

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 11-12-2019

Mødedato Onsdag d. 11. december 2019 kl. 08:00

Mødested Udvalgsværelse 1 - Ekstraordinært møde (BY/TMU)

Indholdsfortegnelse

Kongevejen 79-85 - ejendommens disponering og vejadgang (Beslutning).....	3
Endelig Lokalplan 270 for Lundtoftevej 160 og Kommuneplantillæg 9/2017 (Beslutning).....	9

Punkt 1: Kongevejen 79-85 - ejendommens disponering og vejadgang (Beslutning)

01.02.15-P16-2-19

Resume

Kongevejen 79-85 ønskes udbudt til salg inden udgangen af 2019. Der skal med sagen tages stilling til, hvilke betingelser om ejendommens forhold, herunder vejadgang, der skal skrives ind i udbudsmaterialet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. den primære vejadgang til den nye ejendom sker via signalreguleringen Kongevejen/Bjørn Wiinblads Vej via et ekstra vej-ben, som vist på forslag 1,
2. den anbefalede parkeringsnorm benyttes, og der udlægges areal til parkering på terrænen i det nordøstlige hjørne af ejendommen. Det forventes, at der udlægges 100 parkeringspladser, dog 130 parkeringspladser hvis der etableres seniorboliger på arealet,
3. reservation til frakørselsrampe fra Lyngby Omfartsvej dimensioneret til 90 km/t opretholdes, og der reserveres areal hertil på ny ejendom,
4. der udlægges et byggefelt parallelt med det sydlige skel, som skal bebygges som 1. prioritet,
5. det tidligere landbrugsmuseum og Virumgårds stuehus fastholdes som bevaringsværdige,
6. nye bygninger overvejende opføres i blank mur, dog med mulighed for at mindre partier kan opføres i træ eller glas, mindre mellembygninger mellem eksisterende og nye bygninger kan fortrinsvis opføres som glasbygninger,
7. der udlægges et 10 m bredt beplantningsbælte langs sydskellet.

Sagsfremstilling

Lyngby Taarbæk Kommune erhvervede i 2015 den "trekantede" ejendom (bilag), hvor det tidligere landbrugsmuseum og Virumgård ligger. Hensigten var at etablere en kommunal driftsplads. Dette har imidlertid vist sig at være vanskeligt, da det vil medføre støjgener udover Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for de omkringliggende ejendomme.

Kommunalbestyrelsen besluttede i juni 2019, at den sydlige del af ejendommen, der rummer de omtalte bebyggelser, skal sættes til salg med henblik på at anvende grunden til publikumsorienterede formål. Dette kræver en ændring af kommuneplanen, og i eftersommeren 2019 har der derfor været gennemført en foroffentlighedsfase inden et forslag til kommuneplantillæg kan fremlægges. Behandlingen af høringssvar er netop færdigbehandlet på Kommunalbestyrelsens møde den 21. november 2019. Et forslag til kommuneplantillæg forventes offentlig fremlagt i 8 uger fra begyndelsen af februar 2020. Et udbud ønskes offentliggjort inden udgangen af 2019, hvorfor det er nødvendigt, at der bliver taget stilling til en række forhold på en kommende ejendom. Nedenfor er gennemgået en række forhold omkring trafikbetjening og grundens disponering, som er af betydning for udbuddet.

Trafikale forhold (indstillingspunkt 1-3)

Den trafikale betjening af ejendommen foregår via fire eksisterende vejadgange fra Kongevejen, som alle ligger i den sydlige del af ejendommen. Adgangene er etableret på et tidspunkt, hvor trafikken på Kongevejen var beskeden, og trafiksikkerhed for gående og cyklister ikke var i fokus. I dag indgår cykelstierne langs Kongevejen i et net af Supercykelstier, der skal medvirke til at afvikle bl.a. cykelpendlertrafik i Hovedstadsregionen effektivt og med stor fremkommelighed. Midt på ejendommen ligger en øst-vest gående dobbeltrettet sti ("Stien"), der går under Lyngby Omfartsvej. Stien betjener de skolebørn, som bor på den vestlige side af Omfartsvejen og går på Kongevejens Skole øst for Kongevejen. Der er etableret signalregulering og dobbeltrettet cykelsti på øst og vestsiden af Kongevejen, så skolebørnene kan krydse Kongevejen sikkert. En effektiv og trafiksikker betjening af arealet vil derfor være vigtig, både af hensyn til skolebørnene på Kongevejens Skole, supercykelstien langs Kongevejen, trafiksikkerheden og fremkommeligheden for trafikken på Kongevejen.

Der er følgende trafiksikkerhedsproblemer med Stien i dag:

- Stiens forløb henover grusparkeringspladsen via et asfalteret areal bagved vinkelrette parkeringspladser, skaber risiko for, at parkerede biler bakker ud uden at orientere sig tilstrækkeligt.
- Stien munder ud på Kongevejens sydgående cykelsti gennem en hæk, hvor der er dårlige oversigtsforhold for cyklister på stien. Hækken gør det svært for cyklister langs Kongevejen at forudse, at der kommer cyklister ud på tværs.
- For at få cyklerne fra Stien sikkert over Kongevejen ledes cyklerne til det signalregulerede T-kryds ved Bjørn Wiinblads Vej. Det medfører en strækning med dobbeltrettet cykelsti på både østlige og vestlige supercykelsti langs Kongevejen. Det indebærer en risiko i forhold til cyklerne langs Kongevejen.

Eksisterende grusparkeringsplads

Den eksisterende grusparkeringsplads er ejet af Nationalmuseet, og der er en tinglyst aftale, som giver kommunen vejadgang henover grusparkeringspladsen. Aftalen giver kommunen nogle rettigheder og pligter på arealet samt vejret via en udlagt privat fællesvej og en udskilt offentlige sti (ikke anlagt) på parkeringspladsen til kommunens ejendom. I aftalen ligger muligheden for, at kommunen kan etablere et ekstra vej-ben fra parkeringspladsen ud i signalreguleringen Kongevejen/Bjørn Wiinblads Vej via den udlagte privat fællesvej.

Trafikken fremover

Forvaltningen har bedt Via Trafik om at undersøge og vurdere parkering, adgangsforhold, trafikmængder, Stien og komme med forslag til samlede trafikale løsninger, når ejendommen skal deles og den sydlige del skal sælges (bilag).

Biltrafikken på ejendommen er i dag begrænset til de parkeringspladser, der findes på arealet. Der findes 20 p-pladser foran landbrugsmuseet og 138 p-pladser på grusparkeringen, ejet af Nationalmuseet. Parkeringspladserne bruges primært af Frilandsmuseet i sommersæsonen.

Fremover vil der komme væsentlig mere trafik til den nye ejendom i den sydlige del af arealet, herunder tung trafik, renovation, varelevering mv. Det forventes, at den kommende trafik til den sydlige del vil udgøre ca. 180 ture på hverdage, hvortil skal lægges minimum 75 ekstra ture, såfremt der etableres 3000 m² boliger.

Der er undersøgt syv mulige vejadgange på baggrund af trafikale forhold og trafiksikkerhed. Forvaltningen har valgt at udarbejde skitser for de to forslag, som løser trafikafviklingen bedst, og som vurderes at være til mindst gene for de eksisterende bebyggelser (bilag).

- Forslag 1: Adgang til hele arealet via et nyt signalreguleret firbenet kryds ved Bjørn Wiinblads Vej. Omlægning af eksisterende parkeringspladser til Frilandsmuseet nord for nyt vejben, adgang til ny sydlig ejendom og nye parkeringspladser, Stien sikres med hævet flade og således, at det nye vejben etableres med cykelsti og fortov i begge sider (bilag).
- Forslag 2: Adgang til ny ejendom sker via selvstændig overkørsel til Kongevejen. Der etableres vestresvingsbane på Kongevejen. Adgang til den nordlige del af arealet via et nyt signalreguleret firbenet kryds ved Bjørn Wiinblads Vej. Stien føres dobbeltrettet og i eget trace til signalreguleringen (bilag).

Begge forslag forudsætter et magelæg mellem kommunen og Nationalmuseet.

Begge de skitserede forslag giver bedre forhold for trafikanterne inde på ejendommene, da bløde og hårde trafikanter adskilles samt, da vigepligtsforholdene er skiltet og afmærket.

I forslag 1 vil de eksisterende vejadgange til grusparkeringspladsen blive lukket og samlet i et nyt vej-ben, som etableres i signalreguleringen Kongevejen/Bjørn Wiinblads Vej. Dette vil forbedre muligheden for at komme ud fra ejendommen mod syd og nord på en trafiksikker måde både for de bløde og hårde trafikanter. Forslag 1 giver også bedre forhold for cyklisterne på den vestlige supercykelsti på Kongevejen, som får begrænset antallet af adgange, som krydser cykelstien. Desuden vil supercykelstien blive ensrettet på hele strækningen.

Hvis forholdene skal forbedres på den østlige supercykelsti, således at den dobbeltrettede sti kan fjernes mellem Bjørn Wiinblads Vej og Bernhard Olsens Vej, skal der etableres en ny cykelstiforbindelse mellem Bjørn Wiinblads Vej 9 og 11 mod nord til Bernhard Olsens Vej. Dette er ikke medregnet i de foreliggende anlægsoverslag.

Forslag 2 giver mulighed for at etablere en direkte vejadgang til den nye ejendom fra Kongevejen. Denne løsning omdanner den eksisterende adgang til grusparkeringspladsen til en ny vejadgang kun til denne ejendom. Det betyder, at der skal etableres en ny adgang til grusparkeringspladsen og kommunens restejendom. For at etablere denne nye adgang til ejendommene skal signalreguleringen udvides som i forslag 1.

Begge løsninger kan dimensioneres til tung trafik ind på ejendommene. I begge varianter skal biltrafik krydse cykelstier, enten på p-plads, hvor trafikken ind på den nye ejendom skal krydse Stien, eller ved ny overkørsel, hvor trafikken ind på den nye ejendom skal krydse supercykelsti langs Kongevejen. Der er talt 284 lette trafikanter mod syd i morgenspidstimen på supercykelstien på Kongevejen. Der er talt 24 lette trafikanter på den øst-vestgående skolesti i morgenspidstimen.

Anlægsoverslag

Der er estimeret anlægsoverslag for forslag 1 og 2 (bilag):

Forslag 1: 4.200.000 kr. Hertil kommer anlæg af grusparkering 2.500.000 kr.

Forslag 2: 3.150.000 kr. Hertil kommer anlæg af grusparkering. 2.500.000 kr.

Forvaltningens anbefaling til primær vejadgang

Forvaltningen anbefaler af trafikale og trafiksikkerhedsmæssige årsager, at der arbejdes videre med forslag 1. Dette forslag giver følgende fordele:

- gode parkeringsforhold
- god løsning for Stien henover parkeringspladsen
- forbedrede forhold på supercykelstien i vestsiden af Kongevejen, grundet:
 - færre adgange der krydser supercykelstien
 - fjernelse af dobbeltrettede cykelsti på Kongevejen
- god mulighed for at trafikken kan komme ud på Kongevejen både mod nord og syd

Skitseforslagene er baseret på almindelig trafik (renovation, mindre lastbiler mv.) og skal derfor konkretiseres i forbindelse med lokalplanen, så parkeringspladser, vejbredder, svingradier for dimensionsgivende køretøjer, trafikklasse mv. tilpasses en kommende ejers behov.

Parkeringsnormer

Via Trafik har udarbejdet et forslag til parkeringsnormer for den nye sydlige ejendom. Forslaget er fremkommet ved kombination af kommunens normer fra kommuneplanen og skøn fra andre kommuner, projekter og lokalplaner mv. (bilag).

Forvaltningen anbefaler, at disse parkeringsnormer danner grundlag for vurderingen af behovet for parkeringspladser på den nye ejendom, som skal indarbejdes i den kommende lokalplan svarende til mindst 100 parkeringspladser. Hvis der skal etableres boliger på 3.000 m² etageareal ud af de 15.000 m² etageareal, der planlægges for, øges behovet for parkeringspladser, svarende til, at der i alt skal udlægges mindst 130 parkeringspladser.

Rampereservationen på ejendommen

Der ligger i kommuneplanen en arealreservation til mulig rampe fra Lyngby Omfartsvej til Virumvej (Kongevejen). I 2014 blev der foretaget en vurdering af mulighederne for etablering af nye ramper på Lyngby Omfartsvej. Vurderingen var, at en frakørselsrampe fra syd til Virumvej har et potentiale på 2.000 biler i årsdøgntrafik (ÅDT).

En konsekvens af at etablere en frakørselsrampe fra syd vil være, at trafikmængderne vil falde på Hummeltoftevej, Kongevejen og Grønnevej (som er skolevej), modsat vil trafikmængden stige på Virumvej. Rampereservationen giver en fremtidig mulighed for at aflaste ramperne ved Sorgenfri og nogle af de kommunale veje, som bilisterne benytter i dag. Det er vejmyndighedens vurdering, at en aflysning kan påføre kommunen nogle udgifter til udvidelse af veje, kryds og lignende, hvis muligheden for at etablere en rampe til aflastning fjernes.

Forvaltningen anbefaler, at reservationen opretholdes i dimensioner svarende til en hastighed på 90 km/t af hensyn til trafikafvikling i Virum og Sorgenfri. Det medfører, at der skal reserveres plads til en fremtidig rampe i arealdisponeringen.

Trafikstøj

Hele den trekantede ejendom er belastet af vejstøj, der generelt overstiger døgnværdier på 65dB. Det er derfor vigtigt, at den nye benyttelse af en ny ejendom tager højde herfor, og at det indgår i den kommende lokalplanlægning.

Disponering af ny sydlig ejendom (indstillingspunkt 4-7)

Hovedhensyn:

Der er tre hovedhensyn, som det vil være vigtigt at få tilgodeset i disponeringen af ejendommen (bilag/bilag).

- Afskærmning og afstand til nabobebyggelsen i syd, Gartnersvinget/Gartnerhaven, mod indbliksgener og støj fra nye aktiviteter på ejendommen
- Afskærmning af centrale udearealer mod støj fra Lyngby Omfartsvej
- Separering af parkeringsarealer fra de centrale udearealer.

Placering af bebyggelse:

Der skal udlægges et byggefelt parallelt med sydskellet, som skal bebygges som 1. prioritet. Nyt byggeri kommer derved til at skærme for nye aktiviteter på ejendommen i forhold til bebyggelsen Gartnersvinget/Gartnerhaven. Byggefeltet udlægges i en afstand af 10 m fra sydskel. Trafikstøjen fra omfartsvejen kan dæmpes ved at lade bebyggelse parallelt med vestskellet/rampereservationen indgå som støjafskærmning. Bevaringsværdig bebyggelse kan sammenbygges med ny bebyggelse, hvis hovedfacader på de bevaringsværdige bygninger respekteres. Hvis der placeres boliger på arealet, skal Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser overholdes. Her vil bygningskonstruktionen skulle indtænkes som en del af nødvendig støjafskærmning.

Bevaringsværdig bebyggelse:

På arealet findes i dag to bygninger, som forudsættes bevaret. Det tidligere landbrugsmuseum, opført 1915, ca. 2.000 m² etageareal fordelt på to højloftede etager, og Virumgårds hovedbygning, opført 1883, ca. 300 m² etageareal fordelt på 1½ etage forudsættes bevaret og istandsat. Begge bygninger er opført i blank mur med forskellige dekorative detaljer. Øvrige bygninger kan nedrives.

Tilpasning til bevaringsværdige bygninger:

Der stilles krav om, at nyt byggeri overvejende skal opføres i blank mur af hensyn til en god helhedsvirkning og tilpasning til bevaringsværdige bygninger. Mindre dele af facader kan være i lette materialer, f.eks. træbeklædning eller glas. Sammenbygning mellem nye og gamle bygninger kan ske med mellembygninger, der overvejende består af glas (bilag).

Beplantning og friarealer på grunden:

Der skal udlægges et beplantningsbælte mod sydskellet på 10 m, så de skovbrynsnede levende hegn mod Gartnersvinget/Gartnerhaven kan opretholdes og suppleres, og der skabes afstand til den nye bebyggelse. Langs vestskellet skal der reserveres areal til en kommende rampe. Det anbefales at udlægge en 10 m afstandszone til denne reservation. Her kan en eventuel støjskærm placeres. Ligeledes anbefales det at udlægge en afstandszone på 10 m til stiunderføring mod nord. Lindealleen bør bevares.

Dispositionsforslag:

Der stilles krav i udbuddet om, at købstilbuddet skal ledsages af et dispositionsforslag, der som minimum indeholder følgende:

- Situationsplan 1:500 med anvisning af anvendelse og fordeling af de bebyggede arealer og ubebyggede arealer.
- Omfang af bebyggelse, maks. 15.000 m² etageareal inklusive bevarede bygninger, maks. 12 m i højden
- Bygningsudformning, facader i 1:200 visende hovedgreb i facadeudformning og materialevalg
- Redegørelse for bæredygtighed.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje.

Lov om private fællesveje.

Lov om planlægning.

Udstykningsloven.

Økonomi

Der skal, i forbindelse med Økonomiudvalgets behandling af udbuddet af den nye ejendom, tages stilling til udgifter og finansiering.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Teknik- og Miljøudvalget anbefaler indstillingspunkterne ad 1-3.

Byplanudvalget anbefaler indstillingspunkterne ad 4-7.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 11. december 2019

?Ad) 1 Anbefalet.

Ad) 2 Anbefalet, idet parkeringsudlæg på terræn kan tillades reduceret ved evt. udlæg af parkering i konstruktion.

Ad) 3 Anbefalet, idet udvalg dog gerne ser rampearealet beplantet med buske og lignende indtil kommunen evt. etablerer rampe, og således at støjskærmende byggeri kan placeres så tæt som muligt på støjkilden (motorvejen).

Karsten Andersen var fraværende (C). I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Richard Sandbæk (C) var fraværende. I stedet deltog Sofia Osmani (C).

Byplanudvalget, den 11. december 2019

Ad) 4 Anbefalet.

Ad) 5 Anbefalet, idet udvalg dog samtidig gerne støtter en evt. genopbygning af Virumgårds øvrige længer i samme stil som hovedhuset. Byggefelter og friareal justeres i den forbindelse, således at størst mulig fleksibilitet, og derved mulighed for at optimere gårdareal, opnås. Og lindealleen skal sikres bevaret.

Ad) 6 Anbefalet, idet udvalget ønsker et byggeri, der i videst muligt omfang tager hensyn til landbrugsmuseets arkitektur og byggestil.

Ad) 7 Anbefalet.

Bilag

Oversigtskort Kongevejen 79-85

Trafiknotat (Via Trafik)

Vejadgang og rampereservation (Via Trafik)

Forslag 1 - parkering

Forslag 2 - parkering

Anlægsoverslag

Ejendommens disponering

Arealanvendelsesplan

Eksempler på muret byggeri

Punkt 2: Endelig Lokalplan 270 for Lundtoftevej 160 og Kommuneplantillæg 9/2017 (Beslutning)

01.02.05-P16-4-16

Resume

Forslag til lokalplan 270 for et blandet bolig- og erhvervsområde på Lundtoftevej 160 m.fl. samt forslag til kommuneplantillæg 9/2017 med tilhørende miljørapport, har været i offentlig høring i 8 uger frem til den 4. december 2019. Kommunen har modtaget ti høringssvar. Lokalplan og kommuneplantillæg med tilhørende sammenfattende redegørelse foreslås endeligt vedtaget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. kommuneplantillæg 9/2017 for et blandet bolig- og erhvervsområde vedtages endeligt,
2. lokalplan 270 for et blandet bolig- og erhvervsområde på Lundtoftevej 160 m.fl. vedtages endeligt,
3. den sammenfattende redegørelse vedrørende miljøvurdering af planerne godkendes,
4. udbygningssaftalen med bygherre vedtages endeligt.

Sagsfremstilling

Formålet med lokalplan 270 med et blandet bolig- og erhvervsområde for Lundtoftevej 160 m.fl. er:

- at fastlægge områdets anvendelse til blandet bolig- og erhvervsområde.
- at give mulighed for omdannelse og fortætning med nybyggeri.
- at sikre, at den nye bebyggelse opføres med en høj arkitektonisk kvalitet.
- at sikre, at der etableres en sti igennem området, der forbinder lokalplanområdet med områderne mod nord og syd.

Lokalplanen giver mulighed for at opføre ca. 475 ungdomsboliger til ca. 521 beboere. I tilknytning til ungdomsboligerne etableres administrationskontor og servicefunktioner. Bebyggelsen skal opføres som punkthuse med en maksimal bebyggelseshøjde på 16,5 meter inkl. tagteknik.

Kommuneplantillæg 9/2017 muliggør, at den maksimale bebyggelseshøjde i ny kommuneplanramme 5.3.91 ændres fra 12,5 meter til 20 meter inkl. tagteknik. Bebyggelsesprocenten ændres fra 70 til 110 for ejendommen (matr.nr. 13at).

Forslag til lokalplan 270 (bilag) med tilhørende miljøvurdering og forslag til Kommuneplantillæg 9/2017 (bilag) med tilhørende miljøvurdering har været i 8 ugers offentlig høring fra den 7. oktober til den 4. december 2019. Der blev afholdt et borgermøde den 11. november 2019 på Lundtofte Skole. Referat fra mødet er vedlagt (bilag).

I løbet af høringsperioden har kommunen modtaget ti høringssvar til planforslagene, og den tilhørende miljørapport, se vedlagte høringsnotat (bilag) med forvaltningens bemærkninger.

Høringssvarene koncentrerer sig hovedsageligt om følgende emner:

- Jordforurening, indeklime m.v.
- Boligtyper
- Arkitektur, materialer, højder
- Beplantning, grøn karakter

Forvaltningen har inden offentliggørelse af lokalplanforslaget foretaget enkelte redaktionelle ændringer i teksten, da ændret lovgivning (2019) betyder, at det ikke længere er muligt at skrive tilslutningspligt til varmforsyning ind i en lokalplan.

Udbygningsaftale

Der er udarbejdet en udbygningsaftale (bilag), som omhandler infrastrukturelle tiltag. Ejer forpligter sig til at bidrage økonomisk til infrastrukturelle tiltag på Lundtoftegårdsvej vedrørende trafikafvikling og trafiksikkerhed i tilknytning til lokalplanprojektet. Forvaltningen foreslår, at udbygningsaftalen vedtages endeligt i forbindelse med vedtagelsen af lokalplanen.

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

I forbindelse med planforslagene er der udarbejdet en miljørapport. Miljørapporten har været i høring parallelt med forslag til lokalplanen og kommuneplantillægget.

Der er udarbejdet en sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen (bilag), som indeholder en redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, samt hvordan udtalelserne fra offentlighedsfasen er taget i betragtning ved den endelige vedtagelse af lokalplanen. Miljørapporten indgik i høringsperioden som et bilag til lokalplanforslaget og forslag til kommuneplantillæg. Ved vedtagelse af lokalplan og kommuneplantillæg erstattes dette bilag af den sammenfattende redegørelse.

Lovgrundlag

Planlovens §§ 24, 25, 26 og 27.

Planlovens § 21b om udbygningsaftaler.

Lov om miljøvurdering § 32.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1-2

Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 3.

Beslutning

Byplanudvalget, den 11. december 2019

Ad 1-2) Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 11. december 2019

Ad 3) Anbefalet, idet udvalget finder det helt afgørende, at man lever op til miljømæssige krav, og at byggeriet ikke må stå i vejen for oprensning af forureningen.

Karsten Andersen (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Richard Sandbæk (C) var fraværende. I stedet deltog Sofia Osmani (C).

Bilag

Lokalplanforslag 270 inkl. miljøvurdering

Forslag til Kommuneplantillæg 9/2017 inkl. miljøvurdering

Opsummerende referat - Borgermøde om Lokalplanforslag 270

Høringsnotat

Udbygningsaftale for lokalplan 270 - underskrevet

Sammenfattende redegørelse