

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE



Byplanudvalget

Protokol

Tirsdag den 1. oktober 2013 kl. 14:00
afholdt Byplanudvalget ekstraordinært møde i Kantinen 5. sal på Rådhuset/Rådhus.

Medlemmerne var til stede, undtagen:

Anne Körner (V)

Liss Kramer Mikkelsen (A)

Endvidere deltog:

Direktør Bjarne Holm Markussen

Centerchef Sidsel Poulsen

Udvalgskoordinator Karen Elisabeth Dam

INDHOLDSFORTEGNELSE

Sag nr:		Side:
01	Lokalplan 235 for Kanalvejsområdet	3

1.

Lokalplan 235 for Kanalvejsområdet

.

Sagsfremstilling

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

Der blev afholdt borgermøde den 12. august 2013. Derudover er der den 23. august 2013 afholdt møde med beboere fra bebyggelsen Lyngvang og 4. september 2013 afholdt møde med beboere fra bebyggelsen Bækkevang.

I forbindelse med høringsfasen til lokalplanforslag 235 og tilhørende miljørapport er der indkommet vedlagte bemærkninger og indsigelser fra 5 parter (bilag). Der er udarbejdet et foreløbigt notat: "Oversigt over indsigelser og bemærkninger til lokalplanforslag 235 og miljøvurdering", som er vedlagt sagen (bilag).

Oversigten over indsigelser til lokalplan og miljøvurdering, samt forvaltningens resumé af disse, præsenteres for Byplanudvalget på et ekstraordinært møde den 1. oktober 2013, som afholdes inden Byplanudvalgets ordinære møde den 9. oktober 2013.

Økonomiske konsekvenser

Opgaven løses inden for rammen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at sagen drøftes.

Byplanudvalget den 1. oktober 2013

Udsat.

Anne Körner (V) var fraværende.

Liss Kramer Mikkelsen (A) var fraværende.

Oversigt over indsigelser og bemærkninger til lokalplanforslag 235 og miljøvurdering

UDKAST - UNDER BEARBEJDNING

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

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
8.	Bebyggelsen Lyngvang	<p>Cowi, som har udarbejdet skyggediagrammer for projektet, oplyste ved et møde den 11.06.2013 med repræsentanter fra Lyngvang, at dele af Lyngvang vil ligge i skygge hele dagen fra november til februar, dvs. en fjerdedel af året.</p> <p>I Miljøredegørelsen konkluderer COWI vedr. skygge: "Trods den nye bebyggelses volumen medfører det samlet set en forholdsvis begrænset skyggepåvirkning på omgivelserne, hvilket primært skyldes beliggenhed, afstand og terrænforhold." Denne generelle konklusion gentages i forslaget til lokalplan. Efter vores opfattelse er skygge hele dagen i 3 måneder om året alt andet end en "forholdsvis begrænset skyggepåvirkning" og vi finder konklusionen helt urimelig og direkte vildledende for den politiske behandling af lokalplanen.</p>	under bearbejdning	under bearbejdning
9.	Bebyggelsen Lyngvang	I forhold til skyggediagrammer skal videre bemærkes, at de er lavet på baggrund af det aktuelle projekt og ikke på baggrund af lokalplanens byggefelter og maksimale bygningshøjder.	under bearbejdning	under bearbejdning
10.	Bebyggelsen Lyngvang	Vi har noteret os tilkendegivelsen på redegørelsens side 7 om at: "I forbindelse med projekteringen af byggeriet i delområde 1 og 2 vil der søges tilstræbt en reduktion af skygge og indblik i forhold til nabobebyggelsen mod nord". Disse bemærkninger har dog ingen bindende virkning, hvorfor de må omsættes i konkrete lokalplanbestemmelser i lokalplanens §§'er.	under bearbejdning	under bearbejdning
11.	Bebyggelsen Lyngvang	Ifølge miljørapporten Afsnit 8.2.1 vurderes det "ikke at være muligt at have decideret indblik gennem vinduerne". Det er svært at få det udsagn til at passe med tværsnittet i lokalplanforslagets bilag 5. Her fremgår det klart, at der fra de øverste 3-4 etager i bygning 2 vil være fuldt indblik i de nærmeste rækkehuse i Lyngvang.	under bearbejdning	under bearbejdning

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
12.	Bebyggelsen Lyngvang	Efter vores opfattelse er bestemmelsen i § 7.12 om altaner ikke tilstrækkelig til beskyttelse mod indblik	under bearbejdning	under bearbejdning
13.	Bebyggelsen Lyngvang	Ud over de i miljørapporten nævnte støjgener kommer nye til, som kan være højst irriterende for naboer. Her tænkes på air-coditionsanlæg og ventilationsanlæg for parkeringskælder, funktioner man er tilbøjelig til at placere på bagsiden af bygninger, hvilket i dette tilfælde betyder over mod Lyngvang-bebyggelsen. Her må vi kræve, at ulemperne "holdes på egen grund" med hensigtsmæssig placering og tilstrækkelig lydisolering.	under bearbejdning	under bearbejdning
14.	Bebyggelsen Lyngvang	Samme forhold gælder for tilkørsel af varer til butikker i bygning 2, hvor støj fra lastbilers motor og bipper vil genere de nærmeste boliger i Lyngvang. Den planlagte tunnel under banen vil mangedoble støjen. Vareaflysning må derfor flyttes til facaden mod "den grønne passage".	under bearbejdning	under bearbejdning
15.	Bebyggelsen Lyngvang	Den øgede trafik og P-kælderens forøgede antal P-pladser vil betyde mere forurening. Lokalplanen bør anvise, at udluftningen bør ske ud mod Kanalvej eller mod Klampenborgvej.	under bearbejdning	under bearbejdning
16.	Bebyggelsen Lyngvang	De tilladte maksimale bygningshøjder i delområde 1B, delområde 2 og halvdelen af delområde 3 respekterer ikke kommuneplanrammens bestemmelser om maksimal bygningshøjde. Det er vores opfattelse, at udmøntningen af disse rammebetingelser i lokalplanforslaget ikke er i overensstemmelse med kommuneplanen, ej heller med oplysningerne i det ideoplæg, der var i høring i 2012.	under bearbejdning	under bearbejdning

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
17.	Bebyggelsen Lyngvang	Miljørapportens skyggediagrammer er udarbejdet ud fra det konkrete projekt , hvor Microsoft-bygningerne ikke udfylder det mulige byggefelt, heller ikke maksimal bygningshøjde for den vestlige bygning. Hvis disse forhold ændres inden opførelse, er skyggediagrammerne ikke gyldige.	under bearbejdning	under bearbejdning
18.	Bebyggelsen Lyngvang	Konklusionen om skyggeforhold på side 16 og 48, som anfører at: "Trods den nye bebyggelses volumen medfører det samlet set en forholdsvis begrænset skyggepåvirkning på omgivelserne, hvilket primært skyldes beliggenhed, afstande og terrænforhold." er ikke rimelig på baggrund af de viste skyggediagrammer, hvor rækkehusene lægges i skygge en fjerdedel af året.	under bearbejdning	under bearbejdning
19.	Bebyggelsen Lyngvang	Konklusionen om indbliksgener side 17 og 49, som anfører at "- der vurderes ikke at være risiko for indblik i et omfang, der medfører væsentlige gener eller som afviger fra hvad der normalt må forventes i et centralt storbyområde" er ikke rimelig, og slet ikke i overensstemmelse med de faktiske forhold.	under bearbejdning	under bearbejdning
20.	Bebyggelsen Lyngvang	Vedr. støjforhold fremhæves det positive i at vejtrafikstøjen reduceres, uanset at vejtrafikstøj i dag ikke udgør et problem. Omvendt fremhæves ikke, at støjen fra jernbanen kan blive mere end 25% højere, ja endda meget mere, hvis den fulde usikkerhed på støjmålingen udmøntes.	under bearbejdning	under bearbejdning
21.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.8 ændres maksimal bygningshøjde til: - Kote 38,6 m i delområde 1A - Kote 41,0 m i delområde 1B - Kote 42,7 m i delområde - Kote 45,9 m i vestlig del af delområde 3 - Kote 50,3 m i østlig del af delområde 3	under bearbejdning	under bearbejdning
22.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.10 ændres 2,5 m fra sternkant til 3,5 m fra sternkant.	under bearbejdning	under bearbejdning

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
23.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.10 og 6.11 skal sætningen "må ikke have karakter af en egentlig etage" erstattes af "må kun etableres i helt nødvendigt omfang".	under bearbejdning	under bearbejdning
24.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.11 skal afstanden fra 3,5 m fra sternkant også gælde for de dele af bebyggelsen, der vender ud mod lokalbanen og Lyngvang.	under bearbejdning	under bearbejdning
25.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 6.13 ændres sidste sætning til: Tagterrasser må kun etableres i delområde 3, og kun i den halvdel af byggefelterne, der vender ud mod Kanalvej.	under bearbejdning	under bearbejdning
26.	Bebyggelsen Lyngvang	Der tilføjes ny § 6.14: Bebyggelsens placering, højde og omfang inden for byggefelterne skal ske, så skygger fra bygningerne på enhver dag i året maksimalt påvirker naboejendommene mod nord og vest i 50% af tidsrummet mellem solopgang og solnedgang. Skyggevirksomhed skal dokumenteres ved skyggediagrammer, som vedlægges myndighedsprojektet i forbindelse med ansøgning om byggetilladelse.	under bearbejdning	under bearbejdning
27.	Bebyggelsen Lyngvang	§ 7.10 skal ændres til Tekniske installationer, som ud over energibesparende installationer skal begrænses mest muligt, må ikke ... , og suppleres med: Der må på byggeriet kun etableres én mast til mobilantennener, som skal kunne benyttes af samtlige operatører.	under bearbejdning	under bearbejdning
28.	Bebyggelsen Lyngvang	§ 7.12 suppleres med: Facader mod lokalbanen udformes, så indbliksgener for bebyggelsen nord for banen minimeres.	under bearbejdning	under bearbejdning
29.	Bebyggelsen Lyngvang	Ny § 7.13: Udluftning fra P-kælder må kun placeres mod Klampenborgvej eller Kanalvej.	under bearbejdning	under bearbejdning
30.	Bebyggelsen Lyngvang	Der tilføjes ny § 8.3, som fastlægger at skilte jf 8.1 og 8.2 kun må etableres på facader direkte mod Kanalvej og Klampenborgvej-	under bearbejdning	under bearbejdning
31.	Bebyggelsen Lyngvang	I § 10.2 ændres afstanden til sternkanten til 3,5 m	under bearbejdning	under bearbejdning

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
32.	Bebyggelsen Lyngvang	§ 14.5 suppleres med: Det skal samtidigt dokumenteres, at bebyggelsen ikke har forøget jernbanestøjen for de 5 rækkehuse umiddelbart nord for lokalbanen, så grænseværdierne overskrides.	under bearbejdning	under bearbejdning
33.	Bebyggelsen Bækkevang	... bekymring for indblik i haver og beboelse...	under bearbejdning	under bearbejdning
34.	Bebyggelsen Bækkevang	... samt været utilfredse med skyggevirking...	under bearbejdning	under bearbejdning
35.	Bebyggelsen Bækkevang	... og forøget støj ved mere trafik i området.	under bearbejdning	under bearbejdning
36.	Bebyggelsen Bækkevang	Vi protesterer mod byggeriets højde mv. 7 etager er helt uacceptabelt for os.	under bearbejdning	under bearbejdning
37.	Bebyggelsen Bækkevang	Vi fastholder derfor vores indsigelse mod byggeriets planlagte højde ud for Bækkevang. (De to huse på 7 etager) Et par etager ned, vil bekomme os noget bedre.	under bearbejdning	under bearbejdning
38.	Kaj Eliassen Lyngby Boligselskab	7 etager vil give nogen skygge i vintermånederne og 5 etager er derfor at foretrække	under bearbejdning	under bearbejdning
39.	DN v/ Hans Nielsen	Danmarks Naturfredningsforening foreslår, at "det indføres i lokalplanen, at der til kommunalbestyrelsens godkendelse skal fremsendes en plan for anvendelse af tagfladerne til opholdsareal, "grønne tage" og udnyttelse af solenergi."	under bearbejdning	under bearbejdning
40.	DN v/ Hans Nielsen	Danmarks Naturfredningsforening finder det endvidere vigtigt, at helhedsplanens målsætning om åbning af Fæstningskanalen sker i sammenhæng med byggeriet, således at hele Kanalvejsområdet kan fremstå som et attraktivt område, når den nye bebyggelse tages i anvendelse	under bearbejdning	under bearbejdning
41.	Wellendorf Transportplanlægning	Som konsekvens af en ny høj bebyggelse på Kanalvej sker en ekspropriation af boligområdet nord for, og en flytning af dette til et passende sted.	under bearbejdning	under bearbejdning

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
42.	Wellendorf Transportplanlægning	For at Lyngby bliver et levende sted at bo, er det dog vigtigt, at der er en varieret befolknings sammensætning, herunder at der er boliger for unge og gamle, der er til at betale for en mindre indtægt. Dette burde have været indtænkt i formålet med boligbebyggelsen i det nye byggeri.	under bearbejdning	under bearbejdning
43.	Wellendorf Transportplanlægning	Uanset at lokalplaner for det meste drejer sig om anvendelsen af et bestemt matrikulært areal, så bør de også indeholde en beskrivelse af de krav til og konsekvenser af benyttelsen, som påvirker trafikken omkring lokalplanens område. Og således også beskrive hvilke tiltag, der skal laves på de omgivende veje og stier.	under bearbejdning	under bearbejdning
44.	Wellendorf Transportplanlægning	Da det nye byggeri ligger stationsnært i forhold til Lyngby station, anbefales, at der fastlægges en restriktiv parkeringspolitik med færrest mulige reserverede bilparkeringspladser til det nye byggeris beboere og ansatte.	under bearbejdning	under bearbejdning
45.	Wellendorf Transportplanlægning	For en omlægning med eksisterende tog, vil der skulle være en kurve med 80 meters radius, hvilket netop kan lade sig gøre med det foreslåede byggeri. Dog vil banen så komme til at gå ind over den planlagte parkeringskælder. Denne bør derfor bygges, så den kan bære en (let) bane ovenpå ud mod Klampenborgvej.	under bearbejdning	under bearbejdning
46.	Wellendorf Transportplanlægning	Såfremt der på et senere tidspunkt kommer en beslutning om at indføre Nærum-banen til Lyngby station, vil det betyde, at den i lokalplanen foreslåede tunnel under banen skal ændres til en overkørsel. Det foreslås derfor, at der ikke etableres en tunnel før spørgsmålet om Nærumbane er afklaret, også selv om dette ikke sker indenfor de første år.	under bearbejdning	under bearbejdning

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
47.	Wellendorf Transportplanlægning	<p>I helhedsplanerne for Kanalvejsområdet, og som også illustreret i lokalplanen forventes der senere at ske en omlægning af området mellem Kanalvej og storcenteret, herunder en genskabelse af Fæstningskanalen.</p> <p>Med et byggeri som det ny foreslåede, ville det have været hensigtsmæssigt, at dette område også var færdigplanlagt samtidigt, så der ikke opstår et tomrum på nogen år, hvor området ikke er færdigt, og som medfører at der igen skal ske store anlægsarbejder, der påvirker byens liv. Og som samtidig vil være til gene for det nye byggeri.</p>	under bearbejdning	under bearbejdning
48.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	<p>Vi er af den opfattelse, at selvom lokalplaner for det meste drejer sig om anvendelsen af et bestemt matrikulært areal, så bør de også indeholde en beskrivelse af de krav til og konsekvenser af benyttelsen, som påvirker trafikken omkring lokalplanens område.</p>	under bearbejdning	under bearbejdning
49.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	<p>Og således også beskrive hvilke tiltag, der skal laves på de omgivende veje og stier. Såfremt lokalplanens bestemmelser medfører en øget trafikmængde, bør det også være de ansvarlige for det byggeri der udføres, at bidrage med økonomiske midler til en nødvendig omlægning af veje og stier. Dette for at undgå, at der efter udførelsen af et nyt byggeri med mere trafik til følge viser sig ikke at være tilstrækkeligt med midler i det kommunale budget til at lave de ændringer, der er nødvendige for at sikre trafiksikkerheden og fremkommeligheden.</p>	under bearbejdning	under bearbejdning

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
50.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	<p>Inden etableringen af den nuværende Kanalvej gik cykelruten fra Firskovvej tværs over Klampenborgvej og ad stien nord for Nærumbanen til Toftebæksvej.</p> <p>Vi vil under hensyn til den forøgede trafikmængde på Kanalvej foreslå, at denne gamle linjeføring igen tages i brug for den skiltede cykelrute. Dette kræver dog, at der kan sikres en sikker krydsning af Toftebæksvej lige nord for Nærumbanens overkørsel, evt. ved en justering og flytning af signalanlægget her. Endvidere må stien udvides i bredden og være en delt sti.</p>	under bearbejdning	under bearbejdning
51.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Det fremgår stadig ikke tydeligt af materialet hvordan Kanalvej i fremtiden skal udformes.	under bearbejdning	under bearbejdning
52.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Vi vil foretrække, at Kanalvej stadig har sær-skilte cykelstier.	under bearbejdning	under bearbejdning
53.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Det er vigtigt, at til- og frakørsler fra det nye byggeri, herunder parkeringsanlæg, udformes under hensyntagen til cykeltrafikken på Kanalvej. Vi foreslår, at cykelstierne føres helt gennem disse, således at bilisterne gøres opmærksom på at der skal holdes tilbage for cyklisterne.	under bearbejdning	under bearbejdning
54.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Det må endvidere være helt nødvendigt med et signalreguleret kryds ved udmundingen af tilkørslen fra parkeringskælderen. Tidligere har der været to tilkørsler til parkeringspladsen, som nu samles i en tilkørsel til mange flere parkeringspladser. Dette nødvendige signalanlæg bør også udformes, så det kan dække for den påtænkte sti gennem området fra området nord for Nærumbanen, så man også derfra kan komme sikkert på tværs af Kanalvej	under bearbejdning	under bearbejdning

Nr.	Henvendelse fra:	Resumé:	Teknisk Forvaltnings kommentarer:	Teknisk Forvaltnings forslag:
55.	Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal v/ Niels Wellendorf	Evt. andre tilkørsler, herunder til varelevering må også udføres på en måde, som sikrer cykeltrafikken, herunder at der ikke, som det kendes fra mange områder i kommunen, sker at varelevering sker ved parkering på cykelstierne.	under bearbejdning	under bearbejdning

UDKAST



03.09.2013

Kommunalbestyrelsen i
Lyngby-Taarbæk Kommune

Fremsendt på mail til: lokalplan235@ltk.dk

Forslag til Lokalplan 235: Kanalvejsområdet nord Indsigelse fra Andelsboligforeningen Lyngvang

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

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

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

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

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

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

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

1. INDHOLDSMÆSSIGE FORHOLD

1.1 Bygningshøjder

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

Bebyggelsens maksimale højde

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

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

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

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

Teknikbygninger, elevator og trappetårne

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

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

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

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

Tagterrasser

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

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

1.2 Skyggevirkning

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3 Indbliksgener

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

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

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

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

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

1.4 Støjgener

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

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

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

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

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

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

1.5 Forurening fra trafik og P-kælder

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

2. FORMELLE FORHOLD

2.1 Er kommunalplanramme 1.1.26 overholdt?

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

2.2 Er miljørapporten retvisende?

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

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

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

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

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

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

2.3 Retsvirkning af hensigtserklæring i lokalplanredegørelsen

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

2.4 Foregriber den aktuelle byggeaktivitet en endnu ikke vedtaget lokalplan?

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

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

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

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

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

3. INDSIGELSE

3.1 Konkrete ændringsforslag til lokalplanbestemmelserne

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

I § 6.8 ændres maksimal bygningshøjde til:

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

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

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

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

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

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

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

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

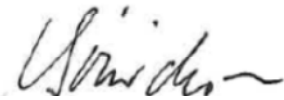
Ny § 7.13: *Udluftning fra P-kælder må kun placeres mod Klampenborgvej eller Kanalvej.*

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

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

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

Med venlig hilsen



Carl Sønnichsen
Lyngvang 18
Formand



Erik Dan-Nielsen
Lyngvang 1
Næstformand



Marianne Bo
Lyngvang 1
LGV Kanalvejsudvalg



Søren Christensen
Lyngvang 20
LGV Kanalvejsudvalg

BILAGSLISTE:

Bilag A: Længdesnit af lokalplanens bygningshøjder

Bilag B: Ændringsforslag til maksimale bygningshøjder

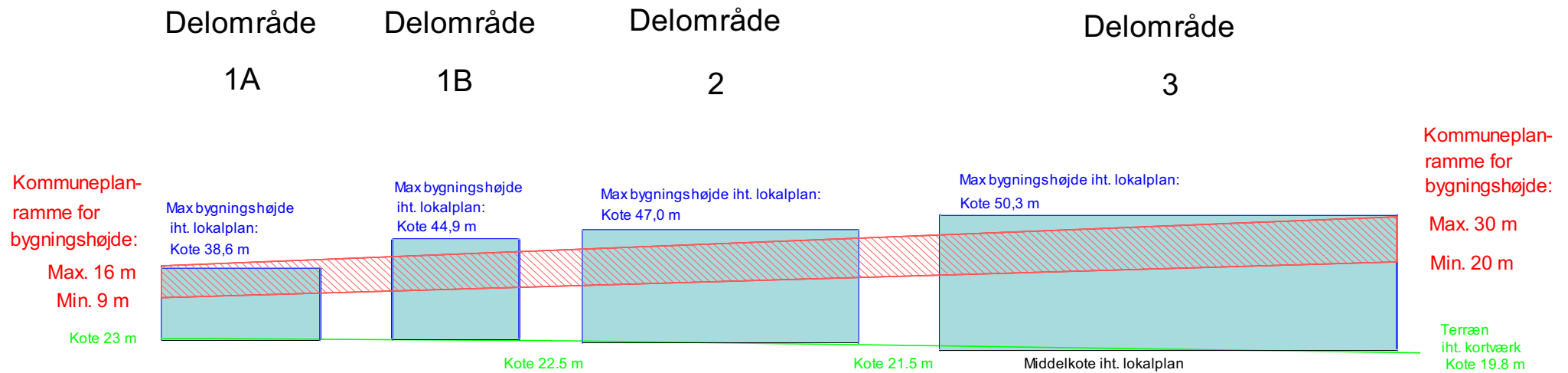
Bilag C: Foto optaget 23.08.2013 med ny bygning indtegnet

Bilag D: Foto optaget 18.06.2013 af Danica/Kanalvejsprojektet

Lokalplanforslag 235 - Kanalvejsområdet nord

Længdesnit af lokalplanens maksimale bygningshøjder

BILAG A



Toftbæksvej

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

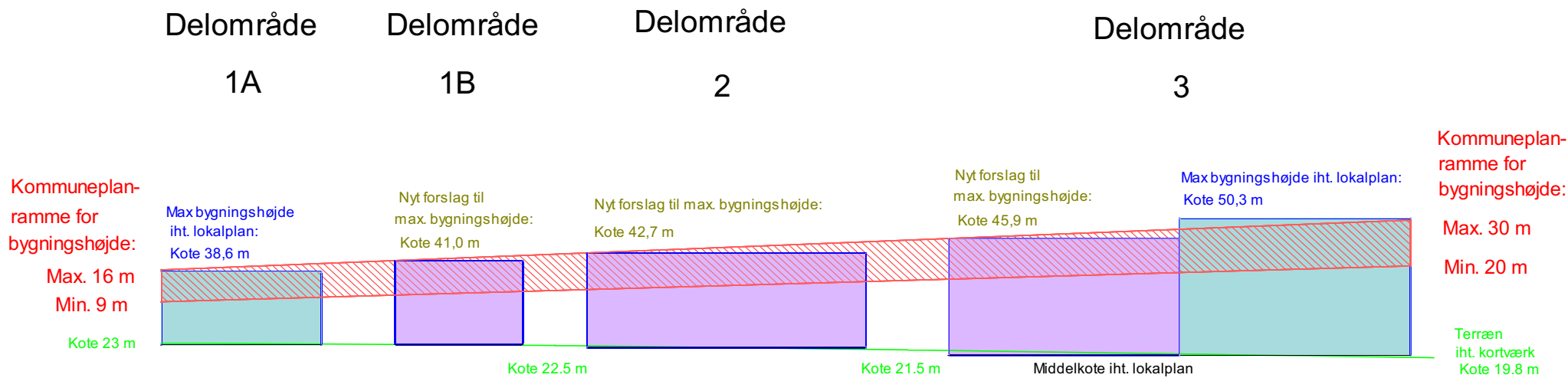
Med blå farve vises bygningshøjder, som lokalplanforslaget tillader

Klampenborgvej

Ændringsforslag til 235 - Kanalvejsområdet nord

Længdesnit af lokalplanens maksimale bygningshøjder

BILAG B

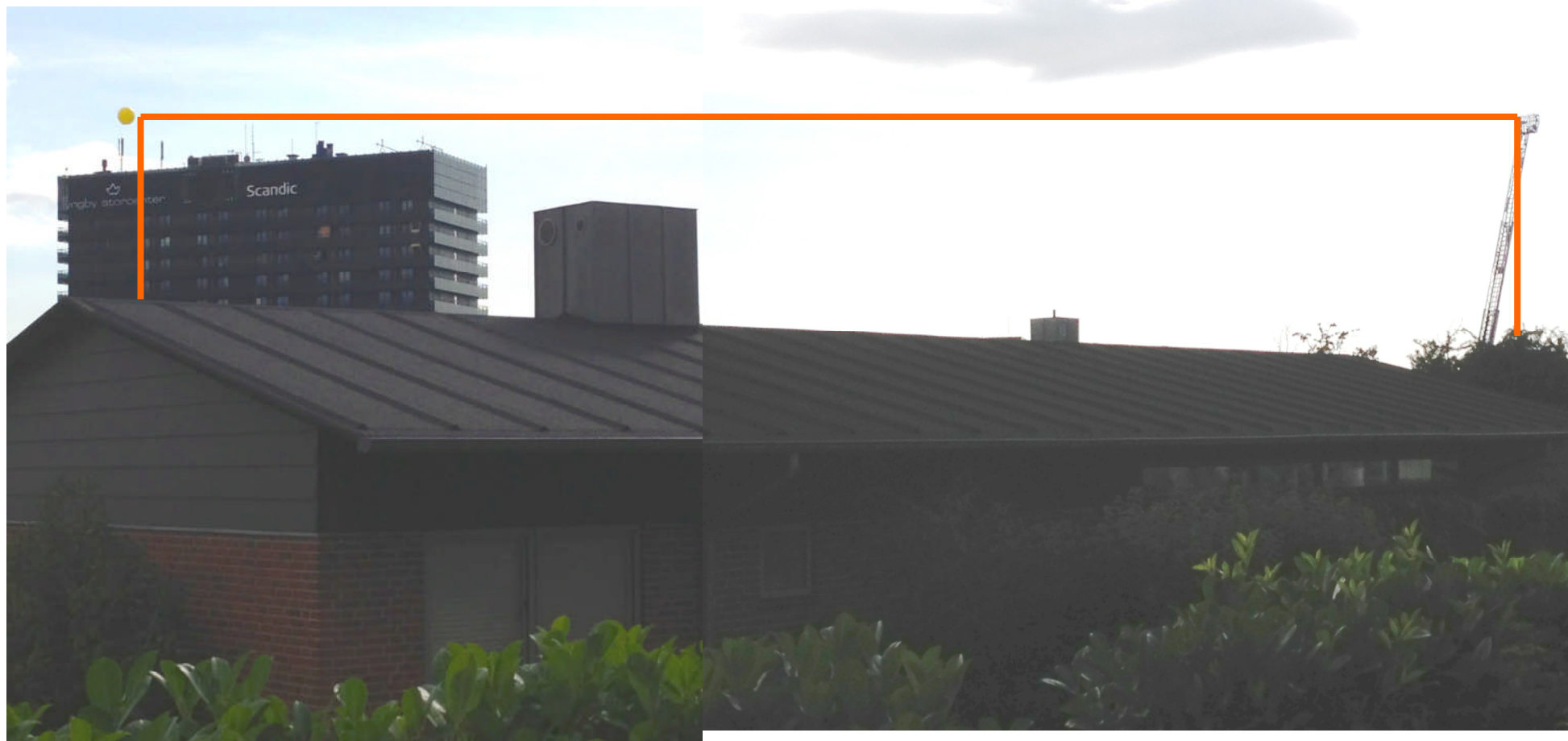


Toftebæksvej

Klampenborgvej

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

Med lilla farve vises nyt forslag til max. bygningshøjder



Dato: 23.08.2013

Optagested: terrassen ved Lyngvang 1, Fælleshuset i forgrunden

BILAG C - MARKERING AF BYGNING 2



Dato: 23.08.2013

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

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

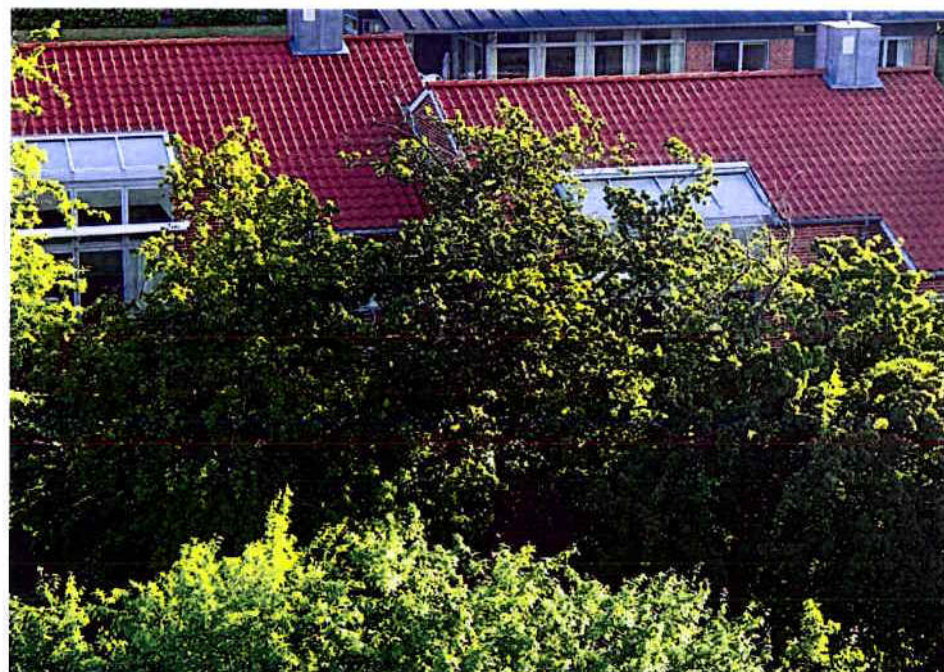
BILAG D

1/2



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

2/2



Rådhuset

Bækkevang 20. august 2013

Center for Miljø og Plan

Lyngby Torv 17, 2800 Kgs. Lyngby.

FORSIDE

Vedrørende Kanalvejsbyggeriet: Protester med underskrifter fra Bækkevangs beboere.

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

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

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

Underskrifterne er indsamlet den 18 og 19 august.

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

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

15 på side 3 ikke omfattet af side 1

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

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

Med venlig hilsen


Annelise og Jan Fornæs Kjær-Hansen

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

Fald 11 underskrives på denne side

11

Kgs. Lyngby den 18 august 2013

Kære formand for byplanudvalget Simon Pihl Sørensen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Annelise og Jan Fornæs Kjær-Hansen
Annelise og Jan Fornæs Kjær-Hansen

Bækkevang 10

2800 Kgs. Lyngby

Sørensen Bækkevang 38

*L.V. Frederiksen
Bækkevang 30*

in Pihl 5?

*J. Jørgensen
Bækkevang 26*

*Bessie Klovskov
BÆKKEVANG 6*

*12 in Bækkevang 48
ANETTE SOIBAK - BÆNKE 4.*

*Jan Kjær-Hansen
Bækkevang 10*
*Kaj E. Varnø
formand for
Lyngby Boligforening
og afst. formand*
*Jan Kjær
Bækkevang 46*

Fals underskrevet uden stjerne
på denne side.

2)

Til Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Tårnbæk Kommune.

Indsigelse mod Kanalvejsbyggeriet.

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

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

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

Jørn Skib

Bækkevang 46 *

Colette

Therese

Bækkevang 48 *

S. Hansen

Bækkevang 40

Jesper

Bækkevang 38 *

S. Hansen

Bækkevang 34

L. V. Frederiksen

Bækkevang 30 *

Rikke S. Vang Mørse

Bækkevang 28

Jette Thulesen

Bækkevang 26 *

Stig Larsen

Bækkevang 2

Agnete Rasmussen

Bækkevang 18

Ann-Dorthe Rasmussen

Bækkevang 18

7 HADSLERBYEN

— " — 20

A. Malin
Bækkevang 22

Mals 15 underskrift på denne side

3)

Til Kommunalbestyrelsen i Lyngby-Tårnbæk Kommune.

Indsigelse mod Kanalvejsbyggeriet.

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

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

STJERNEN MARKERER AT UNDERSKRIFTE
TEV OGSÅ ER PÅ SIDE 5

Navn

Adresse

Birgit Jørgensen

Bækkevang 59

Reino Jørgensen

Bækkevang 59

Anna von Syberg

Bækkevang 45

Anna-Lise Bergmann

Bækkevang 44

V. Andreasen

Bækkevang 35

Ebbe Andreasen

Bækkevang 35

Lizzi Fejlsø

Bækkevang 37

Dorte Kongsted Pedersen

Bækkevang 23

Birgit

— " —

Annelise K. Østergaard

Bækkevang 25

Birte Rørdal

— " — 27

Ann Sofie

— " —
Bækkevang 51

Lise Jørgensen

— " — 39

Lise Bach

— " — 39

Hanning Bach

41
Yalt 5 underskrifter på denne side.

Til Kommunalbestyrelsen i Lyngby Tårnbæk Kommune

Indsigelse mod Kanalvejsbyggeriet.

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

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

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

Navn

Adresse

SUSAN KLEVERHOLT

BÆKKEVANG 6*

ANETTE SEIBÆK

BÆKKEVANG 4*

EMMA NÅVER

Bækkevang 16

Liselotte Nielsen

Bækkevang 24

Lone Hansen

Bækkevang 57

IB LOTHAR SPRENSSEN

BÆKKEVANG 12

Cherlotte Spennu

Bækkevang 12



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

Sagsnummer: 20111110178

Oprettet: 23-08-2013

Dokumentejer: Johanne Louise Jensen

Modtaget

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

Tekst:

User: annelise.fornaes@webspeed.dk

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

To: miljoplan@ltk.dk

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

Kære formand for byplanudvalget Simon Pihl Sørensen.

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

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

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

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

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

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

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

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

P.S.

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

Med venlig hilsen

Annelise og Jan Fornæs Kjær-Hansen

**Skyggediagrammer og fastholdelse af indsigelse .**

Sagsnummer: 20111110178

Oprettet: 13-09-2013

Dokumentejer: Anders Olesen

Modtaget

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

Tekst:

User: annelise.fornaes@webspeed.dk

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

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

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

Subject: Skyggediagrammer og fastholdelse af indsigelse.

Kære byplansudvalg mv.

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

Med venlig hilsen

Jan og Annelise Kjær-Hansen.

**SV: Supplerende skyggediagrammer**

Sagsnummer: 20111110178

Oprettet: 13-09-2013

Dokumentejer: Anders Olesen

Modtaget

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

Tekst:

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

Kære Anders Olesen og Lyngby Taarbæk Kommune

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

Venlig hilsen
Kaj Eliassen
Lyngby Boligselskab

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

Sendt: 12. september 2013 13:28

Til: kaj.eliasen@webspeed.dk

Cc: jankjaer-hansen@webspeed.dk

Emne: Supplerende skyggediagrammer

Kære Lyngby Boligselskab

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

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

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

lokalplan235@ltk.dk

Venlig hilsen

Anders Olesen

Kulturgeograf, byplanlægger



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

E-mail: anol@ltk.dk
Internet: www.ltk.dk

Lyngby-Taarbæk Kommune
Kommunalbestyrelsen
Rådhuset
2800 Lyngby

6. september 2013

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf

Formand

Dir. + 45 85 88 37

Mobil + 50 12 65 67

cyklistforbundet.lyngby-sollerod@dcf.dk

Wellendorf Transportplanlægning

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

Niels Wellendorf

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

Den 6. september 2013

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

Kommentarer til lokalplan for Kanalvej Nord

Generelt

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

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

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

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

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

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

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

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

Den konkrete bebyggelse

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

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

Trafikale forhold

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

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

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

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

Nærumbanen som letbane til Lyngby station

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

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

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

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

Området syd for lokalplanområdet

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

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

Med venlig hilsen

Niels Wellendorf

DN Lyngby-Taarbæk

Formand: Hans Nielsen, Kastanievej 4 B, st. mf. 2800 Kgs. Lyngby
Telefon: 45 88 94 55, e-mail: hans@nielsen.mail.dk



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

3. september 2013

Bemærkninger til forslag til lokalplan 235 Kanalvejsområdet nord.

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

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

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

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

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

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

Med venlig hilsen

Hans Nielsen