygning af Klampenborgvej, og vil derfor medføre et tilkøb på 18 mio. kr. Denne tilkøbsydelse var indregnet i oversigten med forventede tilkøbsydelser i den politiske sagsfremstilling, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen 25. juni 2015, jf. vedlagt bilag. Forvaltningen vurderer, at omkostningerne er relative høje set i forhold til en relativ lille forbedring i forhold til ejendommene.

Løsning F. Tilkøb af placering af letbanen på Klampenborgvej og dermed reduktion af Klampenborgvej til 2 spor

En forudsætning for denne løsning er, at Klampenborgvej mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej er lukket for almindelig biltrafik, at Firskovvej er forlænget (afværgeforudsætning), at der foretages investeringer i det overordnede vejnet, bl.a. rampekrydset på Jægersborgvej ved Motorring 3, kryds på Nybrovej, og at der er etableret et af de to afværgealternativer i sydvest enten i form af ekstra parkeringspladser (1) eller i form af en sydvestvendt rampe ved rådhuset til parkeringsfaciliteterne under Lyngby Storcenter/Kulturhuset (2). Den samlede

løsning medfører, at den gennemkørende trafik på Klampenborgvej reduceres med 20-30 %. Isoleret set er etablering af letbanen på Klampenborgvej frem til motorvejen udgiftsneutralt i form af tilkøb.

Andre løsningsforslag

Såfremt der ønskes belysning af helt nye løsningsforslag, kan dette formentlig kun iværksættes efter en drøftelse i ejerkredsen/bestyrelsen for Hovedstadens Letbane, og det vil med stor sandsynlighed forrykke hele tidsplanen for letbanens etablering.

Samlet vurdering

Yderligere konsekvensvurdering af de enkelte løsningsforslag er beskrevet i bilag, herunder ved trafikanalyser af Via Trafik og Hovedstadens Letbane (COWI).

På baggrund af en økonomisk vurdering anbefaler forvaltningen løsning A, hvor letbanen placeres retningsopdelt i hver vejside af Klampenborgvej mellem Lyngby Hovedgade til nord for Firskovvej, hvor letbanen samles på Klampenborgvejs sydside som oprindeligt angivet i dispositionsforslaget. Krydsning på tværs af Klampenborgvej skal i størst muligt omfang søges gennemført gennem allerede eksisterende kryds frem for etablering af et nyt kryds - kun for letbanen. Løsningen afholdes inden for budgettet af Hovedstadens Letbane.

Såfremt forvaltningen skulle anbefale en helhedsorienteret løsning for Lyngby bymidte uden skelen til økonomi, ville forvaltningen anbefale, at Klampenborgvej lukkes mellem Lyngby Rådhus og Kanalvej (Løsning B), at der etableres en sydvestvendt rampe ved rådhuset, der giver adgang til parkeringspladserne under Lyngby Storcenter/Kulturhuset samt sikrer en hensigtsmæssig trafikal adgangsvej til en evt. fremtidig parkeringskælder under Gasværksvej (afværgeforanstaltning 2), og at letbanen placeres på Klampenborgvej (vejarealet uden ekspropriation) frem til motorvejen, hvormed vejen indsnævres til 2 spor (Løsning F). En forudsætning for den samlede løsning er, at Firskovvej forlænges (afværgeforudsætning), og at der for at få den fulde effekt af Firskovvejs forlængelse, sker en optimering på det overordnede vejnet, bl.a. på rampekryds ved Jægersborgvej ved Motorring 3, kryds på Nybrovej mv.

Til grund for en helhedsorienteret løsning ligger, at uanset valg af løsninger, så vil Lyngby bymidte være trafikalt belastet. Lukning af Klampenborgvej med etablering af sydvestvendt rampe og placering af letbanen på Klampenborgvej frem til motorvejen vil ikke forbedre denne situation, men løsningen vil give mulighed for et væsentligt forbedret bymiljø, give mulighed for adgang til en kommende parkeringskælder under Gasværksvej, reducere brug af værdifuld erhvervsjord til parkeringshuse, bedre integration af Lyngby Hovedgade (ved opgang fra parkeringskælder til Lyngby Hovedgade) med Lyngby Storcenter og et kommende udviklingsprojekt af Gasværksvej, reducere støjniveauet fra Lyngby Rådhus frem til

motorvejen og dermed tilgodese beboerne.

VVM

Borgernes bemærkninger til letbaneprojektets VVM-redegørelse er vedlagt i bilag. Det er Staten, der vurderer bemærkninger til VVM, og agerer på disse. Senere på året (tidspunkt endnu ukendt) vil der udgives en hvidbog med alle bemærkninger i forbindelse med VVM-høringen. Den vil blive forelagt til politisk orientering.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser af letbaneprojektet blev behandlet i Kommunalbestyrelsen den 25. juni 2015, jf. vedlagt bilag.

I tabellen nedenfor er oplistet de økonomiske konsekvenser ved valg af denne sags forskellige løsningsforslag. Det forudsættes at afværgeforanstaltningerne kan inddrages i letbaneprojektet, som tilkøb og dermed lånefinansieres over 40 år.

Strækningen Lyngby station-motorvejen (1000 kr.)	Kommunens investering	2016	2017	2018	2019	2020	2021-56 (årligt)
Løsning A: Letbanen etableres på hver side af Klampenborgvej til nord for Firskovvej	0	0	0	0	0	0	0
Løsning B: Klampenborgvej lukkes	12.000		2.000	5.000	5.000		
Afværgeforudsætning til løsning B: Forlængelse af Firskovvej (*1og*2)	50.000	0	7.500	1.520	1.520	1.520	1.520
Afværgealternativ 1 til løsning B: Etablering af parkeringshuse, der forudsættes finansieret af en parkeringsfond	0	0	0	0	0	0	0
Afværgealternativ 2 til løsning B: Etablering af vestvendt rampe ved rådhuset til parkeringspladser under Storcenteret/Kulturhuset (*1)	70.000	0	10.500	2.130	2.130	2.130	2.130
Løsning C: Lukning af parkeringsrampe på Klampenborgvej Udgået af økonomiske og trafikale årsager							
Løsning D: Delvis flytning af parkeringsrampe på Klampenborgvej Udgået af økonomiske og trafikale årsager							
Løsning E Sideforskydning af letbanen langs Klampenborgvej ved beboelse (*1)	18.000	0	2.700	0.550	0.550	0.550	0.550
Løsning F Placering af letbanen på Klampenborgvej	62.000	0	9.500	6.520	6.520	1.520	1.520

frem til motorvejen. Løsningen medfører en række afværgeforanstaltninger:	132.000	0	20.000	8.650	8.650	3.650	3.650
Kombination (*1 og *2): Løsning B + afværgeforudsætning + afværgealternativ 1							
Kombination (*1 og *2): Løsning B + afværgeforudsætning + afværgealternativ 2							
Afsat af KMB 25-6- 2015	18.000	0	2.700	550	550	550	550

*1 Finansieres over en 40-årig periode med betaling af 15 % up front.

*2 Hertil kan komme yderligere udgifter på 25-50 mio. kr. på det overordnede vejnet, bl.a. til ombygning af kryds. Da kryds og vejnet allerede i dag er trafikalt belastet, skønnes opgaven at skulle drøftes og finansieres i samarbejde mellem Vejdirektoratet, Gentofte Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Hovedstadens Letbane meddeles, at letbanens linjeføringen fra Lyngby Hovedgade til nord for Firskovvej ønskes retningsopdelt i hver vejside,
2. letbanens krydsning af Klampenborg søges gennemført gennem eksisterende kryds, såfremt dette er muligt/hensigtsmæssigt,
3. de økonomiske konsekvenser indregnes i budgetforslag 2016-19.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

Oversendt til Økonomiudvalget, med henblik på at forvaltningen udarbejder et notat, der belyser sagen yderligere.

Simon Pihl Sørensen (A) og Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Oversendt til Økonomiudvalget, med henblik på at forvaltningen udarbejder et notat, der belyser sagen yderligere.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag 1. KMB Beslutning 25.06.2015 Dispositionsforslag
2. Bilag 2. Løsningsforslag og konsekvensvurdering - Kommuneplanen

3. Bilag 3. Løsningsforslag COWI - Kommuneplanen
4. Bilag 4. Mulige afværgeforanstaltninger - Kommuneplanen
5. Bilag 5. Høringssvar vedr. VVM-redegørelse for Letbane langs Ring 3 - Kommuneplanen
6. Bilag 6. KMB - Beslutning 25.06.2015 - Afledte udgifter - Kommuneplanen

19. Letbanen - Tilkøb af rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på deres møde den 9. juni 2015 at udsætte sagen om "Tilkøb af rilleskinner med græs/sedum til letbanen på Buddingevej" med henblik på, at forvaltningen belyser de økonomiske konsekvenser af tilvejebringelse af et grønt indtryk på en yderligere strækning af Buddingevej fra Christian X's Allé til kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune. Protokol af dagsordenspunktet fra den 9. juni 2015 er vedlagt (bilag).

Da Hovedstadens Letbane efter udvalgets møde er fremkommet med nye oplysninger om tilkøb, anses sagen for at være forældet, og dermed afsluttet. Denne sag er derfor en ny sagsfremstilling med nye informationer.

Flere kommuner har stillet spørgsmål omkring størrelsen på prisestimatet for tilkøb af rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum. På den baggrund forventes bestyrelsen for Hovedstadens Letbane på deres møde 27. august 2015 at drøfte, om kommunerne kan få mulighed for at vælge tilkøb af rilleskinner med asfalt/græs/sedum som option ved udbuddet. Det betyder, at kommunerne først behøver at vælge tilkøb om rilleskinner, når de kender prisniveauet. Der forligger endnu ikke en dagsorden til bestyrelsens møde den 27. august 2015. Det forventes, at der til Kommunalbestyrelsens møde den 3. september 2015, kan orienteres om den beslutning, som bestyrelsen for Hovedstadens Letbane har truffet angående mulighed for optioner.

Strækningen Buddingevej mellem Engelsborgvej og Christian X's Allé

På Buddingevej mellem Engelsborgvej og Christian X's Allé er der pladsmæssige problemer. Derfor er der i basisforslaget for letbanen udlagt rilleskinner med asfalt i den ene kørselsretning, så både biler og letbane benytter samme tracee. Forvaltningen bemærker, at græs og sedum ikke er anvendeligt, hvor der kører biler og busser.

I den anden kørselsretning er vejtracee og letbanetracee adskilt, og letbanen er i basisforslaget anlagt som ballasterede spor med skærver. For at skabe et visuelt ens billede ved de Engelske Rækkehuse besluttede Kommunalbestyrelsen den 16. april 2015 (jf. bilag), at udskifte de ballasterede spor med rilleskinnespor med asfalt. Beslutningen blev truffet på baggrund af følgende sagsforelæggelse: "*Der indgår allerede rilleskinnespor ved de "engelske rækkehuse" på Buddingevej i basisforslaaet for letbanen, men kun i den ene kørselsretning. Den anden*

kørselsretning er udlagt som ballastede spor. Ovenstående løsning medfører ikke væsentlige trafikafviklingsmæssige problemer. Det giver derimod et usammenhængende og ikke særlig visuelt kønt billede af området, når letbanetraceet er opdelt i to forskellige løsninger på samme sted. Forvaltningen peger derfor på, at kommunen allerede nu vælger at tilkøbe rilleskinnespor på den del af Buddingevej mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej, som er planlagt til ballastede spor. Tilkøbet koster 2,8 mio. kr."

Øvrige strækninger på Buddingevej

På kommunalbestyrelsesmødet den 16. april 2015 blev der i forbindelse med drøftelsen af ovennævnte rilleskinnespor udtrykt et ønske om at få belyst omkostningerne forbundet med valg af græs/sedum på andre steder af Buddingevej. Hovedstadens Letbane oplyser, at det koster det samme, om der vælges rilleskinnespor med asfalt, sedum, græs eller beton, jf. vedlagte prisestimer i bilag.

Hvis bestyrelsen for Hovedstadens Letbane - som nævnt i indledningen - skaber mulighed for at indhente optionspriser på rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum, peger forvaltningen derfor på, at der indhentes priser i forbindelse med udbud af letbaneprojektet på følgende delstrækninger i Lyngby-Taarbæk Kommune:

- a. Buddingevej mellem kommunegrænsen og Christian X's Allé - rilleskinnespor med græs
- b. Klampenborgvej mellem Firskovvej og Lundtoftegårdsvej - rilleskinnespor med græs
- c. Langs motorvejen mellem Klampenborgvej og Akademivej - rilleskinnespor med græs
- d. Akademivej, Asmussens Allé og Anker Engelunds Vej - rilleskinnespor med græs
- e. Langs motorvejen mellem Anker Engelundsvej og stationen ved Lundtofte - rilleskinnespor med græs

På delstrækningen gennem Lyngby centrum indeholder basisforslaget allerede rilleskinnespor med asfalt, da området også skal betjene busser og biler.

Såfremt Hovedstadens Letbane ikke giver mulighed for valg af optioner, arbejder forvaltningen ikke videre med yderligere tilkøb af rilleskinnespor, jf. Kommunalbestyrelsens beslutning den 16. april 2015 om fravalg af yderligere tilkøb om rilleskinnespor.

Forvaltningen har i øvrigt forespurgt hos Gladsaxe Kommune, hvordan kommunen forventer, at letbanens trace bliver på Buddingevej, herunder valg af skinnetype. Gladsaxe Kommune oplyser, at de sideløbende med de politiske drøftelser i Lyngby-Taarbæk Kommune i august 2015 har samme drøftelser i Gladsaxe Kommune. Her anbefaler forvaltningen ligeledes, at der indhentes optionspriser på rilleskinnespor med græs, og når priserne foreligger, træffes en politisk beslutning.

Som alternativ til rilleskinnespor med græs/sedum kan strækningen gøres grønnere med hække, vejtræer eller lignende. Hovedstadens Letbane har udsendt et notat, der beskriver muligheden for at afskærme letbanen med grønt – se vedlagt bilag. Da vejprofilet på Buddingevej er smalt, vil grøn afskærmning af letbanen med hæk dog medføre, at parkeringsbanerne i begge vejsider nedlægges - ca. 40 parkeringspladser. Som alternativ til grøn afskærmning af letbanen, kan forvaltningen anbefale, at strækningen gennemgås, for at kortlægge muligheden for et plante vejtræer i forbindelse med parkeringsbanen, hermed vil antallet af parkeringspladser, der skal nedlægges, blive begrænset. Da der fortsat arbejdes på at optimere projektet, anbefales det, at en evt. vurdering af placering af vejtræer afventer detailprojektet, og muligvis resultat af prisoptioner. Det forventes endvidere, at Hovedstadens Letbane i løbet af efteråret 2015 vil udarbejde et paradigme for træbeplantning langs letbanen, primært i forhold til afstandskrav mellem letbanen og træerne set i forhold til træsort, herunder højde, udstrækning af rodnet og trækrone.

Beslutningen om etablering af vejtræer kan indarbejdes i projektet løbende og kræver dermed ikke en beslutning på nuværende tidspunkt.

Økonomiske konsekvenser

I forhold til tilkøb er rammen på 2,8 mio. kr. uændret i forhold til sagens forelæggelse den 16. april 2015, hvor tilkøbet af rilleskinnespor på Buddingevej mellem Engelsborgvej og Christian X's Allé blev godkendt, og anvist indarbejdet i budgetprocessen for Budget 2016.

De økonomiske konsekvenser ved tilkøb af rilleskinnespor med græs på øvrige delstrækninger kan først forelægges udvalgene, når der er indkommet tilbud på letbaneprojektet, jf. ovenfor.

Forvaltningen har undersøgt de økonomiske konsekvenser af tilvejebringelse af et grønt indtryk på en yderligere strækning af Buddingevej fra Christian X's Allé til kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune:

- hækafskærmning på begge sider af letbanen på Buddingevej syd for Christian X's Allé til kommunegrænsen vil koste ca. 0,5 mio. kr.
- etablering af vejtræer i forbindelse med kryds og parkeringslommer koster ca. 35.000 kr. pr. vejtræ.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget for så vidt angår de trafikale hensyn.

Byplanudvalget for så vidt angår vejens udseende.

Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. rilleskinnespor med asfalt på delstrækningen på Buddingevej mellem Christian

X`s Allé og Engelsborgvej fastholdes i henhold til Kommunalbestyrelsens beslutning af 16. april 2015, men reguleres i henhold til kommende optionspriser 2. der i forbindelse med udbud af letbaneprojektet indhentes optionspriser på rilleskinnespor med græs på følgende delstrækninger:

- a. Buddingevej mellem kommunegrænsen og Christian X` s Allé
 - b. Klampenborgvej mellem Firskovvej og Lundtoftegårdsvej
 - c. Langs motorvejen mellem Klampenborgvej og Akademivej
 - d. Akademivej, Asmussens Allé og Anker Engelunds Vej
 - e. Langs motorvejen mellem Anker Engelundsvej og stationen ved Lundtofte
3. der træffes beslutning om eventuelle tilkøb af rilleskinnespor med græs, når der foreligger priser på ydelsen
4. hvis bestyrelsen for Hovedstadens Letbane beslutter ikke at skabe mulighed indhentning af optionspriser på rilleskinnespor med asfalt/græs/sedum, fastholdes indstillingspunkt 1 (uden regulering for optionspris), mens 2-3 bortfalder
5. der senere fremlægges sag om at etablere vejtræer på udvalgte strækninger.

Teknik- og Miljøudvalget den 18. august 2015

- Ad 1. Anbefalet.
Ad 2. Anbefalet.
Ad 3. Anbefalet.
Ad 4. Anbefalet.
Ad 5. Anbefalet.

2 (C) stemmer imod.

Simon Pihl Sørensen (A) og Henrik Bang (Ø) var fraværende.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Ad 1.-5. Anbefalet

3 (C) stemte imod.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag 1. TMC Beslutning 09.06.2015
2. Bilag 2. Beslutning 16.04.2015
3. Bilag 3. Notat - Prisdiskussion på ballasteret spor og rilleskinnespor
4. Bilag 4. Notat - Grøn afskærmning af spor

20. Meddelelser til udvalgets medlemmer - august 2015

Sagsfremstilling

1. Afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet om klage over miljøscreening
Natur- og Miljøklagenævnet har truffet afgørelse i klage over Lyngby-Taarbæk Kommunes miljøscreening af Kommuneplan 2013 (bilag). Natur- og Miljøklagenævnet kan ikke give medhold i klagen over kommunens afgørelse af 26. september 2013 om, at der ikke skal udarbejdes en miljøvurdering af forslag til kommuneplan 2013, og kommunens afgørelse står således ved magt.

Forslag til Kommuneplan 2013 blev offentliggjort den 26. september 2013. I forbindelse hermed blev det tillige offentliggjort, at Lyngby-Taarbæk Kommune havde screenet forslaget efter lov om miljøvurdering af planer og programmer. Screeningen havde konkluderet, at kommuneplanændringerne ikke ville medføre væsentlige påvirkninger af miljøet, og på den baggrund blev det besluttet, at der ikke skulle udarbejdes en miljørapport i forbindelse med kommuneplanrevisionen.

Denne afgørelse er i oktober 2013 påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet af en række naboer til Sorgenfri Torv. Klagerne har lagt vægt på, at retningen for den kommende udvikling af området Sorgenfri Torv samt nogle præcise angivelser om anvendelsen af arealerne, er fastlagt allerede i "Forslag til Kommuneplan 2013". Ligesom der lægges vægt på, at forslaget efter klagernes opfattelse, også for andre bydele indeholder ændringer. Der peges i klagen særligt på udlæg af og retningslinjer for stationsnære områder og "ringbyen" langs den kommende letbane ved Ring 3, Lyngby Idrætsby mv. Herudover peges på fastlægges af bl.a. ruteføring for supercykelstier. Det er klagernes opfattelse, at der er tale om omfattende ændringer, der helt eller delvis vil ændre anvendelsen eller karakteren af de berørte områder. Det gælder bl.a. ændringen vedrørende Sorgenfri Torv, men også mange af de øvrige forslag til ændringer af kommuneplanen.

Natur- og Miljøklagenævnet fastslår i afgørelsen bl.a., at man er enig med kommunen i, at forslag til Kommuneplan 2013 ikke indeholdt egentlige ændringer i plangrundlaget for Sorgenfri Torv, der skulle have været inddraget under screeningen efter miljøvurderingsloven. Nævnet skriver endvidere, at med hensyn til udpegningerne af de stationsnære områder er der heller ikke foretaget ændringer i rammerne, bortset fra 4 rammeområder for Trongårdsarealerne. Da disse områder er taget ud af den endeligt vedtagne plan, finder nævnet ikke anledning til – nu - at tage stilling til denne planlægnings forhold til miljøvurderingsloven.

I den sammenhæng kan forvaltningen tilføje, at der senere, i forbindelse med såvel høring af Kommuneplantillæg 11A for Dyrehavegårds jorder, som den nuværende høring af Kommuneplantillæg 14 for Tracéet langs Helsingørmotorvejen, er udarbejdet miljørapport.

2. Administrativt høringssvar til Regional vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS).

I forbindelse med Region Hovedstadens høring af udkast til Revus (bilag) har forvaltningen indsendt et administrativt høringssvar (bilag).

Revus'en sætter en retning for den fremtidige udvikling i hovedstadsregionen.

Indholdet er derfor både vækst- og udviklingsrettet inden for en række temaer, som spænder bredt ud over områder som klima, erhverv, sundhed, kultur, uddannelse og trafik.

Strategien bygger på dialog med politikere, kommuner, virksomheder, organisationer, universiteter og borgere.

Regionsrådet skal senest i august 2015 vedtage Revus'en, som har betydning for vækst og udvikling ikke kun i Region Hovedstaden men i hele den funktionelle region.

Hertil hører også Region Sjælland og Skåne, som parterne er blevet enige om at markedsføre under brandet Greater Copenhagen.

Forvaltningen har, jf. særskilt meddelelsessag herom, udarbejdet et notat, som introducerer essensen i Revusudkastet og i Greater Copenhagen-samarbejdet.

Som følge af lov nr. 80 af den 28. januar 2014 skal kommunalbestyrelsen forholde sig til den regionale vækst- og udviklingsstrategi i relevante udviklingsstrategier, herunder i erhvervsudviklingsindsatsen og i strategierne for kommuneplanlægningen.

Lyngby-Taarbæk Kommune lever op til loven som følge af udkast til Grønt Lys +, som lægger op til indarbejdelse af både Revus og Greater Copenhagen.

Det skal bemærkes, at Planlovens § 11 stk. 4 vedrørende den tidligere regionale udviklingsplan udgår af Planloven.

3. Temamøde for kommunalbestyrelsen den 3. september 2015 om kommunale og regionale samarbejder for vækst og erhverv.

Som led i udmøntningen af udkast Regional vækst- og udviklingsstrategi (Revus) og som led i implementeringen af vækstinitiativet Greater Copenhagen inviteres

Lyngby-Taarbæk Kommune til at deltage i en række samarbejdsprojekter og satsningsområder. Derfor holdes den 3. september 2015 et temamøde for kommunalbestyrelsen med fokus på indhold og organisering af de regionale og kommunale samarbejder indenfor vækst og erhverv.

Temamødet vil indeholde oplæg fra kommunaldirektør i Gladsaxe Kommune Bo Rasmussen, der er repræsenteret i det regionale samarbejde for "Greater Copenhagen" – om vækst og erhvervsudvikling i den samlede region Sjælland, Skåne og Hovedstaden. Bo Rasmussen er også formand for styregruppen om byudvikling langs den kommende letbane, og formand for det regionale embedsmandsudvalg om vækst, uddannelse og beskæftigelse.

Som grundlag for temamødet er vedlagt notat (bilag), som introducerer udkast til Revus og vækstinitiativet Greater Copenhagen.

4. Tagudhæng

Lyngby-Taarbæk kommune har tidligere tolket beregningsregler vedrørende bebyggelsesprocent således, at tagudhæng over 0,5 meter blev betragtet som en overdækning, og derfor indgik i beregningen af bebyggelsesprocent.

Statsforvaltningen har den 31. marts 2015 truffet en afgørelse, hvor de nævner, at der i hvert enkelt tilfælde skal foretages en konkret vurdering af, om tagudhængen kan benyttes som overdækning.

5. Gensidig orientering om evt. afholdte møder

Udvalgets medlemmer har mulighed for at orientere hinanden.

Byplanudvalget den 19. august 2015

Taget til efterretning.

Bilagsfortegnelse

1. Bilag 1 Afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet vedrørende screening
2. Bilag 2 Høringsudgave revus
3. Bilag 3 LTK hørings svar revus
4. Bilag 4 Oplæg til temamøde 3. september 2015