



Byplanudvalget 2018-2021

Referat

12. juni 2019 kl. 08:00

Udvalgsværelse 1

Indkaldelse

Simon Pihl Sørensen
Sigurd Agersnap
Gitte Kjær-Westermann
Karsten Lomholt
Søren P. Rasmussen
John Tefke
Martin Vendel Nielsen

Fra CFBO deltog Svend Erik Rolandsen og Berit Rathenborg Bæhr til en indledende præsentation under pkt. 2.

Martin Vendel Nielsen var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk.

Fra forvaltningen deltog:

Bjarne Holm Markussen
Sidsel Poulsen
Anna Thun
Søren Suhr-Viranniemi
Helle Jørgensen (pkt. 2)
Bodil Sandbjerg Frich (ref.)



Indholdsfortegnelse

Pkt.Tekst	Side
1 Godkendelse af dagsordenen	3
2 Ny helhedsplan for Sorgenfri bymidte – fremlæggelse af forudsætninger (Drøftelse)	4
3 Endelig vedtagelse af erhvervsstrategi (Beslutning)	5
4 Delemner til indarbejdelse i Planstrategi 2019 (Beslutning)	7
5 Udviklings- og helhedsplan for Fremtidens Firskovvej - endelige godkendelse (Beslutning)	12
6 Plangrundlag for blandet bolig- og erhverv herunder ungdomsboliger på Lundtoftevej 160 m.fl. (Beslutning)	15
7 Plangrundlag for lokalplan 291 for villakvarteret ved Folkeparken og kommuneplantillæg 7 for Digterkvarteret (Beslutning)	18
8 Forslag til lokalplan- og kommuneproses for Lundtofte landsby (Beslutning)	20
9 Lokalplanproces for Lundtofte erhvervsområde (Beslutning)	22
10 Ny mobilmast på Lottenborgvej 28 (Beslutning)	24
11 Anvendelsesændring, dispensation fra lokalplan, Bauneporten 22 (Beslutning)	26
12 Løsning for kørestrøm på Klampenborgvej (Beslutning)	27
13 Lovliggørelse af Halifax, Lyngby Hovedgade 43 (Beslutning)	31
14 Byggeplads til ledningsejere i forbindelse med ledningsarbejder på Lundtoftegårdsvej (Orientering)	33
15 Nedrivning af bevaringsværdig ejendom, Virumvej 118 (Beslutning)	35
16 Placering af Musikevent for unge august 2019 (Beslutning)	38
17 Kommende sager	41
18 Meddelelser	42
19 Dispensation fra lokalplan ifm. legeplads på Taarbæk Strandvej 96A (Beslutning)	45



Punkt 1
Godkendelse af dagsordenen

Beslutning
Byplanudvalget, den 12. juni 2019

To byggesager blev optaget på dagsordenen:

- Taarbæk Strandvej 44 B + C (mundtlig orientering fra forvaltningen)
- Ole Steffenssensvej 5a, Taarbæk (meddelelse 3)

Dertil blev orienteringssagen "Byggeplads til ledningsejere i forbindelse med ledningsarbejder på Lundtoftegårdsvej" ophøjet til beslutningssag.

Dagsordenen blev herefter godkendt.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).



Punkt 2**Ny helhedsplan for Sorgenfri bymidte – fremlæggelse af forudsætninger (Drøftelse)****Resumé**

På baggrund af interessentanalyse, vurdering af gældende planer og analyse af udviklingsmuligheder i et markedsfølsomt perspektiv fremlægger rådgiver forudsætninger for byudvikling i Sorgenfri bymidte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at oplægget drøftes.

Sagsfremstilling

Forslag til tids- og procesplan for ny helhedsplan for Sorgenfri bymidte blev godkendt på byplanudvalgets møde den 15. maj 2019. Som beskrevet i planen indledes processen med en kort, faktuel beskrivelse af perspektiver for detailhandlen. Baggrunden er, at når det gælder udvikling af butiksområder med en blanding af nyere og ældre butikslokaler er det, set i lyset af den hårde konkurrence i detailhandlen, væsentligt at have klarhed omkring de markedsfølsomme realiteter, når der indledes en dialog om en fremtidig udvikling af området.

På mødet vil rådgiver fremlægge forudsætninger for byudvikling i Sorgenfri Bymidte. Baggrund for oplægget er rådgivers dialog med interessenter, vurdering af gældende planer og analyse af udviklingsmuligheder i et markedsfølsomt perspektiv. Materiale omdeles på mødet.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning**Byplanudvalget, den 12. juni 2019**

Drøftet.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).



Punkt 3**Endelig vedtagelse af erhvervsstrategi (Beslutning)****Resumé**

Byplanudvalget har besluttet, at der skal udarbejdes en erhvervsstrategi, der sætter en tydelig kurs for kommunens erhvervsarbejde, så erhvervslivets muligheder sikres i et dynamisk og løsningsorienteret samarbejde mellem alle erhvervslivets aktører og kommunen. Byplanudvalget har tidligere drøftet udkast til erhvervsstrategi. Med sagen forelægges det endelige udkast til erhvervsstrategien til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at Erhvervsstrategien 2019-2022 godkendes.

Sagsfremstilling

I forlængelse af Byplanudvalgets drøftelse af forslaget til kommunens erhvervsstrategi på møde den 16. januar 2019, har forvaltningen på baggrund af udvalgets bemærkninger tilrettet strategien. Den ligger nu i forslag til endelig vedtagelse (bilag).

Formål

Formålet med erhvervsstrategien er at sætte en tydelig kurs for kommunens erhvervsindsats, således at erhvervslivets muligheder for innovation og vækst understøttes til gavn for hele kommunens udvikling. Strategien har et særligt fokus på at sætte retning for arbejdet i forhold til de små og mellemstore virksomheder.

Sammenhæng til andre strategier

Vidensbystrategien sætter den overordnede dagsorden for Lyngby-Taarbæk kommune som Vidensby. Kommunens enkelte fagområders strategier definerer målsætninger og indsatser, der understøtter Vidensbystrategien og taler ind i erhvervsstrategien. Hvor de enkelte fagområders strategier omfatter erhvervsrelaterede emner, tages disse ikke op i erhvervsstrategien.

De 5 strategispor

Erhvervsstrategien indeholder fem spor, der ikke er varetages af Lyngby-Taarbæk Kommunes øvrige strategier. Hvert spor indeholder konkrete indsatser på området. Indsatserne fremgår af udkastet til erhvervsstrategien.

Det bemærkes at spor 2, der tidligere har omhandlet den fysiske planlægning i forhold til erhverv i bredere forstand, er erstattet af et præcist spor, der alene omhandler Innovation District. Det sker på baggrund af, at arbejdet omkring planstrategien nu er så langt fremme, at forvaltningen vurderer, at de generelle erhvervsforhold varetages i dette regi. Vidensbyens nye strategi, peger imidlertid på Innovation District som tema. Innovation District projektet behøver en tværfaglig forankring i kommunens arbejde, og forvaltningen anbefaler derfor, at man giver projektet opmærksomhed.

Spor 1 Dialog:

Dialogen er fundamentet for udvikling. Den nære og uformelle dialog sikrer, at alle parter kender og forstår de udfordringer, erhvervsliv og kommunen hver især møder. Hvor vi ikke kan få tingene til at falde ud til alles tilfredshed, er det vigtigt at forstå "hvorfor".

Spor 2 Innovation District:

Lyngby-Taarbæk Kommune har alle forudsætninger for at blive Danmarks første Innovation District. Brandet sætter Lyngby-Taarbæk Kommune på verdenskortet og understøtter Vidensbyens identitet og DTU's innovative miljø. Gennem fysiske projekter, iværksættelse, scale-ups, tech start-ups og events skaber Innovation District nye løsninger på samfundsmæssige udfordringer, nye arbejdspladser og vækst for hele kommunens erhvervsliv.

Spor 3 Erhvervsservice for iværksættere og smv'er

En velfungerende erhvervsservice gør det nemt at starte rigtigt op, drive og udvikle sin virksomhed. Der findes en række tilbud til start-ups, iværksættere og smv'er, som understøtter den enkelte virksomheds mulighed for at vækste, tilgå nye markeder og modernisere sine arbejdsgange. Vi skal synliggøre og formidle denne viden.

Spor 4 Myndighedsbehandling:

En velfungerende myndighedsbehandling, hvor forståelse for tidsaspektet og lovgivningens muligheder er i fokus, gør det lettere at drive virksomhed. Vi sikrer en gensidig forventningsafstemning og udviklende dialog for alle involverede parter.

Spor 5 Strategiske samarbejder:

Det regionale og nationale strategiske arbejde på tværs af alle fagområder skaber mulighed for indflydelse på erhvervets rammevilkår. Gennem deltagelse i de strategiske samarbejder præger vi erhvervslivets overordnede rammevilkår og afsøger nye muligheder.

Et dynamisk dokument

Dele af det arbejde, der knytter sig til arbejdet omkring kommunens erhvervsliv, er i rivende udvikling. Forvaltningen foreslår derfor, at Byplanudvalget én gang årligt genbesøger strategien, definerer eventuelle nye indsatser samt evaluere det arbejde, der er udført. På denne måde sikrer vi en fremdrift, kvalitet og forventningsafstemning i kommunens erhvervsarbejde.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning**Byplanudvalget, den 12. juni 2019**

Udvalget ønsker at anbefale sagen til Kommunalbestyrelsen.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Erhvervsstrategi 2019-2022



Punkt 4**Delemner til indarbejdelse i Planstrategi 2019 (Beslutning)****Resumé**

På Byplanudvalgets møde den 15. juni 2019 godkendte Byplanudvalget en række delemner og -strategier til indarbejdelse i Planstrategi 2019. Forvaltningen har arbejdet videre med delemner, der ikke indgår direkte i de fem overordnede emner: Byliv, bydele, boliger, arkitektur og det grønne. Delemner og -strategier forelægges til godkendelse til indarbejdelse i forslag til Planstrategi 2019.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at delemner og -strategier godkendes til indarbejdelse i forslag til Planstrategi 2019.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen skal i første halvdel af valgperioden udarbejde en planstrategi forud for revision af kommuneplanen. Planstrategien skal som minimum indeholde oplysning om hidtidig planlægning, vurdering af og strategi for udviklingen samt beslutning om enten hel eller delvis revision af kommuneplanen. Som led i dette arbejde har Kommunalbestyrelsen arbejdet med fem overordnede emner. Idet kommuneplanen indeholder flere emner, der skal revideres af forskellige årsager, vil der i processen med udarbejdelse af Planstrategi 2019 være flere delemner, der skal vurderes og fastlægges strategier for. Byplanudvalget besluttede den 13. marts 2019 en proces for udarbejdelse af Planstrategi 2019 herunder behandling af delemner på møder i maj og juni 2019.

Udover delemnerne og -strategier vil de fem overordnede emner også indgå i Planstrategi 2019. De overordnede emner, der også blev drøftet på åbent hus-arrangementet den 30. marts, er:

- Boliger
- Bydele
- Byliv
- Arkitektur
- Det Grønne

På mødet den 15. maj 2019 godkendte Byplanudvalget delemner og -strategier for Anvendelse af stueetage mod Lyngby Hovedgade m.fl., Forebyggelse af oversvømmelse og erosion, Grønt Danmarkskort - anbefalinger fra lokalt naturråd, Produktionserhverv og Erhverv til indarbejdelse i forslag til Planstrategi 2019. Forvaltningen har efterfølgende arbejdet med følgende delemner:

- a. Stier (supercykelstier, rekreative stier mv.)
- b. Vejnet
- c. Parkeringsnormer
- d. Kollektiv trafik
- e. Stationspladser
- f. Anvendelse af uudnyttede tagrum til boliger i Kgs. Lyngby
- g. Detailhandel
- h. Agenda 21-strategi, klimastrategi, klimatilpasning og bæredygtighed

Delemner og -strategier

Delemner og -strategier beskrives herunder. Der vil kunne forekomme redaktionelle og mindre indholdsmæssige ændringer i det endelige udkast til forslag til Planstrategi 2019.

a. Stier (supercykelstier og rekreative stier)

Baggrund: Kommuneplanen indeholder retningslinjer for stier. Stier dækker såvel cykelstier som rekreative stier. I Trafik og Mobilitetsstrategien (april 2018) er det fastlagt, at kommunen skal udarbejde en cykelstrategi. Cykelstrategien skal give et samlet strategisk grundlag for,

hvordan cyklisme kan fremmes. På baggrund af en vedtaget cykelstrategi, der har været i 8 ugers offentlig høring via Plandata (planportal), kan der ske ajourføring eller revision af kommuneplanens retningslinjer for cykelstier – herunder supercykelstinet. Fingerplan 2019 fastlægger linjeføringen m.v. af overordnede cykelstier og rekreative stier. På den baggrund skal disse stier fra Fingerplanen indarbejdes i kommuneplanen.

Delstrategi:

- Der udarbejdes en cykelstrategi. Eventuelle konsekvensrettelser – herunder ajourføring af tekster om stier – vil indgå i revision af kommuneplan.
- På baggrund af retningslinjer og kort i Fingerplan 2019 indarbejdes overordnede cykelstier og rekreative stier på kort under retningslinjer for stier ved revision af kommuneplan.

b. Vejnet

Baggrund: Kommuneplanen indeholder retningslinjer for vejnettet. I Trafik og Mobilitetsstrategien (april 2018) er det fastlagt, at kommunen skal udarbejde en strategi for vejnettet. Strategien for vejnettet skal anvendes som prioriteringsredskab til at sikre trafikafviklingen i kommunen. På baggrund af en vedtaget strategi for vejnet, der har været 8 uger i offentlig høring via Plandata (planportal), kan der ske ajourføring eller revision af retningslinjer for vejnettet i kommuneplanen.

Delstrategi:

- Der udarbejdes en strategi for vejnettet. Eventuelle konsekvensrettelser – herunder ajourføring af tekster om vejnettet – vil indgå i revision af kommuneplan.

c. Parkeringsnormer

Baggrund: Kommunalbestyrelsen er optaget af at sikre en attraktiv og velfungerende by. Som led heri ønskes en hensigtsmæssig parkering – både antals- og placeringsmæssigt. Parkeringsnormer er beskrevet i de generelle rammer i kommuneplanen og regulerer antallet af parkeringspladser på ejendomme/matrikler i forbindelse med nybyggeri eller ændret anvendelse. Kommunalbestyrelsen har iværksat en parkeringsanalyse, der skal danne baggrund for en parkeringsstrategi for vejarealer og matrikler (bilag).

Delstrategi:

- På baggrund af analysen kan kommunalbestyrelsen vurdere, om de nuværende parkeringsnormer for såvel cykel- og bilparkering skal ændres i forbindelse med revision af kommuneplan. Tekster om parkering vil blive ajourført/revideret.

d. Kollektiv trafik

Baggrund: Kommuneplanen indeholder retningslinjer for kollektiv trafikanlæg. Kollektiv trafik består af lokale og regionale tog, busser og letbane. I Trafik og Mobilitetsstrategi (april 2018) er det besluttet, at der skal udarbejdes en strategi for kollektiv trafik. Strategien skal primært anvendes til målrettet at gøre den kollektive trafik til et attraktivt alternativ til bilen for at fremme bæredygtig byudvikling. Der vil ske en tilpasning af busbetjeningen både under og efter etablering af letbanen.

Delstrategi:

- Kommunalbestyrelsen vil afvente udarbejdelse af kommunens strategi for kollektiv trafik – herunder overvejelser om for eksempel yderligere udvikling af letbanen i fremtiden.

e. Stationspladser

Baggrund: Kommunen får fra 2025 syv nye stationer langs letbanen. Heraf vil to af dem være placeret på DTU. Selve stationerne anlægges og er fastlagt i anlægsloven for letbanen. Stationspladserne er de såkaldte resterende byrum, der omkranser en letbanestation for eksempel Klampenborgvej og Jernbaneplassen, herunder busterminalen.

Kommunalbestyrelsen kan overveje, hvorvidt der skal sættes fokus på og udarbejdes fælles tiltag/design af belægnings-, cykelparkerings-pladser, adgangsveje/stier, beplantning, plakatsøjler eller særligt inventar, der støtter op om sundhedsstrategi og/eller idræts- og bevægelsesstrategi eller andet, der kan kendetegne og være identitetsskabende for kommunens stationspladser. Der skal i den forbindelse også tages stilling til en geografisk afgrænsning af sådanne stationspladser. For at fremme et fælles arbejde om kommunens stationspladser bør der indledes en dialog med DTU og de øvrige aktører omkring stationspladserne.

Delstrategi:

- Kommunalbestyrelsen ønsker at arbejde med stationspladserne i et samarbejde med DTU og øvrige aktører. I det omfang et sådant samarbejde får betydning for rammer og retningslinjer i kommuneplanen, vil dette blive indarbejdet heri ved revision.

f. Anvendelse af uudnyttede tagrum til boliger i Kgs. Lyngby

Baggrund: Der sker udskiftning og efterisolering af tage i etageboligbebyggelser i og tæt omkring Kgs. Lyngby. Ejerne overvejer i den forbindelse ofte at udnytte uudnyttede tagrum og/eller at foretage udbygning med en ekstra etage, altså byfortætning. Dette kan ske enten ved indretning til nye boliger eller ved udvidelse af eksisterende boliger (fra én til to etagers boliger). Fordelingen og antallet af enten flere eller større boliger har indflydelse på befolkningstal og den offentlige service, der tilbydes. Flere boliger og mulighed for varieret beboersammensætning vil kunne bidrage til bylivet også uden for butikkernes åbningstider. Rammerne for Kgs. Lyngby fastlægger antal etager og bebyggelsesprocent. Omdannelser vil flere steder udfordre det maksimal antal etager i et rammeområde og eventuelt også den fastlagte bebyggelsesprocent. Ved den enkelte byggesag vil der også skulle ske en vurdering af konsekvenserne for parkeringsmulighed, opholdsarealer, ejendommens kapacitet til depot- og tørrerum, skyggeforhold og indbliksgener samt bygningsbevaringsværdi. Kommunalbestyrelsen er på den baggrund generelt indstillet på fortætning ved udnyttelse af eksisterende tagrum under særlige forudsætninger(bilag).

Delstrategi:

- Der skal foretages en individuel vurdering ved hver enkelt ansøgning om udnyttelse af uudnyttet tagrum eller udbygning med en ekstra etage til udvidelse af eksisterende boliger eller til nye boliger.
- Ved revision af kommuneplan vurderes det, om der kan fastlægges generelle rammer for udnyttelse af eksisterende tagrum uden ændring af tagkonstruktion - i etageboliger i nærheden af og i Kgs. Lyngby.

g. Detailhandel (bilag)

Baggrund: Levende bymidte med et attraktivt byliv og et varieret og spændende udbud af kultur- og handelsliv er et stort aktiv for kommunen. Detailhandelsbranchen er dog inde i en transformation og de bymidter vi kender i dag med butikker, caféer og byliv ændrer sig. Ny teknologi, ændret lovgivning og forbrugeradfærd, e-handel og øget konkurrence byerne imellem har betydning for detailhandlen - også i Lyngby-Taarbæk Kommune. Det er vigtigt at understøtte forskellige aktiviteter og erhverv i bymidterne, som eksempelvis kultur, service, bespisning samt mulighed for ophold og leg. Detailhandelen samt kultur- og erhvervslivet er derfor vigtige medspillere i at skabe attraktive og levende bymiljøer. Formålet med planstrategiens delemne om detailhandel er at sikre, at rammerne og retningslinjerne i kommuneplanen indeholder den fleksibilitet og de udviklingsmuligheder detailhandlen har behov for.

Delstrategi:

- Målet er at fastholde og udvikle Kgs. Lyngby som det førende udvalgsvarercenter nord for København samt at sikre den lokale handel med dagligvarer.

- Det undersøges, om der skal fastsættes en maksimal butiksstørrelse for udvalgsware butikker i Kgs. Lyngby bymidte eller om mulighederne i planloven skal følges. Planloven fastsætter ingen øvre grænse for udvalgswarebutikker.
- Det samlede bruttoetageareal til butikksformål i Virum og Sorgenfri bymidter hæves fra 10.000 m² til 12.000 m².
- I lokalcentret Eremitageparken og Lundtofteparken hæves det samlede bruttoetageareal til butikksformål fra 2.000 m² til 3.000 m².
- For at sikre dagligvarebutikkernes konkurrencevilkår ændres den maksimale butiksstørrelse på 1000 m² til 1.200 m² i lokalcentre. Det overvejes om den maksimale butiksstørrelse i bymidter og bydelscentre skal hæves fra 3.500 m² til 5.000 m².
- Firskovvejområdet udlægges til aflastningsområde inden for lovens rammer. Den enkelte udvalgswarebutik skal være minimum 2.500 m² bruttoetageareal og må have et bruttoetageareal på maksimalt 5.000 m², dog med mulighed for én butik på op til 10.000 m². Den geografiske afgrænsning af aflastningsområdet fastsættes efter nærmere undersøgelser.
- For Taarbæk, der ligger uden for centerområderne, men har flere enkeltliggende butikker, gælder, at der samlet må etableres op til 1.000 m² bruttoetageareal til dagligvarer.
- For at skabe attraktive og levende bymiljøer skal de gode partnerskaber med detailhandelen samt kultur- og erhvervslivet understøttes - eksempelvis i form af en BID-model.

h. Agenda 21-strategi, klimastrategi, klimatilpasning og bæredygtighed

Baggrund: De 4 ovennævnte emner hænger på forskellig vis sammen i forbindelse med planstrategi og kommuneplanrevision (bilag). Planloven fastlægger, at kommunalbestyrelsen inden udgangen af første halvdel af valgperioden skal have offentliggjort en redegørelse for Agenda 21-strategi. Lyngby-Taarbæk har siden kravet om lokal Agenda 21 koblet denne redegørelse sammen med planstrategi og sendt i 8 ugers høring samtidigt. Forvaltningen anbefaler denne fremgangsmåde genvedtaget.

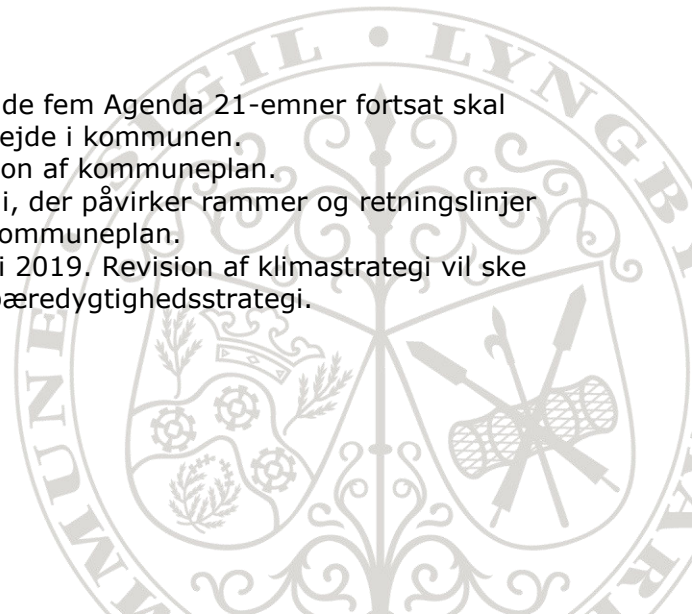
Retningslinjer for klimatilpasning indgår allerede i kommuneplanen. Under delemne om forebyggelse af oversvømmelse og erosion tages der stilling til eventuel revision heraf. Emnet er derfor ikke yderligere behandlet under dette delemne.

Bæredygtighedsudvalget arbejder bredt med bæredygtighed. Arbejdet skal blandt andet resultere i en bæredygtighedsstrategi. Dette arbejde er planlagt tilendebragt marts/april 2020. Forvaltningen anbefaler, at der efter vedtagelse af bæredygtighedsstrategi igangsættes revision af kommunens øvrige strategier herunder den gældende klimastrategi med tiltag fra bæredygtighedsstrategien tilføjet - for eksempel FN's 17 verdensmål. I arbejdet med Planstrategi 2019 samt ved revision af kommuneplan anbefaler forvaltningen, at de relevante elementer fra verdensmålene også indarbejdes. Det skal vurderes, om der skal ske enten en 8 ugers høring af bæredygtighedsstrategien via Plandata eller en foretages forhøring, inden der kan ske indarbejdelse i kommuneplan.

Selve klimastrategien har i flere år været en del af planstrategien. Forvaltningen anbefaler afsnittet taget ud og revideret i selvstændigt forløb efter vedtagelse af bæredygtighedsstrategi.

Delstrategi:

- Ved revision af kommuneplan vil det fremgå, at de fem Agenda 21-emner fortsat skal vurderes og målsættes i det løbende strategiarbejde i kommunen.
- Relevante FN-verdensmål indarbejdes ved revision af kommuneplan.
- Handler i en vedtaget bæredygtighedsstrategi, der påvirker rammer og retningslinjer i kommuneplanen, indarbejdes ved revision af kommuneplan.
- Afsnit om klimastrategi indgår ikke i Planstrategi 2019. Revision af klimastrategi vil ske i selvstændigt regi efter planlagt vedtagelse af bæredygtighedsstrategi.



Videre proces

De beskrevne delemner og delstrategier indarbejdes i forslag til Planstrategi 2019, der er planlagt behandlet i august 2019 med efterfølgende høring i 8 uger inden endelig vedtagelse december 2019.

Lovgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning**Byplanudvalget, den 12. juni 2019**

Godkendt.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Notat om parkering
- Strategioplæg for tagboliger
- Delemne og strategi for detailhandel 2019
- Notat om Agenda 21-strategi, klimastrategi, klimatilpasning og bæredygtighed



Punkt 5**Udviklings- og helhedsplan for Fremtidens Firskovvej - endelige godkendelse (Beslutning)****Resumé**

Udviklings- og helhedsplanen, Fremtidens Firskovvej har været fremlagt til offentlig debat fra 4. marts til 26. april. Der har i løbet af offentlighedsfasen været afholdt en byvandring og et borgermøde, og indholdet af planen har været udstillet på Lyngby Rådhus og Stadsbiblioteket. Udviklings- og helhedsplanen forelægges nu til endelig vedtagelse med forslag til den efterfølgende proces for udvikling af området.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. Udviklings- og helhedsplanen, Fremtidens Firskovvej vedtages endeligt med de foreslåede ændringer,
2. det godkendes, at der udarbejdes tillæg til kommuneplan og rammelokalplan for området, som opfølgning på udviklings- og helhedsplanen, Fremtidens Firskovvej,
3. det godkendes, at der arbejdes videre med muligheden for at benytte planlovens krav til en procentandel almene boliger i området.

Sagsfremstilling

Forslag til udviklings- og helhedsplanen "Fremtidens Firskovvej" har været fremlagt til offentlig debat fra den 4. marts til den 26. april. Der har i offentlighedsfasen været afholdt en byvandring og et borgermøde den 23. april 2019, og planens indhold har været udstillet på Lyngby Rådhus og på Stadsbiblioteket. Kommunen har modtaget otte kommentarer og bemærkninger til planforslaget via email til den officielle høringspostkasse. I forbindelse med udstillingen har det også været muligt at skrive kommentarer og bemærkninger til planforslaget på postkort - her er der indkommet 11 kommentarer og bemærkninger. Forvaltningen har samlet de indkomne kommentarer og bemærkninger i et høringsnotat (bilag) med forvaltningens bemærkninger.

Bemærkninger og kommentarer til forslaget

Bemærkninger i høringssvarene spænder vidt. En del af bemærkningerne kan betragtes som ønsker til den videre planlægning, da de er mere detaljerede, end det niveau emnet bliver behandlet på i udviklings- og helhedsplanen. Alle kommentarerne vil indgå i den videre planlægning af området.

Der er kommet en del positive tilbagemeldinger, som tilkendegiver en enighed i de greb og principper, som planen foreslår. Der er dog også høringssvar, som giver udtryk for, at planen udnytter området for intensivt, samt at den ikke tager højde for den aktuelle klimakrise, og at man i stedet bør bevare de bygninger, man kan i området og kun udvikle, hvor den eksisterende bebyggelse ikke er egnet til bevaring. Der er flere høringssvar, der ønsker at bevare de grønne kvaliteter, der er i området i dag og arbejde med at sikre det grønne udtryk, som planen beskriver. Der er også flere, som ønsker, at kommende boliger bliver almene eller prisvenlige for almindelige borgere og for unge og studerende.

På baggrund af høringen foreslår forvaltningen, at der arbejdes videre med muligheden for almene boliger i området, herunder også almene unge- og studieboliger, samt at de øvrige bemærkninger overvejes i den videre planlægning.

Forvaltningen foreslår, at udviklings- og helhedsplanen Fremtidens Firskovvej endelig vedtages med mindre rettelser såsom konsekvensrettelse ift. benævnelsen Ermelundsstien.

Udviklings- og helhedsplanen fastlægger ikke specifikke anvendelser på de enkelte ejendomme i området. ligesom den ikke medfører handlepligt, så funktioner, som er beliggende i området i dag, kan bibeholdes mange år ud i fremtiden, hvis det ønskes. Forvaltningen foreslår, at der

ikke fastlægges konkrete anvendelser af de enkelte ejendomme i planområdet på nuværende tidspunkt, men at dette overvejes i forbindelse med udarbejdelse af de kommende planprodukter for området.

Realisering og opfølgning af udviklings- og helhedsplanen, Fremtidens Firskovvej

Udviklings- og helhedsplanen fastlægger en række principper og overvejelser om den kommende udvikling af området. Forvaltningen peger på tre overordnede muligheder for, hvordan man kan arbejde videre med Fremtidens Firskovvej (bilag). Den *første* mulighed er at vedtage udviklings- og helhedsplanen og derefter afvente henvendelser fra interesserede grundejere med konkrete projekter for udviklingen i området. Der vil så på baggrund af det/de første projekter skulle udarbejdes kommuneplantillæg og byggeretsgivende lokalplan. Den *anden* mulighed er, at der udarbejdes et kommuneplantillæg for området, som fastlægger de overordnede rammer for udviklingen i området mere konkret f.eks. i forhold til bebyggelsestæthed og anvendelser mv. Der vil herefter skulle udarbejdes projektlokalplaner for de konkrete projekter efterfølgende. Den *tredje* mulighed er, at man udarbejder både et kommuneplantillæg og en rammelokalplan for området. Der vil stadig være behov for at udarbejde konkrete projektlokalplaner efterfølgende. De overordnede rammer og principper kan dog fastlægges mere konkret i en rammelokalplan og vil give en større sikkerhed for både investorer og kommunen om rammerne for områdets udvikling.

Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes et tillæg til kommuneplan 2017 og en rammelokalplan for området, som grundlag for fremtidige konkrete projektlokalplaner i området. Dette vil sikre en sammenhæng mellem projektlokalplanerne over tid.

Detailhandel

Firskovvejområdet er udpeget som et aflastningsområde i Landsplandirektivet for detailhandel som trådte i kraft den 1. januar 2019. Det har i arbejdet med udviklings- og helhedsplanen, været en forudsætning, at der skulle sikres plads til detailhandel i området. I udviklings- og helhedsplanen peges der derfor på, hvordan baserne i den kommende bebyggelse kan være med til at sikre areal til detailhandel i området, som samtidigt kan være med til at opfylde kommuneplanens vision om en levende og blandet bydel. Der er ikke i udviklings- og helhedsplanen fastlagt en bestemt andel af detailhandel i området, da dette skal ses i sammenhæng med strategien for detailhandel i kommunen som helhed. Forvaltningen arbejder i forbindelse med planstrategien med et delemne om detailhandel, som forventes indarbejdet i den kommende planstrategi. Der vil efterfølgende i forbindelse med et kommuneplantillæg for området eller revisionen af kommuneplanen skulle udarbejdes forslag til ændringer af kommuneplanens retningslinjer for detailhandel.

Almene boliger

Et af de 6 principper i helhedsplanen er, at Firskovvej skal være en tæt og blandet bydel i øjenhøjde. Udviklings- og helhedsplanen foreslår derfor, at man arbejder med blandede anvendelser i området. Der har været flere henvendelser i offentlighedsfasen, som har spurgt til om de kommende boliger i området bliver i en prisklasse, "som kan betales", og om der er indtænkt boliger til unge og studerende i området. Planloven giver mulighed for, at der i planlægningen kan fastsættes, at op til 25 % af boligandelen skal etableres som almene boliger. Dette kan understøtte principperne om en blandet bydel. For at kunne stille krav om almene boliger i en lokalplan skal der først vedtages retningslinjer og rammer i kommuneplanen. Det er forvaltningens vurdering, at emnet skal være behandlet i planstrategien, eller at der alternativt gennemføres en separat forhøring om emnet, før der kan udarbejdes retningslinjer og rammer om emnet.

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med muligheden for at stille krav til almene boliger i Firskovvejområdet. Forvaltningen foreslår endvidere, at det indarbejdes i den kommende planstrategi, og at de almene boligorganisationer inddrages i høringsperiode for planstrategien.

Lovgrundlag

Planloven

Økonomi

Godkendes det, at der arbejdes videre med muligheden for at stille krav om almene boliger, vil forvaltningen vende tilbage med en særskilt sag om de økonomiske konsekvenser for kommunen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget ift. punkt 2
Kommunalbestyrelsen

Beslutning**Byplanudvalget, den 12. juni 2019**

Udsat.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Høringsnotat til udviklings- og helhedsplan for Firskovvej
- Notat - Planmæssige muligheder efter udviklings- og helhedsplan Fremtidens Firskovvej



Punkt 6**Plangrundlag for blandet bolig- og erhverv herunder ungdomsboliger på Lundtoftevej 160 m.fl. (Beslutning)****Resumé**

Ejerne af matr.nr. 13at Lundtofte By, Lundtofte - Lundtoftevej 160 m.fl. - ønsker at udvikle ejendommen - fra et erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde. Sagen forelægges med henblik på fastlæggelse af plangrundlaget for ny lokalplan og kommuneplantillæg for ejendommen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der udarbejdes forslag til lokalplan for et blandet bolig- og erhvervsområde for Lundtoftevej 160 m.fl. (matr.nr. 13at Lundtofte By, Lundtofte) med tilhørende kommuneplantillæg,
2. delområde 1 - byggeretsgivende - fastlægges til ungdomsboliger og kontor i punkthusbebyggelse med en maksimal bebyggelseshøjde på 16,5 meter inkl. tagteknik,
3. delområde 2 og 3 - rammelokalplanniveau som ikke er byggeretsgivende - fastlægges til blandet bolig- og erhvervsområde med en maksimal bebyggelseshøjde på 24 meter inkl. tagteknik i delområde 2 og 12,5 meter inkl. tagteknik i delområde 3, samt en blanding af anvendelserne på mindst 25 procent af etagearealet som enten boliger eller erhverv i de to delområder,
4. kommuneplantillægget for et blandet bolig- og erhvervsområde fastlægger en bebyggelsesprocent på 110 og maksimal bebyggelseshøjde på 24 meter inkl. tagteknik, der udarbejdes en miljørapport.

Sagsfremstilling*Baggrund*

Ejendommen matr.nr. 13 at Lundtofte By, Lundtofte - Lundtoftevej 160 m.fl. - ligger syd for Lundtofteparken og nord for DTU. Området ligger centralt i forhold til DTU, den kommende letbane (stationsnært kerneområde) og den igangværende byudvikling i traceet (bilag).

Ejerne af Lundtoftevej 160 m.fl. har fremsendt en anmodning om ny planlægning for ejendommen. Der er tre ejere af ejendommen.

Danica Pension har i en årrække haft ønske om at udvikle ejendommen Lundtoftevej 160 m.fl., på del af ejendommen hvor Electrolux tidligere havde produktionsbygninger. Ejendommen ligger i dag ubebygget hen. På baggrund af politiske beslutninger og naboers bekymringer for omfang af tidligere foreslået bebyggelse, justerede Danica Pension i foråret 2017 daværende projekt. Forvaltningen modtog i forsommeren 2018 et revideret projektforslag fra PensionDanmark (fremsendt efter aftale med Danica Pension) vedr. et justeret ungdomsboligprojekt og kontor erhverv på Lundtoftevej 160 m.fl.

Byplanudvalget besluttede i oktober 2018 at igangsætte proces for lokalplan, kommuneplantillæg og tilhørende miljøvurdering for ungdomsboligprojektet og en rammelokalplanproces for den øvrige ejendom. Projektet er blevet viderebearbejdet og PensionDanmark har fremsendt et projekt for ca. 475 ungdomsboliger med op til 521 beboere (bilag). I tilknytning til ungdomsboligerne ønsker DTU's Boligfond etablere administrationskontor og anvisningsfaciliteter. Ungdomsboligbebyggelsen (punkthuse) vil få en maksimal højde på 16,5 meter inkl. teknik på tag, hvorimod det i oktober sagen lå på 17,3 meter ekskl. tagteknik. Antallet af boliger og studerende er i det aktuelle projekt henholdsvis 475/521, hvorimod det i oktober sagen lå på 421/507. Forklaringen på at antallet af boliger er øget er, at venneboliger, der tidligere indeholdt tre studerende, er omdannet til én bolig til én studerende samt én vennebolig til to studerende. PensionDanmark har indgået aftaler med DTU og Lundtofteparken om stiforbindelser, som kan binde boligprojektområdet sammen med nabo områderne. Forvaltningen foreslår, at ungdomsboligprojektet inkl.

administrationskontorer indgår i lokalplan 270 som et byggeretsgivende delområde - delområde 1.

WRE og Velliv, som ejer henholdsvis dele af arealet vest og øst for delområde 1 ønsker, at der på deres arealer bliver mulighed for at planlægge for et blandet bolig- og erhvervsområde med en maksimal bebyggeshøjde på 24 meter inkl. tagteknik i delområde 2 og maksimalt 12,5 meter inkl. tagteknik i delområde 3. Forvaltningen foreslår, at delområde 2 og 3 får karakter af rammelokalplan som ikke er byggeretsgivende, og at den endelige placering og udformning af bebyggelsen i disse to delområder afklares i forbindelse med en supplerende byggeretsgivende lokalplan for området. For at sikre at områderne får en blanding mellem boliger og erhverv - og dermed bliver et blandet bolig- og erhvervsområde, foreslår forvaltningen at stilles krav om, at mindst 25 procent af etagearealet skal være enten boliger eller erhverv i de respektive delområder.

Eksisterende forhold og tidligere beslutninger

Lundtoftevej 160 m.fl. er omfattet af gældende lokalplan nr. 61 for et erhvervsområde nord for DTU. Lokalplanen fastlægger anvendelsen til erhvervsformål i form af industri- og større værkstedsvirksomhed. I lokalplanområdet ligger i dag virksomheden Cobham, Postnord og Hempel. Lokalplanområdet er omfattet af kommuneplanramme 5.3.90, som er fastlagt til erhvervsområde (Industri/håndværk) med en bebyggelsesprocent på 70 og maksimal bygningshøjde på 12,5 meter. Lundtoftevej 160 m.fl. udgør ca. halvdelen af dette lokalplanområde og kommuneplanramme.

Byplanudvalget godkendte i februar 2016 at gennemføre en forhøring, med henblik på en ændring af kommuneplanramme 5.3.90 fra et erhvervsområde til et blandet bolig- og erhvervsområde, med mulighed for videnserhverv (kontorerhverv, forskning og udvikling), undervisning, liberalt erhverv, anden publikumsorienteret service i form af cafe og hotel, p-anlæg. Byplanudvalget besluttede den 3. november 2016, at forslag til kommuneplantillæg 25/2013 anvendelsesmæssigt fastlægges til et blandet bolig- og erhvervsområde, en bebyggelsesprocent på 110 for den enkelte ejendom og maksimal bygningshøjde 28 meter.

Projektet på Lundtoftevej 160 m.fl. blev efterfølgende justeret af ejer i foråret 2017 jf. ovenfor. Byplanudvalget vedtog den 10. oktober 2018 at igangsætte med en proces for lokalplan- og kommuneplantillæg med tilhørende miljøvurdering for et ungdomsboligprojekt, og at den øvrige del af projektet for blandet boliger og erhverv indgår i en rammelokalplan.

Den foreslåede ny planlægning for Lundtoftevej 160 m.fl. vil omfatte en del af lokalplan nr. 61 og en del af rammeområde 5.3.90. Forvaltningen foreslår, at den øvrige del af erhvervsområde (Post Danmark og Hempel) ikke bliver omfattet af ovenstående ny planlægning.

Forudgående dialog med interessenter

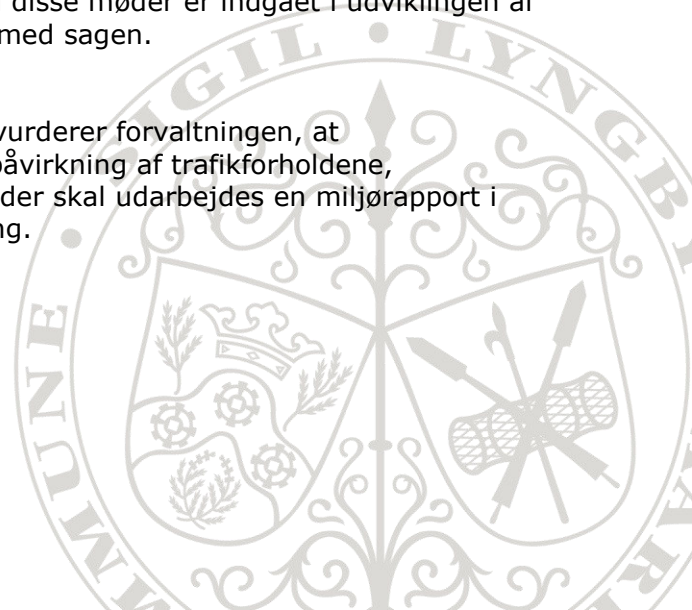
Der har været afholdt flere møder (senest i november 2018) med Lundtofteparkens afdelingsbestyrelse og øvrige beboere om udviklingsplanerne, hvor PensionDanmark, det politiske niveau og forvaltningen har deltaget. Input fra disse møder er indgået i udviklingen af det projektforslag for ungdomsboliger som forelægges med sagen.

Forvaltningens vurdering

På baggrund af en screening iht. miljøvurderingsloven vurderer forvaltningen, at byudviklingsprojektet vil kunne medføre en væsentlig påvirkning af trafikforholdene, støjforholdene samt påvirkningen af bymiljøet, hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport i forbindelse med kommuneplantillæg og lokalplanlægning.

Lovgrundlag

Planlovens § 13 stk. 1, 2, Planlovens § 23 c.
Miljøvurderingsloven § 10.



Økonomi

Planprocessen finansieres inden for aktivitetsområdet administration. Bygherre bidrager via rådgivere til udarbejdelse af analyser mv.

Lokalplanen vil blive ledsaget af en udbygningsaftale.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning**Byplanudvalget, den 12. juni 2019**

Ad 1) Godkendt

Ad 2) Godkendt, idet der arbejdes videre med at tilføre facaderne liv, og der etableres grønne tage.

Ad 3) Godkendt, idet bebyggelseshøjde fastsættes til max 20 m.

Ad 4) Godkendt, idet bebyggelseshøjde fastsættes til max 20 m.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Lundtoftevej 160 m.fl. afgrænsning
- Præsentation Lundtoftevej 160 m.fl.



Punkt 7**Plangrundlag for lokalplan 291 for villakvarteret ved Folkeparken og kommuneplantillæg 7 for Digterkvarteret (Beslutning)****Resumé**

Der fremlægges forslag til indhold i ny lokalplan for det villakvarter, som ligger mod Folkeparken i Ulrikkenborg bydel, herunder vejene Chr. Winthers Vej og V. Stuckenberg's Vej. Lokalplanen skal blandt andet regulere grundstørrelsen, etageantallet på husene, størrelse på tagterrasser, fastsætte byggelinjer samt sikre bevaringsværdige bygninger og beplantning. Lokalplanen foreslås ledsaget af et kommuneplantillæg, så der bliver sammenfald mellem både denne nye lokalplan og gældende lokalplaner samt kommuneplanrammerne.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes forslag til lokalplan 291 samt tilhørende kommuneplantillæg 7 for Digterkvarteret med de fremlagte forslag til reguleringer

Sagsfremstilling*Baggrund*

Byplanudvalget har de seneste år behandlet en række sager om nyt boligbyggeri inden for Byplanvedtægt 9. Grunden til disse sager skyldes uoverensstemmelse mellem Byplanvedtægt 9's maksimale etageantal på 2 og kommuneplanrammens generelle rammer om et maksimalt etageantal på 1½. Lokalplanen og kommuneplantillægget skal derfor være det fremtidige plangrundlag, der bl.a. regulerer bebyggelsens etageantal.

Forvaltningen har vedlagt notat dateret 09.05.2019 om lokalplanområdets nuværende forhold samt forslag til indhold af ny lokalplan (bilag). I notatet redegøres nærmere for baggrunden for, hvordan forvaltningen foreslår, området reguleres i den nye lokalplan.

Forvaltningens forslag til overordnede reguleringer

- Anvendelse: Åben-lavt boligområde
- Matrikelstørrelse: Mindst 900 m² eks. Vej
- Bebyggelsesprocent: Maks. 30
- Etageantal: Maks. 2
- Byggelinjer: 5 m fra vejskel
- Garager/carporte: Maks. 3 m høje
- Tagterrasser, balkoner og altaner: I alt maks. 20 m². Den enkelte tagterrasse / balkon / altan må ikke være større end 15 m²
- Hegning: Levende hegn mod vej og sti og 5 m ind i naboskel fra vejskel
- Bevaringsværdige bygninger: Nuværende bygninger med bevaringsværdi 3 vurderes yderligere ifm. lokalplanudarbejdelsen.
- Bevaringsværdige træer: Udpegning vurderes ifm. lokalplanudarbejdelsen.
- Servitutter: Overflødige servitutter, og servitutter i strid med lokalplanens bestemmelser aflyses, når lokalplanen er endeligt vedtaget.

Kommuneplantillæg

Der udarbejdes kommuneplantillæg for rammeområde 2.2.61 - Digterkvarteret og 2.2.62 - V. Stuckenberg's Vej, som giver mulighed for bebyggelse i maks. 2 etager. Kommuneplanramme 2.2.40 - Folkeparken indgår også i tillægget, så 3 ubebyggede, kommunalt ejede matrikler overføres fra ramme 2.2.62 til 2.2.40.

Det videre forløb

Når Byplanudvalget har truffet beslutning om lokalplangrundlaget og kommuneplantillægget, vil forvaltningen kontakte bestyrelsen i områdets grundejerforening og orientere om planforløbet og lokalplanens forventede indhold. Det vil hermed blive klarlagt, i hvilket omfang grundejerforeningen ønsker at involvere sig i lokalplanens udarbejdelse.

Forslag til lokalplan og kommuneplantillæg forelægges herefter til beslutning hos Byplanudvalget og Kommunalbestyrelsen, hvorefter planerne sendes i høring i minimum 8 uger.

Forvaltningen gør opmærksom på, at der i løbet af lokalplanens udarbejdelse kan ske justeringer af lokalplanens forventede indhold.

Lovgrundlag

Lokalplan: Planlovens § 13 om tilvejebringelse af lokalplaner.

Kommuneplantillæg: Planlovens § 23c om mindre ændringer af kommuneplanens rammer.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Udsat.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Lokalplangrundlag for ny lokalplan ved Digterkvarteret
- oversigtsfoto



Punkt 8**Forslag til lokalplan- og kommuneproces for Lundtofte landsby (Beslutning)****Resumé**

På baggrund af Byplanudvalgets beslutning den 10. oktober 2018 om at gå i gang med planprocesser for Lundtofte erhvervsområde og Lundtofte landsby, har forvaltningen udarbejdet forslag til planproces med forslag til borgerinddragelse af grundejere og interessenter. Med sagen forelægges forslag til lokalplanproces initiativ om byvandring til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til tids- og procesplan for udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg og lokalplanforslag godkendes,
2. der planlægges en byvandring medio august 2019, som startskud til indkaldelse af ideer til planlægningen.

Sagsfremstilling

Byplanudvalget besluttede den 10. oktober 2018, at der igangsættes en planlægningsproces for Lundtofte landsby. Samtidig blev det besluttet at igangsætte en planlægningsproces for Lundtofte erhvervsområde. Udvalget lagde sig ikke fast på indholdet i de kommende lokalplaner og kommuneplantillæg, men lagde vægt på, at planlægningen skal foregå i dialog med områdets grundejere, beboere, virksomheder, foreninger og øvrige interessenter. Der har foreløbig været holdt et indledende møde med Lundtofte Borgerforening, hvor foreningen uddybede deres fremsendte udviklingsforslag.

Tids- og procesplan

Den samlede lokalplanproces foregår i fire faser og forventes afsluttet efteråret 2020.

- Første fase indeholder indkaldelse af ideer til planlægningen og indledes med en byvandring i Lundtofte landsby. Dette forventes at kunne ske i august 2019 efter skolernes sommerferie. Frist for at indsende ideer fastsættes til medio september 2019, det giver 4 ugers høringsfrist. Fasen fører frem til indstilling om lokalplangrundlag ultimo 2019.
- I anden fase udarbejdes lokalplanforslag på baggrund af den indledende dialogproces og forvaltningens lokalplanforberedende arbejde, herunder screening for miljøvurdering, trafikundersøgelser og lign.
- I tredje fase træffer Kommunalbestyrelsen beslutning om at udsende lokalplanforslag og forslag til kommuneplantillæg i offentlig høring, og der afholdes borgermøde om planforslagene.
- I fjerde fase behandler forvaltningen indkomne høringssvar og Kommunalbestyrelsen træffer beslutning om endelig vedtagelse af planforslagene.

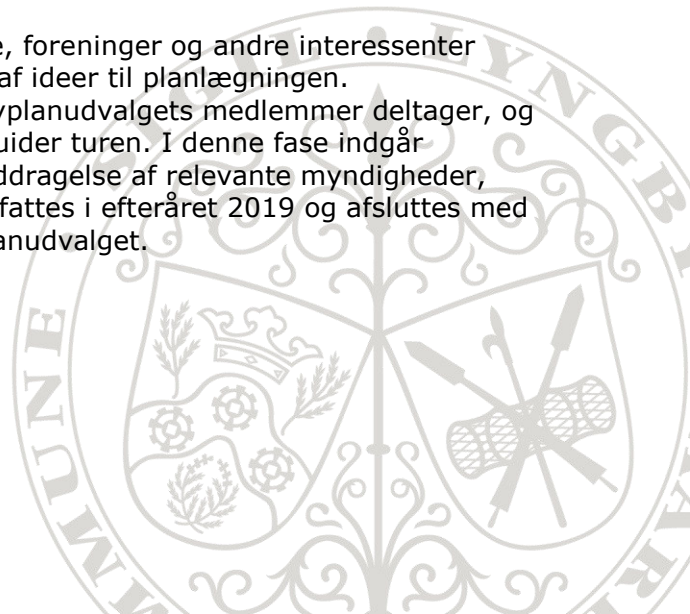
Alle faser fremgår af tids- og procesplan (bilag).

Første fase

Byvandring planlægges således, at grundejere, beboere, foreninger og andre interessenter inviteres, og skal fungere som startskud til indkaldelse af ideer til planlægningen. Ideindhentning forventes afsluttet medio september. Byplanudvalgets medlemmer deltager, og forvaltningen og lokalhistorisk arkiv tilrettelægger og guider turen. I denne fase indgår samtidigt almindeligt planforberedende arbejde med inddragelse af relevante myndigheder, afklaring af relevante miljøforhold. Første fase sammenfattes i efteråret 2019 og afsluttes med et forslag til lokalplangrundlag, som behandles på Byplanudvalget.

Lovgrundlag

Planloven kap. 6





Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1-2) Godkendt.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).



Punkt 9**Lokalplanproces for Lundtofte erhvervsområde (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har udarbejdet forslag til lokalplanproces for Lundtofte erhvervsområde. Processen indeholder forslag til tidlig inddragelse af grundejere, virksomheder og naboer til Lundtofte erhvervsområde. Baggrunden er Byplanudvalgets godkendelse den 10. oktober 2018 om at gå i gang med planprocesser for Lundtofte erhvervsområde ved Maglebjergvej m.fl. og Lundtofte landsby. Med sagen forelægges lokalplanprocessen til godkendelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til proces- og tidsplan for udarbejdelse af lokalplan for Lundtofte erhvervsområde godkendes,
2. der igangsættes en indledende dialogproces med grundejere, virksomheder med flere, der skal afdække virksomhedernes behov og ønsker for fremtiden, samt en dialog med naboer og lokale foreninger.

Sagsfremstilling

Byplanudvalget besluttede den 10. oktober 2018, at der igangsættes en planlægningsproces med grundejere, virksomheder m.fl. om ny planlægning (kommuneplantillæg og lokalplan), for erhvervsområdet ved Maglebjergvej, Nøjsomhedsvej og Nymøllevej. Processen skal bl.a. belyse mulighederne for nye anvendelser, eksempelvis i form af videnserhverv uden produktion samt uddannelse- og undervisningsformål.

Forvaltningen vil søge at tilrettelægge dialog- og planprocesserne på en sådan måde, at helhedsperspektivet fra helhedsplanlægning i Lundtofteområdet, bl.a. i forhold til trafik, stiplanlægning, erhvervsudvikling mv., kan fastholdes. Lokalplanprocessen skal ses i sammenhæng med lokalplanprocessen for Lundtofte Landsby. Der har foreløbig været holdt et indledende møde med Lundtofte Borgerforening hvor foreningen præsenterede deres fremsendte udviklingsforslag.

Tids- og procesplan

Den samlede lokalplanproces foregår i fire faser og forventes afsluttet efteråret 2020:

- Første fase indeholder en tidlig virksomheds-/interessentinddragelse i processen frem til indstilling om lokalplangrundlag ultimo 2019.
- I anden fase udarbejdes lokalplanforslag på baggrund af den indledende dialogproces og forvaltningens lokalplanforberedende arbejde, herunder screening for miljøvurdering, trafikale undersøgelser og lignende.
- I tredje fase træffer Kommunalbestyrelsen beslutning om at udsende lokalplanforslag i offentlig høring, og der afholdes borgermøde om planen.
- I fjerde fase behandler forvaltningen indkomne høringssvar, og Kommunalbestyrelsen træffer beslutning om endelig vedtagelse af lokalplanen.

Alle faser fremgår af tids- og procesplan (bilag). Første fase er en udvidet fase og planlægges afsluttet inden udgangen af 2019, mens de tre næste faser følger den lovbestemte vedtagelse af lokalplaner.

Første fase - tidlig inddragelse

Forvaltningen foreslår, at denne fase bl.a. indeholder en møderække med de forskellige grundejere og virksomheder i området. Derudover inddrages Vidensbysekretariatet og kommunens Investorkontakt, som har et overblik over udviklingen på markedet de strømninger, der ses i forhold til virksomhedernes fremtidige behov. Målet er at afdække virksomhedernes fremtidige ønsker til områdets udvikling og muligheder for nye anvendelser i form af eksempelvis videnserhverv, uddannelse- og undervisningsformål. Herudover afholdes møder med naboer og andre interessenter om deres ønsker til områdets udvikling. I denne

fase indgår samtidigt almindeligt planforberedende arbejde med inddragelse af relevante myndigheder og afklaring af relevante miljøforhold. Første fase sammenfattes i efteråret 2019 og afsluttes med et forslag til lokalplangrundlag, som behandles af Byplanudvalget.

Produktionsvirksomheder

Alle kommuner skal i kommuneplanlægningen forholde sig til, om der er erhvervsområder i kommunen, som helt eller delvist forbeholdes produktionsvirksomheder. Årsagen er bl.a. at undgå skærpede miljøkrav samt at sikre produktionsvirksomhedernes drifts- og vækstbetingelser. I forbindelse med revision af Kommuneplan 2017 undersøges og tages stilling til, hvorvidt der kan og skal udpeges denne type erhvervsområder i Lyngby-Taarbæk Kommune. I erhvervsområdet ved Maglebjergvej findes i dag virksomheder, som rummer produktion, der er omfattet af kategorien produktionserhverv. I forbindelse med planlægningsprocessen for erhvervsområdet i Lundtofte vil der være dialog med virksomhederne om deres udviklingsplaner, så det kan indgå i samlet vurdering af planlægningsmulighederne i erhvervsområdet.

Lovgrundlag

Planloven, kap 6.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1-2) Godkendt.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Overordnet tidsplan for Lundtofte erhvervsområde



Punkt 10

Ny mobilmast på Lottenborgvej 28 (Beslutning)

Resumé

Forvaltningen har modtaget en ansøgning fra TDC om etablering af ny permanent mobilsendestation Lottenborgvej 26. Det ansøgte kræver byggetilladelse samt dispensation fra lokalplan. Byplanudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til det ansøgte.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget en ansøgning om opsætning af ny mobilsendestation (bilag). Af ansøgningen fremgår det ligeledes, at der søges om en midlertidig panelantenne indtil den permanente er opsat og klar til brug. Den midlertidige antenne er dog ikke længere en del af ansøgningen.

Ifølge ansøgningen søges der om opsætning af ny mobilsendestation på Lottenborgvej 26. Begrundelsen er, at i forbindelse med de nye boliger på Skovbrynet er en antennestation blevet nedlagt, hvorfor der er akut behov for etablering af en ny antennestation i området. Ifølge ansøgningen findes der en række antennestationer i området, men for at skabe den optimale dækningsforhold er det nødvendigt at placere den nye antennestation inden for et bestemt område, se bilag. Ifølge ansøger har der været tale om flere mulige placeringer, som senere er blevet forkastet grundet beskyttelseslinjer, servitutter samt hensynet til borgerne der bor i området.

TDC har i forbindelse med sagsbehandlingen illustrationer af TDC's dækningsgrad (bilag). I samme præsentation ses også alle TDC's antennepositioner i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Den permanente mobilsendestation består af en rørmast med en højde på 36 m. Dertil kommer tre panelantener, to link antenner, tre RRUmoduler og tre antenneforstærkere. Ved foden af rørmasten vil der blive opsat 2 outdoor units, en form for mindre teknikbygninger. Masten placeres på ejendommens nordvestlige hjørne, 1,5 m fra skel mod nabo "Skovbrynet", hvor der bygges ung-, senior- og familieboliger, og ca. 8 m fra overdrejsvejen. Ejendommen, hvor masten placeres, er en kontorejendom. De nærmeste boliger bliver således de nybyggede boliger på Skovbrynet.

Ejendommen er omfattet af lokalplan 135 - Et erhvervsområde ved Lottenborgvej i Sorgenfri bydel. Formålet med lokalplanen er blandt andet at sikre en harmonisk sammenhæng mellem eksisterende og ny bebyggelse samt at sikre en beplantning mod Lyngby Omfartsvej ved bevaring af eksisterende levende hegn.

Den permanente mast opsættes udenfor lokalplanens fastlagte byggefelter (hvor der i øvrigt også er fastlagt højder, som masten overskrider), i et område der er uplanlagt. Jævnfør § 8.1 i lokalplanen må ubebyggede arealer kun anvendes som opholdsarealer, parkeringsarealer, adgangs- og tilkørselsarealer samt arealer til brandredning. Udover at det ansøgte kræver dispensation fra lokalplanen § 8.1, er det forvaltningens vurdering, at det ansøgte kræver dispensation fra § 6 i lokalplanen da masten placeres uden for de fastlagte byggefelter.

I forbindelse med ansøgningen, har ansøger fået udarbejdet visualiseringer af den permanente mast (bilag). Position A er fra motorvejsbroen nord for masten og position B er fra I.H. Mundts Vej 20. På visualiseringerne kan det ses, hvor tydeligt masten fremstår ved henholdsvis 100 m og 225 m væk fra dens placering.

Forvaltningens vurdering

Med hensyn til den permanente mast, er det kommunens vurdering, at det er positivt, at den placeres tæt på overdrevsvejen, men den placeres dog samtidig forholdsvis tæt på skel, hvor der er ved at blive bygget nye boliger, og dermed vil være ret synlig for dem. Den placeres samtidig i et område, som ifølge lokalpalen ikke må bebygges. Kommunen har dog pligt til at være med til at sikre god mobildækning. Denne mobilsendestation er netop med til at sikre dette, da den skal erstatte den antennestation, som er blevet nedlagt på naboejendommen grundet opførelse af nye boliger.

Såfremt udvalget beslutter at godkendte indstillingen, skal sagen sendes ud i naboorientering, inden der træffes en endelig afgørelse.

Lovgrundlag

lokalplan 135 - Et erhvervsområde ved Lottenborgvej i Sorgenfri bydel.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Udsat.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Ansøgning
- Dækningsgrad
- Visualisering
- Oversigtskort



Punkt 11**Anvendelsesændring, dispensation fra lokalplan, Bauneporten 22 (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om ændret anvendelse af enkelte boliger/sengepladser til kontor for hjemmeplejen på Bauneporten 22. Den ændrede anvendelse kræver dispensation fra lokalplan 206. Byplanudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte. Ansøgningen kommer i forlængelse af Kommunalbestyrelsen beslutning, 4. oktober 2018, om at reducere kommunens midlertidige døgnpladser samt at samle kommunens træningsenhed på én lokation.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til anvendelsesændringen.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om ændret anvendelse af 8 sengepladser ud af 47, svarende til et areal på 180m² (bilag). Sengepladserne er placeret i stueetagen på Bauneporten 22. Arealet skal fremover anvendes som kontor for aftenvagten under kommunens hjemmeplejeenhed. Kommunens genoptræningsenhed flytter lokation og samles på Møllebo.

Ejendommen er omfattet af lokalplan 206, som fastsætter anvendelse til boliger og institutioner for ældre med tilhørende beboer- og servicefaciliteter samt genoptræningscenter og produktionskøkken.

Den fremtidige anvendelse af arealet til kontor er i strid med lokalplanens anvendelsesbestemmelser og kræver derved dispensation.

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at der kan meddeles tilladelse til det ansøgte, da der er tale om et mindre areal ud af det samlede område. Benyttelsen indenfor lokalplanområdet vil fortsat hovedsageligt overholde lokalplanens bestemmelser, og der vil dermed ikke ske en væsentlig ændring af områdets samlede karakter.

Lovgrundlag

Lokalplan 206 for Områdecenter Banehøj i Fortunbyen, Lyngby Bydel.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

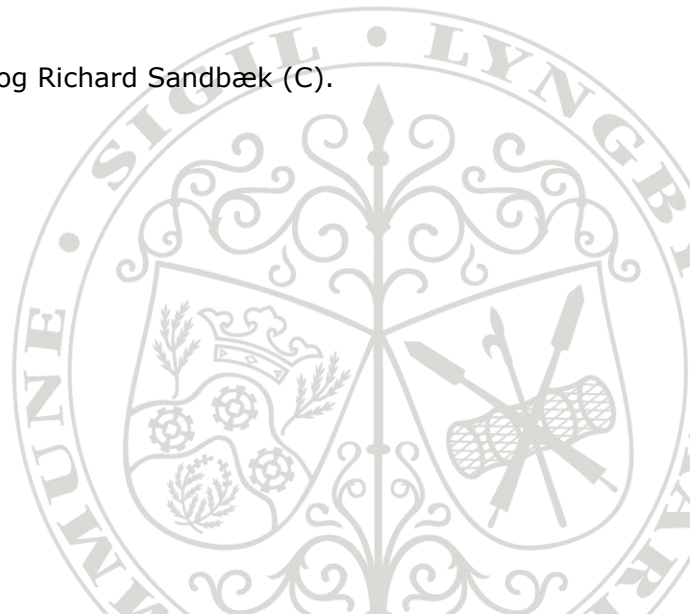
Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Godkendt.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Ansøgning
- Oversigtskort



Punkt 12**Løsning for kørestrøm på Klampenborgvej (Beslutning)****Resumé**

Hovedstadens Letbane ønsker, at Lyngby-Taarbæk Kommune tager stilling til, hvilken kørestrømsløsning der skal implementeres i det kommende byrum på Klampenborgvej. I maj forelagde forvaltningen en sag til drøftelse for Byplan- og Teknik og Miljøudvalget om mulige løsninger for kørestrømmen i området. Denne dagsorden er udarbejdet på baggrund af denne drøftelse.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at én af følgende løsninger for kørestrøm på Klampenborgvej anbefales:

1. Primært facadeophængt løsning
2. Primært masteophængt løsning
3. Kombinationsløsning, hvor dele af strækningen vil være masteophængt og dele af strækningen vil være facadeophængt

Sagsfremstilling

I forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet for letbanen har det været en forudsætning, at køreledningsanlægget gennem det centrale Lyngby, dvs. strækningen fra Lyngby Hovedgade til Kanalvej, delvist blev ophængt/fastgjort i nabobygningerne til letbanen. Det har været en forudsætning, at løsningen skulle være facadeophængt under antagelse om, at det ville være svært at forankre kørestrømsmasterne på arealer, hvor der forefandttes parkeringsdæk under jorden. Der er ved besigtigelsesforretningen forud for ekspropriation udtrykt bekymring fra bygningsejerne for en facadeophængt løsning, som også kan have konsekvenser for drift og vedligehold af facaderne. Hovedstadens Letbane vurderer, at entreprenøren vil kunne etablere masteophængt kørestrømsløsning, hvorfor de har sendt en forespørgsel til kommunen om at tage stilling til, hvilken løsning der skal implementeres på Klampenborgvej.

Forvaltningen har tidligere drøftet muligheden for batteridrevne tog. Det er i forbindelse med letbaneprojektet besluttet at benytte et gennemtestet koncept for letbanetog og udstyr. Der fandtes på udbudstidspunktet ikke gennemtestede batteriløsninger, der fungerede på letbanestrækninger, der har samme længde 28 km og med samme klimaforhold. Derfor blev det besluttet at benytte en løsning med kørestrømsledninger. Der er nu skrevet kontrakt med leverandøren (Siemens) om levering af tog, og disse er ikke batteritog, jf. ejerkredsens ønske om at købe velafprøvet og kendt teknologi (bilag, pkt. 2.4). En ændring vil koste penge og formentlig også tid. Hovedstadens Letbane har ikke undersøgt forholdet på ny, idet ejerkredsens beslutning er blevet udmøntet ved kontraktindgåelsen.

På møde mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Hovedstadens Letbane den 10. september 2018 blev det aftalt, at der skulle udarbejdes et teknisk notat med tilhørende visualiseringer, der viser den nuværende løsning med ophængning af køreledningsanlæg i nabobygningerne samt en alternativ løsning alene med brug af kørestrømsmaster. Forvaltningen har modtaget det tekniske notat fra Hovedstadens Letbane (bilag). Hovedstadens Letbane har i notatet ikke forholdt sig til den byrumsmæssige påvirkning af de forskellige løsningsforslag og har derfor bedt forvaltningen om at udarbejde en arkitektonisk vurdering af de to foreslåede løsninger i notatet (bilag). Forvaltningen foreslår, at der udover de to løsninger som notatet fra HL rummer, også overvejes en kombination af de to løsninger.

I den byrumsmæssige vurdering tages der således udgangspunkt i nedenstående 3 løsninger:

1. Primært facadeophængt løsning
2. Primært masteophængt løsning
3. Kombinationsløsning, hvor dele af strækningen vil være masteophængt, og dele af strækningen vil være facadeophængt.

De tre løsninger er afbildet på et oversigtskort for hver løsning (bilag) og der er ligeledes udarbejdet visualiseringer for hhv. facadeophængt og masteophængt løsning (bilag).

1. Primært facadeophængt løsning

Beskrivelse: I denne løsning etableres kørestrøm som facadeophængt på strækningen fra Lyngby Hovedgade til Kanalvej. Løsningen vil dog kræve tre master som sikkerhedsforanstaltning på strækningen mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej, så kørestrømmen kan afbrydes. HL eksproprierer retten til at ophænge køreledningsanlægget i bygningsfacaderne svarende til, hvordan gadebelysning tidligere har været ophængt. Krav til entreprenøren er, at arbejdet med facadeophængt skal gennemføres udefra. Forvaltningen har spurgt til mulighederne for at benytte de nye facadeophæng til andre ting, såsom gadebelysning og udsmykning. HL oplyser, at facadeophængene alene kan anvendes til kørestrømsledninger.

Der vil være restriktioner for bl.a. benyttelse, drift og vedligeholdelse af bygningerne ved facadeophængt. Der kan endvidere være udfordringer lokalt, hvis bebyggelsen ikke er høj nok eller konstruktionsmæssigt skal forstærkes. Restriktioner på ejendommene eksproprieres i forbindelse med "Letbaneservitutten", herunder eventuelt suppleret med yderligere lokale restriktioner. Det vil typisk være restriktioner, der ikke begrænser HL's adgang til ophængt samt til udførelse af vedligeholdelsesarbejder forbundet hermed.

Fordele: Der opnås mest mulig fleksibilitet i forhold til indretningen af det kommende byrum på Klampenborgvej. Visuelt bliver rummet mere åbent, og de to sider af letbanen bindes derved visuelt bedre sammen.

Ulemper: Ejendommene pålægges flere restriktioner end ved fx en masteophængt løsning.

2. Primært masteophængt løsning

Beskrivelse: Denne løsning vil betyde etablering af 14 master på Klampenborgvej på strækningen mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej. Masterne kan efter kommunens ønske indfarves i kommunens farver for inventar i byrummet.

Der vil eventuelt blive tale om en række bestemmelser i forhold til drift og vedligeholdelse af masterne ud over de almindelige bestemmelser i "Letbaneservitutten".

Fordele: HL oplyser, at løsningen er teknisk lettere at etablere. Masterne vil kunne benyttes til ophæng af vejbelysning i det omfang, det er relevant og muligt ift. belysningskrav, dog under forbehold for det af HL oplyste pr. mail, se nedenfor.

Ulemper: Masterne vil være placeret relativt tæt og vil således forstyrre det visuelle udsyn i byrummet. Masterne kan forventeligt ikke placeres på en lige række, og der er derfor risiko for, at "det vil se rodet ud".

Til orientering skal forvaltningen oplyse, at HL pr. mail dateret den 29.05.2019 har oplyst, at selskabet "ikke har gennemført egentlige analyser af drift og vedligeholdelse af belysning ved kombinerede master, men der vil være restriktioner på den praktiske udførelse af vedligeholdelsesarbejder, og dermed også øgede driftsomkostninger til vedligeholdelse af armaturerne. For at udføre vedligeholdelse på belysningsarmaturer i kørestrømsmaster er det nødvendigt at etablere en kørestrømsafbrydelse. Dette vil kun kunne udføres af letbanens personale og kræver at HL kontaktes i god tid inden, da HL skal stille med mandskab til at etablere afbrydelse og jording. Vedligeholdelsesarbejder på belysningsarmaturer vil dermed have en direkte indflydelse på driften af letbanen, da driften skal indstilles i det pågældende område. Hvis det er belysning ved Lyngby Centrum vil område der vil blive påvirket vil være fra Lundtofte station til og med Lyngby station. Dette betyder at vedligeholdelsesarbejder på belysningsarmaturer forventes at skulle udføres om natten. Den økonomiske del er ikke drøftet når der ikke ligger en konkret løsning for hvem der er ansvarlig for udførelsen, ...

Vedligeholdelse af belysningsarmaturer kan med fordel udføres samtidig med andre vedligeholdelsesarbejder for letbanen, og man kan forestille sig at vedligeholdelsen af de relevante belysningsarmaturer udføres af letbanens vedligeholdelses folk, og at der aftales en betaling per år eller lignende. Men det vil være op til forhandlinger mellem de involverede parter at aftale ansvarsfordeling og evt. betaling mellem parterne.

Der er dermed ikke nogen klare svar på hvem der er ansvarlig for hvilke

vedligeholdelsesopgaver, og heller ikke hvordan økonomien fordeles mellem parterne. Jeg håber dog at det giver dig et billede af de implikationer der er ved kombinerede master."

Forvaltningen finder på baggrund heraf, at ophængning af vejbelysning i kørestrømsmasterne ikke umiddelbart kan anbefales. Løsningen skal i givet fald drøftes nærmere med HL.

3. Kombinationsløsning, hvor dele af strækningen vil være masteophængt og dele af strækningen vil være facadeophængt

Beskrivelse: Forvaltningens forslag til kombinationsløsning er, at der bliver facadeophæng fra Lyngby Hovedgade til nedkørslen til Parkeringskælderen, og at der på den resterende del af strækningen etableres master. Det viste forslag om placering af master er endnu ikke drøftet med HL, og antallet af master i en kombinationsløsning kan derfor afvige fra det illustrerede.

I forbindelse med den facadeophængte løsning vil der være restriktioner for bl.a. benyttelse, drift og vedligeholdelse af bygningerne ved facadeophænget. Der kan endvidere være udfordringer lokalt, hvis bebyggelsen ikke er høj nok eller konstruktionsmæssigt skal forstærkes. Restriktioner på ejendommene eksproprieres i forbindelse med "Letbaneservitutten", herunder eventuelt suppleret med yderligere lokale restriktioner. Det vil typisk være restriktioner, der ikke begrænser HL's adgang til ophænget samt til udførelse af vedligeholdelsesarbejder forbundet hermed.

I forbindelse med den masteophængte løsning vil der eventuelt blive tale om en række bestemmelser i forhold til drift og vedligeholdelse af masterne ud over de almindelige bestemmelser i "Letbaneservitutten".

Fordele: Der kan opnås en høj grad af fleksibilitet i forhold til indretningen af det kommende byrum på den del af Klampenborgvej, som ligger tættest på Lyngby Hovedgade og Torvet. Der kan være mulighed for ophæng af vejbelysning på de master, som ligger nærmest krydset med Kanalvej, og hvor der pga. nedkørslen til p-kælderen ikke er de samme muligheder for indretning af byrummet, dog under forbehold for det af HL oplyste pr. mail, se ovenfor under punkt 2. Forvaltningen finder på baggrund heraf, at ophængning af vejbelysning i kørestrømsmasterne ikke umiddelbart kan anbefales. Løsningen skal i givet fald drøftes nærmere med HL.

Ulemper: Masterne kan ikke placeres på en lige række, og der er derfor risiko for, at "det vil se rodet ud".

Forvaltningen har drøftet med HL, hvorledes løsning 1 og løsning 2 påvirker muligheden for at etablere beplantning i byrummet. Der vil være restriktioner i forhold til beplantningstyper og højder herpå langs letbanen både i forbindelse med en facadeophængt og en masteophængt løsning. Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere, hvordan de to løsninger konkret påvirker muligheden for fremtidig beplantning i byrummet på Klampenborgvej.

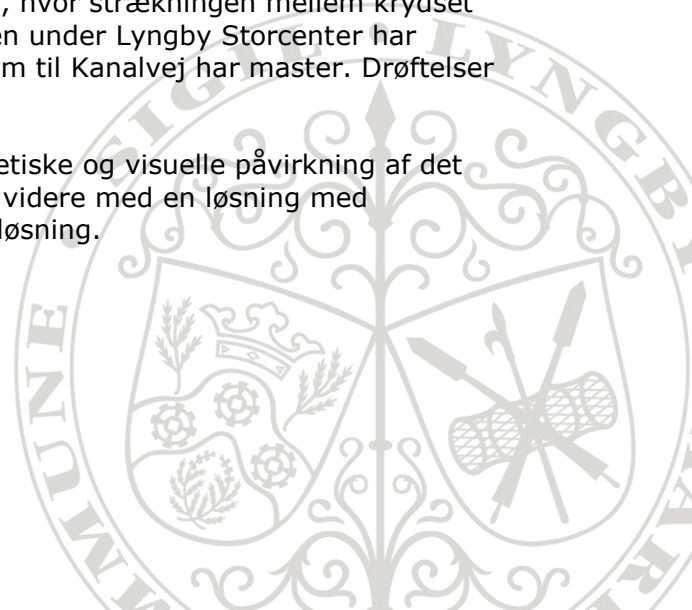
Uanset valget af kørestrømsløsning anbefaler forvaltningen, at kørestrømsmaster og lysmaster samtænkes i videst muligt omfang, så antallet af master i byrummet minimeres.

Forvaltningen vurderer, at en facadeophængt løsning er at foretrække ud fra en æstetisk og funktionel anvendelse af det nye byrum på Klampenborgvej. Alternativt kan der arbejdes videre med den omtalte kombinationsløsning, løsning 3, hvor strækningen mellem krydset Lyngby Hovedgade og nedkørslen til parkeringskælderen under Lyngby Storcenter har ophængte ledninger, og strækningen fra nedkørslen frem til Kanalvej har master. Drøftelser med HL skal i givet fald indledes herom.

Forvaltningen anbefaler derfor på baggrund af den æstetiske og visuelle påvirkning af det kommende byrum på Klampenborgvej, at der arbejdes videre med en løsning med facadeophængt kørestrøm, alternativt en kombinationsløsning.

Lovgrundlag

Kommunalfuldmagten.



Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser, idet ændringen vil være økonomisk neutral.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning**Byplanudvalget, den 12. juni 2019**

Ad 1) Godkendt efter afstemning.

For: 4 (A (1), F (1), B (1), V (1))

Imod: 3 (C)

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Notat om valg af teknologi (batteridrift) - Bestyrelsens indstilling til ejerne
- Teknisk notat fra Hovedstadens Letbane om Kørestrømsløsninger
- Notat - arkitektonisk vurdering af kørestrømsanlæg i kgs. Lyngby Bymidte
- Oversigtskort med facadeophængt kørestrøm
- Visualiseringer af kørestrøm på Klampenborgvej



Punkt 13**Lovliggørelse af Halifax, Lyngby Hovedgade 43 (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har modtaget en ansøgning fra Magasin om lovliggørelse af Halifax på Fogs Plads, samt stadepladser foran Magasins sydøstlige indgang. Den opstillede pavillon/container for Halifax og stadepladser foran Magasin kræver dispensation fra lokalplan 149. Byplanudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til Halifax,
2. forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til stadepladser foran Magasins sydøstlige indgang.

Sagsfremstilling

Magasin Du Nord ønsker at lovliggøre opstillingen af Halifax på Fogs Plads samt stadepladser foran Magasins sydøstlige indgang.

Halifax

Halifax er placeret på Fogs Plads, på den nordvestlige side af Magasin, delvis på matrikel for Lyngby Hovedgade 43 og delvis på matrikel for Klampenborgvej 233 (bilag).

Ejendommene er beliggende indenfor lokalplan 149, som fastsætter bestemmelser vedrørende placering af bebyggelse samt ubebyggede arealer udformning og benyttelse. Halifax er placeret udenfor det i lokalplanen fastsatte byggefelt.

I ansøgningen søges der om, at nuværende opstilling kan fortsætte i yderligere to år, idet det er planlagt at arbejde videre med en ny Halifax restaurant placeret foran Magasins sydøstlige indgang.

Udover dispensation fra lokalplanen er der søgt dispensation fra bygningsreglementets bestemmelser vedrørende energi (isolering) og opvarmning med ren el. Opstillingen afviger flere andre steder fra bygningsreglementet (BR 18). Det er ansøgers ansvar at oplyse samtlige dispensationer i forbindelse med byggeandragendet.

Stadepladser

Magasin søger ligeledes om lovliggørelse af opstillede mindre transportable boder/stadepladser foran Magasins sydøstlige indgang. Boderne skal stå med samme placering i mere end seks uger, hvorfor opstillingen kræver byggetilladelse og dispensation fra lokalplan 149. Boderne bliver opstillet indenfor tre fastlagte stadepladsarealer og der udskiftes til nye boder efter behov (bilag).

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at der kan meddeles tilladelse til det ansøgte, da der er tale om en tidsbegrænset tilladelse til Halifax og stadepladser.

Forvaltningen vurderer, at stadepladserne og Halifax er med til at styrke områdets karakter af handelsplads og bidrager dermed til at styrke detailhandlen.

Lovgrundlag

Lokalplan 149 for Kgs. Lyngby Kulturhus.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.



Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning**Byplanudvalget, den 12. juni 2019**

Ad 1-2) Godkendt, dog stilles der krav om, at energibestemmelserne i bygningsreglementet vedrørende midlertidige pavilloner overholdes.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Halifax beskrivelse
- Ansøgning om opstilling af butiksboder
- Oversigtskort



Punkt 14**Byggeplads til ledningsejere i forbindelse med ledningsarbejder på Lundtoftegårdsvej (Orientering)****Resumé**

Forvaltningen ønsker at udleje et areal på hjørnet af Lundtoftegårdsvej og Lundtoftevej til Vestforbrændingen og Lyngby-Taarbæk Forsyning til brug for byggeplads i forbindelse med ledningsomlægninger i Lundtoftegårdsvej.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen at udlejning af areal på hjørnet af Lundtoftegårdsvej og Lundtoftevej til Vestforbrændingen og Lyngby-Taarbæk Forsyning tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I forbindelse med byudviklingen langs Lundtoftegårdsvej skal der blandt andet flyttes og nyanlægges en del ledninger i de kommende år. I den forbindelse har nogle af ledningsejerne brug for arealer til midlertidig byggeplads, til blandt andet skurvogne og forskelligt materiel.

Forvaltningen har i den forbindelse fået en forespørgsel fra Vestforbrænding og Lyngby-Taarbæk Forsyning om, at de ønsker at leje sig ind på kommunens areal på hjørnet af Lundtoftevej og Lundtoftegårdsvej (matrikel 10hs) i perioden 1. juli 2019 til 31. december 2020 (bilag). Arealet skal bruges som byggeplads i forbindelse med ledningsarbejderne på Lundtoftegårdsvej.

Til orientering arbejder forvaltningen hen mod at udleje dette areal til Vestforbrændingen og Lyngby-Taarbæk Forsyning, samt meddele en byggetilladelse til byggeplads på matriklen.

Arealet står ubenyttet hen, og en byggeplads vil nemt kunne etableres. Der er gode pladsforhold og tilkørselsforhold fra Lundtoftevej, hvor trafikken er væsentlig mindre end på Lundtoftegårdsvej. Der vil ikke skulle fælles træer eller buske for at få plads til byggepladsen.

I forbindelse med byggetilladelsen, vil borgerne i området blive hørt, og forvaltningen forventer i den forbindelse, at modtage en række bemærkninger. Det er dog forvaltningens vurdering, at denne placering af en byggeplads, er den bedst egnede i området.

Til orientering er arealet vurderet uegnet til brug som regnvandsbassin i forbindelse med sagen om spildevandsplanstillæg.

Alternativ placering

En alternativ placering af en byggeplads kunne være på det ubebyggede areal CN2, nord for Hempels byggeri. Forvaltningen finder dog ikke denne placering velegnet, da tilkørselsforholdene er dårlige på CN2 i den periode, hvor byggepladsen skal fungere, da der skal omlægges ledninger til CN2 og lægges mange nye ledninger i Lundtoftegårdsvej ud for CN2. Lundtoftegårdsvej er også hårdt trafikalt belastet. Trafiksikkerhedsmæssigt vurderes denne løsning derfor som dårligere end placeringen på matrikel 10hs. Derudover vil der skulle fældes mange træer og fjernes meget krat i forbindelse med etablering af en byggeplads på CN2. Dette kan medføre forsinkelser og klager vedrørende træfældningen. Træerne forventes dog at skulle fældes i forbindelse med et senere salg af CN2.

Det skal endelig bemærkes at Vestforbrændingen og Lyngby-Taarbæk Forsyning forventes at gå i dialog med DTU, om at anvende parkeringspladsen ud for Kampsax på C-Midt til jorddeponi og materialeplads. Denne lokalitet ville også kunne bruges til byggeplads. Vestforbrændingen og Lyngby-Taarbæk Forsyning er interesseret i både parkeringspladsen på C-Midt og pladsen på matrikel 10hs.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Ejendomskontoret vil indgå en lejekontrakt med parterne i stil med den kontrakt, der er indgået med Benjamin Capital, om leje af areal i det sydlige tracee (CSYD2), hvor Benjamin Capital lejer arealet til byggeplads i forbindelse med byggeri af hotellet.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning**Byplanudvalget, den 12. juni 2019**

Sagen blev ophøjet til beslutning.

Godkendt efter afstemning:

For: 4 (A (1), F (1), B (1), V (1))

Imod: 3 (C)

Udvalget lægger vægt på at der er tale om midlertidighed og idet der af hensyn til skoletrafik indføres spærretid.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Oversigtskort
- Oversigtskort



Punkt 15**Nedrivning af bevaringsværdig ejendom, Virumvej 118 (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har modtaget ansøgning om nedrivning af ejendom, som er udpeget bevaringsværdig jf. kortbilag 4B i lokalplan 232 for Furesø kvarteret i Virum. Der er ligeledes modtaget ansøgning om opførelse af nyt enfamiliehus. Der henvises til tidligere ansøgning om nedrivning behandlet på Byplanudvalgets møde den 11. oktober 2017, hvor udvalget meddelte afslag. Byplanudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte enfamiliehus.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der meddeles dispensation fra lokalplan 232 til nedrivning af den bevaringsværdige ejendom,
2. de reviderede tegninger, hvad angår husets ydre fremtoning i forhold til lokalplan 232 § 7.8 godkendes, og forvaltningen bemyndiges til at behandle ansøgning om byggetilladelse.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget en ansøgning om tilladelse til nedrivning af et enfamiliehus, som er udpeget som bevaringsværdigt i lokalplan 232 for Furesø kvarteret i Virum, jf. lokalplanens § 7.1 og § 7.2 og kortbilag 4B.

Plangrundlag

Ejendommen er omfattet af lokalplan 232 for Furesø kvarteret i Virum. Ejendommen er beliggende inden for delområde 9 lige op til delområde 8 "Del af Virum Landsby" i lokalplanen. Formålet i lokalplanen er blandt andet at udpege resterne af Virum landsby som et område med særligt kulturhistorisk værdi. Kommunalbestyrelsen besluttede i forbindelse med lokalplanlægningen at udpege den resterende del af Virum landsby som bevaringsværdig.

Af uddrag fra lokalplan 232, lokalplanredegørelsen side 8 fremgår: "Endelig udpeges 18 bygninger inden for delområde 8, der omfatter resterne af den gamle Virum Landsby, som bevaringsværdige. Flere af bygningerne udpeges som bevaringsværdige på grund af betydning af deres kulturhistoriske værdi. Flere af bygningerne er oprindeligt registreret med en bevaringsværdi på 5. Bevaringsværdig bebyggelse må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden kommunalbestyrelsens tilladelse." Dette er udmøntet i lokalplanens bestemmelser.

Ifølge lokalplanens § 7.2 kræver det ansøgte tilladelse fra Kommunalbestyrelsen. Lokalplanens § 7.2 fastsætter følgende: "De bygninger, som på kortbilag 4 A og 4 B er markeret som bevaringsværdige, må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres i den ydre fremtræden uden Kommunalbestyrelsens tilladelse." Lokalplanens § 7.8 fastsætter tillige: "i tilfælde af brand eller lignende skal den bevaringsværdige bebyggelse genopføres med en placering og udformning som den oprindelige bebyggelse."

Ejendommen

Det eksisterende enfamiliehus er i følge BBR opført i 1888 og har et boligareal på 133 m². Det oprindelige hus fra 1888 er i 1½ etage med et areal på cirka 110 m² og er tilbygget med det resterende boligareal og indbygget udhus på 15 m². Herudover er der en tilbygning med et erhvervsareal på 42 m² fra 1969.

Det oprindelige hus fremstår med ydervægge i bindingsværk og med tag i røde betontagsten hertil en tilbygning i gasbeton med tagpaptag mod nordvest fra 1967, som dels indeholder beboelse og dels indbygget udhus. Tilbygningen med erhvervsarealet fra 1969 er beliggende på østsiden mod hjørnet Skolebakken/Virumvej, og er opført i bindingsværk med tagpaptag.

Hertil kommer en bygning på cirka 35 m² i baghave mod vest. Ejendommens matrikulære areal er på 439 m². Det bemærkes, at ejendommen umiddelbart ikke synes vedligeholdt siden ejer PW1 A/S erhvervede ejendommen i 2008.

Virumvej 118 er i lokalplanen udpeget som bevaringsværdig på grund af sin kulturhistoriske værdi. Udpegning som bevaringsværdig ejendom gælder alene det oprindelige hus, og gælder ikke for tilbygninger på ejendommen.

Udpegningen af bygningen skal ses i sammenhæng med de øvrige 18 ejendomme, der tilsammen udgør resterne af den gamle Virum landsby. De oprindelige huse og gårde i landsbyen er da også udpeget som bevaringsværdige, mange af disse primært på grund af deres kulturhistoriske værdi. Samtidigt giver de oprindelige huse mulighed for stadig at opleve landsbyen, dens oprindelige bebyggelses- og grundstruktur og det karakteristiske miljø. Ejendommen var ligeledes udpeget bevaringsværdig i den tidligere gældende lokalplan 215 for Furesø kvarteret i Virum vedtaget i 2010.

Ansøgning

Ejer har i ansøgning om nedrivning bl.a. angivet, at *"Desværre er der i det oprindelige bindingsværk opstået betydelige rådskader, og de oprindelige mursten og fuger er forvitret gennem tiden uden dette umiddelbart har kunnet konstateres, da skaderne har været gemt bag puds og brædder. Som det fremgår af billederne 1-6, er der så meget råd i bindingsværket, at det i en nær fremtid vil udgøre en fare for vægkonstruktionen"* (bilag).

Kommunen har efterfølgende modtaget svampeundersøgelse fra Hussvamlaboratoriet ApS med undersøgelse af trækonstruktioner (bindingsværket) omkring facadevægge, reparationsanvisning og fugtproblemer (bilag).

Det fremgår af svampeundersøgelsen, at der er konstateret rådskader i de udtagne træprøver herunder med gul tømmer svamp, blåsplint og rådborebille. På gavl mod vest varierer nedbrydningen fra lettere til kraftige nedbrydninger med svækkelse af bindingsværket i de vandrette og lodrette bindingsværkstolper. Fugtmålinger i bindingsværkstolper (på facade mod syd og gavl mod vest) viser træfugtighed, som kan give anledning til vækst af trænedbrydende svampe.

Der er målt opfugtning fra terrænet og ca. 40-70 cm op ad gavlen, som formentlig skyldes fugt igennem sokkel/fundament. I svampeundersøgelsens konklusion fremgår det, at der ved udbedring af skader eller åbning i andre områder kan forekomme yderligere angreb af svamp i allerede, undersøgte og tilstødende konstruktioner og ligeledes, at der gennemføres yderligere undersøgelser af bygningens konstruktioner, både for skader efter trænedbrydende svampe, men også efter skimmelsvamp.

Kommunen har, i henhold til planlovens § 20, sendt sagen i høring til Kroppedal Museum og Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk. Kommunen har alene modtaget høringssvar fra Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk, som bl.a. har angivet flg. i deres høringssvar: *"Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk, vil ikke fraråde en nedrivningstilladelse af bygningen Virumvej 118, idet den som den ligger omgivet af diverse meget simple bygninger ikke længere har nogen egentlig bevaringsværdi."*

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at enfamiliehuset i Virumvej 118 ikke i sig selv har så væsentlige bevaringsværdier, så det kan begrunde et afslag til nedrivning af huset med henvisning til den modtagne svampeundersøgelse fra Hussvamlaboratoriet. Derimod giver det med sin placering, størrelse og udformning sammen med de andre oprindelige huse og gårde mindelser om den gamle Virum landsby. Forvaltningen finder derfor, at der i denne sag kan meddeles tilladelse til nedrivningen på betingelse af, at der opføres et nyt enfamiliehus, der i princippet

svarer til det eksisterende hus for så vidt angår placering, volumen, højde, tagform og med en tagbeklædning, der er i overensstemmelse med områdets karakter og øvrige oprindelige bebyggelse fx tegl, stråtag eller tagpap med henvisning til lokalplanens § 7.8. Det bemærkes i øvrigt, at de to tilbygninger mod nordvest og øst, som ikke er udpeget bevaringsværdige, skæmmer den bevaringsværdige ejendom i væsentlig grad.

Ejer har ligeledes indsendt ansøgning om opførelse af nyt enfamiliehus i 1½ etage. Forvaltningen har bedt ansøger revidere projektet, så det overholder lokalplanen. Det fremgår af den reviderede ansøgning (bilag), at det ansøgte nu overholder lokalplan, herunder blandt andet byggelinje mod vej på 5 m, terrænregulering på max. +/- 0,30 m og bebyggelsesprocent på maksimalt 30. Byggeretten jævnfør BR18 forudsættes overholdt. Efter forvaltningens vurdering er det ansøgte enfamiliehus nu fint tilpasset den oprindelige bebyggelse med henvisning til lokalplanen § 7.8.

Lovgrundlag

Lokalplan 232 for Furesø kvarteret i Virum.
Planloven § 49, vedrørende erstatningsmuligheder.

Økonomi

Hvis 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. Kommunen kan derfor blive stillet over for 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.

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

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1-2) Godkendt.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Ansøgning om nedrivning og opførelse af nyt hus
- Svampeundersøgelse fra HUSSVAMP LABORATORIET ApS
- Udtalelse fra Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk
- Tegninger af nyt hus
- Oversigtskort



Punkt 16**Placering af Musikevent for unge august 2019 (Beslutning)****Resumé**

Kultur- og Fritidsudvalget har besluttet, at der i sommeren 2019 skal afholdes et musikevent for, med og af unge. Ungerådet er derfor i samarbejde med Templet m.fl. i gang med at planlægge et udendørs musikevent, som forventes afholdt den 31. august 2019. Arrangørerne har undersøgt en række forskellige lokationer og ansøger på den baggrund om anvendelse af Badeparken v. Idrætsbyen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der tages beslutning om, hvor musikeventet kan afholdes ud fra de foreslåede lokationer,
2. det tages til efterretning, at støj fra midlertidige events ikke reguleres af forvaltningen.

Sagsfremstilling

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede i november 2018, at der i sommeren 2019 skal afholdes et musikevent for, med og af unge. Ungerådet bakker op om forslaget og bidrager med 145.000 kr. af Ungekulturpuljen til afviklingen. Kommunalbestyrelsen godkendte i december 2018 den foreslåede finansiering. Derudover er der indtil videre opnået eksterne fondsmidler på 25.000 kr. Ungerådet er – sammen med Templet og Ungdomsskolen – hovedarrangør. Indtil videre indgår 10-15 unge fra Ungerådet, Templet, Musikskolen og Ungdomsskolen i en planlægningsgruppe, som afklarer og planlægger eventets afvikling, herunder scene/lyd, kunstnere, markedsføring, salg af mad/drikke mv.

Af ansøgningen fra arrangørerne (bilag) fremgår, at arrangementet planlægges afholdt den 31. august 2019 forventeligt i tidsrummet fra kl. 15 til kl. 02. Arrangørerne har besøgt og undersøgt muligheden for afvikling på en række lokationer, herunder A: Idrætsbyen - "Badeparken" og B: Furesøparken. Begge lokationer vil være mulige. Arrangørerne har dog oplyst, at de foretrækker afholdelse i Badeparken i Idrætsbyen. Dette hænger i høj grad sammen med mulighederne for at sikre den nødvendige infrastruktur, logistik, adgangsforhold mv. (bilag).

I forbindelse med arrangementet kan der være forhold, der kræver en byggetilladelse: Det kan for eksempel være større telte og scenekonstruktioner.

Planforhold

Arrangøren har foreslået to forskellige lokationer. Disse er herunder gennemgået i forhold til de gældende planforhold for områderne.

Badeparken (bilag) kan anvendes til offentlig service, fritidsformål, tæt-lav boliger, etageboliger og kontor, jævnfør lokalplan 247. Musikeventet er omfattet af anvendelsen; fritidsformål og kan som udgangspunkt tillades.

Furesøparken (bilag) kan anvendes til offentlige formål; park, jævnfør Lokalplan 195. Musikeventet er som udgangspunkt ikke omfattet af anvendelsen offentlige formål; park, men forvaltningen vurderer, at der ville kunne gives tilladelse til et musikevent, da det ikke er i modstrid med parkens anvendelse. Furesøparken er omfattet af Naturbeskyttelseslovens bestemmelser om beskyttede naturtyper (§ 3), skovbyggelinje (§ 17) og delvis af søbeskyttelseslinje (§ 16). Forvaltningen vurderer umiddelbart at inden for disse bestemmelser kan denne type kortvarige enkeltstående events afholdes uden dispensationer fra Kommunen.

Der er flere andre offentlige områder i kommunen, som også kan overvejes i forhold til afholdelse af musikevents. Herunder oplistes tre mulige alternativer.

Trekantgrunden ved Kongevejen 79-85 (bilag) kan anvendes som rekreativt område jævnfør kommuneplanramme 8.5.44. Musikeventet er omfattet af anvendelsen; rekreativt område og kan som udgangspunkt tillades. Afholdes på arealet kan kræve at hundetræning den pågældende weekend må aflyses.

Cirkuspladsen (bilag) kan anvendes som rekreativt område jævnfør kommuneplanramme 8.4.41. Musikeventet er omfattet af anvendelsen; rekreativt område og kan som udgangspunkt tillades. Cirkuspladsen er endvidere omfattet af fredningen af Ermelundskilen, forvaltningen skønner, at der inden for fredningsbestemmelserne kan afholdes denne type kortvarige enkeltstående events på arealet, men det skal afklares om det er Fredningsnævnet, der skal tage endelig stilling hertil.

Folkeparken ved Lyngby sø (bilag) kan anvendes som park og fritidsformål jævnfør lokalplan 5. Musikeventet er omfattet af anvendelsen; park og fritidsformål og kan som udgangspunkt tillades. Folkeparken er omfattet af Naturbeskyttelseslovens skovbyggelinje (§ 17) og søbeskyttelseslinje (§ 16). Folkeparken er endvidere omfattet af "Fredningen af Bagsværd Sø og Lyngby Sø med omgivelser". I medfør af fredningens § 2 stk. 3 kan kommunen som tilsynsmyndighed give tilladelse til kortvarige arrangementer. Forvaltningen vurderer umiddelbart at inden for disse bestemmelser kan denne type kortvarige enkeltstående events afholdes uden dispensationer fra Kommunen.

Støj

Forvaltningen regulerer i udgangspunktet kun støj fra virksomheder og ikke fra enkelte arrangementer. Det er derfor op til ejeren (her Kommunen) af arealet / stedet at beslutte, hvor meget og hvor længe, der må støjes til denne type events.

I Kommuneplan 2017 arbejdes der med en vision om en levende videns- og universitetsby med et attraktivt byliv og et varieret og spændende udbud af handels- og kulturliv. Lokaliteter i og omkring Kgs. Lyngby støtter især op om visionen om den tætte by med liv efter lukketid. Forvaltningen er i gang med at udarbejde forslag til planstrategi 2019. I planstrategien er et af de overordnede emner Byliv. Byliv af forskellig karakter understøtter handelslivet og de øvrige attraktioner i kommunen. Koncerter indgår desuden i Turismestrategi 2018-2022, som et af flere emner under "Kulturliv for alle" (ét af fire styrkepositioner). Livemusik forskellige steder i kommunen er således med til at udvikle styrkepositionen beskrevet i Turismestrategien, ligesom det kan understøtte ønsket om mere byliv i kommunen. Musikeventet imødekommer også de målsætninger, der er formuleret i Kulturstrategien (KMB, maj 2019) om i højere grad at bringe kulturoplevelser ud i byens rum samt understøtte kultur for/med/af unge. Afholdelse af denne type musikevents i det offentlige rum ligger derfor i tråd med Kommuneplan 2017, Turismestrategi 2018-2022, Kulturstrategien samt med temaet om byliv i den kommende planstrategi.

Forvaltningen foreslår, at arrangørernes forslag til lokationer samt øvrige mulige lokationer drøftes, og at det beslutes, hvor der kan afholdes et musikevent af denne type. Forvaltningen vil herefter i dialog med arrangørerne sikre, at de nødvendige tilladelser indhentes. Det vil være en forudsætning, at de nærmeste naboer orienteres af arrangørerne i god tid inden eventet, og at arrangørerne sørger for den nødvendige oprydning efter eventet.

Forvaltningen foreslår også, at det tages til efterretning, at miljømyndigheden ikke regulerer støj fra enkelte events, og det derfor er op til ejeren (Kommunen) evt. at fastsætte støjgrænser for denne type event på kommunale arealer.

Lovgrundlag

Lokalplan 247 Lyngby Idrætsby.

Lokalplan 195 for Furesøkysten i Virum.





Lokalplan 5.
Kommuneplan 2017.

Økonomi

Eventuel afledt drift af arealerne skal afholdes af arrangørerne.

Der er i 2019 afsat 145.000 kr. fra Ungekulturpuljen til afholdelse af eventet. Der er samtidig opnået ekstern finansiering på indtil videre 25.000 kr.

Arrangørerne vurderer, at eventet kan afholdes i Badeparken indenfor rammerne af det afsatte budget. Såfremt eventet ikke kan afholdes i Badeparken, hvor der i forvejen er de helt nødvendige infrastrukturelle faciliteter, såsom adgang til strøm, toiletter og lignende, må eventet forventes tilpasset/nedskaleret tilsvarende.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1.

Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 2.

Beslutning

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Ad 1) Afholdelse af musikevent i Badeparken godkendt.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Teknik- og Miljøudvalget, den 12. juni 2019

Ad 2) Taget til efterretning.

Magnus Von Dreier (C) var fraværende.

Dorthe la Cour (C) var fraværende. I stedet deltog Martin Vendel Nielsen (C).

Bilag

- Ansøgning fra Ungeråd om Musikevent
- Planskitse af pladsen
- idrætsbyen - badeparken
- Furesøparken
- Trekantgrunden v kongevejen 79-85
- Cirkuspladsen
- Folkeparken v. Lyngby sø



Punkt 17

Kommende sager

Resumé

Udvalget orienteres om kommende sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Listen over sager på vej er et planlægningsredskab for kommende møder.

Forvaltningen bemærker, at de nævnte sager kan flytte datoer, nye sager kan komme til og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Forslag til lokalplan for 270 med tilhørende kommuneplantillæg, miljørapport samt udkast til udbygningsaftale
- Forslag til Planstrategi 2019 til godkendelse
- Orientering om DTU Strategisk Campusplan
- Tilbygning til bevaringsværdigt hus - Asylgade 11
- Høringssvar til helhedsplan for Holte Bymidte
- Dispensation til terrænregulering Strandvejen 596

Lovgrundlag

Det er valgfrit for kommunerne, om udvalget skal orienteres om kommende sager.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Taget til efterretning.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).



Punkt 18 Meddelelser

Sagsfremstilling

1. Byplanmøde i Køge 3. – 4. oktober 2019

Der afholdes igen i år Byplanmøde med start 3. oktober 2019 kl. 10 og med afslutning 4. oktober 2019 kl. 15.30 på Køge Rådhus. Byplanmødet har denne gang overskriften: Boligpolitik: Drømme, planer og marked.

”Kommunernes mål på boligområdet er forskellige, men fælles er et ønske om at regulere udbuddet, så der findes både store og små boliger, til unge og ældre, til stærke og svage – og i en balance af ejerformer – ofte ud fra en dagsorden om både øget skattegrundlag og en blandet, mangfoldig by.”

Program og yderligere info ses her: https://www.byplanlab.dk/Byplanmoedet_2019

Det fulde program og mulighed for tilmelding blev tilgængelig 28. maj 2019. Der vil være fælles oplæg, delmøder og aftenarrangement om torsdagen og fælles oplæg og udflugter om fredagen.

Tilmelding til Dorthe Bentzen dortb@ltk.dk. Ved tilmelding bedes oplyst, hvilke eftermiddagssessioner (torsdag) og udflugter (fredag), der ønskes - prioritet 1, 2 og 3.

Der afholdes KMB / KMB 2. behandling af budget kl. 17.00 samme dag som mødets første dag den 3. oktober 2019. Det forhindrer ikke deltagelse på Byplanmødet, men at vi ikke bestiller overnatning, men sørger for transport til Rådhuset til deltagelse i KMB og transport igen til Køge den 4. oktober 2019, hvor mødet starter kl. 9.00.

2. Indsats om detailhandel

Center for Vækst og Beskæftigelse i Kommunernes Landsforening har henvendt sig om en særlig indsats for detailhandlen.

KL har udarbejdet et casekatalog om kommunernes detailhandelsindsats (bilag).

KL skriver: ”Detailhandlen er udfordret i Danmark. Ikke kun i yderområderne, men i det meste af landet. Konsekvenserne ses i de danske bymidter, og derfor sætter KL fokus på detailhandlen med det formål, at understøtte detailhandlen lokalt, skabe levende byer og forbedre vækstmulighederne for erhvervet. Kultur-, Erhverv- og Planudvalget i KL ønsker at tage debatten op og starte en dialog mellem kommunerne om værktøjer og løsninger lokalt.”

Efter sommerferien er det planlagt, at KL's Kultur-, Erhverv- og Planudvalget tager på rundtur på Sjælland og afholder politisk dialogmøde. Til efteråret følger KL op med temadage målrettet kommunale medarbejdere.

Du kan følge med i indsatsen og de konkrete aktiviteter: <https://www.kl.dk/tema/vejen-til-levende-byer/>

3. Ole Steffens Vej 5a

Byplanudvalget vedtog på møde den 15. august 2018, at en ulovligt opført tilbygning mod det nordlige naboskel og en ulovligt opført tilbygning i tagetagen skulle fysisk lovliggøres (nedrives).

Ansøger har efterfølgende den 26-4-2019 fremsendt et revideret projekt, hvor begge tilbygninger anvendelsesændres fra bolig til henholdsvis drivhus og udhus. De anvendelsesændrede tilbygninger er delvist omfattet af andre bestemmelser efter lokalplanen og bygningsreglementet, end hvis de havde været boligtilbygninger. En gennemgang af projektet viser, at begge tilbygninger nu er i overensstemmelse med de gældende

bestemmelser, og på den baggrund orienteres byplanudvalget herved om, at tilbygningerne i stedet for nedrivning, retligt lovliggøres i forbindelse med ansøgte anvendelsesændring.

4. Udvælgelse af emner til Arkitekturpris 2019

Sidste frist for at foreslå bygninger til præmiering i 2019 var den 23. april 2019. Der er indkommet otte forslag, følgende fem forslag opfylder betingelserne, nyopførelse, renovering eller ombygning gennemført inden for de sidste fire år.

- Stengårds Alle 5, mindre etageejendom fra 1905, facaderenovering
- Lindegårdsskolen, tilbygning til eksisterende bygninger
- Brede hovedbygning, facaderenovering
- Kirsebærvænget 9-42, ny rækkehusbebyggelse
- Taarbæk Strandvej 44c, nyt enfamiliehus

Dommerkomitéen har afholdt møde og besigtiget de fem forslag og der var enighed om, at alle fem forslag indgår vurderingen.

Byplanudvalget besluttede på møde den 10. oktober 2018, at arkitekturpris 2019 skulle uddeles efter afstemning blandt kommunens borgere efter nominering af dommerkomiteen, og at prisuddelingen skal ske på Arkitekturens dag den 7. oktober 2019. Forvaltningen foreslår på den baggrund, at muligheden for at stemme om arkitekturpris 2019 annonceres på hjemmeside, lokalavisen og de sociale medier den 20. august 2019 med sidste frist for stemme den 10. september 2019.

5. Dispensation fra lokalplaner ifm. omlægning af Lundtoftegårdsvej

Kommunalbestyrelsen har 20. juni 2016 godkendt skitseprojekt for omlægning af Lundtoftegårdsvej i forbindelse med anlæg af Letbanen samt byudviklingsprojekter i Tracéet langs Helsingørmotorvejen og på DTU med flere.

Efterfølgende har kommunalbestyrelsen 31. august 2017 godkendt et revideret projekt.

I forbindelse med omlægningen, er der behov for at dispensere fra de lokalplaner der gælder langs Lundtoftegårdsvejs vestside. Dispensationerne omhandler primært beplantningsbælter. Der er tale om dispensationer, der vil medføre en reduktion af det eksisterende beplantningsbælte. Dispensationerne er nødvendige, i det der blandt andet skal nedlægges diverse ledninger.

Der er tale om en yderst begrænset reduktion af beplantningsbæltet. Samlet set vil Lundtoftegårdsvej fremover fremstå stort set som i dag.

6. Status på arbejdet i Opgaveudvalg for Bæredygtighed

Opgaveudvalg for Bæredygtighed har til opgave at formulere et udkast til en bæredygtighedsstrategi for Lyngby-Taarbæk Kommune samt udarbejde forslag til puljekriterier for medfinansiering af bæredygtige projekter. Udvalget har siden deres konstituering i marts 2019 gennemført de første tre udvalgs møder samt en række arbejdsgruppemøder. På disse møder har udvalget:

- Udarbejdet forslag til puljekriterier, som forelægges Teknik- og Miljøudvalget (12. juni 2019) og Økonomiudvalget (20. juni 2019) til godkendelse, med henblik på at kriterierne kan offentliggøres umiddelbart efter sommerferien.
- Arbejdet med bæredygtighedsstrategien, herunder kommet med forslag til konkrete indsatser indenfor miljømæssig-, social- og økonomisk bæredygtighed.

Næste skridt bliver at udarbejde en vision for bæredygtighed i Lyngby-Taarbæk Kommune. Som optakt til dette holder Steen Hildebrandt foredrag om bæredygtighed og FN's verdensmål.



Alle politiske udvalg er inviteret til foredraget, der finder sted på Stadsbiblioteket den 18. juni kl. 16-17 (bilag).

Beslutning

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Taget til efterretning.

Meddelelse 3. Ole Steffens Vej 5a og forvaltningen orientering om Taarbæk Strandvej 44 B-C blev ophøjet til sag.

Forvaltningens redegørelse for sagsforløbet blev taget til efterretning.

Udvalget anmodede om at få en sag om bygningsmyndigheden almindelige praksis vedrørende tilsyns- og lovgiggørelsesaktiviteter.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Casekatalog detailhandel
- Invitation til foredrag med Steen Hildebrandt



Punkt 19**Dispensation fra lokalplan ifm. legeplads på Taarbæk Strandvej 96A (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om dispensation fra Lokalplan 186 i forbindelse med etablering af en ny legeplads på Taarbæk Strandvej 96A. Byplanudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til det ansøgte.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om dispensation fra Lokalplan 186 i forbindelse med projekt "Havnelegepladsen" på Taarbæk Skole (bilag).

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 186, som blandt andet fastsætter, at udenfor byggefeltene er det tilladt at placere mindre bygninger, så som skure, legehuse, klatrestativer og lignende, der er nødvendige for skolens drift, når højden ikke overstiger 3,0 m. Ansøger ønsker at opføre legeelementer, hvoraf tre af dem har en højde, der overstiger tre meter. En ederfugl med en højde på 3,75 meter, et lodstårn med en højde på 4,95 meter samt et fyrtårn med en højde på 6,5 meter.

Ansøger begrundes ansøgningen med, at det drejer sig om volumenmæssigt set meget begrænsede størrelser og at lokalplanens intention primært var rettet mod den store tilbygning til skolen.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at der kan meddeles tilladelse til det ansøgte. Lokalplanen tilsigter, at der i forbindelse med skolen sikres en oplevelsen af nærhed til havn og hav i størst muligt omfang. Forvaltningen vurderer, at det ansøgte passer fint ind i områdets karakter og netop er med til at sikre en samhørighed mellem skole og havn.

Før der kan træffes en endelig afgørelse, skal sagen i naboorientering i henhold til Planlovens § 20.

Lovgrundlag

Lokalplan 186 - for udbygning af Taarbæk Skole i Taarbæk bydel.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 12. juni 2019

Godkendt.

Martin Vendel Nielsen (C) var fraværende. I stedet deltog Richard Sandbæk (C).

Bilag

- Ansøgning
- Oversigtskort



Erhvervsstrategi 2019 - 2022

Vision

Lyngby-Taarbæk Kommune har et stærkt erhvervsliv. Iværksættere og smv'er går hånd i hånd med et af Danmarks mest innovative videns miljøer - og et af de aller' bedste handelsmiljøer. Vi er opmærksomme på det samlede erhvervslivs behov. Gennem en strategisk og praktisk politik, som vi skaber i tæt dialog med erhvervslivet og Vidensbyen, sikrer og udvikler vi sammen kommunens markante erhvervsprofil, skaber nye bæredygtige arbejdspladser og attraktiv bosætning.

Intro

Formålet med erhvervsstrategien er at sætte en tydelig kurs for kommunens erhvervsarbejde, så vi kan sikre og udbygge erhvervslivets muligheder i et dynamisk og løsningsorienteret samarbejde mellem alle erhvervslivets aktører, Vidensbyen og kommunen.

Lyngby-Taarbæk Kommune kendes for sit internationale uddannelsesmiljø på DTU. Her samles verdens førende eksperter og studerende. Synergien i forhold til erhvervslivet er tydelig, for Lyngby-Taarbæk Kommune kendes også for sit spændende erhvervsliv med mange videnstunge virksomheder. Desuden findes en bred vifte af små og mellemstore virksomheder, der understøtter og servicerer miljøet samt et sprudlende iværksætttermiljø. Og Lyngby-Taarbæk kendes også for have et af landets hyggeligste og velassorterede handelsmiljøer i Kgs. Lyngby.

I kraft af vores markante profil som vidensby, vores geografiske placering og bredspektrede boligmarked er Lyngby-Taarbæk kommune et godt sted både at bo og arbejde.

Denne erhvervsstrategi tager sit afsæt i det lokale erhvervsliv. Både de iværksætterne, de mange mindre virksomheder og de store profiler, der tilsammen danner tegner billede af et mange facetteret erhvervsliv.

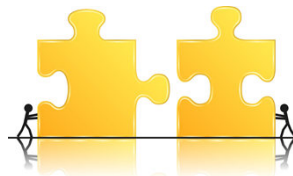
Forskellige typer virksomheder har forskellige behov. Gennem dialogen med virksomhederne – store og små - i kontaktråd, netværk, Vidensbyen, uddannelsesinstitutionerne og fag – og interesseorganisationerne er mulighederne for at optimere erhvervslivet forhold blevet konkrete.

Strategiens målsætninger og indsatser er desuden udarbejdet på baggrund af generelle anbefalinger fra KL, Greater Copenhagen, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Horesta, Dansk Ejendomsforening tillige med en inspirerende dialog med Lyngby-Taarbæk kommunes Byplanudvalg.

En gang om året genbesøger det politiske niveau og erhvervslivet strategien, definerer eventuelle nye indsatser og vurderer værdien af de beslutninger, som tidligere er truffet. På den måde sikrer vi en tydelig forventningsafstemning, synlighed, fremdrift og kvalitet i kommunens erhvervsarbejde.

Med Erhvervsstrategi 2018-2022 ønsker vi at skabe et fælles afsæt for hele erhvervslivet virke og kommunens understøtning af samme.

Sammenhæng til andre strategier



Lyngby-Taarbæk kommunes **koncernstrategi** sætter den overordnede ramme for kommunens virke:

Sammen med borgere og virksomhederne skaber vi rammerne for, at borgerne kan leve et godt og aktivt liv, og erhvervslivet får gode vilkår.

Vidensby strategien bidrager til kommunens overordnede brand som vidensby.

Kommunens enkelte fagområders strategier definerer målsætninger og præcise indsatser, der taler ind i koncernstrategien, Vidensbystrategien og Erhvervsstrategien.

Turismestrategien er forankret i Center for Udvikling, Plan og Byggesag og udpeger Byliv og Handel som en af fire styrkepositioner. Indsatser til understøttning af udvikling af byen rum, handelsliv, kultur og turistattraktioner er defineret i strategispor 5.

Planstrategien er forankret i Center for Udvikling, Plan og Byggesag og sikre fokus på detailhandel samt udlæg af rammer for erhverv - og boligområder.

Strategi for Virksomhedsindsatsen og Beskæftigelsesplan 2019 er forankret i Center for Unge, Borgerservice og Arbejdsmarked. Strategierne sikrer, at beskæftigelsesindsatsen imødekommer virksomhedernes ønske og behov for service og arbejdskraft.

Skoleudviklingsstrategien er forankret i Center for uddannelse og Pædagogik. Folkeskoleeleverne er fremtidens arbejdskraft. Gennem en målrettet strategi, der omfatter fokus på de naturvidenskabelige fag, iværksætteri og entrepreneurship, inviterer skoleudviklingsstrategien til et tæt samarbejde med eksterne miljøer, erhvervslivet, Vidensbyen og DTU. Således skabes en innovation elevgruppe, der er klar til en ungdomsuddannelse efter folkeskolen.

Bæredygtighedsstrategien er under udarbejdelse Center for Trafik, Miljø og Bæredygtighed. Den skal løfte FN's 17 verdensmål ind i kommunens hverdag om omsætter de mål, der taler ind i kommunens virkelighed, til egentlige indsatser.

Disse emner bliver derfor ikke taget op i nærværende strategi.



Vision

Lyngby-Taarbæk Kommune har et stærkt erhvervsliv. Iværksættere og smv'er går hånd i hånd med et af Danmarks mest innovative videns miljøer - og et af de aller' bedste handelsmiljøer. Vi er opmærksomme på det samlede erhvervslivs behov. Gennem en strategisk og praktisk politik, som vi skaber i tæt dialog med erhvervslivet og Vidensbyen, sikrer og udvikler vi sammen kommunens markante erhvervsprofil, skaber nye bæredygtige arbejdspladser og attraktiv bosætning.

Strategispor

Vi arbejder ad 5 strategispor med at realisere vores vision.

Spør 1

Dialog

Dialogen er fundamentet for udvikling. Den nære og uformelle dialog sikrer, at alle parter kender og forstår de udfordringer erhvervsliv og kommunen hver især møder. Hvor vi ikke kan få tingene til at falde ud til alles tilfredshed, er det vigtigt at forstå "hvorfor".

Det gør vi nu:

- Morgenmøder for detailhandlen og aktører i Kgs. Lyngby
- Investorkontakten
- Erhvervsnyhedsbrevet
- Erhvervskontakten
- Kontaktrådsmøder
- Dialogmøder med de større erhvervsorganisationer
- Individuelle uformelle møder med virksomhederne
- Forhåndsdialog på myndighedsområdet
- Deltagelse i Vidensbyens netværk.

Nye indsatser

- Årligt tilbagevendende åbne møder for kommunens erhvervsliv
- Årligt tilbagevendende velkomst møde for kommunens nye virksomheder
- En øget indsats i formidling af kendskab til kommunens service til erhvervslivet
- Årligt leverandørforum i samarbejde med Vidensbyen

Spor 2

Innovation District

Lyngby-Taarbæk kommune har alle forudsætninger for at blive Danmarks første Innovation District. Brandet sætter Lyngby-Taarbæk kommune på verdenskortet og understøtter Vidensbyens identitet og DTU's innovative miljø. Gennem fysiske projekter, iværksætter, scale-ups, tech start-ups og events skaber Innovation District nye løsninger på samfundsmæssige udfordringer, nye arbejdspladser og vækst for hele kommunens erhvervsliv.

Nye indsatser:

- Gennem en tæt dialog med Vidensbyen sikrer vi forankring og ejerskab af Innovation District-projektet på tværs af organisationen
- Ved udarbejdelse af det planlægningsmæssige grundlag sætter vi en retning, der sikrer Innovation Districts udvikling
- Vi forankrer Innovation District, mulighederne i brandet og afledte projekter i det lokale erhvervsliv
- Smart-citybegrebet har vide rammer. Vi tager stilling til de muligheder, der ligger i konceptet og bringer mulighederne i spil, hvor det giver mening.

Spor 3

Erhvervsservice for iværksættere og smv'er

En velfungerende erhvervsservice gør det nemt at starte rigtigt op, drive og udvikle sin virksomhed. Der findes en række tilbud til start-ups, iværksættere og smv'er, som understøtter den enkelte virksomheds mulighed for at vækste, tilgå nye markeder og modernisere sine arbejdsgange. Vi skal synliggøre og formidle denne viden.

Den nye Erhvervsfremmelov åbner nye muligheder for dette arbejde.

Det gør vi:

- Vi formidler Hovedstadens Iværksætterprogram til kommunens iværksættere og smv'er
- Vi faciliterer et netværk for iværksættere – både dem der overvejer at blive iværksætter og dem, der har taget springet.

Nye Indsatser:

- Fra 1. januar 2019 sikrer vi gennem Erhvervshuset at formidle Erhvervshusets tilbud til iværksættere og smv'er
- Vi er opmærksom på den nye erhvervsfremmelovs muligheder og sikrer implementering og formidling af relevante tilbud.

Spor 4

Myndighedsbehandling

En velfungerende myndighedsbehandling, hvor forståelse for tidsaspektet og lovgivningens muligheder er i fokus, gør det lettere at drive virksomhed. Vi sikrer en gensidig forventningsafstemning og udviklende dialog for alle involverede parter.

Det gør vi:

- Vi arbejder målrettet på at opfylde de servicemål for sagsbehandling, som staten har sat
- Gennem tilrettelæggelse af sagsbehandlingsforløb optimerer vi vores service.

Nye indsatser:

- Pr. 1./5. 2019 igangsættes et forløb for CMP med fokus på at videreudvikle den ensartede og professionelle tilgang til den service kommunen yder som myndighed
- Vi undersøger mulighederne for at optimere erhvervslivets rammebetingelser
- I dialog med kommunens ejendomsmæglere ser vi på muligheden for at etablere en fast track-ordning for myndighedsspørgsmål på de ejendomme, som ejendomsmæglerne har i salg.

Spor 5

Strategiske samarbejder

Det regionale og nationale strategiske arbejde på tværs af alle fagområder skaber mulighed for indflydelse på erhvervets rammevilkår. Gennem deltagelse i de strategiske samarbejder præger vi erhvervslivets overordnede rammevilkår og afsøger nye tiltag til gavn for kommunens udvikling.

Det gør vi:

- LTK arbejder tæt sammen med Vidensby-sekretariatet for at fastholde og udvikle kommunens brand som Vidensby
- Lyngby-Taarbæk Kommune deltager aktivt i alle samarbejder i KL-regi (KL, KKR, K29, Greater Copenhagen).
- Indtil den 31. december 2018 deltager Lyngby-Taarbæk Kommune aktivt i Væksthusets kvartalsmøder.

Nye indsatser:

- Fra den 1./1. 2019 deltager LTK i Erhvervshusets mødeaktiviteter og bidrager til udviklingen af erhvervshusets strategi og tilbud til erhvervslivet
- Fra 1.4. 2019 deltager LTK i Greater Copenhagen og International House's ReVUS-projekt om fastholdelse og tiltrækning af højtuddannet udenlandsk arbejdskraft.

N O T A T
om
Kommuneplanstrategi 2019 - Parkering

I forbindelse med behandling af delemne til Planstrategi 2019 på Byplanudvalgets og Teknik- og Miljøudvalgets møde den 12. juni 2019 uddybes delemnet om parkering i det følgende.

Strategi

Kommunalbestyrelsen er optaget af at sikre en attraktiv og velfungerende by. Som led heri ønskes en hensigtsmæssig parkering – både antalsmæssigt og placeringsmæssigt.

Kommunalbestyrelsen har derfor iværksat en parkeringsanalyse, der skal danne baggrund for en samlet parkeringsstrategi for kommunen. Som led i dette arbejde vil kommuneplanens generelle parkeringsnormer blive revurderet.

Baggrund

Mulighederne for at parkere i kommunen bør afspejle det faktum, at kommunen er attraktiv både at bo, arbejde, handle og studere i. Det skal være nemt at komme til og komme rundt i kommunen både med kollektiv trafik, på cykel og i bil. Muligheden for at parkere har betydning for valget af, hvor bilisterne/cyklisterne kører hen, når de skal handle, arbejde og opleve. Der skal sikres en hensigtsmæssig parkeringsdækning i kommunen - altså hverken for få eller for mange pladser.

Forvaltningen modtager løbende henvendelser vedrørende parkeringsforhold. Nogle af udfordringerne er:

- at parkering til Kgs. Lyngby opleves at blive presset ud i boligområderne til gene for beboerne,
- at restkapacitet optalt i parkeringssystemet (primært betalingspladser) ikke udnyttes,
- at der lokalt i nogle boligområder er mangel på parkeringspladser på egen grund, og at der opleves mangel på p-plads på de lokale veje,
- at der opleves et pres på parkering i lokalområdet omkring DTU på hverdage, mens der står store parkeringsarealer tomme i weekender og ferieperioder.

I kommunens sagsbehandling vedr. byggesager og lokalplanlægning er udfordringerne bl.a.:

- at nogle af de nuværende parkeringsnormer vurderes som utidssvarende (normerne er ikke justeret i mange år),
- at parkeringsnormerne omfatter et begrænset antal anvendelseskategorier (boliger, detailhandel og kontor), og at parkering til øvrige anvendelser skal vurderes i hver enkelt sag,
- at parkeringsfonden for Kgs. Lyngby ikke fungerer hensigtsmæssigt.

På baggrund af parkeringsudfordringerne besluttede Økonomiudvalget den 8. juni 2017 at igangsætte en parkeringsanalyse med henblik på at få udarbejdet en samlet parkeringsstrategi for hele kommunen.

Ole Dam Mortensen

N O T A T
om

Strategioplæg for tagboliger i nærheden af og i Kgs. Lyngby

Baggrund:

Der foregår i disse år en del udskiftning eller efterisolering af tage, herunder også i Kgs. Lyngby. I forbindelse med disse projekter overvejes det tit fra bygningsejerne, om man kan udnytte tagrum anderledes, eller om der kan etableres en ekstra etage på ejendommen, for også at kunne finansiere tagprojektet.

Byplanudvalget har i sag nr. 5 Tagboliger på Lyngby Hovedgade, 20. juni 2018, godkendt at forvaltningen udarbejder retningslinjer for indretning af eksisterende tagetager i Kgs. Lyngby til boligformål og at der i den forbindelse også skulle udarbejdes oplæg til retningslinjer for at fjerne eksisterende tagkonstruktioner i Kgs. Lyngby og erstatte dem med nye bolig etager.

Byplanudvalget har derudover i sag nr 11 Dispensationer til etablering af boliger i tagetager, Lyngby Hovedgade (87-93), 5. december 2018, godkendt dispensation til at undlade etablering af opholdsarealer og til at overskride bebyggelsesprocent fra 117 – 149, mens byplanudvalget afslog at dispensere til at undlade at etablere elevator og anlægge yderligere parkeringspladser.

I Kommuneplan 2017 er der formuleret et ønske om, at der skal ske en byfortætning i Kgs. Lyngby med fokus på tilgængelighed og byliv. Der er et særligt fokus på, at byen skal fortættes med nye attraktive boliger, samtidig med at byens særkende og karakter skal bevares. Kgs Lyngby kan inddeles i 5 forskellige dele. Det oprindelige Kgs. Lyngby, Det købstadsprægede Kgs. Lyngby, Det nye Kgs. Lyngby, Kgs. Lyngby langs banen og Firskovvej.



Især udnyttelse af tagrum i det købstadsprægede og oprindelige Kgs. Lyngby kræver opmærksomhed for at sikre det overordnede udtryk af købstadsbebyggelse. Derudover er der en række andre faktorer, der bør indgå i vurderingen af mulighed for udnyttelse af uudnyttede tagrum.

Redegørelse:

Forvaltningen modtager en række henvendelser om udvidelse og udnyttelse af tagrum i nærheden af og i Kgs. Lyngby.

Overordnet kan denne type sager opledes i to overordnede kategorier:

- Udnyttelse af eksisterende bygningsvolumen og
- Udvidelse af bygningsvolumen (én ekstra etage) ved ændring af tagkonstruktion

Begge kategorier vil kunne påvirke ejendommens bebyggelsesprocent og også antallet af etager i ejendommen afhængig af trempelhøjde, antal og størrelse på kviste m.v.

Udnyttelse af eksisterende bygningsvolumen:

I denne type sager drejer det sig oftest om, at "uudnyttede" tagrum (depot, tørrerum og lignende) inddrages til boligareal. Der sker i denne kategori ingen ændringer i selve tagkonstruktionen. Enten sker det som udvidelse af eksisterende boliger eller som etablering af nye boliger.

Udvidelse af bygningsvolumen (ekstra etage - væsentlig udvidelse af tagetage):

I denne type sager vil de foreslåede løsninger fra bygherre ændre det overordnede bygningsvolumen væsentligt. Der kan være tale om at hæve taget og dermed skabe mulighed for at etablere nye boliger i en fuld ny etage. Der kan også være tale om byggesager, hvor udnyttelse af tagetagen forudsætter, at der etableres kviste eller lignende i et så væsentligt omfang i antal og størrelse, at det vurderes, at der er tale om en ekstra etage. Disse eventuelle bygningsændringer kan have væsentlig betydning for opfattelsen af den tilstræbte bystruktur, højde og fortætningsgrad.

Der kan ofte ved begge kategorier være tale om en højere bebyggelsesprocent samt et højere antal etager end givet i kommuneplanens rammer.

Det bør overvejes, om målet med fortætning ved hjælp af disse to kategorier overvejende er at øge:

- boligetagearealet og opkvalificere eksisterende lejligheder eller
- antallet af boliger i Kgs. Lyngby.

Begge muligheder vil kunne påvirke befolkningstallet og hermed den offentlige service, der kan tilbydes i området.

Revision af kommuneplan

Det kan overvejes ved revision af kommuneplan, om der kan eller skal fastlægges en generel bestemmelse for etageboliger i nærheden af og i Kgs. Lyngby, der ved udnyttelse af eksisterende tagrum i forbindelse med renovering af tage UDEN ændringer af selve tagkonstruktionen kan overvejes en mindre overskridelse af bebyggelsesprocenten og antal etager, idet følgende øvrige faktorer skal indgå i vurderingen:

Tilstrækkeligt antal parkeringspladser på egen grund eller anvendelse af P-fond (i Kgs. Lyngby)

Tilstrækkeligt opholdsareal

Tilstrækkeligt plads til depot og tørrerum

Minimale skygge og indbliksgener i forhold til naboer

Hensyn til bygningens bevaringsværdi og arkitektur

Overholdelse af bygningsreglementets bestemmelser med hensyn til tilgængelighed (fx elevator) og brandtekniske forhold m.m.

Idet det er afgørende, i hvilken kontekst byggesagen er placeret, er det ikke umiddelbart muligt at foretage en prioritering mellem ovenstående faktorer. For eksempel kan det i visse områder være afgørende, at der etableres det normerede antal p-pladser og at tilstrækkeligt opholdsareal i samme område ikke er så påtrængende, fordi der fx kan etableres altaner eller tagterrasser, mens det andre steder måske ikke er afgørende at etablere det normerede antal p-pladser og at der i stedet kan indbetales til p-fond osv. Derfor er det vigtigt med den individuelle vurdering ved hver enkelt byggesag.

Lokalplanpligt

Ved alle eventuelle projekter vil det skulle vurderes, hvorvidt der er lokalplanpligt.

Konklusion

Forvaltningen anbefaler:

- at der skal foretages en individuel vurdering ved hver enkelt ansøgning om udnyttelse af uudnyttet tagrum eller udbygning med en ekstra etage til nye boliger eller til udvidelse af eksisterende boliger.
- at det ved revision af kommuneplan vil det blive vurderet, om der under generelle rammer kan fastlægges en generel bestemmelse for etageboliger gældende for byggesager i nærheden af og i Kgs. Lyngby, - der ved udnyttelse af eksisterende tagrum i forbindelse med renovering af tage UDEN ændringer i tagkonstruktionen kan overvejes en mindre overskridelse af bebyggelsesprocenten og antal etager, idet følgende øvrige faktorer skal indgå i vurderingen:
 - Tilstrækkeligt antal parkeringspladser på egen grund eller anvendelse af P-fond (I Kgs. Lyngby)
 - Tilstrækkeligt opholdsareal
 - Tilstrækkeligt plads til depot og tørrerum
 - Minimale skygge og indbliksgener i forhold til naboer
 - Hensyn til bygningens bevaringsværdi og arkitektur
 - Overholdelse af bygningsreglementets bestemmelser med hensyn til tilgængelighed (fx elevator) og brandtekniske forhold m.m.
- at indholdet i en bolig-analyse og efterfølgende mulighed for at fastlægge en boligstrategi med fokus på blandt andet fortætning i Kgs. Lyngby ved udnyttelse af tagrum eller udbygning med en ekstra etage skal undersøges/fastlægges.

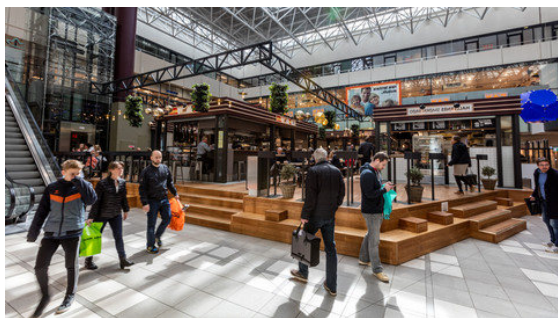
Eva Ørum/Thilde Mørup Christensen

N O T A T
om
Delemne og forslag til strategi for detailhandel 2019

Detailhandel under forandring

Levende bymidter med et attraktivt byliv og et varieret og spændende udbud af kultur- og handelsliv er et stort aktiv for kommunen. Detailhandelsplanlægningen har derfor stor betydning for, hvor attraktive kommunens byområder er i forhold til bosætning, turisme, erhvervs- og kulturlivet mv.

Detailhandelsbranchen er dog inde i en transformation, og de bymidter vi kender i dag med butikker, caféer og byliv ændrer sig. Ny teknologi, ændrede lovgivning, e-handel, ændret forbrugeradfærd og øget konkurrence byerne imellem har betydning for detailhandlen – også i Lyngby-Taarbæk Kommune.



I en tid hvor de fysiske butikker er under forandring, er det vigtigt at understøtte forskellige aktiviteter og erhverv i bymidterne, som eksempelvis kultur, service, bespisning samt mulighed for ophold og leg. Detailhandelen samt kultur- og erhvervslivet er derfor vigtige medspillere i at skabe attraktive og levende bymiljøer.

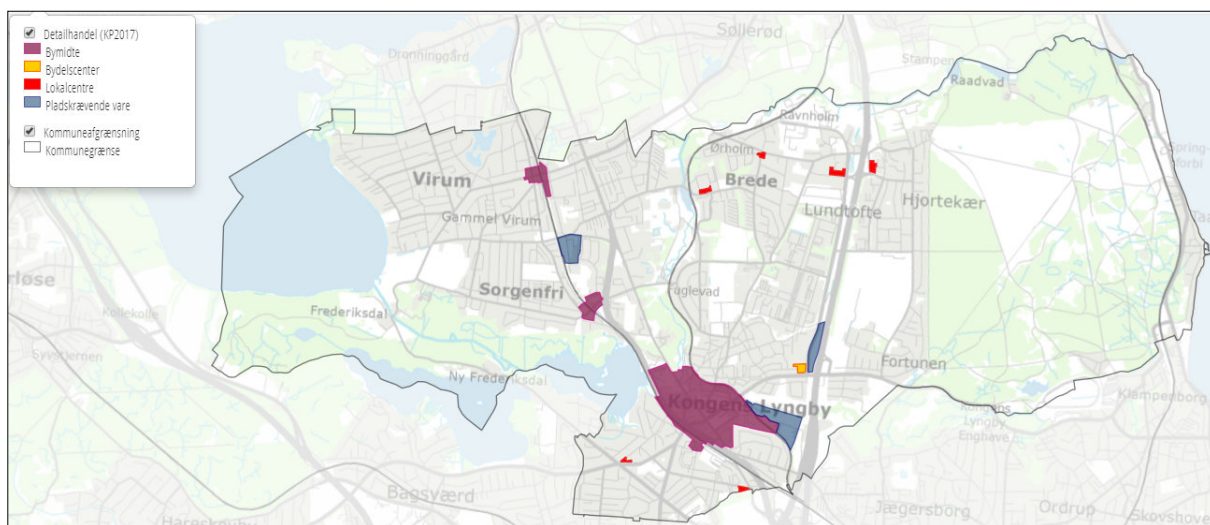
Samarbejde er afgørende og gennem detailhandelsplanlægning skal vi løbende understøtte de gode partnerskaber. I Turismestrategien 2018-2022, strategispor 5 – fremhæves partnerskabet med Handelsforeningen og Det Grønne Område om at definere og sikre Citykoordinatoren arbejdsramme. I Vidensbyregi arbejdes der på at etablere et innovationsdistrikt i Kgs. Lyngby, hvor en byfortætning af erhverv, boliger og detailhandel understøttes af effektiv infrastruktur, inkubationsmiljøer, co-working spaces og andre mødesteder. Målet er at sikre et attraktivt byliv med plads til studerende og iværksættere, der kan bidrage til Vidensbyens mål om at være en international hub for innovation.

Formålet med planstrategiens delemne om detailhandel er at sikre, at rammerne og retningslinjerne i kommuneplanen indeholder den fleksibilitet og udviklingsmuligheder detailhandlen har behov for.

Forslag til strategi for detailhandel 2019

Strategien skal fortsat være, at *dagligvarerne handles lokalt. Kgs. Lyngby skal fastholdes og udvikles som det førende udvalgs varecenter nord for København. I Kgs. Lyngby skal*

udbuddet af dagligvarer (mad, vin, brød, mejeri, shampoo, medicin mv.) afpasset byens beboere og de kunder, der kommer for at købe udvalgsvarer (sko, tøj, elektronik mv.).



Centerstrukturen

Centerstrukturen

Kgs. Lyngby er hovedcentret i Lyngby-Taarbæk og er primært et udvalgsvarercenter med et mangfoldigt og kvalitetspræget udbud. Bymiljøet skal fortsat være af høj kvalitet og med en variation af butikker og restauranter/caféer og andre tilbud der understøtter bylivet.

Særligt i forbindelse med anlægsarbejdet af letbane skal der være mulighed for midlertidige aktiviteter, så som torvedage, pop-up butikker, madboder eller musik og kunst. Især området omkring Gasværksvej, Firskovvej og Klampenborgvej rummer muligheder for midlertidige aktiviteter. Samarbejde med aktørerne i bymidten, eksempelvis i en BID-model¹ vil kunne understøtte arbejdet.

Byrummene i bymidten - især Jernbanepladsen, Likørstræde, Kulturtorvet, Torvet og Klampenborgvej kan gentænkes så en multianvendelse af de fysiske rammer kan understøtte bylivet.

Kgs. Lyngby skal fortsat være en spændende bymidte med et bredt udbud af både detailhandel og byliv koncentreret omkring de tre S'er: Storcenter, Strøg (Lyngby Hovedgade) og Stormagasinet. Det anbefales at strategien justeres med et fjerde S, så Firskovvejområdet udlægges til aflastningsområde med Store butikker.

Firskovvejområdet – nyt aflastningsområde

Et nyt landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet trådte i kraft 1. januar 2019. Landsplandirektivet udlægger et aflastningsområde i hele Firskovvejområdet. Her har Lyngby-Taarbæk Kommune mulighed for at planlægge for op til 67.000 m² store udvalgsvarerbutikker, som der ikke er plads til i bymidten.

¹ BID-model (Business Improvement Districts) er et privat-offentligsamarbejde, hvor alle parter byder aktivt ind. Der kan arbejdes med mange forskellige ting i et BID. f.eks. vedligeholdelse af byrum, gøre det renere, gøre det trygkere at færdes i, afholde events, der kan samle beboerne eller lokke folk til udefra mv.

Store butikker i Firskovvejområdet vil give mulighed for et større og mere varieret udbud af butikker, som vil understøtte Kgs. Lyngby som et attraktivt handelscenter med butikker og servicefunktioner (fx cafeer, restauranter, biograf mv.) der ligger koncentreret i Kgs. Lyngby i dag.

Arealet til detailhandel i Firskovvejområdet ændres derfor til et aflastningsområde med op til 67.000m² store udvalgswarebutikker, så der er mulighed for, at koncepter, som ikke allerede findes i Kgs. Lyngby, kan etablere sig.

Målet er at skabe et arkitektonisk flot aflastningsområde og et levende bymiljø efter principperne i udviklings- og helhedsplanen for Firskovvejområdet. For at sikre et større og mere varieret udbud af butikker, samt at sammensætningen af detailhandel komplimenterer Kgs. Lyngby bymidte, fastlægges en butiksstørrelse på minimum 2.500 m² samt en maksimal butiksstørrelse på at 5000m², dog med mulighed for én butik på op til 10.000 m². Selve den geografiske afgrænsning samt fastsættelse af det maksimale bruttoareal til detailhandel af aflastningsområdet skal undersøges nærmere før den fastlægges endeligt.



De 3 vigtigste centre i den lokale dagligvareforsyning er **Virum, Sorgenfri og Lyngbygårdsvej**. Disse spiller en væsentlig rolle i forsyningen med dagligvarer, men rummer også mindre udvalgswarebutikker af mere lokal karakter samt enkelte caféer og restauranter. I Virum og Sorgenfri bymidter skal bymiljøet være af høj kvalitet med et grønt udseende og gode opholdsmuligheder samt tydelige forbindelser og sammenhæng mellem forretningsområderne.

For at sikre dynamik og fleksibilitet i planlægningen og dermed i butikkernes udviklingsmuligheder, bør det samlede areal til detailhandel i hvert enkelt center rumme en buffer. Det samlede detailhandelsareal i både Virum og Sorgenfri bymidter, foreslås derfor hævet fra 10.000 m² til 12.000 m².

Lokalcentrene; Christian X's Alle, Engelsborgvej, Lundtofteparken, Brede Torv, Ørholm og Eremitageparken, forsyner hovedsageligt lokalområder med dagligvarer. Lokalcentrene skal være attraktive butiksområder med mulighed for parkering. Den kommende letbane får endestation i Lundtofte. I den forbindelse er målet at styrke lokalcenteret og den maksimale ramme til detailhandel hæves derfor fra 2000 m² til 3000 m². Ligeledes hæves den maksimale ramme for detailhandel i lokalcentret Eremitageparken fra 2000m² til 3000 m². de øvrige lokalcentre rummer udviklingsmuligheder for butikkerne og den maksimale ramme for detailhandel fastholdes derfor på 2000 m².

Taarbæk har flere enkeltliggende butikker (dvs. butikker uden for centrene) som forsyner lokalområdet med dagligvare og har betydning for byliv i lokalområderne. Der må etableres samlet op til 1.000 m² bruttoetageareal til dagligvarer i Taarbæk.

Endelig er det muligt at placere pladskrævende varegrupper i rammeområdet 3.4.90 Virumgårdsvej og 1.7.92 langs Helsingørmotorvejen Syd. Pladskrævende varegrupper kan eksempelvis være bil- og motorcykelforhandlere, salg af campingvogne mv., byggemarkeder, plantecentre samt køkken- og badeværelsesbutikker. Butikskategorier der ofte kræver særlige plads- og adgangsforhold og derfor er vanskelige at placere i bymidten.

Opsummering af strategipunkter:

- Målet er at fastholde og udvikle Kgs. Lyngby som det førende udvalgswarecenter nord for København samt at sikre den lokale handel med dagligvarer.
- Det undersøges, om der skal fastsættes en maksimal butiksstørrelse for udvalgsware butikker i Kgs. Lyngby bymidte eller om mulighederne i planloven skal følges. Planloven fastsætter ingen øvre grænse for udvalgswarebutikker.
- Det samlede bruttoetageareal til butikksformål i Virum og Sorgenfri bymidter hæves fra 10.000 m² til 12.000 m².
- I lokalcentret Eremitageparken og Lundtofteparken hæves det samlede bruttoetageareal til butikksformål fra 2000 m² til 3000 m².
- For at sikre dagligvarebutikkernes konkurrencevilkår ændres den maksimale butiksstørrelse på 1000m² til 1.200 m² i lokalcentre. Det overvejes om den maksimale butiksstørrelser i bymidter og bydelscentre skal hæves fra 3.500 til 5.000 m².
- Firskovvejområdet udlægges til aflastningsområde inden for lovens rammer. Den enkelte udvalgswarebutik skal være minimum 2.500 m² bruttoetageareal og må have et bruttoetageareal på maksimalt 5000m², dog med mulighed for én butik på op til 10.000 m². Den geografiske afgrænsning af aflastningsområdet fastsættes efter nærmere undersøgelser.
- For Taarbæk, der ligger uden for centerområderne, men har flere enkeltliggende butikker, gælder at der samlet må etableres op til 1.000 m² bruttoetageareal til dagligvarer.
- For at skabe attraktive og levende bymiljøer skal de gode partnerskaber med detailhandelen samt kultur- og erhvervslivet understøttes.

Lovgivning og Kommuneplanen

Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for detailhandelsstrukturen i kommunen. Bymidter, bydelscentre, lokalcentre, områder til særligt pladskrævende varer og aflastningsområder skal afgrænses på kort. Det maksimale bruttoetageareal til butikksformål og de maksimale butiksstørrelser skal fastsættes for hvert af de enkelte centre.

Endvidere skal der i kommuneplanen fastsættes rammer for indholdet af lokalplaner til butikksformål. Rammerne skal angive det maksimale bruttoetageareal for den enkelte dagligvare- og udvalgswarebutik. Planloven fik i juni 2017 mere lempelige regler for udvikling af detailhandel i hele landet. Der er ikke længere en øvre grænse for, hvor store udvalgswarebutikker må være, og den maksimale butiksstørrelse for dagligvarebutikker er hævet.

N O T A T

Om

Agenda 21-strategi, klimastrategi, klimatilpasning og bæredygtighedsstrategi

I forbindelse med behandling af delemne til Planstrategi 2019 på Byplanudvalgets møde 12. juni 2019 uddybes delemnet om Agenda 21-strategi, klimastrategi, klimatilpasning og bæredygtighed i det følgende.

Konklusion

Agenda 21-strategi.

Forvaltningen anbefaler, at Agenda 21-strategi fastholdes som den gældende og indarbejdes i Planstrategi 2019 som i tidligere år. Det vurderes, at Agenda 21-strategien er så robust og af en sådan karakter, at den kan fastholdes i den kommende periode og indgå under afsnittet Det Grønne i Planstrategi 2019. Strategien sendes på denne måde i 8 ugers offentlig høring. Agenda 21-strategi er fastlagt i Planloven.

Klimastrategi.

Forvaltningen anbefaler samtidigt, at klimastrategien, der pt. indgår i planstrategi, tages ud og afventer revision/ajourføring til efter vedtagelse af en bæredygtighedsstrategi i 2020. En klimastrategi er ikke lovpligtig.

Klimatilpasning.

Forvaltningen anbefaler at retningslinjer for klimatilpasning i Kommuneplan 2017 vurderes i forbindelse med revision af kommuneplan. I forbindelse med delemne om forebyggelse af oversvømmelse og erosion indgår retningslinjer for klimatilpasning. Retningslinjer for forebyggelse af oversvømmelser og erosion og for klimatilpasning er fastlagt i Planloven.

Bæredygtighedsstrategi.

I det omfang bæredygtighedsstrategi får visioner, målsætninger og handlinger, der påvirker revision af Kommuneplan 2017 kan dette blive indarbejdet ved revision, der først påbegyndes efter vedtagelse af Planstrategi 2019 ultimo 2019. Bæredygtighedsstrategien bør dog i mindst 8 ugers offentlig høring via Plandata – offentlig høringsportal, hvis eventuelle påvirkninger skal kunne indgå i revisionen uden en særlig forhøring.

Lovpligtig A21-strategi

Ifølge Planloven skal der inden udgangen af 2019 være vedtaget en Agenda 21-strategi, som indeholder kommunalbestyrelsens målsætninger for arbejdet med at:

- mindske miljøbelastningen
- fremme en bæredygtig byudvikling og byomdannelse
- fremme biologisk mangfoldighed
- inddrage borgerne og erhvervslivet i det lokale A 21-arbejde
- fremme samspillet mellem beslutninger på tværs af sektorer

GRØNT LYS+, indeholder kommunens nuværende lovpligtige strategi for Agenda 21, som går ud på, at Kommunalbestyrelsens ønsker, at de 5 ovennævnte lovpligtige emner vurderes og målsættes, hvor det er relevant i det løbende strategiarbejde i kommunen.

Forvaltningen anbefaler, at en sådan fremgangsmåde benyttes igen.

Klimastrategi

GRØNT LYS+ indeholder kommunens klimastrategi. Strategien består af vision, målsætninger og udpegning af mere konkrete indsatsområder. Strategien forholder sig overordnet til CO₂-reduktion, klimatilpasning og borgerinddragelse. Udarbejdelse af klimastrategi er ikke lovpligtig.

Visionen er, at Lyngby-Taarbæk Kommune vil være en sammenhængende, grøn og bæredygtig kommune. Robust helhedsorienteret planlægning, dialog og samarbejde på tværs med eksterne klimaaktører skal sikre, at der privat og kommunalt arbejdes for at reducere CO₂-udslippet og at der tages højde for klimaforandringer gennem forebyggelse og tilpasning.

Målsætningerne.

Lyngby-Taarbæk vil:

- Reducere CO₂-udslippet fra Lyngby-Taarbæk Kommune som geografisk område med 25 % i 2025 i forhold til CO₂-udslippet i 2015.
- Reducere CO₂-udslippet fra den kommunale drift med 2 % om året frem til 2025, som led i Klimakommune-samarbejdet med Danmarks Naturfredningsforening.
- Undersøge og fastlægge behovet for tilpasning til fremtidige klimaforandringer og handle på baggrund af resultatet.
- Indarbejde klimatilpasning tidligt i relevante sektorplaner, så sagsbehandling og nye projekter er fremtidssikrede.
- Arbejde for at den grønne kommune også bliver blå ved at anvende regn- og overfladevand som et synligt og rekreativt element i byrummet
- Arbejde for at lokale aktører med viden på dette område spiller sammen med kommunen om at skabe innovative løsninger.
- I dialog med borgerne, uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv
- Forankre arbejdet med at reducere CO₂-udslippet internt og eksternt i kommunen.
- Samarbejde på tværs af kommunegrænserne om løsningerne.

Forvaltningen anbefaler, at klimastrategien med dens vision og målsætninger tages ud af planstrategi og først revideres/ajourføres på baggrund af en vedtaget Bæredygtighedsstrategi.

Lovpligtig klimatilpasning

Kommuneplan 2017 har retningslinjer for klimatilpasning tilknyttet hele kommunen. Der er desuden et link til kommunens klimatilpasningsplan fra 2014. Udarbejdelse af klimatilpasningsplan og retningslinjer herfor er lovpligtig. I klimatilpasningsplanen redegøres der for, hvor i kommunen der forventes at være størst risiko for økonomisk tab samt samfundsmæssige gener som følge af forventet stigende regnmængder.

Forvaltningen anbefaler at selve retningslinjerne for klimatilpasning i kommuneplanen vurderes i forbindelse med et andet delemne: Forebyggelse af oversvømmelse og erosion.

Bæredygtighedsstrategi

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med budgetlægningen for 2018-2021 besluttet at udarbejde en bæredygtighedsstrategi, med udgangspunkt i at bidrage til FN's verdensmål for bæredygtighed. Strategien vil omfatte en prioriteret indsats for at opfylde nogle af målene om klima, energi, transport og bæredygtigt forbrug. Det er også hensigten, at bæredygtighedsstrategien skal relateres til andre strategier og områder, bl.a. socialområdet, skole- og sundhedsområdet og området for borgerdialog.

Strategien skal have fokus på at støtte borgere og virksomheder med information og hjælp til konkrete projekter.

Kommunalbestyrelsen har nedsat et §17.4 udvalg til at udarbejde strategien, dvs. et udvalg bestående af både politikere og øvrige borgere i Lyngby-Taarbæk. Baggrunden herfor er blandt andet at sikre bæredygtighedsstrategiens lokale forankring.

Forvaltningen anbefaler, at bæredygtighedsstrategien sendes i 8 ugers høring, hvis det er tilfældet, at der indgår handlinger, der skal indarbejdes i kommuneplanen.

Eva Ørum
Jakob Jespersen

Høringsnotat Udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet

Den offentlige debat forløb fra den 4. marts 2019 til den 26. april 2019. Kommunen har modtaget 19 kommentarer og bemærkninger til planen.

I skemaet nedenfor kan du læse resumé af høringssvarene sammen med forvaltningens kommentarer og forslag til videre behandling.

Bemærkninger i postkasse ved udstilling:

Nr.	Bemærkning fra:	Bemærkning fra seddel:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
1.1	Ukendt borger <i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	Et godt byliv for ældre mennesker fordrer et eller flere offentlige toiletter	Udviklings- og helhedsplanen beskriver den ønskede udvikling og de overordnede principper for udviklingen af området. Der vil i den kommende planlægning blive taget stilling til evt. placering af offentlige toiletter i det omfang det er relevant. Oftest etableres offentlige toiletter i forbindelse med offentlige funktioner.	
2.1	Ukendt borger <i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	Legeplads	Udviklings- og helhedsplanen beskriver den ønskede udvikling og de overordnede principper for udviklingen af området. Den konkrete placering af funktioner vil der blive taget stilling til i den efterfølgende detailplanlægning, men de bebyggelser og gårdrum der er skitseret i udviklings- og helhedsplanen, giver mulighed for at etablere funktioner så som legeplads og beboerhaver.	Den konkrete placering af funktioner så som legeplads foreslås behandlet i den efterfølgende lokalplanlægning.
3.1	Ukendt borger <i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	Gerne mere almene boliger, som almindelige mennesker kan betale	Der er med udviklings- og helhedsplanen ikke taget stilling til hvilke typer af boliger der skal være i området.	Det foreslås, at forvaltningen arbejder videre med at undersøge muligheden for placering af almene boliger i Firskovvejområdet.
4.1	Anne Sandbech	Jeg cykler til vuggestue med min søn hver dag. Den	Når vejen åbner, vil selve	Der er rettet henvendelse til

	<i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	måde cykelstien er lagt på, på jægersborgvej med et bøj, gør det svært at orientere sig og er meget lidt cykelvenligt – er også spændt på udkørselsforholdene fra vores ejendom, som er mærkelige i forvejen.	krydset blive lysreguleret og de højresvingende biler mod Firskovvejs forlængelse vil have rødt, når der bliver grønt for cyklisterne ad Jægersborgvej mod Lyngby. Denne løsning er valgt af hensynet til trafiksikkerheden, så de højresvingende biler, der kører i 2 baner mod Firskovvej, ikke kører ligeudkørende cyklister ned. Der ændres ikke på adgangsforholdene til ejendommen Jægersborgvej 68-76. Det vil sige, at der fortsat vil være en vigepligtsreguleret udkørsel i krydset.	borgeren om det konkrete spørgsmål i høringsperioden.
5.1	Anne Sandbech <i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	Jeg er spændt på om boligerne bliver mere af den slags der ikke er til at betale for mennesker som mig, der er enlig mor og endda har en ok indtægt – 13-14.000 om måneden er meget. Hvad så med pædagoger, lærere, sygeplejersker mm som vi gerne vil tiltrække som arbejdskraft? Men ser lækkert og godt ud.	Se punkt 3.1	Se punkt 3.1
6.1	Ukendt borger <i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	Skab haver med huse i stedet for huse med haver. Skab parker med by i stedet for byer med parker.	I udviklings- og helhedsplanen arbejdes der med en bebyggelsesprocent på op til 200%. Princippet i planen er at give adgang til grønne friarealer og beboerhaver i et hævet niveau, samt at øge tilgængeligheden til de rekreative områder i nærområdet.	
7.1	Ukendt borger <i>Bemærkning fra postkassen ved</i>	Det er super med beplantning og åbne byrum.		

	<i>udstillingen</i>			
8.1	Ukendt borger <i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	Noget møj for de der bor på Jægersborgvej 68-74	Der ændres ikke på adgangsforholdene til ejendommen Jægersborgvej 68-76. Det vil sige, at der fortsat vil være en vigepligtsreguleret udkørsel i krydset.	
9.1	Ukendt borger <i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	Lad være med at opføre hvide bygninger. De ser pæne ud på projektbilleder, men de bliver meget hurtigt grønne af alger og pollen og grå/sort af trafik os. Prøv bare at se de hvide boliger, der blev opført for få år siden i Herlev lige syd for togbanen ved Ring 3-banen. De ser hæslige ud.	Udviklings- og helhedsplanen fastsætter ikke bestemmelser om bygningers udseende, herunder farve. Illustrationerne i planen er for at vise, hvordan det rummeligt kan tage sig ud. Når udviklings- og helhedsplanen for Firskovvejområdet er vedtaget skal den følges op af lokalplaner, som fastsætter bestemmelser om bebyggelsernes omfang, placering og udseende mv. herunder farver.	
10.1	Thom Viggo Hinsch <i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	Jeg synes det er utroligt spændende at følge med i anlægsarbejdet med hovedstadens letbane. Jeg glæder mig til åbningen 2025. Det bliver dejligt. Fra Lundtofte til Ishøj.	Det er muligt at følge med i anlægsarbejdet af letbanen på kommunens hjemmeside: www.letbane.ltk.dk og på Hovedstadens Letbanes hjemmeside: www.dinletbane.dk/foelg-byggeriet/lyngby-taarbaek/	
11.1	Ukendt borger <i>Bemærkning fra postkassen ved udstillingen</i>	Lad det grønne være. Hold det åbent og bebyg så lidt som muligt. I har alt for travlt med at bebygge det hele, beton helt frem til kanten som i Sorgenfri og Virum.	Udviklings- og helhedsplanen fastsætter principper for at nye bygninger skal tilpasses omgivelserne og facaderne skal udformes med forskydninger mv., så der bl.a. opstår små nicher til ophold. Der er endvidere fokus på kantzoner dvs. der hvor bygningen møder byrummet.	

Bemærkninger sendt til fremtidens-firskovvej@ltk.dk:

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
12.1	Henrik Spellerberg	Mener det er et fint projekt, men har tre ønsker til der videre arbejde. Ønsker mulighed for opførelse af parkeringshus i forbindelse med bygning af de mange lejligheder. Ønsker flere boliger og mindre detailhandel og kontorer. Der er pt mange ledige detail forretninger og kontorlokaler ledige i Lyngby. Ønsker at der tillades et mindre supermarked til betjening af de mange boliger.	Principperne for parkering i udviklings- og helhedsplanen er, at parkering skal etableres i konstruktion enten helt eller delvist i kælder eller i konstruktion, og gerne som fælles anlæg. Udviklings- og helhedsplanen ligger op til en blanding af anvendelser inden for området som helhed, men også inden for de enkelte stor-matrikler. Dette bunder i ønsket om at skabe en levende bydel – både i løbet af dagen og efter byens normale lukketid, men også ud fra overvejelser om at indretningen af området i forhold til støj og placering af kvalitative opholdsarealer. Der er ikke i planen fastlagt en endelig fordeling imellem de forskellige anvendelser i området. Der anvises plads til op til 40.000 m² til detailhandel. Staten har udpeget Firskovvejområdet til aflastningsområde, hvor der ikke umiddelbart vil være mulighed for at placere dagligvarebutikker.	

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
13.1	Jens K. Høyer	Er imod den planlagte gangsti for enden af lyngholmsvej mod Firskovvej, da borgeren mener det vil betyde yderligere flugtveje for områdets potentielle indbrudstyre.	I udviklings- og helhedsplanen er vist nye forbindelser, som skal binde Firskovvejområdet og parcelhusområdet sammen med de grønne områder og bymidten. Den endelige placering og finansiering af stiforbindelserne skal fastlægges i forbindelse med den nærmere planlægning af området.	

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
14.1	Niels Wellendorf Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal	Det er glædeligt, at der lægges op til en bæredygtig udvikling af området. Dette bør der tages hensyn til i planen, så der bliver bredere cykelstier og færre parkeringspladser for biler og flere til cykler. Også de planlagte tvær-forbindelser bør udformes med god plads til cykeltrafik. De midlertidige forhold mellem Nørgaardsvej og Klampenborgvej samt på Nørgaardsvej mellem jernbaneoverskæringen og Kanalvej er ikke tilstrækkelige med hensyn til cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed.	Der er ikke i udviklings- og helhedsplanen fastlagt specifikke krav til hverken bil- eller cykelparkering. Dette vil indgå i det videre planarbejde med området og skal ses i sammenhæng med de igangværende undersøgelser om parkering og mobilitet i kommunen. Der er fastlagt principper for den overordnede indretning af den fremtidige ombygning af Firskovvej, her i indgår også cykelstier i begge retninger, på hele vejforløbet. Der er tale om en midlertidig ombygning af Firskovvej, hvor de nuværende ejendomme medfører et begrænset antal fodgængere og cyklister. Der har desværre ikke på nuværende tidspunkt været muligt at opnå midlertidig dispensation fra fredningen til at etablere delt sti mellem indkørslen til Cirkuspladsen og Firskovvej 5. På denne strækning skal cyklisterne derfor indtil videre køre på kørebanen. Forvaltningen arbejder fortsat på en løsning som sikre cyklister på denne strækning bedre. Der vil i forbindelse med den permanente ombygning af Firskovvej blive ansøgt om en permanent dispensation fra fredningen for at sikre de bløde trafikanter på strækningen.	I den kommende kommuneplanstrategi indgår der delemne om bl.a. parkering. Der vil i forbindelse med de konkrete byggeretsgivende lokalplaner for området bliver taget stilling til de konkrete parkeringsnormer, for både biler og cykler. I forbindelse med udmøntning af helhedsplanen vil der være fokus på at tilvejebringe det nødvendige areal til at sikre forholdene for lette trafikanter på den smalle del af Firskovvej.

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
14.2		Der er i miljøkonsekvens-beregningerne for Firskovvejs forlængelse regnet med en stigning i biltrafikken. Det er derfor nødvendigt, at man allerede nu etablerer en mere endelig løsning for Firskovvej mellem Klampenborgvej og Nørgaardsvej med egentlige cykelstier i begge sider af samme bredde (2,5 meter eller bredere) som på resten af Firskovvej. Samt etablerer cykelstier på Nørgaardsvej mellem Kanalvej og jernbane-overskæringen. Vi er uforstående over for at dette ikke har været en del af projektet med forlængelsen af Firskovvej. Da formålet med etableringen af forlængelsen af Firskovvej jo er en omlægning af biltrafikken fra Klampenborgvej til Firskovvej som led i letbaneprojektet, burde konsekvenserne og løsningerne heraf for cykeltrafikken på den eksisterende Firskovvej jo have været en del af dette projekt, og finansieret på samme måde. Det undrer os at kommunen ikke har haft forståelse for dette.	Forlængelsen af Firskovvej til Jægersborgvej skal senest være åben ved udgangen af november 2019 for at sikre trafikafviklingen i Kgs. Lyngby i relation til igangværende projekter i området. Bl.a. vil Forsyningens forventede arbejder syd for Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej, medfører en betydelig omvejskørsel i anlægsperioden. Det har derfor ikke været muligt at færdiggøre detailprojekteringen af den fremtidige omlægning af Firskovvej inden at vejforlængelsen til Jægersborgvej skal stå færdig. Det er derfor besluttet at finde en midlertidig løsning for den eksisterende del af Firskovvej indtil Helhedsplanen er vedtaget. Udviklings og helhedsplanen - Fremtidens Firskovvej fastlægger principper for den fremtidige omlægning af Firskovvej, og der vil i det fremtidige vejprojekt også indgå gode forbindelser og tilgængelighed for de bløde trafikanter. Som en del af forbedringer på p-søgeringen etableres der fortov og cykelsti langs Nørgaardsvej nordøst for Nærumbanen. Vi er i dialog med Banedanmark om ændringer af baneoverskæringen på Nørgaardsvej for at forlænge cykelstierne til umiddelbart sydvest for baneoverskæringen. Der er pt. Ikke afsat anlægsmidler til at forlænge cykelstierne helt til	Se 14 Det vil i den videre planlægning overvejes om der kan etableres cykelstier på den resterende del af Nørgaardsvej.

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
			Kanalvej, som i dag har vejstatus som lokalvej frem til Kanalvej. Der er begrænset trafik på denne del af Nørgaardsvej og vejens udformning opfordrer ikke til høje hastigheder på strækningen.	
14.3		Der må i forbindelse med letbaneprojektet sikres ordentlige muligheder for cyklister (cyklende, ikke trækkende) at krydse Klampenborgvej og Letbanen ved Firskovvejs udmunding samt at der er sikre krydsningsmuligheder over Firskovvej for cyklister ved Ermelundsstiens udmunding i Firskovvej. Begge krydsninger indgår i den regionale cykelrute 69 (Ermelundsstien).	Cyklister fra Firskovvej, som skal mod centrum via Klampenborgvej eller videre af stien langs lokalbanen skal stå af og trække. Denne løsning er valgt af hensyn til cyklisternes sikkerhed. I og med letbanen kører i sit eget tracé, og ikke indgår i den øvrige trafikafvikling i det signalregulerede kryds, sikres cyklisterne og fodgængernes bedst via et z-kryds, som fordrer at cyklister står af og trækker hen over baneareal. Dette medfører dårligere fremkommelighed for cyklister lige her	

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
15.1	Niels Wellendorf Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk og Rudersdal	Arbejdet i Region Hovedstad/ Movia/Lokaltog om omlægningen af Nærumbanen bør medtages i helhedsplanen. I analysen "Driftsformer på Nærumbanen, Analyse af mulige driftsformer efter Ring 3 Letbanen" indgår 3 mulige scenarier for Nærumbanens fremtid. Den mest fremtidssikre er efter undertegnedes mening at forbinde Nærumbanen med Letbanen på Klampenborgvej og føre den til Lyngby station. Nærumbanens arealer vil i givet fald kunne indgå i det planlagte byggeri, der således også vil kunne udformes på en anden – og måske mere hensigtsmæssig - måde, når der ikke længere skal tages hensyn til at Nærumbanen kører midt igennem det hele.	Arbejdet med analysen "Driftsformer på Nærumbanen" er endnu ikke afsluttet. Rapporten udpeger ikke endegyldigt et af scenarier, som bedre end de andre. Der er derfor ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at resultaterne kan medtages i planprocessen. Regionen kan i samarbejde med berørte kommuner igangsætte en fase to, hvor der foretages en VVM-vurdering af de screenede scenarier, så konsekvenserne kan afvejes med en større detaljeringsgrad. Beslutningen om det videre arbejde er endnu ikke truffet. Lyngby-Taarbæk Kommune har i processen for analysen om fremtiden for Nærumbanen gjort opmærksom på den potentielle udvikling af området. Det har været en del af forudsætningerne for udarbejdelsen af udvikling- og helhedsplanen at lokalplanen indgik med det nuværende tracé.	

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
16.1	Tina Høyer	I forbindelse med den påtænkte ændring af Firskovvejs anvendelse, vil jeg gerne anbefale, at der ikke tillades pladskrævende butikker med åbningstider efter kl. 16 i weekenden, da det vil medføre endnu flere støjgener for beboerne i det tilliggende villakvarter. Vi er allerede voldsomt støjplagede af motorvejsnettet, og denne støjgene øges ved åbningen af Firskovvejsforlængelse, derfor vil det være utåleligt for os beboere, hvis den øgede trafik og dermed øgede trafikstøj også overskrider almindelig butiksåbningstid.	Det er lukkeloven der fastsætter regler for, hvornår butikker må holde åbent. Lyngby-Taarbæk Kommune har dermed ikke indflydelse på åbningstider for butikker.	

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
17.1	Hans Nielsen, formand for Danmarks Naturfredningsforening i Lyngby-Taarbæk	DN finder, at forslaget vil forstærke klimakrisen ved at forøge CO2-udledningen som følge af øget energi- og ressourceforbrug og ødelægge de grønne landskabelige og rekreative værdier i Ermelundskilen ved at opføre meget højt byggeri klos op ad den fredede Ermelundskile, hvor der i den gældende lokalplan kun tillades byggeri i op til 8,5 meters højde, så det er skjult bag lokalplanens beplantningsbælte. Der er i stedet for behov for en plan der minimerer transport og ressourceforbruget og ikke ødelægger Ermelundskilen.	Udviklings- og helhedsplanen har fokus på at understøtte udviklingen af en grøn og klimatilpasset bydel bl.a. med synlig regnvands-håndtering, grøn mobilitet og blandede funktioner samt grundig borgerinddragelse i processen, hvor også Danmarks Naturfredningsforening har været inviteret. Udviklings- og helhedsplanen viser en mulig fortætning af området med en bebyggelsesprocent op til 200 % for området som helhed. I et af de viste scenarier i planen kan bebyggelserne enkelte steder komme op i 7-8 etager. Princippet for bebyggelsen i Udviklings- og helhedsplanen er at der tages hensyn til villaområdet mod syd og Ermelundskilen mod nord, hvor bebyggelserne forslås lavere. De endelige bebyggelseshøjder i området vil blive fastlagt i den efterfølgende planproces ifm. udarbejdelse af kommuneplantillæg og lokalplaner. Ermelundskilen nord for Firskovvejområdet er i dag fredet og planen berører derfor ikke dette areal. Beplantningsbæltet mellem Firskovvejområdet og Ermelundskilen skal ligeledes bevares, om må kun gennembyrdes enkelte steder af stier, så adgangen til Ermelundskilen øges.	

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
17.2		DN ønsker ikke etablering af 27.000 m² detailhandelsbyggeri langs Firskovvej. Det er hverken bæredygtigt eller ønskværdigt. DN mener, at klimakrisen og handel over internettet vil medføre, at behovet for detailhandelsareal vil falde i de kommende år.	Firskovvejområdet er i Statens landsplandirektiv for detailhandel udlagt om aflastningsområde, med mulighed for at etablere op til 67.000m² til udvalgswarebutikker. I forbindelse med udarbejdelsen af planstrategi 2019 vil der blive taget stilling til den kommende strategi for udvikling af detailhandel i Lyngby-Taarbæk Kommune, herunder også Firskovvejområdet.	
17.3		DN finder det ikke bæredygtigt at nedrive stort set alt det eksisterende byggeri, da det meste er relativt nyt og af så høj kvalitet, at det kan holde i mange årtier endnu. DN anbefaler, at udviklings- og helhedsplanen afvises, og at der i stedet udarbejdes en bæredygtig udviklings- og landskabsplan, der bevarer de eksisterende bygninger af høj kvalitet, og som fastlægger retningslinjer for nye bygninger, hvor de eksisterende er af ringe kvalitet, og med det sigte at bebyggelsen ikke må være synlig fra Ermelundskilen, så denne stadig vil fremstå som en grøn landskabskile med store landskabelige og rekreative værdier fra Firskovvej til Ermelunden. Danmarks Naturfredningsforening er meget positiv over for planens klimatiltag, som også bør videreføres i en ny udviklings- og landskabsplan for området.	Udviklings- og helhedsplanen fastlægger ikke specifikke anvendelser for de enkle ejendomme i området. Udviklings- og helhedsplanen medfører ikke handlepligt, så funktioner som er beliggende i området i dag, kan bibeholdes mange år ud i fremtiden hvis det ønskes.	

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
17.4		DN anbefaler, at udviklings- og landskabsplanens grænse mellem Lyngby-Taarbæk Rideklub på Stenrødgård følger det eksisterende grønne hegn ind til Lyngby-Taarbæk Kommunes driftsplads, så det grønne hegn kan bevares og sløre driftspladsen. DN mener ikke, at Klampenborgvej 203-205 med bl.a. Jyske Realkredit A/S og Jyske Bank hører med til Firskovvejområdet, men hører til området med bl.a. Lyngby Storcenter og det nye byggeri ved Kanalvej.	Afgrænsningen mod øst følger den kommende vejadgang til Stenrødgård. Denne vejadgang forventes at blive en naturlig skillelinje i fremtiden. Det er i processen med udviklings- og helhedsplanen besluttet også at medtage ejendommene ved Klampenborgvej 203-205. Dette er for at sikre at udviklingen i Firskovvejområdet bliver tænkt i relation til den eksisterende by. Ved at medtage dette område kan man understrege vigtigheden af koblingen mellem Firskovvejområdet og bymidten.	
18.1	Bente Kjøller, formand for Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk	Udviklings- og helhedsplanen er et godt bud på, hvordan vi i en nær og fjern fremtid kan forestille os området konverteret til et mere spændende og livligt bolig- og erhvervsområde. Vi er især glade for de tanker, der er om at styrke en grøn og bæredygtig bydel ud fra DGNB's retningslinjer: Sociokulturel og funktionel kvalitet, miljømæssig kvalitet og økonomisk kvalitet, og de forslag der er til, hvordan ny bebyggelse kan planlægges med kantzoner.		

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
18.2		Et opmærksomhedspunkt. De mange gode idéer skal indarbejdes i de efterfølgende lokalplaner. Ved planlægning af Kanalvej, blev der fremvist mange gode idéer, med flotte perspektivtegninger med hængende haver og et grønt og bæredygtigt image - men virkeligheden blev desværre en anden, en boligbebyggelse der mere er på det jævne. I lokalplan 275 for Firskovvej (vedtaget), er der i delområde 3 vist bebyggelsesprincipper og beskrevet krav til bebyggelsen, som afviger meget fra den nu fremlagte helhedsplan. Det er vores ønske, at en kommende supplerende lokalplan for delområde 3 udarbejdes med fokus på de retningslinjer/idéer, som er beskrevet i helhedsplanen. De idéer helhedsplanen indeholder skal beskrives konkret i lokalplanens bestemmelser om bebyggelsens udseende, så vi får en ny bydel med høj arkitektonisk kvalitet.	Udviklings- og helhedsplanen er ikke en plantype, som indgår i planhierarkiet jf. planloven. Udviklings- og helhedsplanen fastlægger de overordnede principper for det videre planarbejde og skal danne baggrund for den fremtidige dialog med grundejere og evt. investorer i forbindelse med udviklingen af området. Der er derfor behov for at principperne bliver formaliseret i et regulært planprodukt. Der er i dag en række gældende lokalplaner i området og det skal i den videre proces besluttes hvordan de kommende planprodukter forholder sig til den eksisterende planlægning. Forvaltningen er enige i at principperne skal sikre i de efterfølgende planer for området, så der sikres at intentionerne i udviklings- og helhedsplanen bliver konkretiseret i de enkelte lokalplaner i området.	Det anbefales at der udarbejdes kommuneplantillæg og rammelokalplan for hele området for at sikre principperne i udviklings- og helhedsplanen. Der vil derefter skulle udarbejdes konkrete projektlokalplaner for kommende projekter i området.

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
18.3		Vi skal fremkomme med følgende ændringsforslag: Planen skal angiveligt fastlægge de overordnede principper. Her har man glemt dialogen med de naboer, der støder op til området. Referencen til Fingerplanen savner fortællingen om at sikre befolkningens adgang til grønne områder, netop ved at udbygge og koncentrere infrastrukturen. Det offentlige trafiksystem findes ikke særlig godt belyst i planen. Planen har misforstået Ermelundens placering i forhold til Firskovvej. Ermelunden er helt beliggende i Gentofte kommune og er ikke områdets forbindelse til Dyrehaven. Ermelundsstien og fæstningskanaltraceet samt friarealerne syd for rækkehuskvartererne ved Klampenborgvej og kolonihaverne udgør et sammenhængende grønt område nord for Firskovvej. Området har forbindelse under motorvejen til et større grønt område syd for Hvidegårdsparken der går til kommunegrænsen. Det er vigtigt at inddrage de nuværende naboer i dialogen om den fremtidige udvikling. Hermed bliver det muligt at sikre de grønne forbindelser på tværs af Fremtidens Firskovvej. I den forbindelse bør der peges på, hvilke forbindelser og strukturer, der kan etableres indenfor en begrænset tidshorisont, det være sig det grønne hovedstrøg, stier på tværs mellem Ermelundsstien og Birkholmvej, ungdomsboliger ved "Grisens" lokalstation (Nørgårdsvej), dele af LP 275 der omhandler boliger, men her kræves en konkret lokalplan før iværksættelse.	I processen med udarbejdelsen af forslag til Udviklings- og helhedsplanen har både grundejere, naboer og interesseorganisationer været inviteret til at deltage i processen. Formålet med udviklings- og helhedsplanen er at fastlægge de overordnede principper for, hvordan visionen om en blandet by med byliv kan opnås. Der vil derfor være elementer som ikke er belyst i planen. Forvaltningen er opmærksomme på at Ermelundskilen er benævnt forkert flere steder i planen.	Udviklings og helhedsplanen konsekvensrettes ift. benævnelsen af Ermelundskilen.

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
18.4		Det er relevant at sikre flytning af genbrugspladsen indenfor en overskuelig fremtid, da den ikke vil harmonere med områdets fremtidige identitet.	I udarbejdelsen af udviklings- og helhedsplanen Fremtidens Firskovvej har genbrugspladsen indgået med tre scenarier. 1. scenarie er at den bliver liggende som den er i dag. 2. scenarie er at den bliver flyttet til en anden lokation. 3. scenarie er at den bliver i området, men at den gentænkes i forhold til principperne i planen og sam-tænkes med andre funktioner. Forvaltningen er i dialog med Lyngby-Taarbæk Forsyning om de fremtidige muligheder for genbrugspladsen.	
18.5		Det er Bygningskultur Foreningens opfattelse, at de angivne ønsker om større tætheder, højder og bebyggelsesprocenter kan være velbegrundet i konkrete tilfælde, men anbefaler at såvel skyggeforhold som parkeringskrav fastlægges i de pågældende lokalplaner. Foreningen finder som tidligere anført, at det fremlagte forslag til Udviklings- og Helhedsplan er et spændende og kreativt oplæg, men en helhedsplan bør - for at kunne være en brugbar og formålstjenlig rettesnor - vælge nogle mere præcise hovedgreb, og allerede nu udelukke åbenlyst uhensigtsmæssige ideer	Se punkt 18.2	

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
19.1	Jesper Bjerg	- det er af stor betydning for os, at de bygninger der bliver placeret mod villaområderne i syd så vidt mulig, bliver fri for erhverv (især detailhandel), da dette ofte medfører meget larm i forbindelse med levering af varer, tømning af skrald osv, samt den "trafik" af mennesker som detailhandel også vil skabe. - det vil være meget ønskværdigt at eventuelt nybyg tæt på villaområderne i syd bliver fri for høje bygninger - som I har lagt op til i jeres plan vil det dog være dejligt, at kommunens plads bliver rykket så langt væk fra villaområdet som muligt, da der typisk er en del larm fra dette område - hvis muligt må I gerne bevare så mange af de store træer som muligt. De er for det første smukke for området, men derudover skærmer de meget for støj. Vi er allerede nu meget mere generet af støj fra motorvejen efter der er fældet rigtig mange store træer i forbindelse med forlængelsen af Firskovvej.	Udviklings- og helhedsplanen viser en fortætning af området med en ny bebyggelse og fastlægger ikke specifikke anvendelser for de enkelte ejendomme i området. Princippet for bebyggelsen er at der tages hensyn til villaområdet mod syd og Ermelundskilen mod nord, hvor bebyggelserne forslås lavere. Når udviklings- og helhedsplanen for Firskovvejområdet er vedtaget skal den følges op af lokalplaner, som fastsætter bestemmelser om bebyggelsernes omfang, placering og udseende, beplantning mv.	

Nr.	Høringssvar fra:	Resumé af høringssvar:	Forvaltningens kommentarer:	Forvaltningens forslag til ændringer af planforslaget og/eller opfølgende handlinger:
20.1	Jacob Steen Møller, Campusdirektør DTU	DTU er positive overfor indholdet og fokus i udviklings- og helhedsplanen. DTU mener, at planen relaterer sig fint til den overordnede fortælling om Fingerplanen, grønne forbindelser mv. og at især placeringen mellem Lyngby Centrum og Vidensbyområdet ved DTU understreges på en god måde. DTU mener, at det er afgørende at boligerne også kommer til at omfatte prisbillige boliger til studerende og andre uddannelsessøgende, hvis man vil opnå planens ambition om at skabe et levende byområde med en blanding af mennesker og funktioner. DTU mener, at det vil medvirke til områdets karakter som blandet bydel og også give et positivt bidrag til en yderligere vitalisering af bylivet i Lyngby Centrum. DTU understreger derfor at det er afgørende, at der foruden plan- og arkitektoniske hensyn også i de planmæssige overvejelser gøres plads til at sikre, at der etableres betalingsvenlige boliger, eksempelvis i form af alm. kollegiebebyggelser eller fondsstøttede byggerier.	Se. Punkt 3.1	Det foreslås, at forvaltningen arbejder videre med at undersøge muligheden for placering af almene boliger i Firskovvejområdet, herunder også prisvenlige boliger til f.eks. studerende.

N O T A T
om

Planmæssige muligheder efter udviklings- og helhedsplanen Fremtidens Firskovvej

Baggrund

Når Fremtidens Firskovvej, en udviklings- og helhedsplan for Firskovvejområdet, er vedtaget, skal det besluttes hvordan principperne i planen skal følges op i form af fysisk planlægning. Udviklings- og helhedsplanen er ikke en plantype, som indgår i planhierarkiet jf. planloven. Udviklings- og helhedsplanen fastlægger de overordnede principper for det videre planarbejde og skal danne baggrund for den fremtidige dialog med grundejere og evt. investorer i forbindelse med udviklingen af området. Udviklings- og helhedsplanen er et strategisk værktøj, som den kommende udvikling skal bygge videre på og ligger til grund for en fasetilgang til udviklingen af området. Der er derfor behov for at principperne bliver formaliseret i et regulært planprodukt.

Muligheder, fordele og ulemper:

Mulighederne for opfølgning på og sikring af helhedsplanens principper og intentioner kan overordnet inddeles i følgende 3 muligheder. 1. Udviklings- og helhedsplanen vedtages og gælder som strategisk rettesnor for den efterfølgende lokalplanlægning, og der afventes herefter henvendelser fra områdets aktører. 2. Kommuneplanen ændres så eksisterende rammer og retningslinjer opdateres og tilpasses helhedsplanens intentioner. 3. Kommuneplanens rammer og retningslinjer ændres, samtidig med at der udarbejdes en rammelokalplan for området, som sikrer helhedsplanens principper i et juridisk bindende plandokument.

1. Ingen konkrete tiltag/afvente henvendelser fra grundejere og investorer

I dette tilfælde vedtages udviklings- og helhedsplanen, som retningsgivende og overordnet strategi for de efterfølgende projektlokalplaner. Der afventes herefter konkret projektforslag eller lignende fra områdets aktører. Det kræver ingen umiddelbar handling fra Lyngby-Taarbæk Kommunes side nu og her, men der vil i stedet skulle udarbejdes de nødvendige planprodukter i forbindelse med de konkrete projekter.

Fordelen ved den løsning er, at der ikke er behov for at afsætte ressourcer i forvaltningen til det opfølgende planarbejde før der forelægger konkrete projekter.

Ulempen er, at der er en øget risiko for at det bliver vanskeligt at opretholde helhedsplanens overordnede principper i den efterfølgende planlægning, når planlægningen efterfølgende foregår drypvis.

2. Kommuneplantillæg med efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner

I dette tilfælde vedtages udviklings- og helhedsplanen, som retningsgivende og overordnet strategi og der udarbejdes derefter et kommuneplantillæg for området. I kommuneplantillægget fastlægges rammer og retningslinjer ud fra principperne i udviklings- og helhedsplanen som skal danne grundlag for de efterfølgende projektlokalplaner.

Fordelen ved denne løsning er at man får konkretiseret de overordnede principper fra planen på kommuneplanniveau, som er retningsgivende for Kommunalbestyrelsens arbejde med de efterfølgende projektlokalplaner.

Ulempen er, at det alene er de overordnede principper som kan fastlægges på kommuneplanniveau og der dermed fortsat er risiko for at principper, der skal sikre

sammenhæng på tværs af området, kan være vanskelige at sikre i drypvise projektlokalplaner.

3 Kommuneplantillæg med tilhørende rammelokalplan og efterfølgende byggeretsgivende lokalplaner

I dette tilfælde vedtages udviklings- og helhedsplanen, som retningsgivende og overordnet strategi og der udarbejdes derefter et kommuneplantillæg og en rammelokalplan for området. I kommuneplantillægget fastlægges rammer og retningslinjer for området og rammelokalplanen kan mere præcist fastlægge overordnede bestemmelser for hvordan principperne i udviklings- og helhedsplanen skal sikres. Fordelen ved denne fremgangsmåde er, at man konkret kan fastlægge og sikre principperne i udviklings- og helhedsplanen f.eks. overordnede byggefelt, ny matrikelstruktur, samlede klimatiltag, fælles byrum og fremtidige vejforhold, som vil gå på tværs af fremtidige projekter. En rammelokalplan er bindende for både grundejerne i området og kommunalbestyrelsen. Forvaltningen vurderer, at den øgede klarhed og detaljering af helhedsplanens formål og effekter i en rammelokalplan, vil kunne lette den efterfølgende forhandling og detailplanlægning og styrke helhedsplanens principper og intentioner.

Ulempen er, at der er tale om et mere omfattende planarbejde, som vil kræve et væsentligt større ressourceforbrug i forvaltningen indledningsvis.

Konklusion

Forvaltningen anbefaler løsningsmulighed nr. 3, hvor der udarbejdes et kommuneplantillæg med overordnede bestemmelser for arealanvendelse, samt en rammelokalplan, som fastlægger de overordnede principper fra udviklings- og helhedsplanen.

I processen med udarbejdelse af tillægget bør det overvejes om der skal laves en samlet ramme for hele området, og hvordan den evt. skal sammensættes. Eller om der skal laves delrammer for dele af området.

I processen med udarbejdelse af en rammelokalplan bør det overvejes om der kan laves en rammelokalplan for området som helhed og hvad det betyder for de enkelte vedtagne lokalplaner i området, herunder evt. aflysning af enkelte ældre lokalplaner.

Forslag til overordnet indhold i et fremtidigt kommuneplantillæg:

Skal indeholde et eller flere rammeområder for udviklingen i Firskovvejområdet
Skal fastlægge nye retningslinjer for detailhandel i Firskovvejområdet.

Følgende retningslinjer bør overvejes ifm. Kommuneplantillæg for området.

- Retningslinjer for fastlæggelse af en andel af almene boliger i området.
- Retningslinjer for grønne forbindelser – skal der ændres noget her?
- Retningslinjer for Klimatilpasning
- Retningslinjer for stationsnærhed
- Retningslinjer for Stier.
- Retningslinjer for vejnet.
- Retningslinjer for kollektive trafikanlæg
- Retningslinjer for natura 2000 og fredede områder.
- Retningslinjer for naturbeskyttelse

Formålet med Kommuneplantillægget vil være at fastlægge den overordnede planramme for området – det skal overvejes om alle rammerne inden for området skal ændres og hvor meget.

Man skal dog være opmærksom på, at kommunen har pligt til snarest at udarbejde lokalplan efter bygherrens anmodning i de tilfælde, hvor et byggeønske er i

overensstemmelse med kommuneplanen, hvorfor det anbefales sideløbende med revision af kommuneplanrammerne for området at lave en rammelokalplan, som fastlægger de overordnede principper fra Udviklings- og helhedsplanen.

Forslag til overordnet indhold i en fremtidig rammelokalplan:

En rammelokalplan er en lokalplan, hvor der fastsættes principper og overordnede bestemmelser for et område. En rammelokalplan indeholder normalt ikke byggeretsgivende bestemmelser, men skal følges op af en ny detaljeret lokalplan, inden lokalplanpligtigt byggeri kan etableres.

Område: helhedsplanens afgræsning

Forslag til formål med en rammelokalplan:

- Sikre principperne i helhedsplanen ift. den fremtidige lokalplanlægning i området.
- Sikre en samlet tilgang til klimaudfordringer (f.eks. regnvandshåndtering) mv. i området som helhed.
- Sikre ens principper for parkering, samt mulighed for at dele parkeringsanlæg i området mellem flere grundejere.
- Fastlægge vejudlæg og indretning af vejen samt de overordnede indkørsler til området.
- Fastlægge stier på tværs af området.
- Fastlægge de overordnede tætheder, højder og bebyggelsesprocenter for området under et

En rammelokalplan er også et vigtigt signal, fra kommunalbestyrelsens side til grundejere og fremtidige investorer om hvad man vil med et område og kan derfor være med til både, at fremme og styre en byudvikling af et større område. Det giver samtidig grundejere og investorer en vished for kommunens opbakning til områdets udvikling.

Nuværende planforhold:

Kommuneplanrammer

Området er omfattet af flere forskellige rammeområder:

- 1.5.91 – Firskovvej
- 1.1.15 – BRF/Hartmann
- 1.1.25 – Nørgaardsvej
- 1.1.28 – Nørgaardsvej øst
- 1.1.29 – Firskovvej 14-20 m.fl.
- 8.4.45 – Stenrødgård

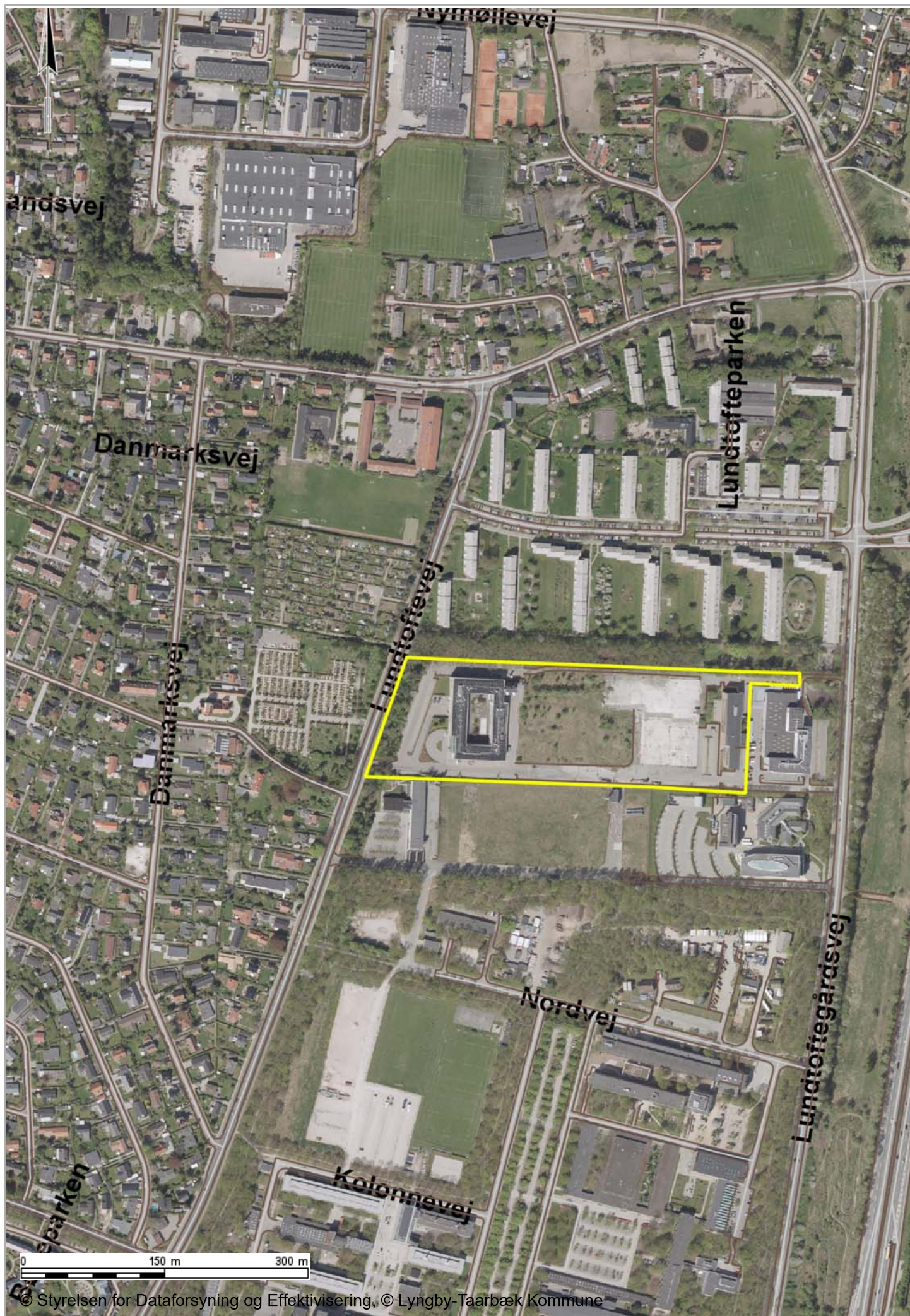
Lokalplaner

Ligesom flere lokalplaner er gældende inden for området:

- Lokalplan 41 – For et område ved Stenrødgård i Lyngby bydel
- Lokalplan 50 – For en kontorbebyggelse ved Klampenborgvej i Lyngby bydel
- Lokalplan 52 – For erhvervsområdet ved Firskovvej
- Lokalplan 246 – for bebyggelse på Nørgaardsvej 30, 32, 34A-G
- Lokalplan 275 – For Firskovvej 14-20 samt Nørgaardsvej 40
- Lokalplan 280 – Forlængelse af Firskovvej

Området er i retningslinjerne for detailhandel udlagt delvis som en del af Kgs. Lyngby Bymidte og delvist som et område til særligt pladskrævende detailhandel.

Med landsplandirektivet for detailhandel som trådte i kraft 1. januar 2019, udlægges en stor del af området som et aflastningsområde.





PENSIONDANMARK EJENDOMME

Lundtofte, Studieboliger

Atlasgrunden
Lundtofte Ungdomsboliger

PensionDanmark
25 år med arbejdsmarkedspension

TIDLIGERE FREMLAGTE PROJEKT – BYPLANUDVALGET OKTOBER 2018

Delområde A

Areal: ca. 17.400 m²

Eksisterende bebyggelse: 10.301 m²

Nye byggemuligheder: 0 m²

Samlet: 10.301 m²

Højde: 12,5 meter

Delområde B

Areal: ca. 24.500 m²

Eksisterende bebyggelse: 0 m²

Nye byggemuligheder: 31.000 m²

Samlet: 31.000 m²

Højde: Studieboliger 17,3 meter ekskl. teknik på tag
og kontorhus 27,5 meter inkl. teknik

Antal boliger: 421 boliger / 507 studerende



Delområde C

Areal: ca. 6.100 m²

Eksisterende bebyggelse: 3.908 m²

Nye byggemuligheder: 0 m²

Samlet: 3.908 m²

Højde: 12,5 meter

LOKALPLANGRUNDLAG FOR LUNDTOFTEVEJ 160 – BYPLANUDVALGET JUNI 2019

Delområde 1

Areal: ca. 15.650 m²

Eksisterende bebyggelse: 0 m²

Nye byggemuligheder: 17.500 m²

Samlet: 17.500 m²

Højde: 16,5 meter inkl. teknik på tag

Antal boliger: 475 boliger / 521 studerende (I forhold til tidligere, så er hver af de 3 pers. "venneboliger" ændret til én 2 pers. "vennebolig" samt én 1 pers. studiebolig. I venneboliger deler de studerende baderum og køkken)
(Byggeretsgivende delområde)

Delområde 2

Areal: ca. 15.100 m²

Eksisterende bebyggelse: 3.908 m²

Nye byggemuligheder: 17.500 m²

Samlet: 21.408 m²

Højde: 24 meter inkl. teknik på tag
(Ikke byggeretsgivende delområde)

Delområde 3

Areal: ca. 17.250 m²

Eksisterende bebyggelse: 10.301 m²

Nye byggemuligheder: 3.600 m²

Samlet: 13.901 m²

Højde: 12,5 meter

(ikke byggeretsgivende delområde)



FUGLEPERSPEKTIV AF STUDIEBOLIGER INKL. KONTOR FOR BDTU (BYGGERETSGIVENDE LOKALPLAN)

Fakta:

- 17.500 m² nye bebyggelse
- 475 studieboliger (520 studerende)
 - 307 enkeltboliger til med eget køkken (heraf 66 også med tilknytning til fælleskøkken)
 - 44 'venneboliger' til to personer uden tilknytning til fælleskøkken
 - 126 enkeltboliger uden køkken med tilknytning til fælleskøkken
 - 0 venneboliger med tilknytning til fælleskøkken
- Kontorfaciliteter for DTU boligfond (ca. 650 m²)
- Ny stiforbindelse gennem området fra DTU til Lundtofteparken
- 4 etager
- 16,5 meter højt inkl. tagteknik (tagteknik fremgår ikke af visualiseringen, men vil blive centreret på bygningen og inddækket så det ikke ses fra jorden)
- Materialer på facader og tagflader undersøges fortsat. De viste materialer er et eksempel.



AKTUELT PROJEKT FOR STUDIEBOLIGER



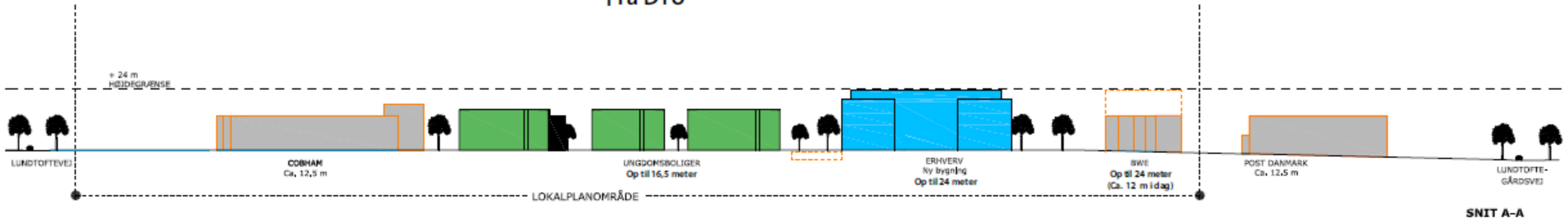
Materialer på facader
og tagflader
undersøges fortsat.
De viste materialer er
et eksempel.

AKTUELT PROJEKT FOR STUDIEBOLIGER

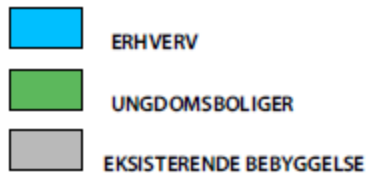
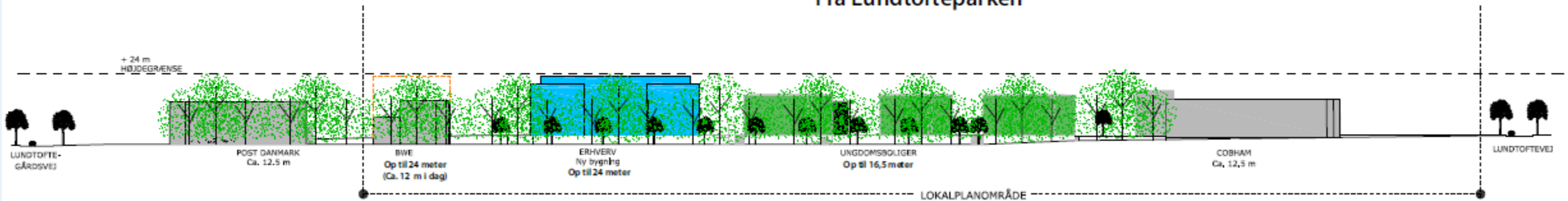


SAMMENLIGNING AF BYGNINGSHØJDER

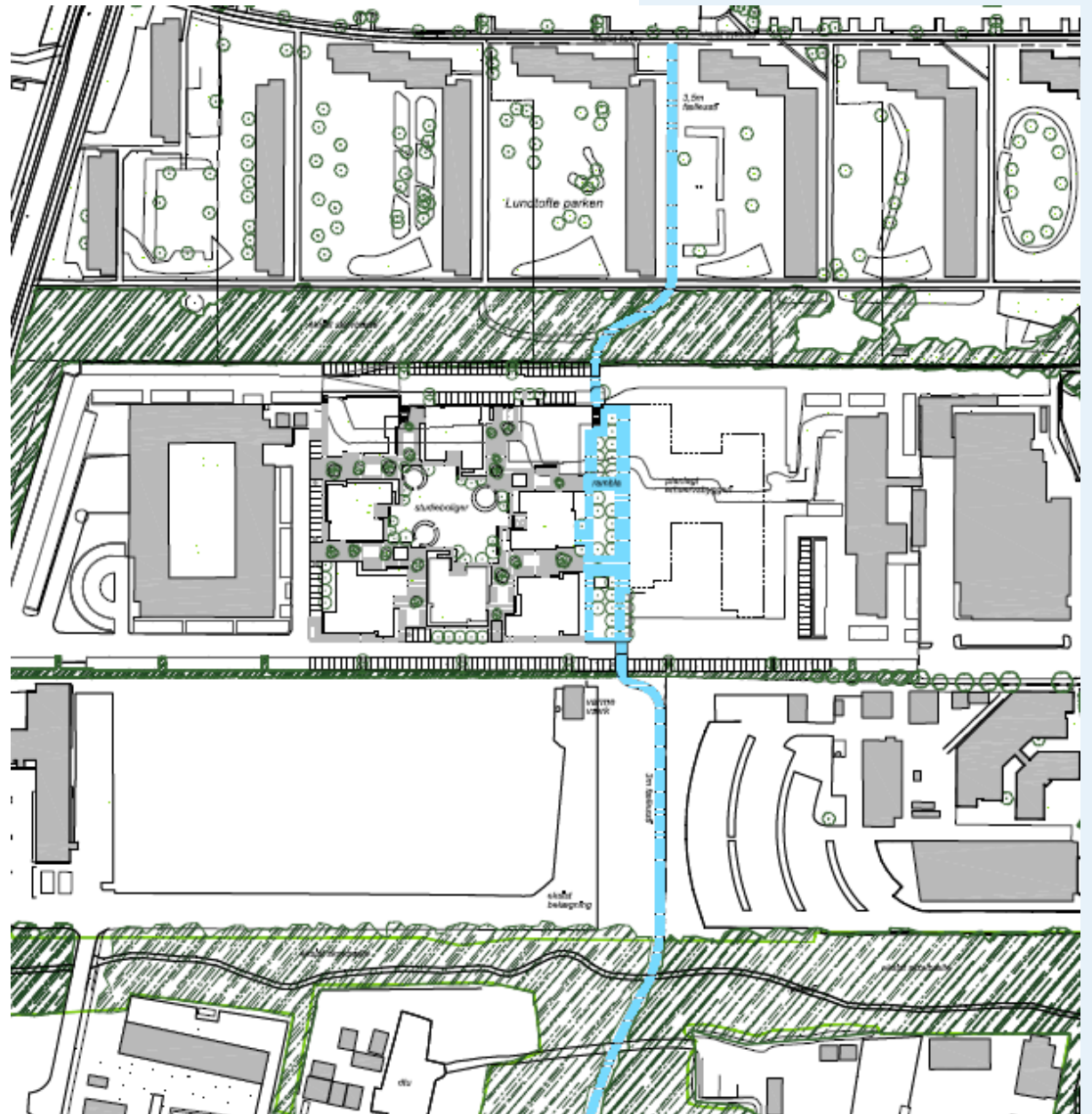
Fra DTU



Fra Lundtofteparken



STIFORBINDELSE PÅ TVÆRS AF OMRÅDET



Hvad giver projektet tilbage til lokalområdet?

DTU's behov

1. I forhold til DTU's behov er der forsat et massivt efterslæb af kollegie boliger, der begrænser mulighederne for udveksling af studerende mellem internationale universiteter, og skaber store pendlerafstande til DTU.

De studerendes behov

1. Boliger i høj kvalitet med lavest mulige husleje via en samarbejdsmodel med Boligfonden DTU.

Positive effekter

1. Bæredygtighedscertificerede studieboliger og kontorhus
2. Opdatering af infrastruktur med lyskryds på Lundtoftegårdsvej
3. Sammenbinding af området med trygge stiforbindelser fra DTU og til Lundtofteparken og letbanen
4. Styrkelse af campusmiljø ved samspil mellem Erhverv, DTU og de studerende
5. Styrkelse af livet i lokalområdet og et positivt bidrag til det lokale handelsliv

Lokalplangrundlag for lokalplan 291 for villakvarteret mod Folkeparken samt tilhørende kommuneplantillæg.
09.05.2019.

I dette notat redegøres for baggrunden for at lave en ny lokalplan, områdets eksisterende forhold og forvaltningens forslag til indhold af lokalplanen. Til sidst i notatet beskrives de gældende kommuneplanrammer og forslag til nye rammer.

Lokalplanens baggrund

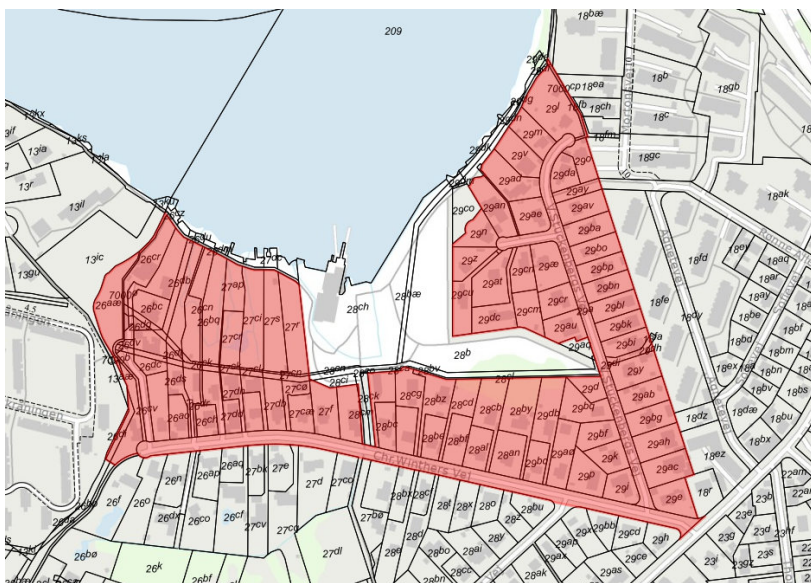
Byplanudvalget har de seneste år behandlet en række sager om nyt boligbyggeri inden for Byplanvedtægt 9. Grunden til disse sager skyldes uoverensstemmelse mellem Byplanvedtægt 9's maksimale etageantal på 2 og kommuneplanrammernes generelle rammer om et maksimalt etageantal på 1½. Byplanudvalget gav i 2010 lov til 2 etages byggeri (med fladt tag) på Chr. Winthers Vej 20B, og i 2014 på Chr. Winthers Vej 22B og V. Stuckenbergs Vej 21A. Den 31.5 2017 godkendte Byplanudvalget opførelse af 2-etages hus på Chr. Winthers Vej 14A. Senest den 13. 3. 2019 gav Byplanudvalget tilladelse til ombygning af bolig til 2 etager på Chr. Winthers Vej 20A. Jf. kort.



De røde prikker viser de ejendomme, som har været politisk behandlet ifm. forøgelse af etageantallet.

Lokalplanområdets grænse:

Lokalplanen erstatter den nordligste del af Byplanvedtægt 9 - Chr. Winthers Vej og V. Stuckenbergs Vej.



Kortet viser lokalplanens afgrænsning, svarende til den nordlige del af Byplanvedtægt 9. Resten af Byplanvedtægt 9 ligger syd for Bagsværdvej og indgår ikke i denne lokalplan.

Lokalplanområdets anvendelse:

Området udlægges til åben-lavt boligområde, som det også er i dag.

Lokalplanområdets matrikler og bebyggelsesstruktur:

I Byplanvedtægt 9 er der fastsat en grundstørrelse på mindst 700 m² og 900 m² for koteletgrunde. Vejarealet fra midten af vejen regnes desuden med i grundstørrelsen. Hvis grunde er større end 1.400 m² og 1.800 m² for koteletgrunde, må man lave to lejligheder med vandret skel. Disse grundstørrelser er en smule mindre, end områdets grundstørrelser ses at være i dag. For at undgå en fortætning og for at fastholde områdets forholdsvist åbne karakter bør grundstørrelsen sættes op til mindst 900 m² eks. vejareal. Lignende grundstørrelser ses også fastsat i lokalplanerne for villaområderne ved Furesøkysten og Furesøkvarteret samt villaområdet i Hjortekær beliggende mod Dyrehaven.

Forvaltningens forslag til regulering af grundstørrelser:

Lokalplan bør fastsætte en grundstørrelse på mindst 900 m² eks. vejareal.

Bebyggelsesprocent:

Byplanvedtægt 9 fastsætter ikke en bebyggelsesprocent. Da området er udlagt til åben-lav bebyggelse anvendes kommuneplanens generelle rammer, som fastsætter bebyggelsesprocenten til maks. 30.

Forvaltningens forslag til regulering af bebyggelsesprocent:

Bebyggelsesprocenten fastsættes til maks. 30.

Etageantal og tagudformning:

Områdets karakter:

Der er inden for de seneste år givet flere tilladelser til at opføre bygninger i 2 etager. Den politiske drøftelse har i den forbindelse ikke så meget drejet sig om etageantallet eller højden, men om det er hensigtsmæssigt at bygge med fladt tag i et villaområde karakteriseret med sadeltage. Der ses dog allerede en del både ældre og moderne 2-etages huse i området. Mange af de ældste villaer er desuden opført med høj sokkel og høj tagrejsning, som betyder at husene er højere end 8,5 m. Området er således meget varieret i sit udtryk, men overordnet er der mange høje bygninger.

Man kan "frygte" at en lokalplan, som kun giver mulighed for 1½ etage vil få grundejeren til at bygge et ét-etages hus i stedet, da dette er nemmere at udnytte end et hus i 1½ etage med trappe og skråvægge. Herved vil husets aftryk på grunden blive større og villaområdets karakter vil ændres over tid.

Indbliksgener:

Bygningsreglementet giver mulighed for, at kviste og gavltrekanter af sædvanligt omfang på 1½ etages huse kan overskride det skrå højdegrænseplan. På 2 etages huse, hvor der hverken er kviste eller gavltrekanter, skal hele huset derimod overholde det skrå højdegrænseplan. Et 1½ etages hus med kviste kan således have vinduer tættere på naboskel end de vinduer som sidder på 1. salen af et 2-etages hus. Begge hustyper må dog ikke være højere end 8,5 m. I forhold til etageantallet er det derfor ikke indbliksgenerne, som burde være hovedårsagen til at hindre opførelse af 2-etages huse.

Friarealer:

En bygning i to etager vil afsætte et mindre aftryk på matriklen end et hus i 1½ etage, når de begge udnytter bebyggelsesprocenten på 30. Friarealet ved et 2-etages hus vil dermed være større, og fastholdelsen af det grønne udtryk i området øges.

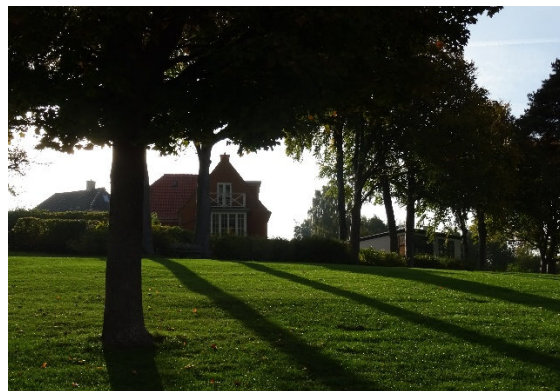
Bebyggelse mod Folkeparken:

For at få en fornemmelse af, om der er forskel på oplevelsen af 1½ og 2 etages bebyggelse set fra den offentlige park

"Folkeparken", har forvaltningen lavet en fotoregistrering fra stien langs parken. Turen begynder på den østlige side af søen og fortsætter mod vest til kommunegrænsen.



Stien er flankeret af en høj hæk, og terrænet stiger bagved. På bakkekammen ses først et 2-etages hus på V. Stuckenberg Vej 33 (foto 1). En tæt beplantning på Folkeparkens plæne skjuler efterfølgende huse. Herefter ses et 2-etages hus på V. Stuckenbergs Vej 23 (foto 2). Husene er med sadeltag og fladt tag.



I baggrunden anes et 1½ etages gule hus på V. Stuckenberg Vej 21B (foto 3). Huset ses tydeligere længere mod vest (foto 4). Husene er med sadeltag.



Viggo Stuckenberg Vej 21 A er et moderne hus i 2 etager og med fladt tag (foto 5). På foto 6 ses de huse, der er bygget på koteletgrunde på Chr. Winthers Vej. Husene er i både 1½ og 2 etager. Husene i 1½ etage er højere end husene i 2 etager.



7.



8.

I midten af foto 7 ses Chr. Winthersvej 22B, som er i 2 etager og med fladt tag. Efter "Damernes Roklub" færdes man på en smal sti mod vest. De dybe matrikler er omfattet af naturbeskyttelseslinjer og en stor del må ikke bebygges. Derfor er bebyggelsen trukket tilbage. På foto 8 ses Chr. Winthers Vej 30 i 2½ etage og yderst til højre Chr. Winthers Vej 32A i 2 etager. Husene er med sadeltag.



9.



10.

Husene på Chr. Winthers Vej 34A – 38A ses på foto 9. Husene er i én til 2 etager og med sadeltag.



Oversigt over etageantal på boliger på Chr. Winthers Vej og V. Stuckenbergs Vej mod Folkeparken. Nr. 14A, 22B og 20 B er i to etager med fladt tag. Chr. Winthers Vej 20A er i skrivende stund under ombygning, så det er delvist i 2 etager med fladt tag.



Oversigt over etageantal på boliger på Chr. Winthers Vej mod det åbne areal vest for Damernes Roklub. De lange smalle grunde er belagt med en naturbeskyttelseslinje, hvor der ikke må bebygges.



Oversigt over etageantal på boliger på V. Stuckenbergs Vej mod Folkeparken. Nr. 21 A er med fladt tag.

Forvaltningens forslag til etageantal:

Forvaltningen mener på baggrund af ovenstående, at lokalplanen bør give mulighed for bebyggelse i 2 etager.

Garager/carporte:

Der ses en generel tendens i kommunens villakvarterer til, at garager og carporte opføres som "små huse" med stort etageareal og sadeltag. Forvaltningen mener ikke, at disse sekundære bygninger bør være så høje, så de i flere tilfælde skærmer for hovedhuset. Der er desuden risiko for, at nogle ejere inddrager garagen til bolig, hvis tagrejsningen giver mulighed for det.



Eksempel på en garagebygning med højt sadeltag. Chr. Winthers Vej 7 (uden for lokalplanområdet). Denne garage er ca. 5 m høj.

Forvaltningens forslag til regulering af garager og carporte:

For at undgå meget høje garager/carporte, som ofte kan være dominerende i vejilledet, bør disse bygninger ikke opføres højere end 3 m. Forvaltningen mener ikke, at der er behov for yderligere regulering af garager/carporte (f.eks. ift. omfang og udformning), da lokalplanens byggelinjer rykker bebyggelsen mindst 5 m tilbage fra vej.

Tagterrasser:

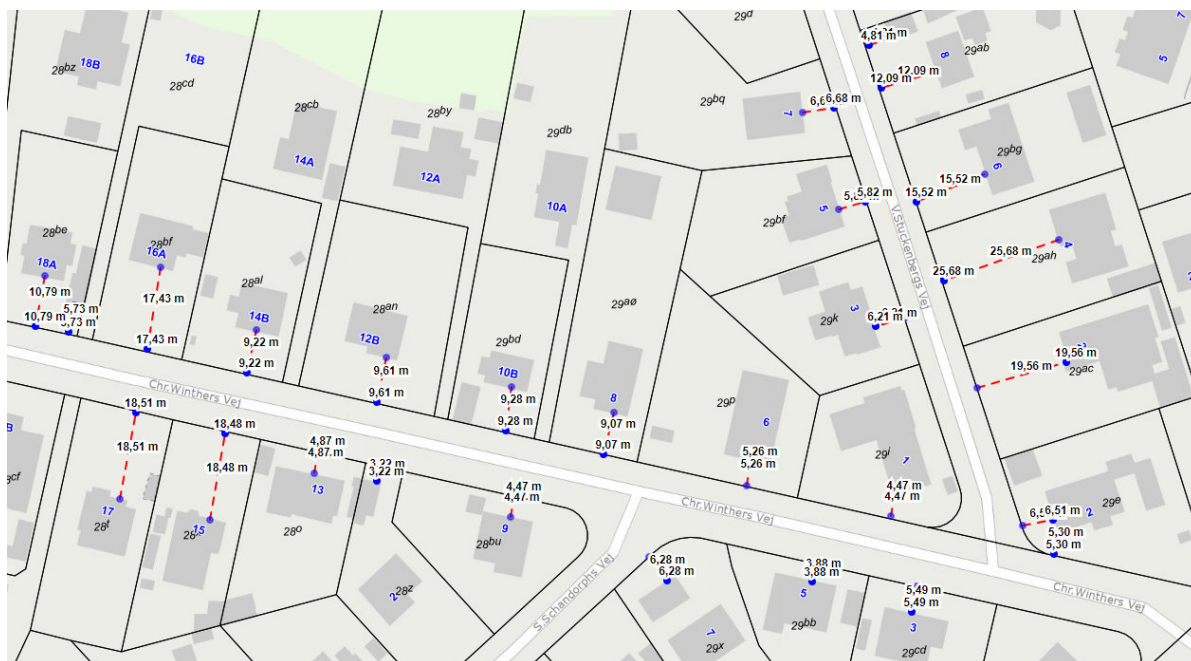
Forvaltningen har i forbindelse med tidligere sag om tagterrasser i området udarbejdet en opgørelse over antallet og størrelserne på tagterrasser/balkoner/altaner i dette villakvarter. Der er 18 af disse og størrelserne ligger mellem 3,5 m² og 30 m². 8 er over 10 m² og én er på 30 m². Hovedparten af dem har et areal på mellem 3,5 m² og 11 m².

Forvaltningens forslag til regulering af størrelse på tagterrasser/ altaner og balkoner:

Det vil være hensigtsmæssigt at beskrive størrelsen på tagterrasse / altaner / balkoner, da meget store tagterrasser kan være til gene for naboerne i form af støj- og indbliksgener. Forvaltningen foreslår som udgangspunkt, at der på hver ejendom må opføres i alt maks. 20 m² tagterrasse, og at den enkelte tagterrasse ikke må være større end 15 m².

Placering af bygninger:

Byplanvedtægt 9 indeholder en byggelinje 5 m fra vejskel, og områdets bebyggelse ligger derfor i forvejen tilbagetrukket fra vej. Byplanvedtægten siger derudover, at boligbebyggelse skal placeres mindst 3 m fra naboskel.



Kort over ca. afstande fra bebyggelse til vejskel. På Chr. Winthers Vej og V. Stuckenbergvej – østside ligger bebyggelsen mere end 5 m fra vejskel, og på vestsiden ligger de ca. 5/6 m fra vej.

Forvaltningens forslag til placering af bygninger:

Byggelinjer mod vej fastholdes på 5 m fra vejskel, så villavejens åbne og grønne præg kan sikres. Boligernes placering mod naboskel erstattes af bygningsreglementets gældende regler om mindst 2,5 m samt overholdelse af det skrå højdegrænseplan.

Hegning:

Hegningen mod vej og sti er overvejende levende hegn i varierede udformninger. Dette bør fastholdes, så det grønne udtryk kan sikres.

Forvaltningens forslag til regulering af hegning:

Hegning mod vej og sti skal være levende hegn. I en afstand af 5 m fra vejskel skal hegning i naboskel også være levende.

Bevaringsværdige bygninger:

Der er ikke udpeget bevaringsværdige bygninger i byplanvedtægt 9. I forbindelse med genregistreringen i 2014 af kommunens bygninger med bevaringsværdi 4 er en række bygninger i området opjusteret til bevaringsværdi 3. Kort og liste herunder viser alle bygninger i området, der er genregistreret til bevaringsværdi 3.



Bygninger med bevaringsværdi 3 i Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger:

Chr. Winthers Vej 12B: 1937.

Chr. Winthers Vej 22A: 1925.

Chr. Winthers Vej 26A: 1956.

Chr. Winthers Vej 32B: 1913.

Chr. Winthers Vej 36B: 1913.

V. Stuckenberg's Vej 7: 1931.

V. Stuckenberg's Vej 10: 1905.

V. Stuckenberg's Vej 19B: 1931.

V. Stuckenberg's Vej 21B: 1916

V. Stuckenberg's Vej 25: 1967.

V. Stuckenberg's Vej 26: 1912

V. Stuckenberg's Vej 33: 1916

Forvaltningens forslag til udpegning af bevaringsværdige bygninger:

I forbindelse med lokalplanens udarbejdelse, vil forvaltningen foretage en yderligere vurdering af bygninger udpeget med bevaringsværdi 1 -3.

Bevaringsværdig beplantning:

Chr. Winthers Vej (privat fællesvej) har en fin allébeplantning langs vejen. Derudover er der flere store træer på private grunde, som er synlige fra vej. V. Stuckenberg's Vej (privat fællesvej) har ingen allé men enkelte større træer mod vej på privat grund.



Til venstre ses Chr. Winthers Vejs allétræer. Til højre vises V. Stuckenberg's Vej uden allétræer, men med grønne hække og enkelte store træer mod vej.

Forvaltningens forslag til udpegning af bevaringsværdige træer:

I løbet af udarbejdelsen af lokalplanen vil forvaltningen vurdere i hvilket omfang, der skal udpeges bevaringsværdige træer.

Servitutter:

I lighed med kommunens nyere villalokalplaner vil der blive lavet en undersøgelse af gældende servitutter i området. Servitutter som enten er i strid med lokalplanens bestemmelser eller som er overflødige, primært pga. anden lovgivning, bør aflyses. Herved er det mere klart, hvilke regler der gælder for ejendommene, og der vil være en væsentlig administrativ lettelse for forvaltningen.

Forvaltningens forslag til aflysning af servitutter:

Overflødige servitutter og servitutter, der er i strid med lokalplanens bestemmelser vil fremgå af lokalplanforslaget og sendes i høring. Servitutterne aflyses når lokalplanen er endeligt vedtaget.

Kommuneplantillæg:

Lokalplanområdet er omfattet af kommuneplanramme 2.2.62 – Viggo Stuckenbergsvej.

Rammen fastsætter anvendelsen til boligområde. Bebyggelsesprocenten er 30 og etageantallet 1½ i henhold til kommuneplanens generelle rammer for åben-lav boliger. Ramme 2.2.62 vil ikke være i overensstemmelse med lokalplanens forventede mulighed for at bygge i op til 2 etager.

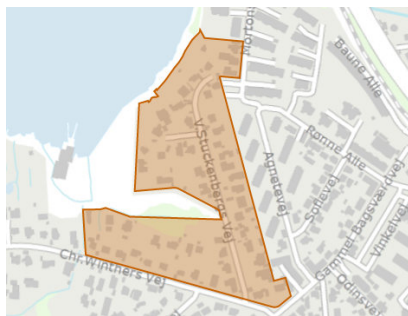
Forvaltningens forslag til rammeændring:

Der udarbejdes et kommuneplantillæg samtidig med lokalplanforslaget. I forbindelse hermed vil 3 mindre, ubebyggede, kommunalt ejede matrikler fra ramme 2.2.62 blive overført til ramme 2.2.40 som en del af Folkeparkens ramme.

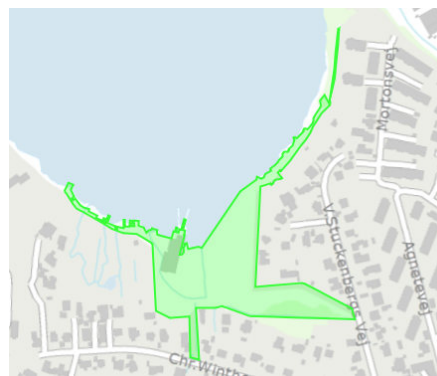
Derudover vil også ramme 2.2.61 for Digterkvarteret indgå i kommuneplantillægget alene med henblik på at ændre etageantallet fra 1½ til 2 etager, som området ses bebygget med flere steder i dag. Det bemærkes, at den gældende Lokalplan 166 for Digterkvarteret allerede giver mulighed for bebyggelse i op til 2 etager.



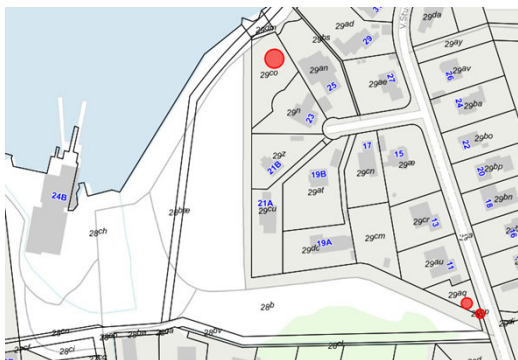
*Ramme 2.2.61 – Digterkvarteret
Forslag: åben-lav i 2 etager*



*Ramme 2.2.61 – V. Stuckensbergs Vej
Forslag: åben-lav i 2 etager*



*Ramme 2.2.40 – Folkeparken
Forslag: 3 matrikler overføres til rammen.*



De 3 markerede matrikler ligger i dag i ramme 2.2.62 - V. Stuckenbergs Vej. I forbindelse med kommuneplantillægget vil de blive overført til ramme 2.2.40 – Folkeparken, da de i dag er en del af Folkeparken.

Lokalplan 291

209



0 60 m 120 m

Bilaget kan ikke medtages, da det ikke må Publiceres.

Overordnet proces og tidsplan for Lundtofte erhvervsområde



Lyngby-Taarbæk Kommune
Lyngby Torv
280 Kgs. Lyngby

TELCON A/S

Lerpørtvej 1B
DK-6800 Varde
Danmark

CVR. nr. 29 80 67 72

Tlf.: 7652 1100
Fax: 7521 1004

www.telcon.dk

Dato: 6. december 2018
Ref 4946
J.nr. 2018 4118

4946 Vedr. Ansøgning om byggetilladelse til etablering af ny mobilsendestation for TDC A/S på Lottenborgvej 26, 2800 Kgs. Lyngby.**Ansøgning om dispensation i forhold til højdebegrænsninger i lokalplan.**

Matr. nr.: 1av Kgs. Lyngby, Kgs. Lyngby.

Adresse: Lottenborgvej 26, 2800 Kgs. Lyngby.

Ejer: PFA DK Ejendomme Lav A/S, c/o Newsec Datea A/S, Lyngby Hovedgade 4, 2800 Kgs. Lyngby.

Bygherre: TDC A/S, Teglmølgsgade 3, 0900 København C, CVR nr. 14 77 39 08.

Ansøger: Telcon A/S, Lerpørtvej 1B, 6800 Varde, CVR nr.: 29 80 67 72.

Formål:

På vegne af TDC A/S fremsendes hermed ansøgning om byggetilladelse til etablering af ny mobilsendestation ved Lyngby.

Placering:

Der er i dag en meget stor efterspørgsel på tale og datadækning samt kapacitet i Lyngby. Samtidig er der i området ved Skovbrynet ved at blive etableret en række nye ungdomsboliger hvor rigtig mange unge mennesker fremover vil være bosiddende. I forbindelse med projektet er en antennestation blevet nedlagt, hvorfor der er akut behov for etablering af en ny antennestation i området.

TDC ønsker således at etablere en ny sendestation, som skal være med til at sikre en bedre dækning i området. Bedre dækning og mere kapacitet i mobilnetværket er nødvendigt i området.

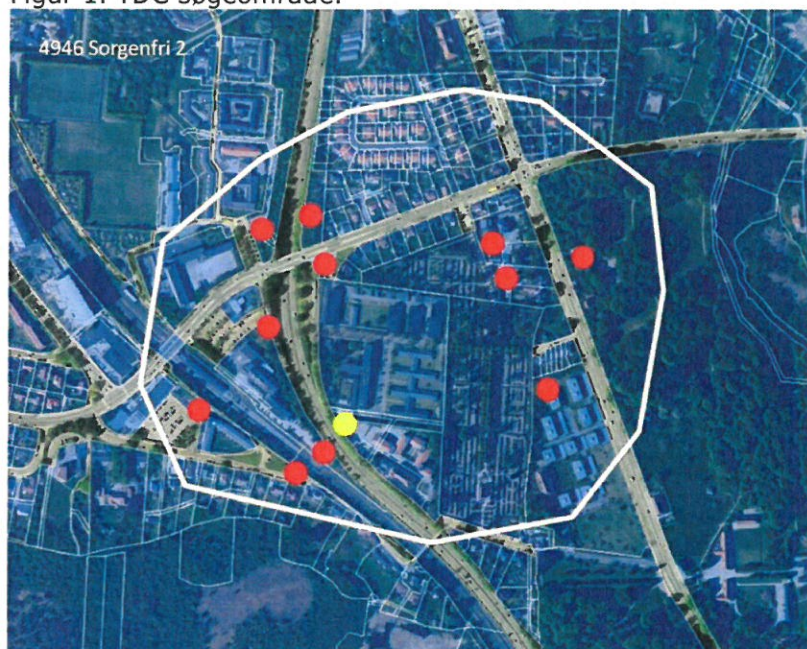
En god dækning er vigtigt. En stærk mobildækning er eksempelvis central i forbindelse med:

- Opkobling på internettet, og således borgernes mulighed for at kommunikere digitalt med arbejdspladser, kunder, Skat og kommunen.
- Al musik i dag er tilgængelig som online musiktjenester, og brugen er mangedoblet over de sidste år til i dag at udkonkurrerer CD.
- I ambulancetjenesten er 3G/4G den teknologi der anvendes til forsøg med overførsel af live-video mellem ambulance og lægen i modtagelse/skadestue.

- Genoptræning i hjemmet der live-overføres via 3G/4G til kommunens konsulenter indenfor sundhedssektoren

På nedenstående kortet, vises den ansøgte placering med gul markering. Den hvide polygon angiver det søgeområde, hvor TDC ønsker at etablere en ny mast indenfor. Der findes en række antennestationer i området, men for at skabe optimale dækningsforhold er det nødvendigt at placere den nye antennestation indenfor den hvide polygon.

Figur 1. TDC søgeområde.



Vi har grundigt afsøgt området for at finde mulige placeringer. De vurderede positioner er markeret med rød markering. Af en række forskellige årsager er disse røde positioner frafaldt. Dette er eksempelvis beskyttelsesforhold omkring kirkegården, servitutter omkring evt. fremtidig udvidelse af motorvejen samt ikke mindst hensynet til borgerne der bor i området, hvor en antennemast placeret lige udenfor hoveddøren ikke vil være ønskeligt for nogen parter.

Det er vores vurdering, at antennemasten, på den ansøgte position, vil minimere de visuelle gener ved masten mest muligt. Illustration af antennepositionen er vedlagt i bilaget til ansøgningen.

Byggelinjer og zoneforhold.

Området hvor masten placeres ligger i byzone og er reguleret af lokalplan 135. Denne lokalplan er fra 1996 og forholder sig ikke til den kommunikationsmæssige infrastruktur i området. For at leve mobil dækning i området, er det nødvendigt at placere mobilantennener i en højere kote som kan dække hele området. Af lokalplanen fremgår det at der er en højdemæssig begrænsning på bygningerne. Den planlagte antenneposition vil være højere end denne begrænsning, hvorfor der søges om dispensation i forhold til dette element.

Der er ikke konstateret byggelinjer der strider mod den ansøgte placering af antennemasten.

Højde på mast og antenner:

For at kunne opfylde den ønskede dækning for TDC skal den nye rørmast være 36m. Ellers vil TDC ikke kunne opnå den nødvendige og efterspurgte dækning i området.

TDC opsætter på nuværende tidspunkt:

3 panelantennener, 2 link antenner, 3 RRU moduler og 3 RET (Antenneforstærkere).

Ved foden af rørmasten vil der blive opsat 2 stk. outdoor unit. Der trækkes kabler fra antennerne i masten til udstyret på jorden. Antennepositionen er nærmere beskrevet i vedlagte bilag.

Begrundelse for valg af maste type:

For at flere teleselskaber kan dække området fra positionen, er der behov for en mastehøjde på 36m. Rørmasten er valgt, da denne type mast, efter vores opfattelse, giver de mindste visuelle gener for omgivelserne.

Hvis der vælges en anden konstruktion f.eks. en gittermast, vil den visuelle påvirkning være betydelig større på denne position.

Samlet byggesagsbehandling

Samtidige med at der ansøges om opsætning af ovennævnte udstyr, ansøges der også om opsætning af panelantenner, minilink, RRH moduler i masten til mulige fremtidige antenner jf. BR10 1.3.4. – dvs. der søges om en samlet byggesagsbehandling. Der søges om opsætning af i alt 12 stk. panelantenner og 8 stk. link-antenner.

Andre operatører:

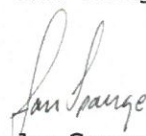
Vi er ved at undersøgt om de andre operatører (TT-Netværket (Telenor og Telia)) og Hi3G om de kunne være interesseret i at benytte masten til deres mobilantenner. Så snart vi har svaret fra operatørerne, vil vi formidle disse oplysninger til jer.

Vi håber I vil imødekomme denne ansøgning, således at vi i fællesskab kan forbedre mobildækningen i området.

I er naturligvis velkomne til at kontakte mig hvis der er behov for yderligere oplysninger.

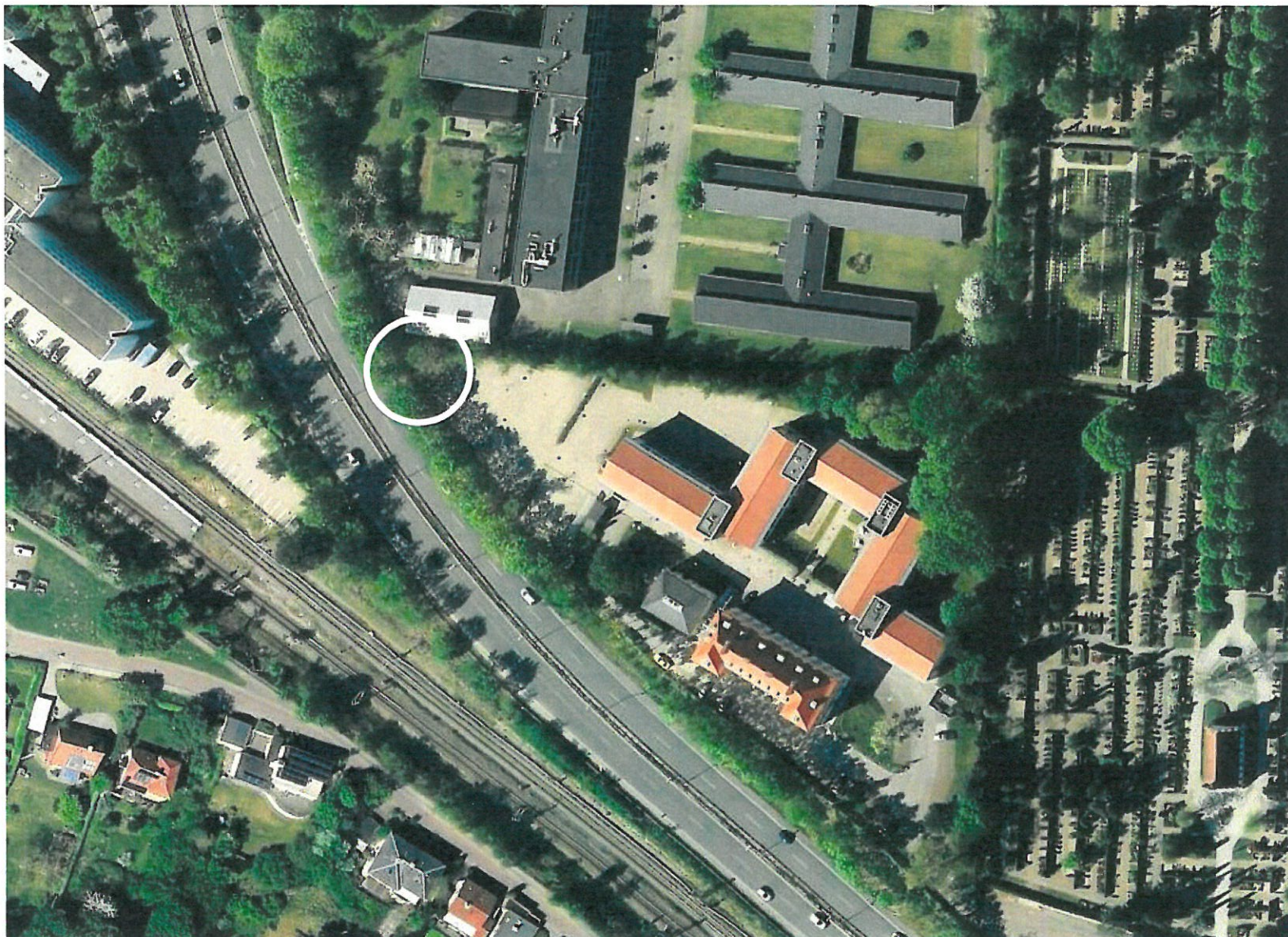
På forhånd tak for hjælpen.

Med venlig hilsen


Jan Spange
TELCON A/S

Mobil: 61 20 64 68
E-mail: js@telcon.dk

Bilag:
4845 Bilag til byggeansøgning
4845 Bilag: Mastedatabasen
4845 Fuldmagt fra lodsejer/administrator
4845 Fuldmagt fra TDC A/S



Sag: 4946 Sorgenfri 2

Dato: 6.dec. 2018

Emne: Lottenborgvej 26
2800 Kgs. Lyngby

Journalnummer: 2018 4118

Matr.nr.: 1av, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby

Bilag 4946 (side 1 af 8)



Sag: 4946 Sorgenfri 2

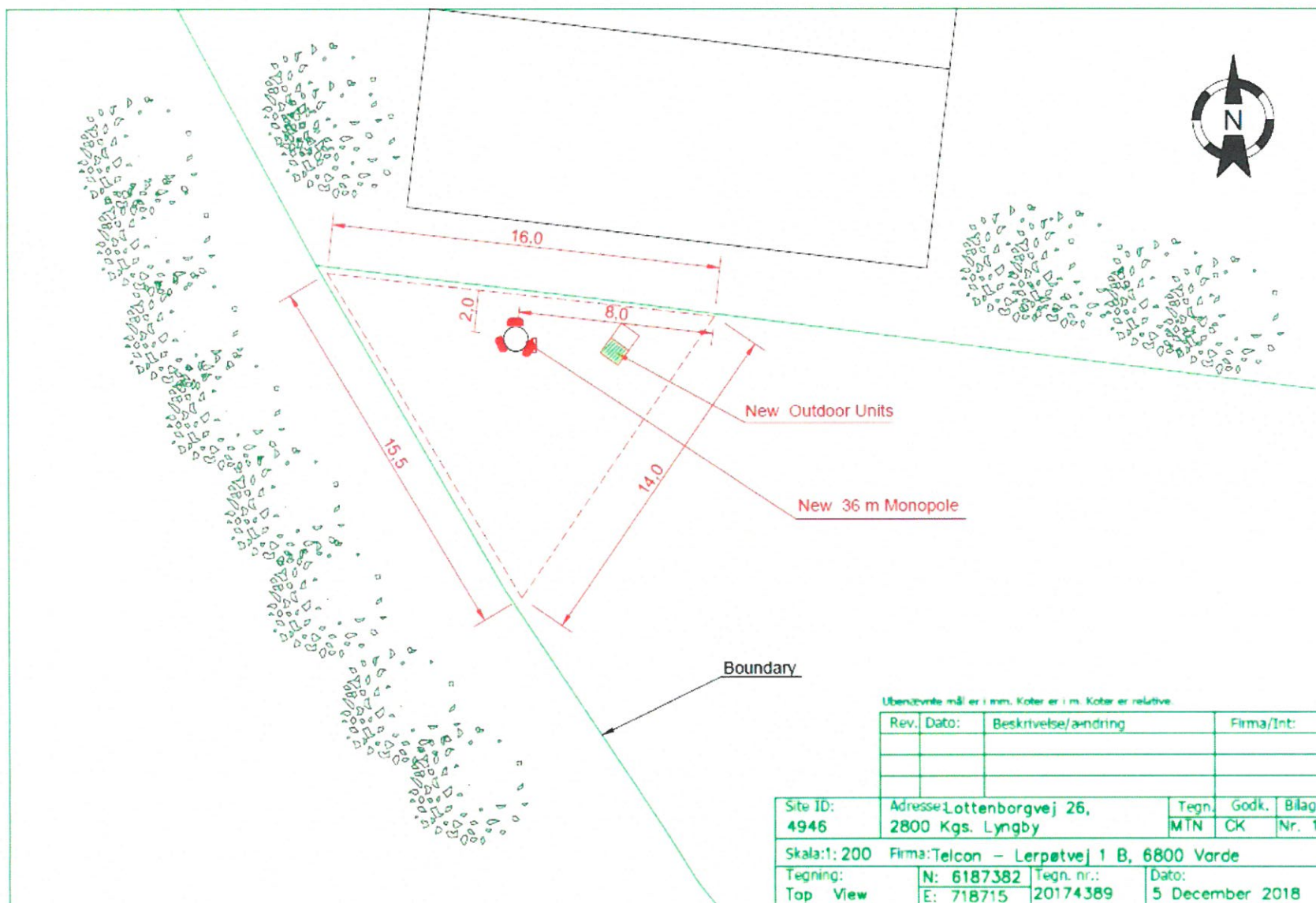
Dato: 6.dec. 2018

Emne: Lottenborgvej 26
2800 Kgs. Lyngby

Journalnummer: 2018 4118

Matr.nr.: 1av, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby

Bilag 4946 (side 2 af 8)



Sag: 4946 Sorgenfri 2

Dato: 6.dec. 2018

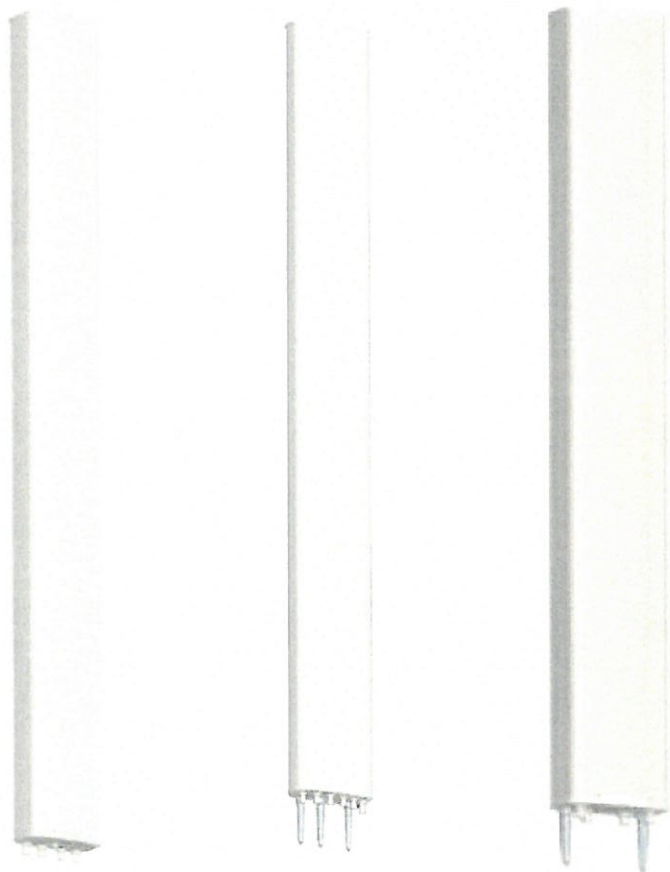
Emne: Lottenborgvej 26
2800 Kgs. Lyngby
Matr.nr.: 1av, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby

Journalnummer: 2018 4118

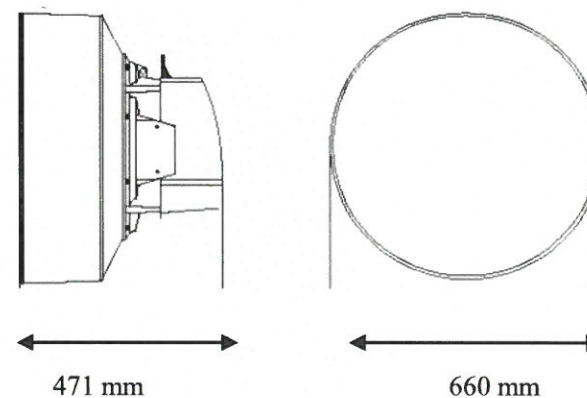
Bilag 4946 (side 3 af 8)

Nedenstående **udstyr** er de typer, som TDC A/S i øjeblikket anvender. TDC A/S kan udskifte udstyret til en anden type/ fabrikat.

Panel antenner

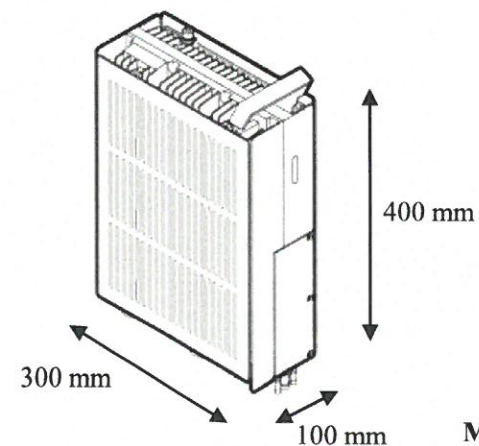


Transmissionsantenner



Max størrelser

RRU



Max størrelser

Sag: 4946 Sorgenfri 2

Dato: 6.dec. 2018

Emne: Lottenborgvej 26

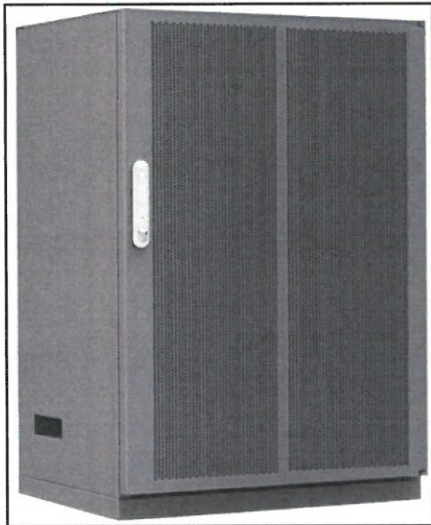
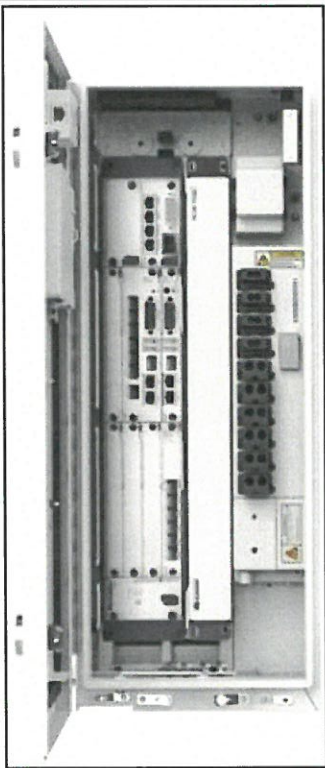
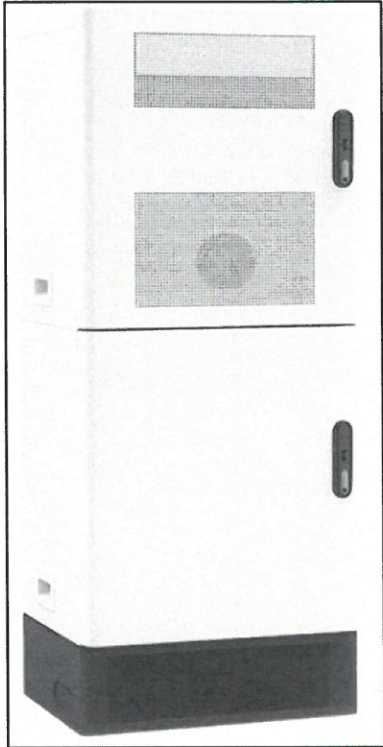
Journalnummer: 2018 4118

2800 Kgs. Lyngby

Matr.nr.: 1av, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby

Bilag 4946 (side 4 af 8)

Nedenstående **udstyr** er de typer, som TDC A/S i øjeblikket anvender. TDC A/S kan udskifte udstyret til en anden type/ fabrikat, såfremt den ikke overstiger de angivet max. størrelser.

BTS3900	OMB	BTS3900A	DBS3900
			 
Dimensioner: 900x600x450 mm~ 120 kg		Dimensioner: 1600x600x480 mm~ 161 kg	

Sag: 4946 Sorgenfri 2

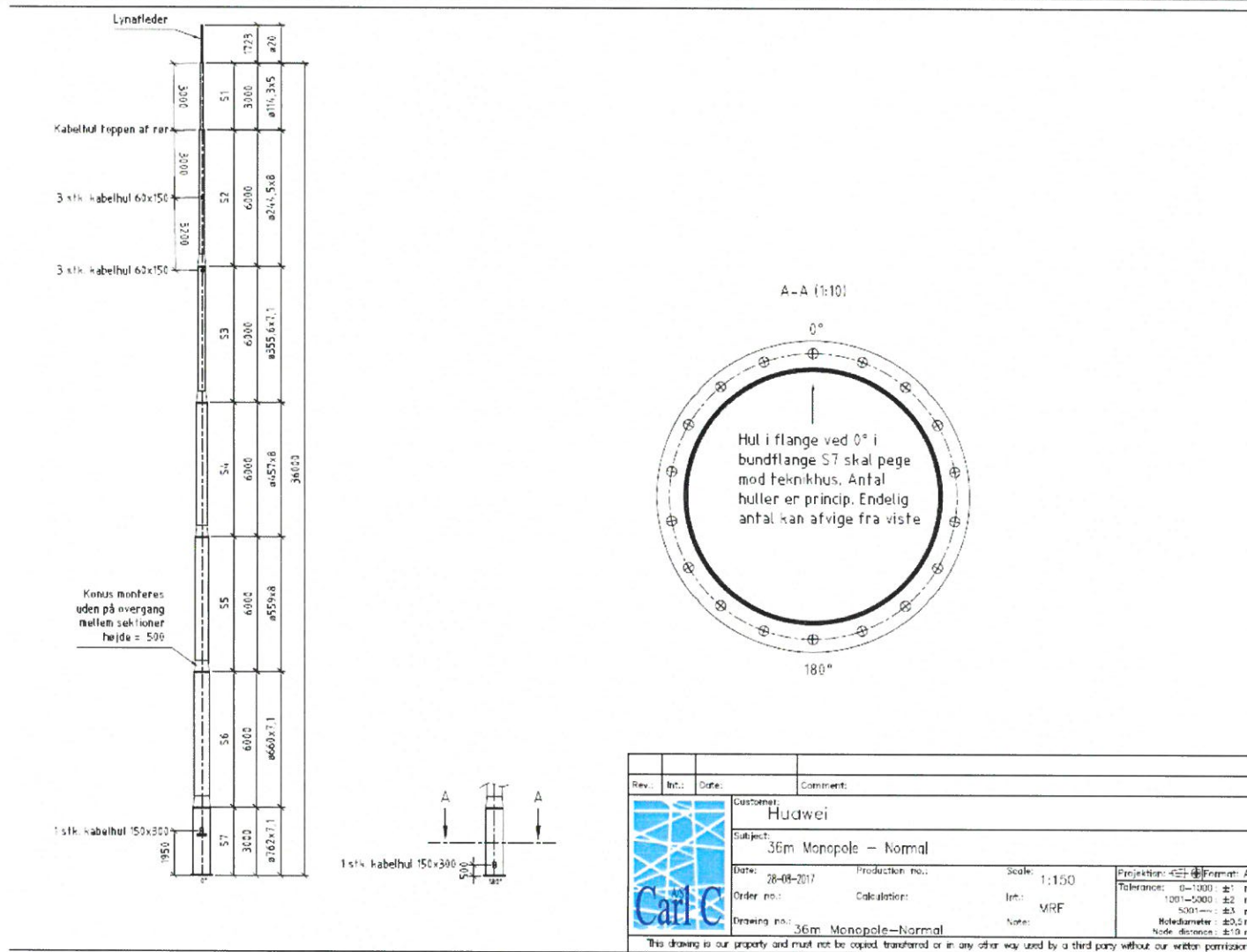
Dato: 6.dec. 2018

Emne: Lottenborgvej 26
2800 Kgs. Lyngby
Matr.nr.: 1av, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby

Journalnummer: 2018 4118

Bilag 4946 (side 5 af 8)

Nedenstående **udstyr** er de typer, som TDC A/S i øjeblikket anvender. TDC A/S kan udskifte udstyret til en anden type/ fabrikat, såfremt den ikke overstiger de angivet max. størrelser.



Sag: 4946 Sorgenfri 2

Dato: 6.dec. 2018

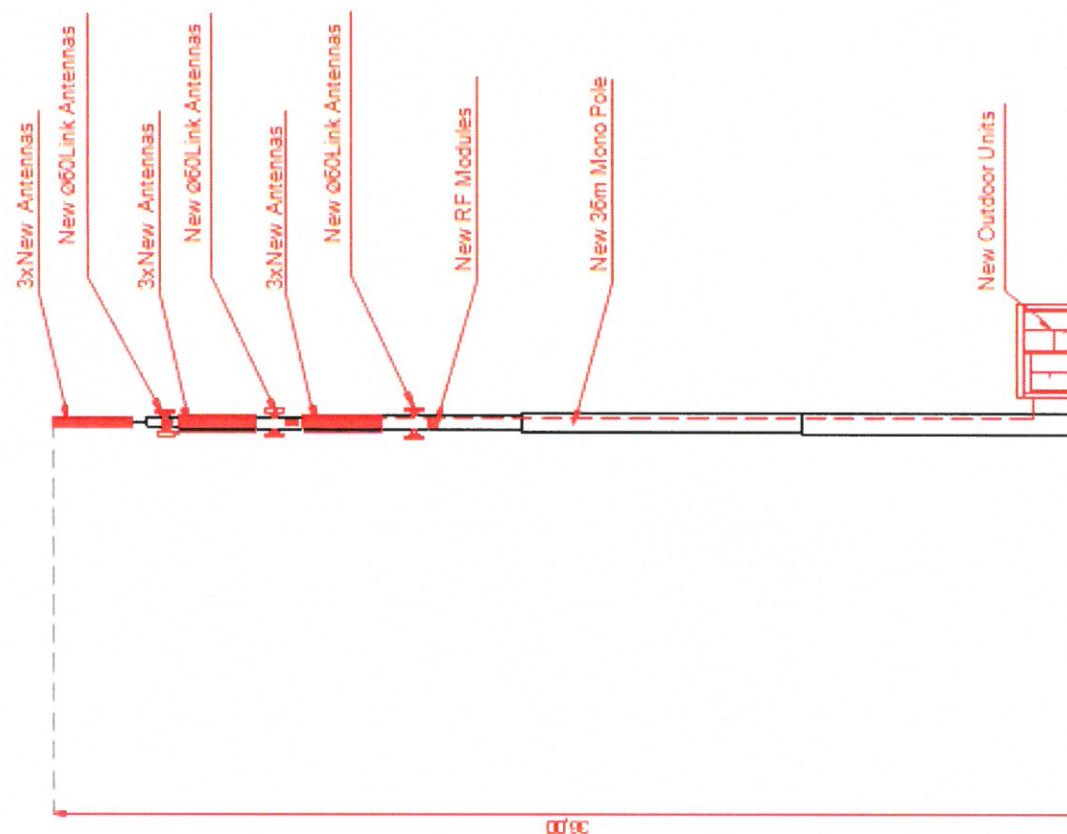
Emne: Lottenborgvej 26
2800 Kgs. Lyngby

Journalnummer: 2018 4118

Matr.nr.: 1av, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby

Bilag 4946 (side 6 af 8)

Principskitse 36m monopole med 3 antenne sæt.



Sag: 4946 Sorgenfri 2

Dato: 6.dec. 2018

Emne: Lottenborgvej 26
2800 Kgs. Lyngby

Journalnummer: 2018 4118

Matr.nr.: 1av, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby

Bilag 4946 (side 7 af 8)

Illustration af 36m rørmast.
Afstand: 100m

Skitse - Ikke målfast



Sag: 4946 Sorgenfri 2

Dato: 6.dec. 2018

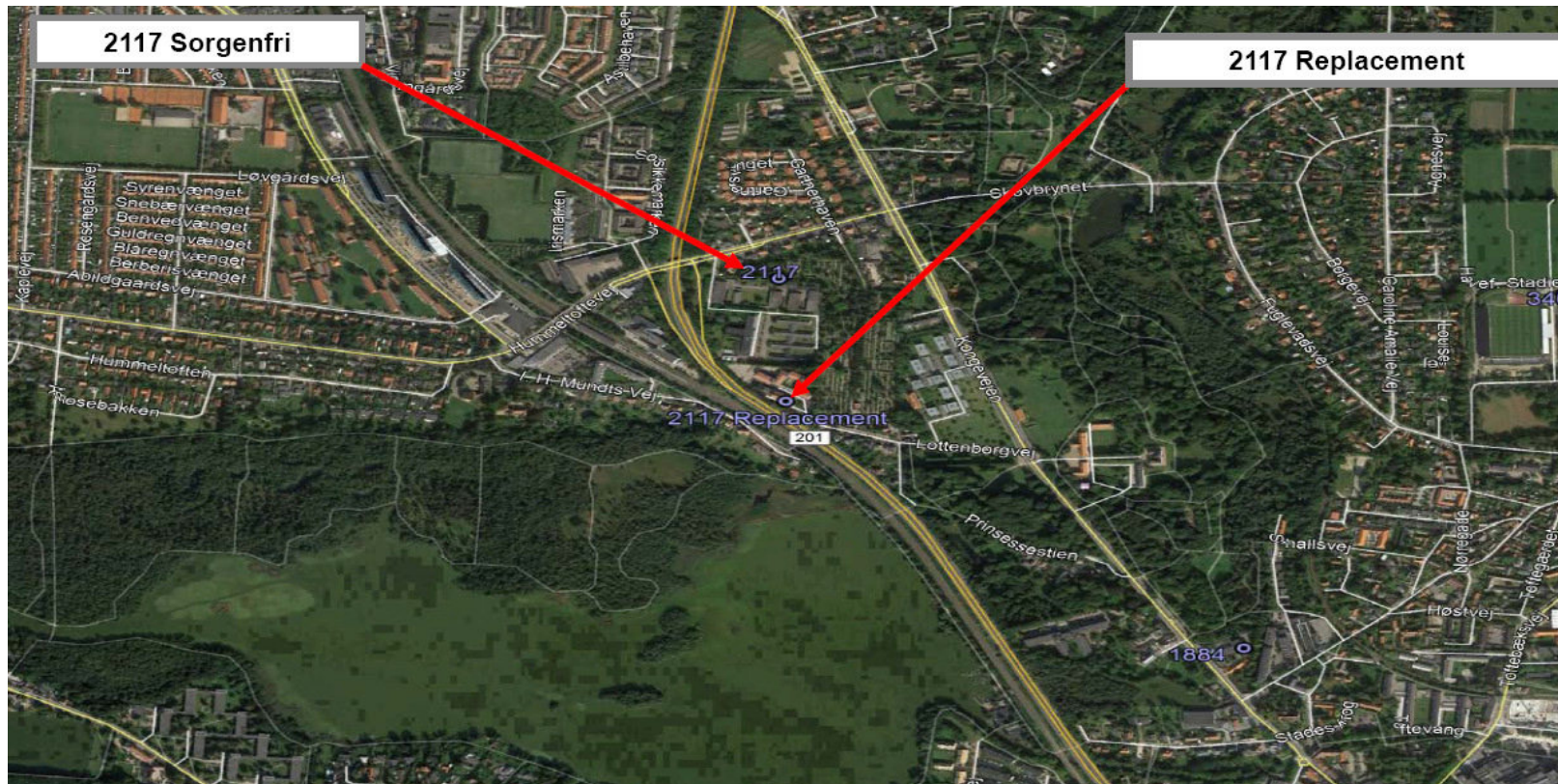
Emne: Lottenborgvej 26
2800 Kgs. Lyngby
Matr.nr.: 1av, Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby

Journalnummer: 2018 4118

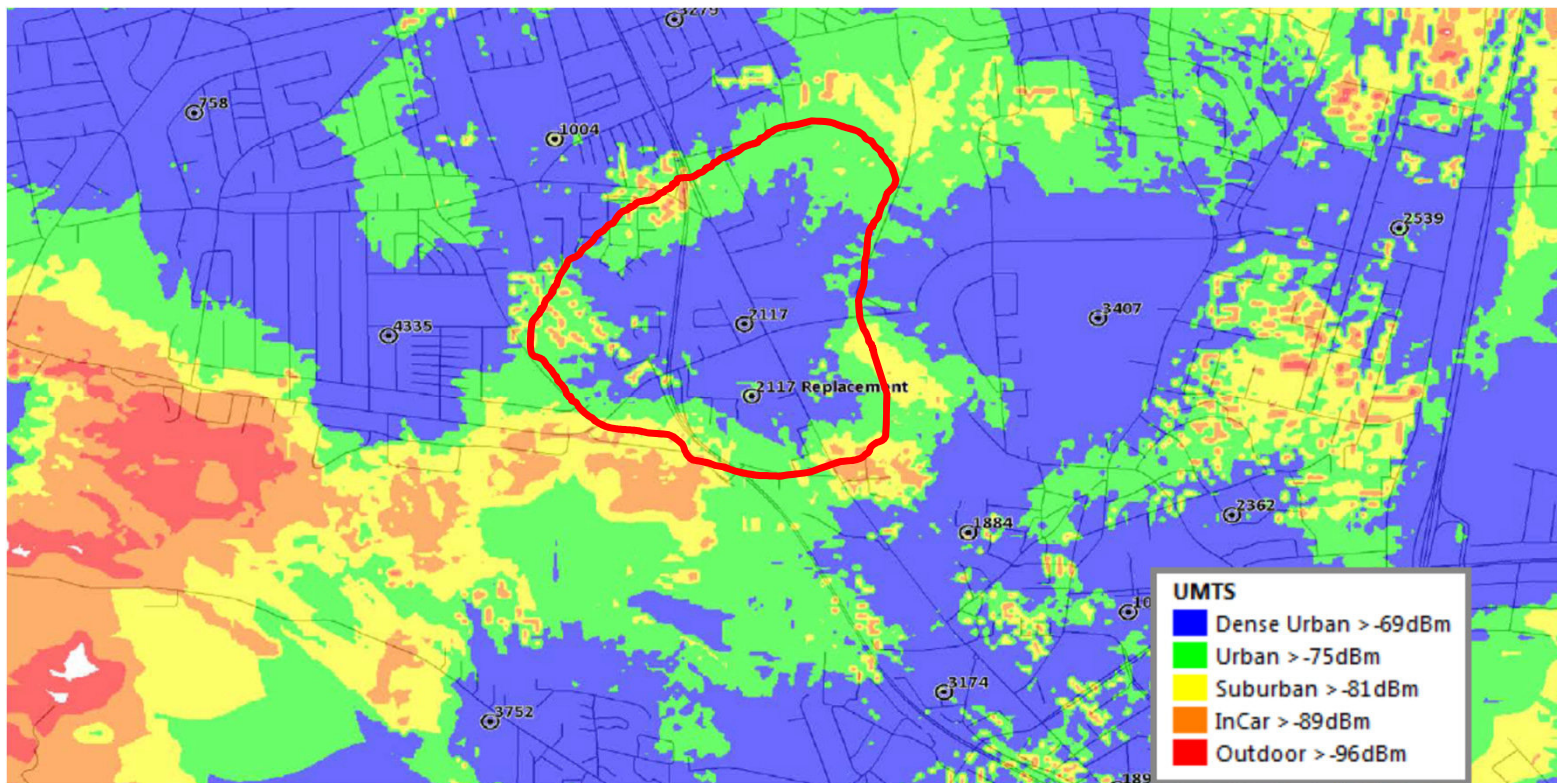
Bilag 4946 (side 8 af 8)

Sorgenfri – Illustration af dækning

Placering af nedtagne samt ansøgte mast

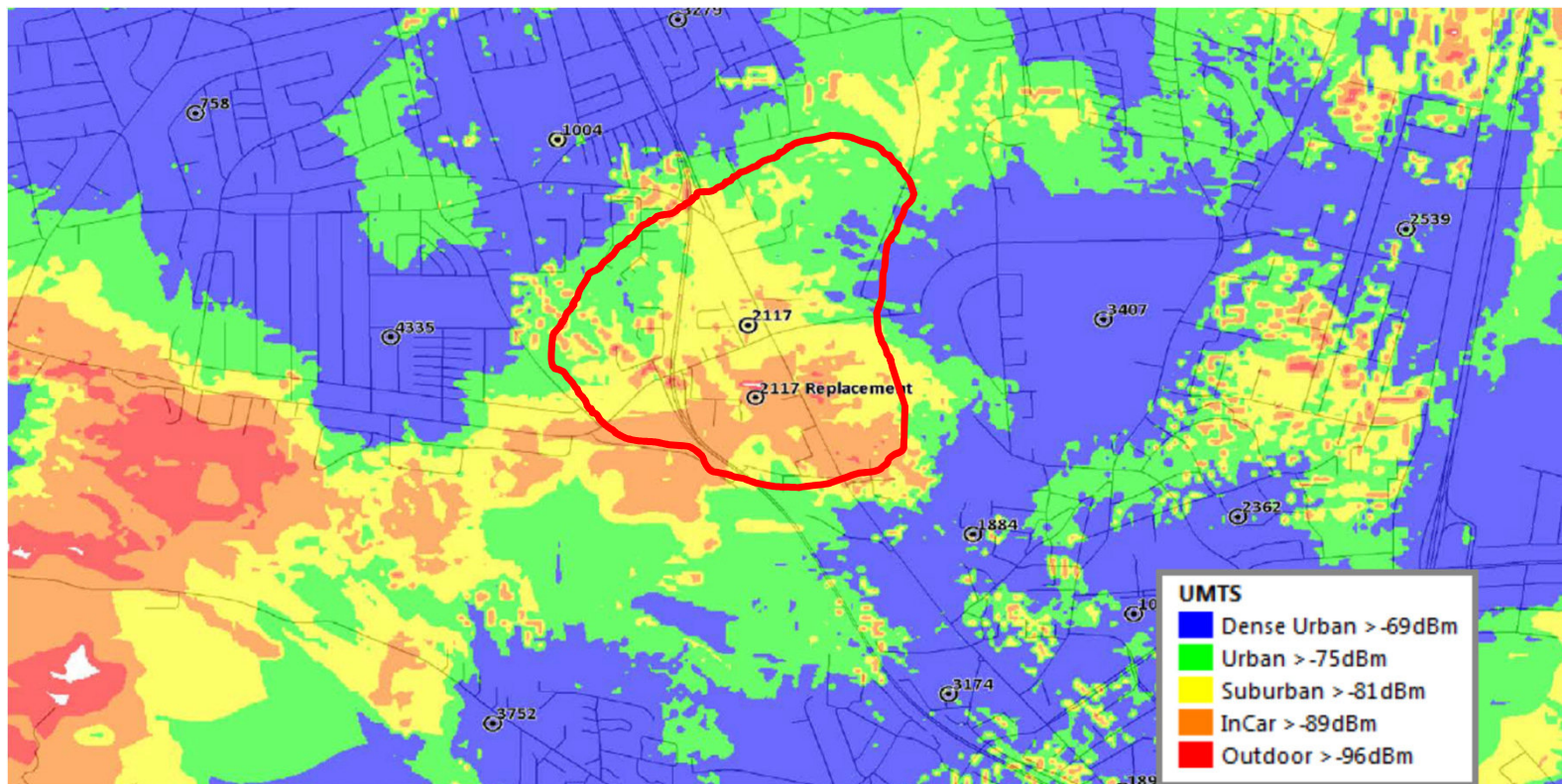


Dækning fra den nu nedtagne mast



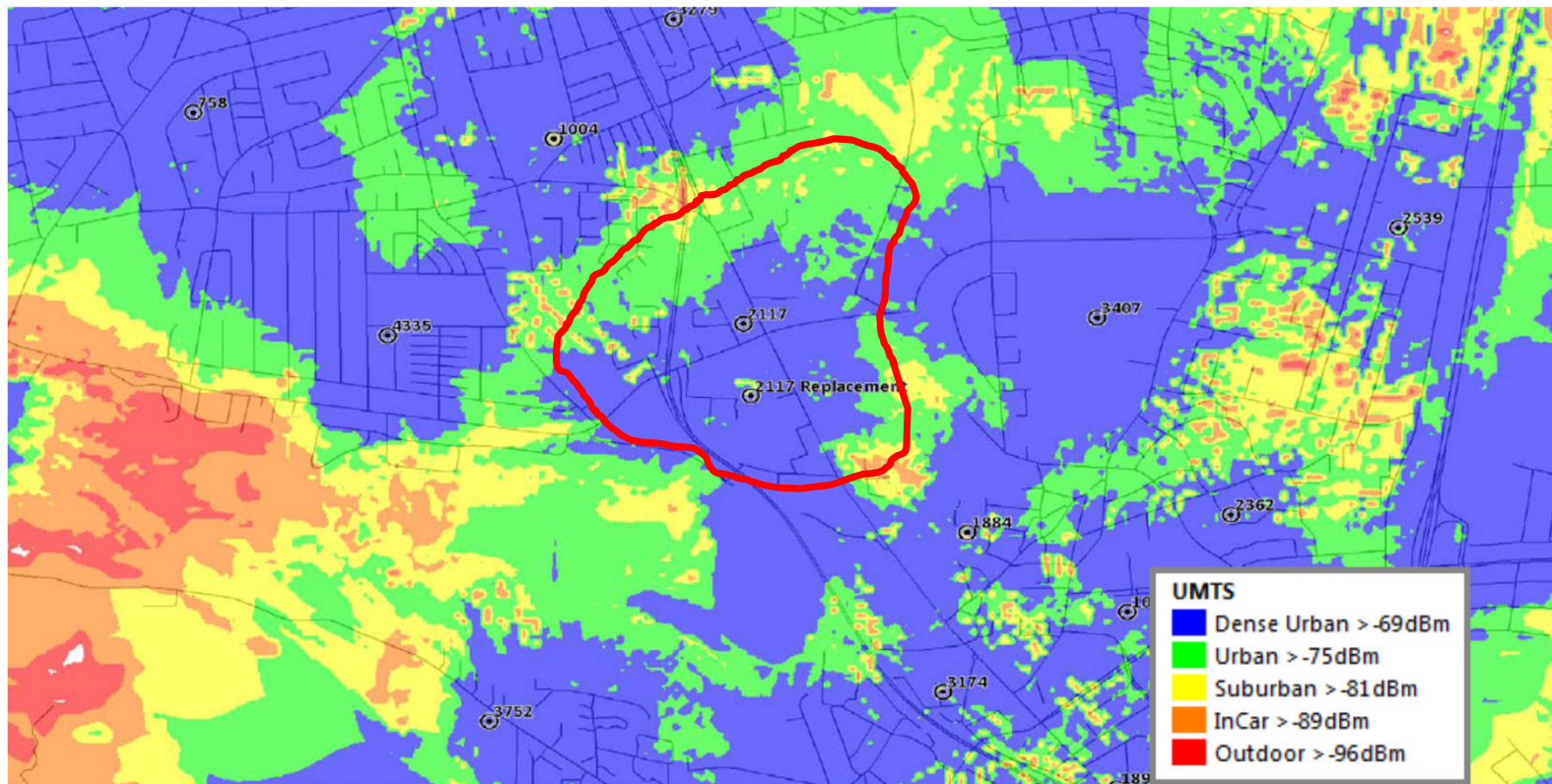
- God indendørsdækning indenfor det røde område
- God indendørsdækning på kortet er illustreret ved blå og grøn farve

Dækning uden mast

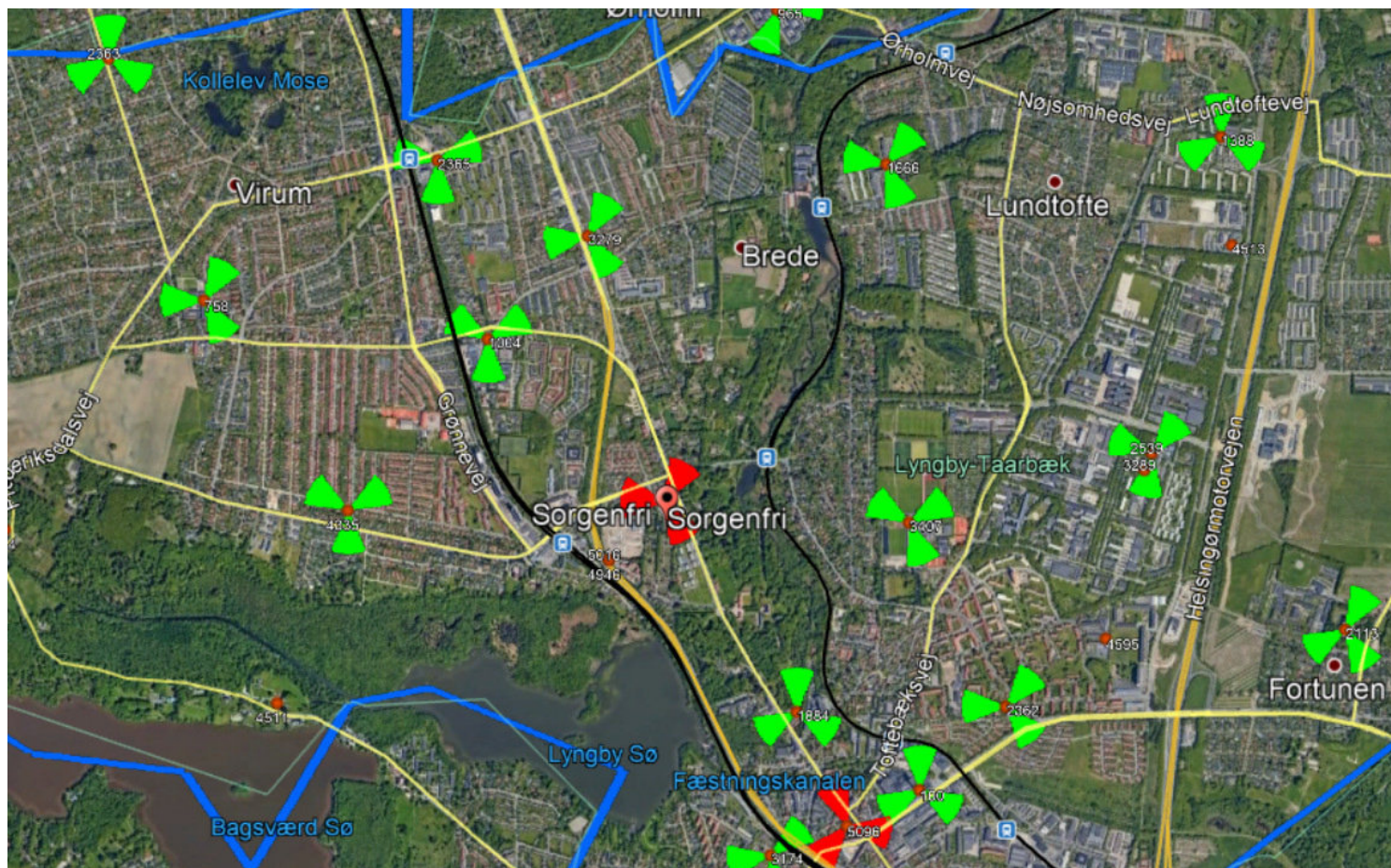


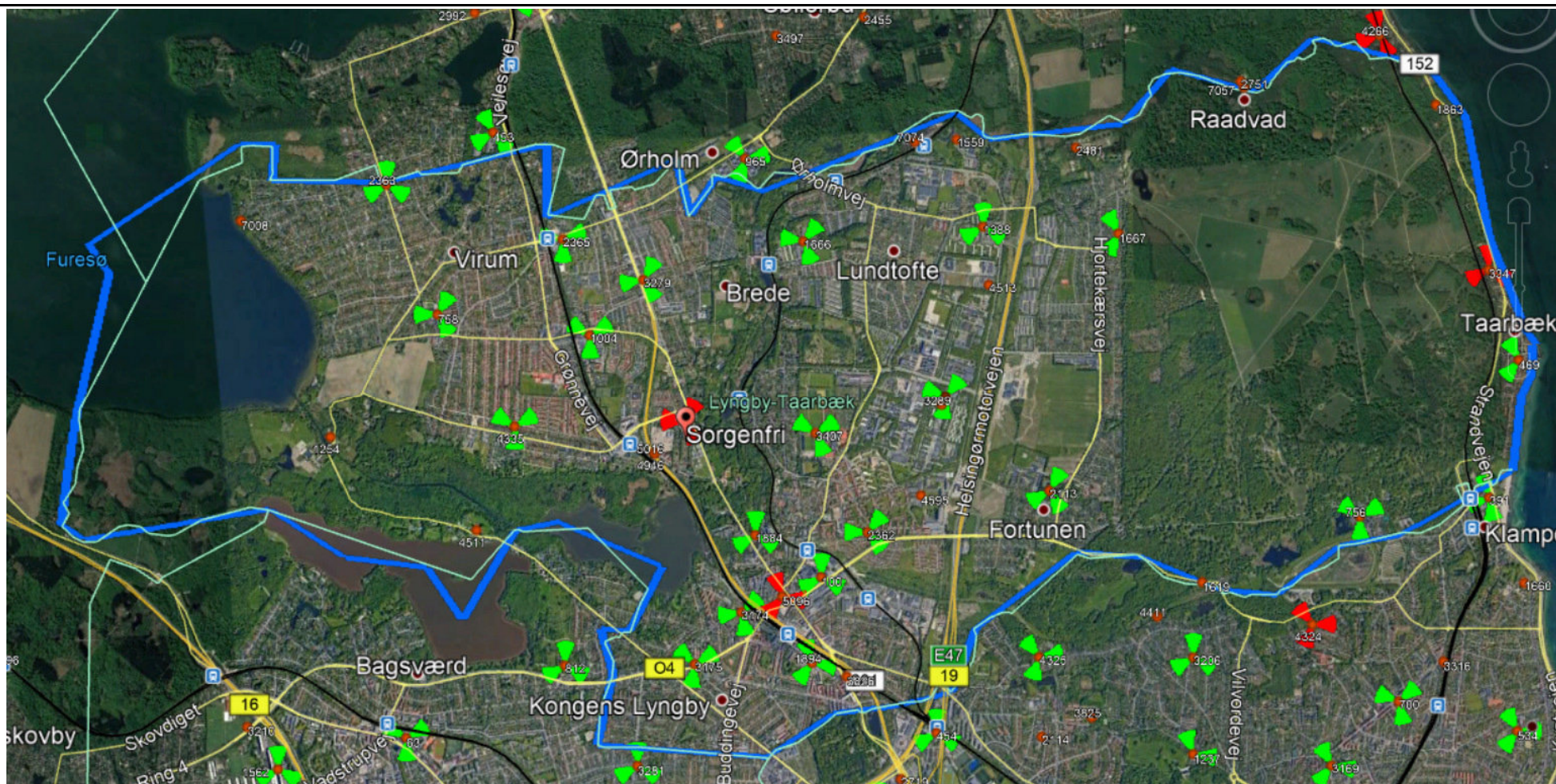
- Ingen indendørsdækning i store dele af det røde område
- God indendørsdækning på kortet er illustreret ved blå og grøn farve

Dækning fra den ansøgte placering



- God indendørsdækning indenfor det røde område
- Dækning er reetableret med en mast på ansøgte placering
- God indendørsdækning på kortet er illustreret ved blå og grøn farve





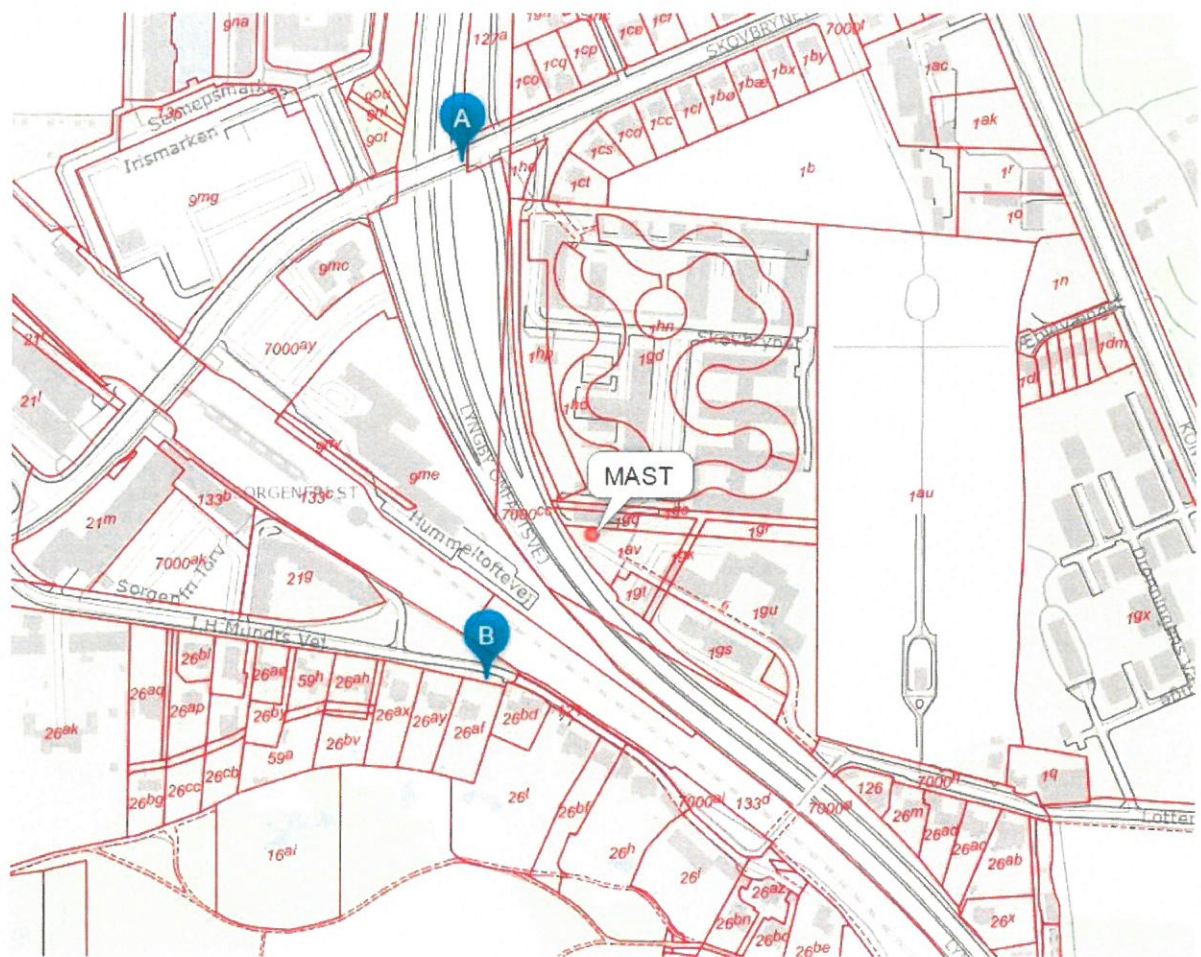


Illustration af 36m rørmast
Position A.
Afstand: 225m

Skitse - Ikke målfast.



Illustration af 36m rørmast
Position B.
Afstand: 100m

Skitse - Ikke målfast.





0 150 m 300 m

© Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, © Lyngby-Taarbæk Kommune

Dispensationsansøgning

Indledning

I forbindelse med den politiske beslutning om at reduceres kommunens midlertidige døgnpladser, samt at samle kommunens træningsenhed på én lokation, gøres der hermed rede for de anvendelsesmæssige ændringer dette medfører på Genoptræningscenter Fortunen:

Ændringer

På Fortunen konverteres otte midlertidige sengepladser ud af 47, svarende til 180 m². De 8 pladser er utidssvarende sengestuer placeret i stuetagen på Bauneporten 22. Arealet vil fremover blive anvendt af Aftenvagten under kommunens hjemmeplejeenhed.

Resterende sengepladser forbliver indtil videre.

Desuden fraflytter kommunens genoptræningsenhed også lokation for at samles på Møllebo jf. politisk beslutning. Vagtcentralen og Dagvagt for lokalområdets hjemmepleje indflytter ind i området i stueetagen hvor genoptræningsenhedens administration og ledelse i dag sidder..

Alle ovenstående enheder der ønskes placeret på Fortunen er hørende under Kommunes hjemmepleje.

Der skal derfor ansøges om en dispensation i f.t. lokalplanen til at ændre anvendelse fra bolig til kontor, jf. § 3.1.

Projektet får ikke betydning for plejeboligerne v. KAB.

Venlig hilsen

Mette Loiborg

Specialkonsulent og Projektleder



Center for Arealer og Ejendomme
Arkitektur og Ejendomsstrategi
Rådhuset
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte:

Mobil: 30 50 63 45

E-mail: MELOI@ltk.dk

Hjemmeside: www.ltk.dk

BILAG TIL ANSØGNING

D. 15.05.2019

MEL01, CAE

J.nr.: 02.34.02 - P19-Z16-19



44,4 M2 1,1 % CAE SERVICE AREALER
3319,3 M2 81,4 % KAB
711,6 M2 17,5 % SENGESNIT/FÆLLES BEBOELES AREAL

BYGNING G

Ex. på
Sengestue

ex. på bolig

KAB

3. SAL :

BOLIGER ALT:

35 STK

SENGESTUER ALT:

13 STK

DESUDEN :

AREAL IALT:

14.796
m²

Heraf:

(a. 2/3 pleiehjem v. KAB)

(a. 1/3 genoptræningsstuer
v. LTK incl. LTK
drift arealer)

I ALT ALLE ETAGER:

Boliger : 116 stk

Sengestuer : 47 stk (hvoraf 8
søger konverteret)

(I ALT

1 0 1 2 3 4 5 10 20M



AREALER OG EJENDOMME
BYGGE OG ANLÆG

LYNGBY TORV DK-2830 KGS. TLF: 45 97 30 00 E-mail: LTK@dk

PLEJECENTER BAUNEHØJ
BAUNEPORTEN 22, 2830 VIRUM
3 ETAGE

BRUGSPÅN

Tegnet: MA Kontrol: MA

Revision: 30-01-2019 17:20:41

Godk.: .

Mål: 1:200

Dato: 020318

FILNAVN: 2830-415-10 RVT

OMR. nr.: 2830
Bygn. nr.: 415

2830-415-3



3319 M2 63.3 % KAB
 711,6 M2 14,6 % SENGEAFSNIT/FÆLLES BEBOELES AREAL
 827 M2 17 % CAE SERVICE AREALER

BYGNING G

Z. SAL
 BOLIGER IALT:
 40 STK
 SENGESTUER IALT:
 13 STK



LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE
 AREALER OG EJENDOMME
 BYGGE OG ANLÆG
 LYNGBY TORV DK-2830 KGS. TLF: 45 97 30 00 E-mail: LTK@dk

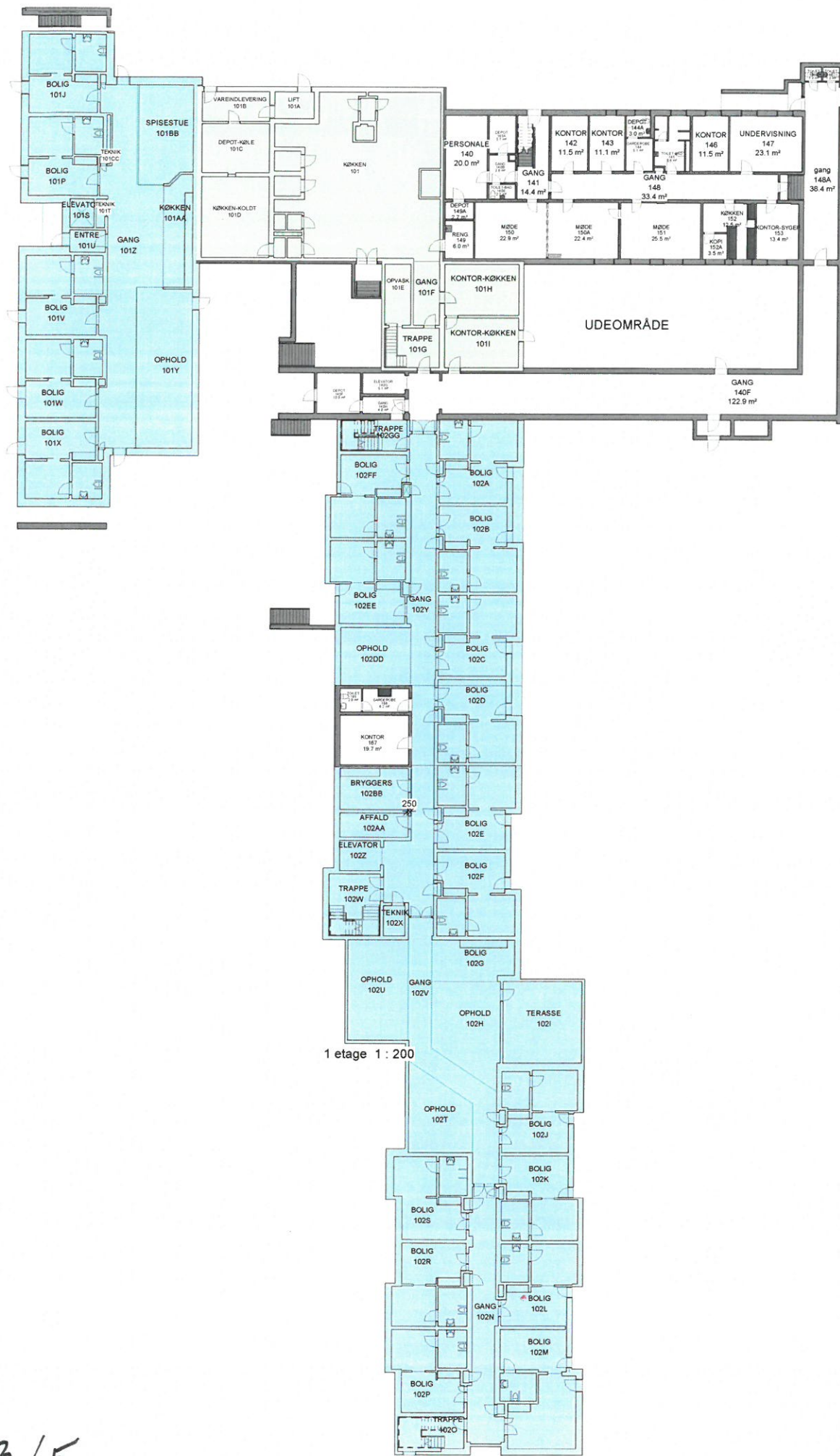
PLEJEHJEM BAUNEHØJ
 BAUNEPORTEN 22, 2830 VIRUM
 2. ETAGE

BRUGSPÅN
 Tegnet: MA Kontrol: MA Godk.: MA Mål: 1:200 Dato: 020318 FILNAVN: 2830-415-10.RVT
 Revisorer: 30-01-2019 17:19:19

2/5

2 etage 1:200

OMR. nr.: 2830
 Bygn. nr.: 415



336 M2	6.6 %	KOMMUNERNES MADORDNING
3319 M2	64.8 %	KAB
711 M2	13.9 %	SENGEAFSNIT/FÆLLES BEBOESES AREAL
752 M2	14.7 %	CAE SERVICE AREALER

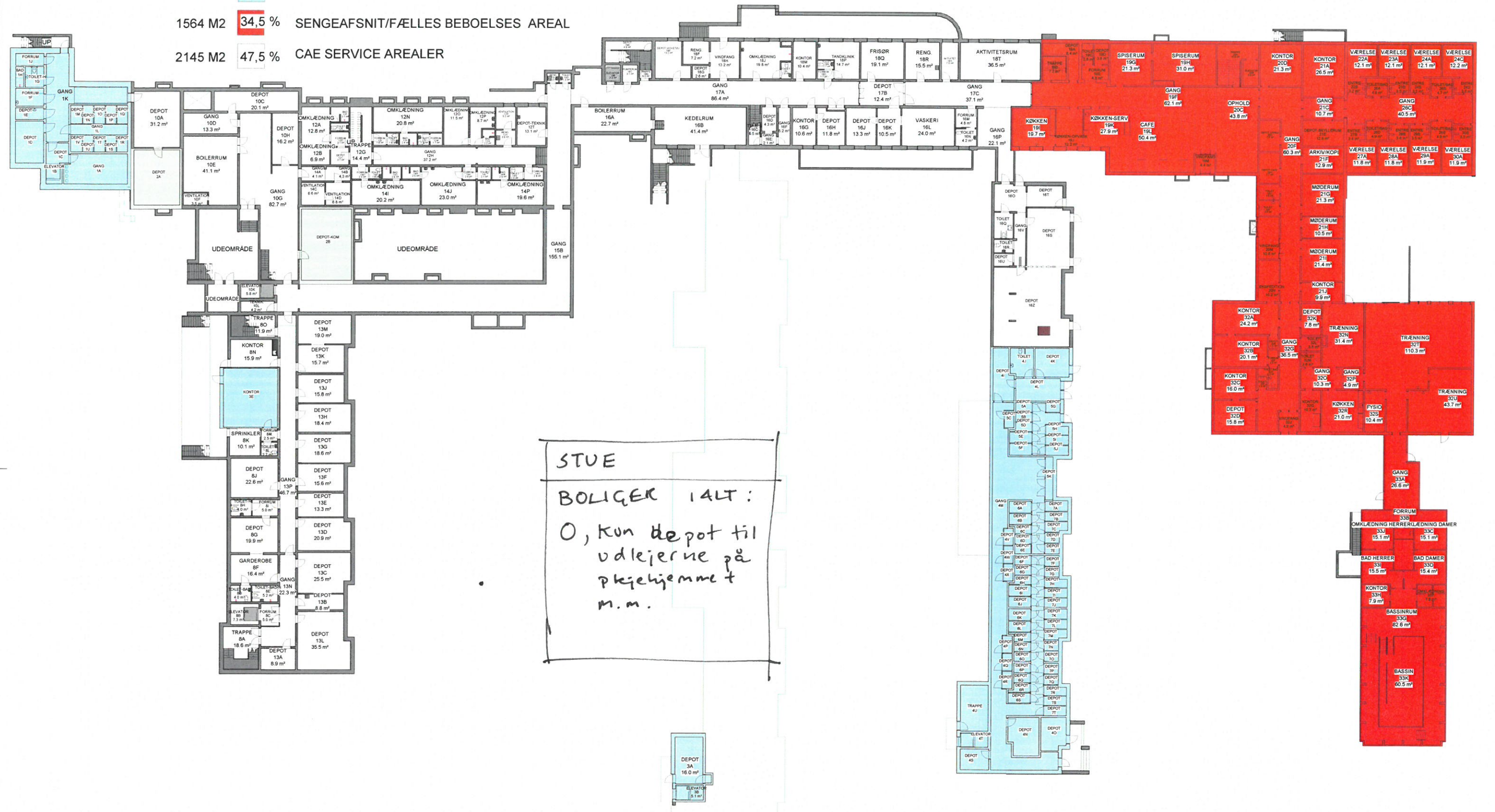
BYGNING G

1. SAL
BOLIGER IALT:
41 stk
SENGESTUER IALT:
13 stk



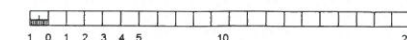
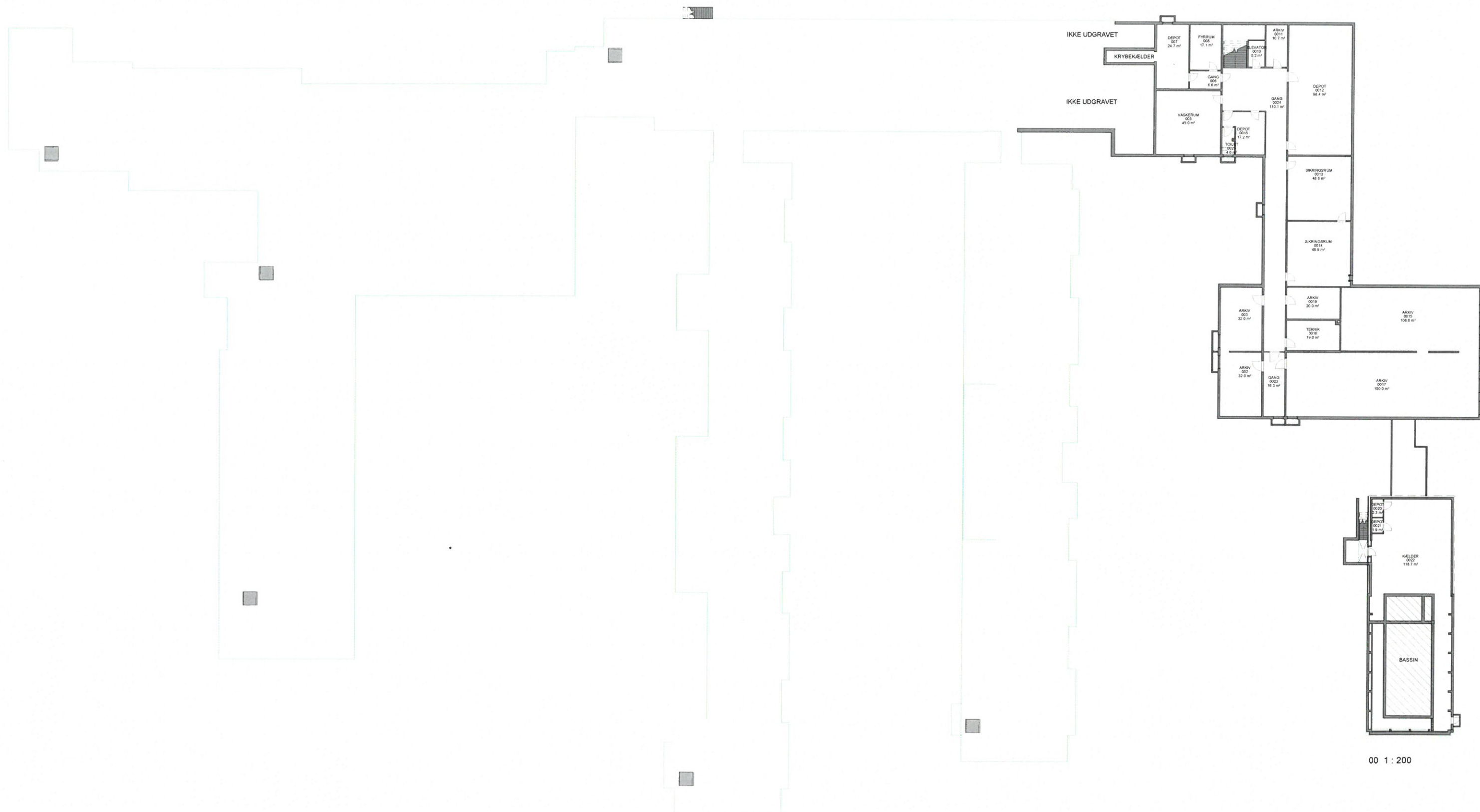
Beliggenhedsplan 1 : 2000

89 M2 2 % KOMMUNERNES MADORDNING
 717 M2 16 % KAB
 1564 M2 34,5 % SENGEAFSNIT/FÆLLES BEBOELES AREAL
 2145 M2 47,5 % CAE SERVICE AREALER



STUE
 BOLIGER I ALT:
 0, kun depot til
 udlejere på
 plejehjemmet
 m.m.

SENGESTUER I ALT:
 8 stk (som
 ansæger konverteret
 til hjemmeplejeområde)



LYNGBY-TAARBÆK
KOMMUNE

AREALER OG EJENDOMME
BYGGE OG ANLÆG

LYNGBY TORV DK-2830 KGS. LYNGBY TLF: 45 97 30 00 E-mail: LTK@dk

PLEJECENTER BAUNEHØJ
BAUNEPORTEN 22, 2830 VIRUM

OMR. nr.: 2830
Bygn.nr.: 415

BRUGSPÅN

Tegnet: MA Kontrol: MA Godk.: Mål: 1:200 Dato: 090318 FILNAVN: 2830-415-10 RV7
Revisioner: 30-01-2019 17:15:39





11. januar 2018

Bestyrelsens indstilling til ejerne om godkendelse af det økonomiske grundlag for gennemførelse af letbanen på Ring 3

1. Resumé og indstilling

Hovedstadens Letbane har afsluttet udbudsprocessen af de otte letbanekontrakter, og revisionsfirmaet EY har gennemført et endeligt kvalitetstjek af projektets risikoregister og reserver. Den samlede økonomi for letbanen holder sig inden for det samlede budget, som fremgår af anlægsloven på godt 6,2 mia.kr. (2017-priser), og inkluderer en tilstrækkelig reserve.

Resultatet af udbuddet af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer svarer til det forventede budget i anlægsloven. Buddene på de egentlige anlægsopgaver ligger 425 mio. kr. over budget, og en forlængelse af anlægsfasen øger udgifterne med yderligere 300 mio. kr. Projektets renteomkostninger er derimod 700 mio. kr. lavere end forventet.

Dette medfører, at der udestår finansiering af 25 mio. kr. Beløbet vil blive finansieret via den afsatte anlægsreserve på 1,1 mia. kr. Revisionsvirksomheden EY anbefaler et reserveniveau på 10-20 procent af anlægsomkostningerne. Det svarer til mellem 440 og 880 mio. kr. Hovedstadens Letbane har afsat en reserve på godt 1 mia. kr., svarende til ca. 30 pct. af anlægslovens basisoverslag og ca. 25 pct. af det opdaterede basisoverslag. Ejernes indskud vil således forblive uændret, hvis indstillingen godkendes.

Der er opnået en besparelse på 9 mio. kr. på de driftsrelaterede anlægsinvesteringer. Beløbet afsættes i en pulje som opsparing til mulige fremtidige behov, herunder behov for kapacitetsudvidelser af letbanen. Puljen medfører ikke ændringer i ejernes årlige driftstilskud.

Projektets tidsplan fastlægges til andet halvår af 2024. Dette sker som følge af ledningsejernes krav om længere tid, udskydelse af ekspropriationerne og drøftelser med tilbudsgiverne og den deraf følgende længere anlægsproces. Tidsplanen fastlægges med forbehold for, at Ekspropriationskommissionens kan gennemføre de tidskritiske ekspropriationer i 2018. Hovedstadens Letbane vil i 1. kvartal 2018 give ejerne en status herfor med evt. anbefaling om åbningen.



1.1. Lovgrundlag

I henhold til Lov om letbane på Ring 3 fra februar 2014 forudsætter indgåelse af kontrakter om anlæg og drift og vedligeholdelse af letbanen ejernes forudgående godkendelse af det økonomiske grundlag for gennemførelsen af letbaneprojektet.

Inden forelæggelse af en indstilling til ejerne om godkendelse af letbaneprojektets gennemførelse har Hovedstadens Letbane I/S (Hovedstadens Letbane) haft til opgave at gennemføre de forberedende arbejder inden for en ramme på 475 mio. kr. (2013-priser) svarende til 502 mio. kr. (2017-priser).

De forberedende arbejder har blandt andet bestået i udarbejdelse af et skitseprojekt og på dette grundlag yde bistand til Transport-, Bygnings- og Boligministeriets tilvejebringelse af en VVM-vurdering af projektet. VVM-vurderingen indgik i Lov om ændring af lov om letbane på Ring 3 (anlægsloven) fra maj 2016. Hovedstadens Letbane har desuden haft til opgave at forberede ledningsomlægninger, ekspropriationer m.v. samt at gennemføre udbud af anlæg og drift af letbanen.

Resultatet af udbuddet foreligger nu og kan danne grundlag for ejernes godkendelse af grundlaget for indgåelse af anlægs-, drifts- og vedligeholdelseskontrakterne og dermed for gennemførelse af letbanen.

I de følgende afsnit 2 – 9 er letbaneprojektets funktionalitet og teknologi samt projektets konsekvenser for naboer, miljø og trafik beskrevet. Endvidere er der redegjort for tilkøb samt for ledningsomlægninger og ekspropriationer. Ligesom der er foretaget en gennemgang af udbudsprincipperne og udbudsprocessen og resultaterne heraf - herunder særlige krav som sociale klausuler og justeringer af kontraktkrav under udbudsprocessen. Endelig er der redegjort for både de anlægsøkonomiske og de driftsøkonomiske konsekvenser for projektet og dermed ejerkredsen og for tidsplanen for anlægsprocessen samt givet forslag til den fremtidige organisering af samarbejdet mellem ejerne og selskabet.

1.2. Overordnet anlægsøkonomi

Som resultat af udbuddet af anlægsopgaverne (ombygning af veje, broer m.v. og anlæg af jernbaneinfrastruktur) vil det være nødvendigt at forhøje anlægsbudgettet med 425 mio. kr. (2017-priser) på grund af højere tilbud på ombygning af veje og broer m.v. (CW-kontrakter). Endvidere vurderes det nødvendigt at forhøje anlægsbudgettet med 300 mio. kr. (2017-priser) som følge af den længere anlægsperiode på grund af den ændrede strategi for ledningsomlægninger og deraf følgende udskudte ekspropriationer m.v.



Samtidig har bestyrelsen efter anbefaling fra Sund & Bælt besluttet at renteafdække op til 2/3 af selskabets maksimale nettogæld med en besparelse på ca. 700 mio. kr. (2017-priser) til følge. På denne baggrund vil der være behov for at anvende ca. 25 mio. kr. (2017-priser) af korrektionsreserven, der samlet er på 1.106 mio. kr. (2017-priser). Den samlede korrektionsreserve udgør herefter 1.081 mio. kr. (2017-priser) svarende til ca. 30 pct. af anlægslovens basisoverslag og ca. 25 pct. af det opdaterede basisoverslag.

Resultatet af udbuddet af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer er, at der ikke er grundlag for ændringer i dette budget.

Det overordnede resultat af udbud og opdatering af det samlede anlægsbudget fremgår af skemaet nedenfor.

Hovedstadens Letbanes samlede projektøkonomi

Mio. kr. 2017-priser	Omkostninger	Finansiel besparelse	Reserver	Budget
Anlægslov/principaftale	+5.118		+1.106	+6.224
Tillæg efter udbud	+425			
Tillæg – længere anlægsperiode m.v.	+300			
Renteafdækning		-700		
Brug af reserve			-25	
I alt	+5.843	-700	+1.081	+6.224

Skemaet viser den samlede anlægsøkonomi for letbanen på Ring 3. Letbaneprojektets anlægsomkostninger er imidlertid opdelt i egentlige anlægsomkostninger (anlægsomkostninger), som finansieres af staten, Region Hovedstaden og de elleve letbanekommuner, og driftsrelaterede anlægsinvesteringer (driftsrelaterede anlægsinvesteringer), som finansieres af Region Hovedstaden og de elleve letbanekommuner som led i finansieringen af driften af letbanen. I afsnit 6. Økonomi, risiko og reserver er der redegjort for anlægsomkostningerne i et selvstændigt afsnit 6.2., mens de driftsrelaterede anlægsinvesteringer indgår i afsnittet om driftsøkonomi, afsnit 6.3.

Som det fremgår af skemaet, vil det samlede anlægsbudget kunne fastholdes på det hidtidige niveau med en tilstrækkelig reserve. Udbuddet af de egentlige anlægsopgaver og de driftsrelaterede anlægsopgaver giver således ikke anledning til at ændre ejernes indskud/ betalinger til letbaneprojektets gennemførelse.



1.3. Ekstern kvalitetssikring af projektets aggregerede risiko og afledte reservebehov

Efter anmodning fra transport-, bygnings- og boligministeren har Hovedstadens Letbane bedt revisionsfirmaet EY foretage en ekstern kvalitetssikring af letbaneprojektets aggregerede risiko og det deraf afledte behov for reserver. EY har foretaget en gennemgang af projektets basisoverslag og har gennemgået projektets risikoregister og risikoproces, herunder håndteringen af justeringer af kontraktkravene i udbudsperioden. EY har fundet, at både basisoverslag og risikoregister og risikoproces har et passende niveau på projektets nuværende stade. EY har endvidere gennemgået forudsætningerne for den besluttede renteafdækning og har fundet disse rimelige og realistiske.

Letbaneprojektets kvalitetssikrede aggregerede risiko er på 330 mio. kr. (2017-priser). EY er imidlertid af den opfattelse, at reservebehovet bør baseres på en kombination af den aggregerede risiko og en pejling i forhold til Ny Anlægsbudgettering og erfaringerne fra andre tilsvarende projekter på samme stade. EY vurderer på dette grundlag, at letbaneprojektet på det nuværende stade bør have reserver på 10-20 pct. af basisoverslaget, det vil sige på mellem 440 og 880 mio. kr. (2017-priser). Som det fremgår af skemaet ovenfor, er den resterende reserve efter udbud og opdatering af anlægsbudgettet på 1.081 mio. kr. (2017-priser), svarende til ca. 30 pct. af anlægslovens basisoverslag og ca. 25 pct. af det opdaterede basisoverslag.

1.4. Driftsøkonomi

Udbuddet af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer og opdateringen af de dertil knyttede øvrige anlægsomkostninger, herunder bygherreorganisation, er resulteret i lidt lavere omkostninger end budgetteret. Afvigelsen på 9 mio. kr. foreslås indsat i en pulje med henblik på opsparing til fremtidige kapacitetsbehov i forbindelse af driften af letbanen. Udbuddet og opdateringen af budgettet for de driftsrelaterede anlægsinvesteringer giver således ikke anledning til ændring af ejernes årlige driftsindskud.

Udbuddet af drift og vedligeholdelse er resulteret i samlede driftsomkostninger, som ligger inden for selskabets langtidsbudget med de usikkerheder, der altid må være knyttet til fremtidige forhold. Det gælder blandt andet de fremtidige passagerindtægter. Driftsøkonomien giver på den baggrund ikke anledning til ændringer i ejernes årlige driftsindskud.



1.5. Tidsplan

I anlægsloven er det forudsat, at letbanen kan åbne for passagerdrift i 2023/24. Heri er indeholdt en forlængelse af anlægsperioden som følge af den ændrede strategi for ledningsomlægninger. En række af ledningsejerne har imidlertid tilkendegivet, at de forventer en længere proces for ledningsomlægninger end først antaget. Hertil kommer, at tidskritiske ekspropriationer ikke har kunnet gennemføres, før ejergodkendelsen foreligger.

Tidsplanen for gennemførelse af letbanen skal desuden ses i sammenhæng med den udskydelse af udbudsprocessen, som var en følge af den senere vedtagelse af anlægsloven og den eksterne granskning af projektets økonomi, som fandt sted i sommeren og efteråret 2016. Endelig har tidsplanen været drøftet med tilbudsgiverne i forbindelse med udbudsprocessen med henblik på at opnå en så realistisk tidsplan for anlægsarbejderne som muligt. Samlet indebærer disse ændringer - ledningsejernes krav om længere tid, udskydelsen af ekspropriationerne og drøftelserne med tilbudsgiverne - at åbningen af letbanen efter den opdaterede tidsplan forventes at finde sted i andet halvår af 2024.

Det kan tilføjes, at udskydelsen af ejergodkendelsen til begyndelsen af 2018, indebærer en ekstra udfordring, fordi en række tidskritiske ekspropriationer, som er aftalt med Ekspropriationskommissionen, ikke kan gennemføres som planlagt. Som det fremgår af afsnit 4.7.2. Tidskritiske ekspropriationer, er det Ekspropriationskommissionen, der afgør, hvornår ekspropriationerne kan gennemføres. Selskabet vil bede kommissionen søge om muligt at tilrettelægge ekspropriationerne, således at åbning af letbanen kan fastholdes til andet halvår 2024. Men der består en risiko for, at dette ikke er muligt. Selskabet vil vende tilbage herom i 1. kvartal 2018.

1.6. Økonomiske konsekvenser for ejerkredsen

Som det fremgår, vil hverken udbuddet eller opdateringen af anlægs- og driftsbudgetterne give anledning til ændringer af det samlede overordnede budget, herunder vil der kunne fastholdes reserver på mere end det anbefalede niveau. Udbuddet og opdateringen af anlægs- og driftsbudgetterne giver således heller ikke anledning til ændringer i ejernes indskud/betalinger hverken til anlæg eller drift af letbanen.

1.7. Indstilling

På denne baggrund **indstiller** bestyrelsen, at ejerne godkender det økonomiske grundlag for gennemførelse af letbanen på Ring 3. Det **indstilles**, at ejerne herunder godkender,



- At anlægs- og driftskontrakterne indgås på det foreliggende grundlag
- At besparelsen ved renteafdækningen på ca. 700 mio. kr. (2017-priser) anvendes til modregning af de ekstra anlægsomkostninger på ca. 725 mio. kr. (2017-priser) som følge af udbuddet og den længere anlægsperiode
- At korrektionsreserven nedskrives med det resterende beløb – forventet ca. 25 mio. kr. (2017-priser) – til ca. 1.081 mio. kr. (2017-priser), svarende til ca. 30 pct. af anlægslovens basisoverslag og ca. 25 pct. af det opdaterede basisoverslag
- At de afsatte korrektionsreserver således fastholdes og dermed, at ejernes forudsatte indbetalinger til finansiering af anlægsomkostningerne fastholdes på det forudsatte niveau.
- At den resterende del af den såkaldte 10 pct. korrektionsreserve – ca. 342 mio. kr. (2017-priser) – indgår som reserve i selskabets økonomistyring, mens håndteringen af 20 pct. korrektionsreserven fastholdes som hidtil forudsat
- At de sparede 9 mio. kr. på de driftsrelaterede anlægsinvesteringer afsættes i en pulje med henblik på opsparing til mulige fremtidige behov, herunder behov for kapacitetsudvidelser af letbanen. Afsættelse af en sådan pulje kan ske uden at ændre ejernes årlige driftsindskud.
- At tidsplanen ændres som følge af ledningsejernes krav om længere tid, udskydelsen af ekspropriationerne og drøftelserne med tilbudsgiverne og den deraf følgende længere anlægsproces. På denne baggrund forventes åbningen af Letbanen for passagerdrift at ske i andet halvår af 2024. Dette er under forbehold for Ekspropriationskommissionens muligheder for at gennemføre de tidskritiske ekspropriationer i 2018. Hovedstadens Letbane vil i 1. kvartal 2018 give ejerne en status herfor med evt. anbefaling om åbningen.



2. Aftale- og lovgrundlag

2.2. Letbanen på Ring 3

Letbanen på Ring 3 kommer til at gå igennem 8 kommuner og danne rammen om et udviklings- og vækstområde på den 28 km lange strækning mellem Ishøj og Lyngby. Letbanen vil øge tilgængeligheden til områderne og tiltrække private investeringer, fordi mange virksomheder og borgere ønsker at lokalisere sig i nærheden af vedvarende og effektiv kollektiv transport.

Der er planlagt 29 stationer og letbanen skal gøre det nemt, hurtigt og komfortabelt at rejse på tværs af hovedstadsområdet og dermed give borgerne i Hovedstadsområdet et højklasset og effektivt kollektivt trafiksystem. Letbanen vil køre hvert femte minut i dagtimerne uden køreplan og vil sammenbinde de fem S-toglinjer, den regionale togtrafik og den overordnede busstrafik og dermed medvirke til at skabe et sammenhængende kollektivt trafiksystem, der vil øge den samlede mobilitet i Hovedstadsområdet til gavn for hele Hovedstadens befolkning. Letbanen kommer samtidig til at betjene boligområder, arbejdspladser, bycentre, offentlige institutioner – blandt andet uddannelsesinstitutioner og hospitaler – og fritidsaktiviteter såvel som byudviklingsområder.

Det vurderes, at letbanen kan generere op mod 36.500 nye arbejdspladser og op mod 32.000 nye indbyggere frem mod 2032. Hertil kommer direkte og afledte job i anlægsperioden svarende til ca. 4.400 årsværk samt 240 nye permanente job, når letbanen kører.

2.3. Aftale- og lovgrundlag for letbanen på Ring 3

I juni 2011 indgik Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Albertslund, Brøndby, Høje-Taastrup, Hvidovre, Vallensbæk og Ishøj kommuner en samarbejdsaftale med staten ved transportministeren og Region Hovedstaden om en letbane på Ring 3. Med samarbejdsaftalen forpligtede parterne sig til at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for etablering af en letbane. Inden da – i april 2011 – havde kommunerne forpligtet sig over for hinanden på den indbyrdes fordeling af omkostningerne.

Efter tilvejebringelse af et beslutningsgrundlag indgik de samme parter i juni 2013 en Principaftale, der forpligtede parterne sig til at anlægge en letbane på Ring 3, herunder at igangsætte et udbud af anlægsopgaverne og en række forberedende arbejder samt til at stifte et selskab til at stå for anlæg og drift af letbanen. Som led i Principaftalen indgik, at ejerne skal tage endelig stilling til gennemførelse af projektet, inden de store anlægs- og driftskontrakter indgås.

Principaftalen fastlagde letbaneprojektet i den form, parterne var enige om at gennemføre. Parterne aftalte endvidere den indbyrdes fordeling af



omkostningerne hertil. Principaftalen dannede grundlag for selskabs- og projekteringsloven om letbane på Ring 3, som blev vedtaget af Folketinget i februar 2014. Loven giver parterne hjemmel til at stifte et interessentskab, Ring 3 Letbane I/S senere benævnt Hovedstadens Letbane I/S, som blev stiftet i juni 2014. Det blev samtidig fastlagt, at indgåelse af kontrakter om anlæg og drift, herunder vedligehold af letbanen på Ring 3, kræver ejernes godkendelse af det økonomiske grundlag for letbanen baseret på resultatet af udbudsprocessen.

I maj 2016 vedtog Folketinget en anlægslov for letbanen. Hovedstadens Letbane kan ifølge denne lov - efter gennemførelse af udbud – indgå kontakter og anlægge letbanen, såfremt interessenterne godkender det økonomiske grundlag herfor. Det blev samtidig lagt fast, at Hovedstadens Letbane kan anvende 475 mio. kr. (2013-priser) svarende til 502 mio. kr. (2017-priser) til forberedende arbejder frem til ejergodkendelsen fsva. anlægsinvesteringerne. Hertil kommer forberedelsen af de driftsrelaterede udgifter.

På baggrund af henvendelser fra en række store ledningsejere indgik det i anlægsloven, at ledningsomlægningerne først kan påbegyndes, når ejergodkendelsen på grundlag af udbuddet foreligger. Det indebærer, at ledningsomlægningerne først kan igangsættes samtidig med anlægsarbejderne og ikke sideløbende med udbudsprocessen, som det er normal praksis og derfor også var forudsat for letbanen.

Denne ændring indebærer, dels at letbaneprojektet har fået pålagt en ekstraordinær koordineringsopgave mellem ledningsejerne og anlægsentreprenørerne, som i lovbemærkningerne er omtalt som en risiko for ekstraomkostninger på 100 mio. kr., dels at anlægsperioden er forlænget med 2-3 år, ligeledes med ekstraomkostninger til følge.

Den ændrede strategi for ledningsomlægninger har efterfølgende betydet, at ekspropriationerne først kan gennemføres efter ejergodkendelsen. Hertil kommer, at ledningsejerne har krævet længere tid til deres arbejde, samt at selskabet som led i udbudsprocessen har drøftet tidsplanen med tilbudsgiverne med henblik på at opnå en så realistisk tidsplan for anlægsarbejderne som muligt. Dette har yderligere forlænget anlægsperioden, således at Letbanen på baggrund af udbuddet forventes at åbne i andet halvår af 2024. Hertil kommer, at en række tidskritiske ekspropriationer hidtil har været planlagt gennemført i begyndelsen af 2018. Dette er ikke længere muligt, jf. omtalen under afsnit 4.7.2. Tidskritiske ekspropriationer.

Endelig indgik det i anlægsloven, at staten ændrede sin repræsentation i bestyrelsen fra tre til fem medlemmer, ligesom det blev aftalt, at alle deltagere i letbaneprojektet skal afsætte en korrektionsreserve på 30 pct. af



anlægssummen i overensstemmelse med principperne i Ny Anlægsbudgettering. Endelig besluttedes det at gennemføre en ekstern granskning af projektets økonomi, aggregerede risiko og reserver.

2.4. Valg af teknologi

Ved fastlæggelsen af de overordnede mål for letbanen på Ring 3 slog ejerkredsen fast, at man ønskede et velafprøvet, driftssikkert standardsystem og ikke et udviklingsprojekt. Det har derfor været klart, at letbanen skulle udbydes som et standard letbanesystem forsynet med strøm fra køreledninger.

Med henblik på at sikre, at den valgte teknologi på den ene side er kendt og velafprøvet og på den anden side 'up to date' foretog Hovedstadens Letbane to undersøgelser som led i forberedelsen af udbuddet af letbanen. De to undersøgelser vurderede, om der burde tages højde, dels for førerløs drift, dels for en eventuel udvikling indenfor ledningsfri kørsel.

Undersøgelsen om førerløs drift konkluderede, at der ikke på tidspunkt for udbuddet med fordel kunne tages højde for førerløs drift. Det vurderedes således, at førerløse letbaner næppe vil være udviklet til et niveau, som gør dem anvendelige på Ring 3 Letbanen, før det vil være aktuelt at udskifte de tog, som anskaffes ved det nu gennemførte udbud. Indførelse af førerløs teknologi vil derfor formentlig være relevant at inddrage i overvejelserne, når togparken skal udskiftes.

Undersøgelsen af udviklingen af ledningsfri kørsel konkluderede, at selv om udviklingen af ledningsfri kørsel synes at gå relativt hurtigt, findes der endnu ikke eksempler på letbanesystemer, der fungerer i praksis under de betingelser, der vil gælde for letbanen på Ring 3. Letbanen på Ring 3 er således karakteriseret ved at skulle køre med en høj gennemsnitshastighed og en høj maksimal hastighed, samt med en høj frekvens. Samtidig udgør letbanen på Ring 3 et relativt stort og udbygget letbanesystem med store afstande mellem en del af stationerne. Hertil kommer, at de klimatiske forhold, hvorunder letbanen på Ring 3 skal fungere, adskiller sig væsentligt fra de forhold, hvorunder sådanne systemer i dag afprøves.

Der har således hverken teknologisk, praktisk eller kommercielt (manglende konkurrence på grund af systemspecifikke systemer) været grundlag for at ændre strategi med hensyn til letbanens strømforsyning.

Undersøgelsen viste imidlertid også, at de løsninger med ledningsfri kørsel, som synes mest fremgangsrige, er løsninger med batterier på togene, som lades op ved stop på stationerne. Indførelse af et sådant system vil kræve en ændring af togenes teknologi og en udbygning af stationerne med særligt opladningsudstyr.



Når denne teknologi på et tidspunkt er udviklet til et niveau og en driftspålidelighed, som gør den anvendelig på letbaner som den på Ring 3, vil denne teknologi kunne implementeres på letbanen på Ring 3. Dette vil mest hensigtsmæssigt kunne ske i forbindelse med udskiftning eller renovering af togene.

En fornyet undersøgelse foretaget i dette efterår har bekræftet de tidligere undersøgelser.

Førerløs drift af et letbanesystem har i den seneste tid været underkastet en test med rangering af tog på et depotområde, det vil sige afskærmet fra den egentlige drift. Men det vurderes fortsat, at førerløs drift vil være en løsning på længere sigt. Til gengæld sker der løbende en udvikling af automatiske systemer til støtte for førerne af letbanetog med henblik på at opnå større sikkerhed ved driften af letbaner, svarende nogenlunde til de udviklinger som sker i bilers sikkerhedsudstyr. Et sådant system til støtte for førerne vil blive indført på Ring 3 letbanen og vil løbende kunne forbedres efterhånden, som denne teknologi udvikles og viser sin funktionsduelighed og pålidelighed i drift.

Køreledningsfri drift er indført i Birmingham på en strækning i indre by, ligesom en køreledningsfri letbane er etableret i et uddannelsescenter i Doha. I Newcastle i Australien overvejes der indført ledningsfri kørsel i en del af den centrale by. Men det er fortsat vurderingen, at der er tale om udviklingsprojekter og ikke industrielle standardprodukter, og at disse udviklingsprojekter fortsat ikke er anvendelige under de forhold, som gælder for Ring 3 letbanen.

3. Udbudsstrategi og proces

3.2. Overordnet udbudsstrategi

I udredningen om letbanen og dermed Principaftalen var det forudsat, at Letbanen skulle udbydes som tre totalentreprisekontrakter: en Civil Work-kontrakt (CW) (ombygning af veje og broer m.v.), en Transportsystem-kontrakt (TS) (tog, kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) m.v.) og en Drifts- og Vedligeholdelseskontrakt (O&M). Hovedstadens Letbanes bestyrelse vedtog imidlertid i foråret 2015 en ændret udbudsstrategi, som interessenterne efterfølgende godkendte. Formålet med den ændrede udbudsstrategi var primært at sikre de bedst mulige konkurrencevilkår med henblik på at opnå optimale kontraktbetingelser for både kvalitet og pris.

Totalentrepriseformen – det vil sige udbud på funktionskrav suppleret med enkelte specifikke krav – blev fastholdt, dog blev omfanget af specifikke krav udvidet af hensyn til at sikre tilpasningen til krydsningerne med såvel banestrækninger som motorveje. Samtidig blev CW-kontrakten opdelt i fem mindre kontrakter dog med visse kombinationsmuligheder mellem disse



kontrakter, jf. nedenfor. Endvidere blev TS-kontrakten opdelt i en kontrakt for det egentlige transportsystem, herunder leverance af tog og anlæg af jernbaneinfrastruktur (skinner, køreledninger, transformerstationer m.v.), og en kontrakt for bygningen på CMC, dog i form af en såkaldt 'nominated subcontractor' til TS-kontrakten. Udbuddet blev således sammensat af otte kontrakter: fem CW-kontrakter, en TS-kontrakt, en O&M- kontrakt og en kontrakt for bygningen på CMC.

Den ændrede udbudsstrategi med den øgede opdeling i mindre kontrakter og de mere detaljerede krav til udformningen af broer over baner m.v. flyttede en del af omkostningerne til projektering frem til perioden før udbuddet og dermed væk fra entreprenørerne og over til bygherreorganisationen. Omkostningerne til forberedende arbejder, som gennemføres inden ejergodkendelsen blev derfor forhøjet fra 375 mio. kr. til 475 mio. kr. (2013-priser), hvilket blev bekræftet i forbindelse med Folketingets vedtagelse af anlægsloven i maj 2016.

Ved fremsættelsen af forslaget til anlægslov blev strategien for omlægning af ledninger ændret foranlediget af krav fra en række af de store ledningsejere. Den forudsatte tidsplan, der byggede på erfaringerne fra lignende store infrastrukturprojekter, måtte derfor ændres. På andre lignende projekter omlægges ledningerne samtidig med udbudsprocessen, således at den egentlige anlægsproces kan påbegyndes umiddelbart efter indgåelsen af de store anlægskontrakter.

Den ændrede strategi for ledningsomlægninger indebærer en forøgelse af omkostningerne til bygherreorganisationen på grund af en omfattende koordinering af ledningsomlægningerne med de egentlige anlægsarbejder. Dette er i bemærkningerne til anlægsloven omtalt som risiko for ekstraomkostninger på ca. 100 mio. kr. Hertil kommer, at anlægsperioden forlænges med 2-3 år, hvilket medfører ekstraomkostninger både til entreprenører og til opretholdelse af bygherreorganisationen i en længere periode. Disse omkostninger har hidtil indgået i selskabets risikovurdering.

I forbindelse med Folketingets behandling af forslaget til anlægslov blev det besluttet, at alle interessenterne, herunder også regionen og kommunerne, skulle afsætte korrektionsreserver på 30 pct. svarende til kravene i statens Ny Anlægsbudgettering. Dette er efterfølgende sket og indarbejdet i selskabets vedtægt.

Endvidere blev det som led i vedtagelsen af anlægsloven besluttet, at der skulle gennemføres en ekstern granskning af letbaneprojektets økonomi, risikostyring m.v. Denne granskning blev foretaget af Revisionsfirmaet EY i sommeren og efteråret 2016. På grundlag af granskningen vurderede EY, at projektets basisoverslag var velunderbygget, men anbefalede, at bygherreorganisationen



blev tilføjet 360 mio. kr. (2013-priser). Dette ville bringe bygherrebudgettet op på ca. 14 pct. af anlægsbudgettet, men dog stadig under de tilsvarende bygherrebudgetter for Aarhus og Odense Letbaner på ca. 20 pct. af de samlede anlægsbudgetter. De af EY anbefalede ekstra 360 mio. kr. til bygherreorganisationen blev indarbejdet i anlægsbudgettet for letbanen, men uden at det samlede budget blev forhøjet, ligesom der ikke blev gjort brug af projektets reserver.

Som følge af granskningen blev udbuddet udskudt fra maj til oktober 2016. Som følge af den ændrede strategi for ledningsomlægninger blev anlægsperioden, jf. ovenfor, forlænget med 2-3 år. Af samme årsag er det senere besluttet, at igangsætning af ekspropriationerne måtte udsættes til efter ejerbeslutningen. Dette indebærer en foreløbig skønnet yderligere forlængelse af anlægsperioden med ca. et halvt år. Hertil kommer, at ledningsejerne har krævet mere tid, og at selskabet under udbudsprocessen har drøftet tidsplanen med tilbudsgiverne med henblik på at opnå så realistisk en tidsplan som muligt. Samlet indebærer dette en udskydelse af åbningen af letbanen til andet halvår af 2024 samt ekstraomkostninger ud over de tidligere vurderede risikobeløb. Disse er indarbejdet i det fremlagte budget. Endelig skal det nævnes, at en række tidskritiske ekspropriationer var planlagt til begyndelsen af 2018, men må udskydes indtil ejergodkendelsen foreligger, jf. afsnit 4.7.2. Tidskritiske ekspropriationer.

3.3. Kontraktstruktur

Kontrakterne for Letbanen på Ring 3 er udbudt som følger:

Kommune	Civil Works (CW)	CW kombination-muligheder	Transport System inkl. tog (TS)	Kontrol- og vedligeholdelse center (CMC)	Drift- og vedligeholdelse (O&M)
Ishøj	CW-I		TS		O&M
Vallensbæk	CW-VBG	CW-VBGRH			
Brøndby					
Glostrup				CMC	
Rødovre	CW-RH				
Herlev					
Gladsaxe	CW-G	CW-GL			
Lyngby-Taarbæk	CW-L				

De i alt 8 kontrakter indeholder nedenstående hovedleverancer:

CW kontrakter: Anlægsarbejder, herunder ombygning af veje og broer mv.

TS kontrakt: Transport System, herunder skinner, elmaster, styresystemer, stationer, transformere og tog.



O&M kontrakt: drift og vedligeholdelse i 15 år, herunder rengøring og billettering. Leverandøren på TS kontrakten skal som nedenfor beskrevet vedligeholde tog og visse dele af infrastrukturen.

CMC kontrakt: Opførelse af bygning på kontrol- og vedligeholdelsescenter.

For at TS-leverandøren har incitament til at sikre, at det leverede transportsystem fungerer tilfredsstillende gennem hele driftsperioden er TS-leverandøren underleverandør på vedligeholdelse af transportsystemet for O&M operatøren.

Kontrakterne er baseret på ABT93, som er det generelt anvendte regelgrundlag for totalentreprisekontrakter. ABT93' regelgrundlag er suppleret med Særlige Betingelser, som er Hovedstadens Letbanes ændringer/tilpasninger for de konkrete betingelser, som er relevante for anlæg af letbanen. Alle kontrakter indeholder sociale klausuler om arbejdsmarkedsforhold m.v., jf. afsnit 3.7. *Særlige Kontraktbestemmelser*. Desuden er Hovedstadens Letbanes Code of Conduct implementeret i betingelserne.

3.4. Udbudsprincipper

Alle kontrakterne er udbudt efter bestemmelserne i EU'

Forsyningsvirksomhedsdirektiv med anvendelse af proceduren "Udbud med forhandling". Denne procedure giver mulighed for forhandlinger og afgivelse af reviderede tilbud fra alle tilbudsgivere. Alle tilbudsgivere blev indbudt til 2 forhandlinger og har afgivet 2 reviderede tilbud.

Tilbudsgiverne havde mulighed for at stille spørgsmål til udbudsmaterialet under udarbejdelsen af tilbud. Der blev stillet ca. 800 spørgsmål, hvoraf ca. 15 % angik kontraktbetingelserne. De resterende spørgsmål angik det tekniske grundlag. Den overvejende del af spørgsmål er stillet fra tilbudsgivere på TS- og O&M-kontrakterne. Spørgsmålene har reduceret mængden af forbehold, således at de endelige tilbud er afgivet uden forbehold.

For bygningen på CMC modtog Hovedstadens Letbane ingen tilbud, hvilket stillede selskabet frit til at forhandle med en relevant entreprenør om opgaven. Hovedstadens Letbane har forhandlet med en af de prækvalificerede tilbudsgivere og har som resultat heraf modtaget et relevant tilbud på kontrakten.



3.5. Tidsplan for udbudsprocessen

Udbudsprocessen er gennemført som følger:

Udbudsprocessens forløb	
December 2015	Udbudsbekendtgørelser pr. kontrakt udsendes
Juni 2016	Prækvalifikation af tilbudsgivere på hver kontrakt
Oktober 2016	Udbudsmateriale udsendes til alle prækvalificerede
Medio november 2016	Project briefing
Ultimo marts 2017 – Primo maj 2017	Frist for aflevering af første tilbud
Juni 2017	Første forhandlinger af O&M, CW-kontrakter og TS-kontrakt (heldagsmøder med hver tilbudsgiver)
Primo august 2017 – Primo September 2017	Frist for aflevering af første reviderede tilbud
Ultimo august 2017 – ultimo september 2017	2. forhandlingsrunde O&M, CW-kontrakter og TS-kontrakt (halvdagsmøder med hver tilbudsgiver)
Ultimo september 2017 – ultimo oktober 2017	Frist for aflevering af andet reviderede tilbud
Oktober 2017	Evaluering af reviderede tilbud
November 2017 – december 2017	Kvalitetssikring af aggregeret risiko og behov for reserver
Januar – marts 2018	Ejernes godkendelsesproces

Bestyrelsen har på sit møde den 10. januar 2018 godkendt udbudsprocessen og dermed de udpegede vindere af de enkelte kontrakter. Resultaterne af udbuddet danner - sammen med resultatet af den eksterne kvalitetssikring af letbaneprojektets aggregerede risiko og det afledte behov for reserver – grundlag for nærværende indstilling til ejergodkendelse.

Når resultatet af udbuddet er meddelt tilbudsgiverne, har disse mulighed for inden for en frist på 10 dage at klage over udbudsprocessen til Klagenævnet for Udbud. Klagenævnet har herefter 30 dage til at afgøre klagen. Hvis Klagenævnet ikke kan færdigbehandle klagen indenfor fristen, skal nævnet indenfor samme frist afgøre, om klagen skal have opsættende virkning. Der intet til hinder for, at ejernes behandling af indstillingen om ejergodkendelse sker parallelt med



Klagenævnets behandling af en eventuel klage. Erfaringen viser, at det er meget almindeligt, at der klages i forbindelse med store udbud som udbuddet af letbanen på Ring 3. Dette skete blandt andet i forbindelse med udbuddet af Cityringen. Her afviste Klagenævnet efterfølgende klagen.

Det bemærkes, at tilbudsgivernes vedståelse af deres tilbud udløber i slutningen af marts og begyndelsen af april afhængigt af tidspunktet for aflevering af det enkelte tilbud.

3.6. Resultaterne af det gennemførte udbud

3.6.1. Antal prækvalificerede og modtagne tilbud

Hovedstadens Letbane modtog et stort antal ansøgninger om prækvalifikation. Selskabet prækvalificerede, som forudsat, fire tilbudsgivere på alle kontrakter, bortset fra O&M-kontrakten, hvor der kun var tre ansøgere.

Følgende tilbudsgivere har afgivet tilbud på de enkelte kontrakter:

Kontrakt	Udvalgte tilbudsgivere	Første tilbud	1. reviderede tilbud	2. reviderede tilbud
TS	Konsortium Ansaldo STS, Stadler, Alpiq, GCF	X	X	X
	Konsortium Colas Rail Danmark A/S - CAF S.A.	X	X	X
	Konsortium Siemens AG, Siemens A/S and Aarsleff Rail A/S	X	X	X
O&M	Arriva Danmark A/S	X	X	Afstod
	Keolis Danmark A/S	X	X	X
	Metro Service A/S	X	X	X
CMC	CG Jensen A/S	Afstod, men afgav tilbud iht. <i>Udbudsprincipper</i>		
CW-I	MJ Eriksson A/S	X	X	X
	CG Jensen A/S	X	X	X
CW-VBG	Per Aarsleff A/S	X	X	X
CW-RH	CG Jensen A/S	X	X	X



	Per Aarsleff A/S	X	X	X
CW-VBGRH	Per Aarsleff A/S	X	Afstod	
CW-G	Per Aarsleff A/S	X	X	X
	CG Jensen A/S	X	X	X
CW-L	Per Aarsleff A/S	X	X	X
CW-GL	Per Aarsleff A/S	X	Afstod	

3.6.2. Niveauet for de første og de reviderede tilbud

For alle kontrakter gælder, at første tilbud lå over budget, TS tilbuddene dog kun meget lidt. De høje priser er bragt ned ved hjælp af forhandlinger og optimeringer (se nærmere *Optimering af tilbud – Cost Drivers mv.*).

En gennemsnitlig nedsættelse af priserne fra første tilbud til andet reviderede tilbud på 10 pct. og op til næsten 30 pct. har vist, at på trods af det begrænsede antal tilbudsgivere på CW-kontrakterne og dermed mindre konkurrence har processen haft positiv effekt på prisudviklingen.

Under udbudsprocessen har der været behov for ændringer i omfanget af arbejder, leverancer samt tidsplan, bl.a. tilkøb af en ekstra station i Vallensbæk, fjernelse af P-rampen i Lyngby og overførelse af en del af denne opgave til CW-entreprenøren og kombineret af afvandingssystemer i Glostrup og Ishøj samt forlængelse af tidsplan pga. udskudt ekspropriation. Forlængelsen af tidsplanen er formentlig årsag til, at priserne er reduceret mindre end forventet. Der henvises desuden til afsnit 1.2.2. Tekniske og juridiske ændringer i udbudsmaterialet.

Såvel de første som de reviderede tilbud er af teknisk høj kvalitet om end forskellige.

3.6.3. Optimering af tilbud – Cost Drivers mv.

I alle tilbud har tilbudsgiverne været opfordret til at beskrive "Cost Drivers" og komme med forslag til ændringer, som kunne medføre lavere pris, såfremt ændringerne blev implementeret. Hovedstadens Letbane modtog "Cost Drivers" fra alle tilbudsgivere, og disse blev drøftet på forhandlingsmøderne. "Cost Drivers" har været både af teknisk og kommerciel karakter.

En betydelig del af de foreslåede "Cost Drivers" er implementeret helt eller delvist. Herudover blev tilbudsgiverne på forhandlingsmøderne opfordret til at fremkomme med forslag til ændringer, som ville medføre, at tilbudsgiveren kunne udarbejde et bedre tilbud.



I det omfang, Hovedstadens Letbane besluttede at følge forslagene om ændringer, blev disse indarbejdet i udbudsmaterialet, således at alle tilbudsgiverne kunne anvende dem som grundlag for afgivelsen af reviderede tilbud.

Denne proces har optimeret de reviderede tilbud såvel teknisk som kommercielt, og har medført en mere optimal fordeling af risiko mellem entreprenør og bygherre, således at den part, der har bedst mulighed for at minimere risikoen, bærer ansvaret for risikoen. Herudover har den ændrede risikoallokering reduceret tilbudsgivernes risikopræmie.

3.6.4. Tekniske og juridiske ændringer i udbudsmaterialet

Som grundlag for udbuddet og forhandlingerne med tilbudsgiverne om de kommercielle og juridiske betingelser har Hovedstadens Letbane gennem de såkaldte Særlige Betingelser fastsat relativt høje krav til tilbuddene vel vidende, at der normalt vil ske en optimering under forhandlingsprocessen. Formålet er, at risikofordelingen i den sidste ende skal være så hensigtsmæssig som muligt.

Denne optimering indebærer blandt andet, at enkelte krav reduceres mod, at selskabet betaler en mindre risikopræmie end i første omgang krævet af entreprenøren. En række af de høje krav, herunder de sociale klausuler, fastholdes dog under alle omstændigheder. Såvel udarbejdelsen af de oprindelige krav, herunder de Særlige Betingelser, som ændringerne i disse krav sker med rådgivning fra en ekstern advokat.

Optimeringen af de tekniske krav i udbudsmaterialet har primært haft til formål at sikre den størst mulige konkurrence og den bedst mulige tilpasning af projektet til standarder på det industrielle marked og dermed billiggøre letbanen uden at reducere den forudsatte funktionalitet.

Alle ændringer til udbudsmaterialet, herunder optimeringer, jf. ovenstående, er løbende blevet fremsendt til tilbudsgivere enten via Addenda eller rettelsesblade i de perioder, hvor tilbudsgivere har udarbejdet tilbud.

De væsentligste ændringer/optimeringer i de kommercielle og juridiske bestemmelser er

- Tilpasning af betalinger til entreprenørens produktionsplan (neutralt cash flow)
- Ansvarsbegrænsning for entreprenøren (tilpasning til sædvanlige kontraktvilkår)
- Indførelse af bagatelgrænse for godkendelse af underleverandører (ændrer ikke kravene i de sociale klausuler)



- Loft på 7,5 pct. over dagbod for CW-kontrakterne (mere sædvanligt niveau for kontrakter af denne størrelse)
- Ændring af CMC-kontrakten fra 'nominated subcontractor' til en almindelig kontrakt (økonomisk neutralt for selskabet)

De væsentligste ændringer/optimeringer i de tekniske krav er

- Tilpasning af krav for at lette tilbud af standardtog (øget konkurrence)
- Tilpasning af krav til transformerstationer til mere simple konstruktioner (billigere konstruktioner)
- Køretiden implementeres trinvis over fire år (lidt længere køretid men større driftspålidelighed og sikkerhed)
- Tilladelse af reklame på alle tog (besparelse)
- CMC bygning optimeret (besparelse)
- Forenklet design af nogle broer og tunneller (besparelse)

De foretagne ændringer er risikovurderet og indgår i projektets risikoregister, som er kvalitetssikret af EY.

En mere detaljeret gennemgang af de væsentligste ændringer både ./, kommercielle, juridiske og tekniske fremgår af vedlagt notat om "Ændring af kommercielle, juridiske krav og tekniske krav".

3.7. Særlige kontraktbestemmelser- arbejdsklausul, arbejdsmiljøklausul og social klausul

Kontrakterne indeholder klausuler om løn og ansættelsesforhold, om lærlinge samt arbejdsmiljø.

Arbejds- og socialklausulerne bygger på henholdsvis Beskæftigelsesministeriets cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014 om arbejdsklausuler og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens vejledning om sociale klausuler om uddannelses- og praktikaftaler i forbindelse med udbud fra 2013. Klausulen om arbejdsmiljø er udviklet af Hovedstadens Letbane med henblik på at styrke selskabets mulighed for at håndhæve kravene til entreprenøren for så vidt angår arbejdsmiljø og sikkerhed. Klausulen er desuden udviklet med henblik på at sende et klart signal til entreprenørerne om, at selskabet prioriterer sikkerhed og arbejdsmiljø meget højt.

3.7.1. Arbejdsklausul

Den arbejdsklausul Hovedstadens Letbane anvender i kontrakterne er baseret på Beskæftigelsesministeriets cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter.

I arbejdsklausulen stilles krav til entreprenøren og dennes eventuelle underentreprenører om at sikre, at de ansatte har løn, arbejdstid og andre



arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til de relevante kollektive overenskomster. Entreprenøren har endvidere pligt til at sikre, at alle ansatte er oplyst om deres rettigheder i kontrakterne.

Kontrol og dokumentation

Hovedstadens Letbane har anført, at entreprenøren løbende skal udføre egenkontrol, hvor der anmodes om væsentlige oplysninger i forhold til løn og ansættelsesforhold. Hovedstadens Letbane har som bygherre ret til at kontrollere entreprenørens overholdelse af arbejdsklausulen og bede om yderligere dokumentation, hvis der er mistanke om misligholdelse af kontrakten. Hovedstadens Letbane kan endvidere bede entreprenøren om at indhente en revisor- eller advokaterklæring på, at entreprenøren eller dennes underentreprenør overholder kravene i klausulen.

Sanktioner

Hvis entreprenøren ikke lever op til kravene i klausulen kan Hovedstadens Letbane lave tilbagehold i entreprisensummen eller pålægge bod. I særligt grelle tilfælde kan selskabet bringe samarbejdet med entreprenøren helt eller delvist til ophør. Hvis entreprenøren har tegnet overenskomst og har foretaget efterbetaling/bodsbetaling for den samme forseelse via det fagretlige system, kan entreprenøren få tilbagebetalt den bod, som Hovedstadens Letbane har pålagt, således at entreprenøren ikke "straffes dobbelt" for samme forseelse.

Indkvartering

Med henblik på at kunne indgå i en dialog vedrørende arbejdernes indkvartering, hvis de tilbydes sådanne, har Hovedstadens Letbane stillet krav til, at entreprenøren eller underentreprenøren skal tilbyde de ansatte, som ikke med rimelighed kan pendle på arbejde, indkvartering. Denne skal leve op til gældende danske regler og love på området.

3.7.2. Social klausul

Den sociale klausul stiller krav til entreprenøren om, at denne skal sikre et minimum antal lærlinge-årsværk, der anvendes til at opfylde kontrakten. Antallet udmåles på baggrund af en screening af arbejdets karakter og under hensyntagen til, at lærlingene skal have et udbytterigt uddannelsesforløb. På baggrund af erfaringer fra byggeriet af Cityringen, har Hovedstadens Letbane udviklet en beregningsmodel, der dels tager hensyn til fagområdet, dels sikrer, at uddannelsen for den enkelte lærling bliver så varieret, at praktikmålene i uddannelsen kan opfyldes. Derudover tager selskabets beregningsmodel højde for om, der er en relevant uddannelse inden antallet af lærlinge beregnes på den enkelte kontrakt.



For Hovedstadens Letbane er det samlede antal lærlinge-årsværk i udførelsesfasen 65. Kravene til lærlinge-årsværk kan bortfalde eller nedjusteres, hvis entreprenøren kan dokumentere, at denne ikke har været i stand til at rekruttere det krævede antal lærlinge.

For at indgå i lærlingekontraktkravet skal lærlingene have en uddannelsesaftale i henhold til lov om erhvervsuddannelser eller lignende regelsæt udenfor Danmark, enten som en fuld aftale eller som en delaftale som en del af lærlingens uddannelsesforløb.

Manglende efterlevelse af lærlingeforpligtigelsen kan udløse en bod på 240.000 kr. per manglende årsværk, dog reduceres bodsstørrelsen til 100.000 per manglende årsværk, hvis entreprenøren har levet op til mindst 75 procent af forpligtigelsen. Dette bodsspørgsmål udmåles først efter entreprisernes ophør.

3.7.3. Arbejdsmiljø

I tilfælde af at arbejdsmiljølovgivningen og Hovedstadens Letbanes arbejdsmiljøkrav ikke opfyldes er der i kontrakten som noget nyt implementeret en sanktionstrappe bestående af muligheder for strakshandlinger ved akutte situationer og økonomiske sanktioner (dagbod) og mulighed for hel eller delvis terminering ved kontinuerlige og særligt alvorlige mislighold.

Det skal bemærkes, at sanktionerne har et præventivt sigte, og at bygherren ikke forventer at anvende de økonomiske sanktioner hyppigt.

3.8. Beskæftigelseseffekten

I samarbejde med bl.a. Hovedstadens Rekrutteringsservice har Hovedstadens Letbane fået COWI til at udarbejde analysen "Kompetent arbejdskraft til Greater Copenhagen - Sydhavnsmetro, Hovedstadens Letbane og Nyt hospital Nordsjælland".

Analysen viser på baggrund af bygherreoverslaget, at den direkte efterspørgsel efter arbejdskraft til Hovedstadens Letbane skønnes at blive cirka 2.300 årsværk. Analysen viser endvidere, at cirka 66 procent af arbejdskraftefterspørgslen vil være efter ikke-faglærte arbejdskraft. Den næstmest efterspurgte faggruppe vil være elektrikere. Herefter kommer bl.a. smede, chauffører og teknikere. Analysen viser ydermere, at efterspørgslen forventes størst i 2019, 2020 og 2021. Den indirekte beskæftigelseseffekt forventes at svare til cirka 2.100 årsværk. Den indirekte beskæftigelse vedrører en bred vifte af faggrupper, hvoraf den ufaglærte forventes at være den mest efterspurgte.

4. Andre forhold med indflydelse på anlægs- og driftsomkostningerne samt projektets funktionalitet og udformning

4.2. Tilkøb



Af Principaftalen fremgår det: "at anlæg af letbanen er omfattet af et "tilkøbsprincip", der definerer anlæggets udformning, således som det er beskrevet i "Udredning om letbane på Ring 3", som "det nødvendige og tilstrækkelige". Såfremt staten, kommunerne eller regionen ønsker væsentlige ændringer i anlægget, vil denne part selv skulle finansiere den eventuelle merudgift, der er forbundet hermed fuldt ud."

I det følgende gennemgås ejernes tilkøb.

4.2.1. Linjeføring gennem DTU

I basisløsningen var linjeføringen ved DTU placeret langs Helsingørmotorvejen fra Klampenborgvej og nordpå. Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune har besluttet at tilkøbe linjeføring gennem DTU.

Linjeføringen gennem DTU følger Akademivej, Asmussens Allé og Anker Engelundsvej, har en ekstra station og er ca. en halv km længere end basisløsningen. Med letbanens 3 stationer ved DTU vil størstedelen af DTU blive stationsnært. Letbanens passagertal anslås at være ca. 1.200-1.300 højere pr. hverdagsdøgn end i basisløsningen. De forventede ekstra passagerindtægter vurderes at kunne dække de ekstra løbende driftsomkostninger ved den lidt længere linjeføring. Driftsøkonomisk vurderes linjeføring gennem DTU derfor at være neutral.

Det er aftalt, DTU forestår og finansierer vejombygningen knyttet til en sideforskydning af Akademivej mod nord forud for letbanens anlægsarbejde.

4.2.2. Sportyper

I basisløsningen er der for hovedparten af letbanestrækningen forudsat ballasteret spor. Rilleskinnespor benyttes på strækninger, hvor letbanen deler areal med vejtrafikken, det vil sige i kryds og på strækningen gennem det centrale Lyngby, hvor busserne skal kunne benytte letbanens tracé. Rilleskinnespor eller betonspor er endvidere valgt på en række andre strækninger af tekniske årsager, herunder klimahensyn. På strækninger med basisløsningen med ballasteret spor er rilleskinnespor eller betonspor derfor et tilkøb.

I letbaneprojektet skelnes mellem følgende sportyper:

- Ballasteret spor (almindelige jernbanespor, som ligger på skærver, og som rager over omgivelserne, således at man ikke kan køre hen over sporene)
- Betonspor (jernbanespor placeret på beton, og hvor sporene fortsat rager op over omgivelserne, således at man ikke kan køre hen over sporene),
- Rilleskinnespor nedfældet i beton (spor, som er nedfældet i forhold til omgivelserne, således at den øvrige trafik kan passere hen over eller køre



ovenpå skinnerne). Rilleskinnespor kan også etableres med græs eller sedum (spor nedfældet i beton med en overbygning af græs eller sedum, hvor man ikke kan køre hen over sporene)

Ejerne har mulighed for at tilkøbe de nævnte sporløsninger. På baggrund af udbuddet er tillægsprisen for at ændre ballastspor til en af de nævnte sportyper vist i nedenstående skema.

Sportype	Tillægspris i mio. kr. pr. km. (2017-priser)
Rilleskinnespor - nedfældet spor i beton	33,0
Rilleskinnespor - nedfældet spor med græs eller andet	29,5
Betonspor - ikke nedfældet spor på beton	25,5

*Inkl. tillæg for bygherreomkostninger.

Det er forudsat, at ejerne beslutter, om de ønsker tilkøb af rilleskinnespor eller betonspor med eller uden græs eller sedum, i forbindelse med ejergodkendelsen af letbanen eller kort tid herefter. Ejerne vil få forelagt et selvstændigt beslutningsoplæg om dette spørgsmål som tillæg til nærværende indstilling, men ejerne vil kunne behandle indstillingen om tilkøb uafhængigt af ./.. ejergodkendelsen. Se evt. vedlagt notat om "Tilkøb af spor".

4.2.3. Andre tilkøb

Der er aftalt en række tilkøb med ejerne affødt af ønsker om tilpasning af projektet i forhold til en basisløsning. Hovedparten af tilkøbene omfatter vejudformning, adgangsveje for fodgængere og fælles afvandingsløsninger.

Ændringer af vejudformningen har primært til formål at forberede vejens kapacitet til den fremtidige forventede byvækst.

Adgangsveje for fodgængere knytter sig til stationerne og omfatter en forlænget perrontunnel ved Lyngby st., ekstra elevator ved Herlev st. samt stiadgang ved stationen v/Hersted Industripark.

De fælles afvandingsløsninger omfatter en række forskellige tiltag afhængig af lokalitet med det formål at forbedre vejens serviceniveau ved regnhændelser. Herved bidrager de fælles afvandingsløsninger til klimasikring af letbanens omgivelser.

Herudover har Vallensbæk Kommune besluttet at udnytte muligheden for at tilkøbe den forberedte station Delta Park. Med tilkøbet får letbanen 29 stationer. Med henblik på at sikre det størst mulige passagergrundlag for stationen er det anbefalet, at Vallensbæk Kommune etablerer en stiforbindelse på tværs af Søndre Ringvej, således at boligområderne mod øst får kortest mulig adgang til stationen.



Endvidere har Region Hovedstaden tilkøbt del af støjskærm ved Den Sociale Virksomhed og Psykiatrisk Center Glostrup, således at der i alt etableres 190 meter støjskærm ved lokaliteten.

I 2018 vil Hovedstadens Letbane i dialog med vejmyndighederne belyse mulighederne for at etablere en fælles trafiksignalløsning, der kan optimere trafikafviklingen i driftsfasen. Ekstraomkostningerne herved i forhold til en basisløsning vil i givet fald være et tilkøb.

4.2.4. Samlet oversigt og økonomi i relation til tilkøb

Ejerne har taget stilling til tilkøb på baggrund af en fast anlægspris. I prisen er indeholdt tillæg for projektering, tilsyn og andre bygherrerelaterede omkostninger. Følgende tilkøb er planlagt:

	Tilkøber	Anlægspris, mio. kr. (2017 priser)
Alternativ linjeføring ved DTU	Lyngby-Taarbæk, Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet, Region Hovedstaden	101,3
Forberedelse af vejudvidelse på Anker Engelundsvej	Lyngby-Taarbæk	1,5
Justeret vejforløb på Lundtoftegårdsvej ved Lyngbygårdsvej.	Lyngby-Taarbæk	14,1
Forlængelse af perrontunnel ved Lyngby	Lyngby-Taarbæk	4,9
Rilleskinnespor Engelsborgvej – Christian X Allé	Lyngby-Taarbæk	4,5
Ekstra frihøjde under bro ved Buddinge st.	Gladsaxe	0,5
Udvidelse af Gladsaxe Boulevard	Gladsaxe	25,1
Ekstra svingbaner ved Gladsaxevej og Tobaksvejen	Gladsaxe	0,5
Nyt vejkryds ved Lyskær	Herlev	3,0



Ekstra elevator ved Herlev st.	Herlev	3,9
Fodgængerovergang ved Hersted Industripark	Albertslund	0,9
Sti til Rødkælkevej	Glostrup	0,3
afskærmning ved Den Sociale Virksomhed og Psykiatrisk Center Glostrup	Region Hovedstaden	1,0
Opgraderet fælles afvandingssystem i Glostrup Kommune	Glostrup	34,1
Ekstra station v/Delta Park	Vallensbæk	9,9
Opgraderet fælles afvandingssystem i Ishøj Kommune	Ishøj	1,6

Samlet set beløber tilkøbene sig til ca. 207 mio. kr. Hertil kommer alternativ parkeringsløsning mv. i Lyngby (96 mio. kr.), der finansieres af kommunen efter principperne for tilkøb.

Enkelte af tilkøbene kræver ekstra ekspropriation. Det er aftalt, at ekspropriationsomkostningerne betales efter de faktisk konstaterede netto ekspropriationsomkostninger. Finansieringen kan ske efter samme principper som for betaling af anlægsdelen af tilkøbet.

Enkelte mindre arbejder udføres af praktiske årsager af kommunerne for letbaneprojektet. I disse tilfælde er aftalt en pris, som afregnes af projektet til de pågældende kommuner.

4.2.5. Konsekvenser af tilkøb for de enkelte parter

Kommunerne og Region Hovedstaden har ønsket at kunne finansiere tilkøb efter samme principper som indskud til finansiering af anlæg. Dette er imødekommet, hvilket indebærer for kommunerne, at et indskud på 15 pct. betales ved aftalens indgåelse, idet tidspunktet er fastlagt under hensyntagen til den kommunale budgetlægningsproces. De resterende 85 pct. betales i perioden frem til 2056. For Region Hovedstaden skal indskud på 15 pct. betales senest i 2019 og de resterende 85 pct. frem til 2059.



Det er til enhver tid muligt at betale tidligere, hvis der er ønske herom. I enkelte tilfælde er der aftalt et andet betalingsforløb.

4.3. Cykler i letbanen

Letbanetogene er indrettet med særlige åbne flexområder omkring indgangene, således at de kan medtage barnevogne, kørestole og cykler m.v. Der vil under alle omstændigheder skulle være plads til barnevogne og kørestole i flexområderne. Hvorvidt og i hvilket omfang letbanetogene skal medtage cykler, vil der skulle tages stilling til i forbindelse med driften af letbanen.

4.4. Trafikoplægninger i anlægsperioden

Trafikken på og omkring Ring 3 vil blive påvirket mærkbart af anlægget af letbanen. Det kan ikke undgås, at et vejarbejde, som strækker sig over 28 kilometer, og som krydser en række af de vigtigste indfaldsveje til København, vil få betydning for den daglige trafikafvikling i korridoren. Samtidig kompliceres trafikafviklingen yderligere af, at det er nødvendigt at håndtere blandet trafik i form af biler, busser, cyklister og fodgængere, ligesom der på strækningen er et særligt hensyn at tage til ambulancer til og fra de to store sygehuse i Glostrup og Herlev.

Der blev med ejernes principaftale af 2013, som bygger på ”Udredning om Letbane på Ring 3”, forudsat optimal fremdrift for anlægsprojektet, hvilket indebærer ”reduceret kapacitet for vejtrafikken på Ring 3 i anlægsperioden, eksempelvis fra fire til to eller ingen spor på delstrækninger for at skabe et tilpas stort arbejdsareal.”

For at sikre den bedst mulige afvikling af trafikken undervejs i anlægsperioden anvendes tre hovedgreb. For det første har Hovedstadens Letbane stillet en række kontraktkrav til entreprenørerne vedr. trafikafvikling. For det andet vil vejmyndighederne som led i deres myndighedsopgave tilvejebringe trafikinformation til trafikanterne via de platforme, som biltrafikanterne allerede i forvejen benytter. For det tredje har Hovedstadens Letbane etableret et system til monitorering af rejsetider, som giver realtidsinformation om den aktuelle trafiksituation.

4.4.1. Kontraktkrav vedr. trafikafvikling

For så vidt angår kontraktkrav til entreprenørerne vedr. trafikafvikling, så har Hovedstadens Letbane fokus på kryds, idet krydsene er afgørende for fremkommelighed og kapacitet. Hovedstadens Letbane har derfor opstillet en række krav til entreprenørernes tidsplanlægning af arbejderne i form af en begrænsning på, hvilke kryds, der må arbejdes i samtidigt. Herigennem sikres det, at trafikanterne har nærliggende omkørselsmuligheder, når der arbejdes i ét kryds, og der sikres tillige adgang til alle lokalområder langs strækningen. Det



skal i den forbindelse bemærkes, at evt. afværgeforanstaltninger på det tilstødende vejnet skal finansieres af vejmyndighederne.

Udover de tidsmæssige begrænsninger på entreprenørernes arbejde er der i kontrakten indarbejdet en række krav vedr. afviklingen af trafikken ved de enkelte arbejdsområder. Disse krav omhandler blandt andet cyklisters og fodgængeres fremkommelighed, og er en udmøntning af de principper, som blev forelagt vejmyndighederne i foråret 2016.

Under udarbejdelsen af kravene har Hovedstadens Letbane involveret vejmyndighederne i identifikation af løsninger for de delstrækninger, hvor arbejderne vil have en særligt kompleks karakter. Det drejer sig især om arbejderne i de tætteste byområder, ved krydsning af regionale veje og omkring Vejdirektoratets tilslutningsanlæg ved motorvejene. Kommunerne og Vejdirektoratet har i denne proces medvirket til at finde konkrete løsninger for hver lokalitet og opstille supplerende krav til entreprenørernes arbejde.

Tilsvarende har Movia været tæt involveret i arbejdet med planlægningen af trafikafviklingen. På baggrund af arbejdet er der identificeret en række tiltag og stillet supplerende krav til afbødning af den forringede fremkommelighed for busserne under anlægsperioden.

I det videre forløb under anlægsarbejderne vil Hovedstadens Letbane lægge vægt på at opnå en tilsvarende fælles forståelse af krav til entreprenørerne og af at muligheder for løsning af trafikafvikling ved arbejderne opretholdes. En fravigelse fra disse vil kunne have både tidsmæssige og økonomiske konsekvenser for færdiggørelsen af letbanen.

Entreprenørerne vil – hvis ikke andet aftales – have ansvar for at gennemføre de nødvendige ændringer af signalanlæggene på strækningen gennem byggefaserne. Disse ændringer vil være begrænset til hvad der er sikkerhedsmæssigt nødvendigt i forhold til den trafikafviklingsplan, som entreprenøren indsender i forbindelse med graveansøgninger.

I den seneste tid har der været en række drøftelser mellem kommunerne og Vejdirektoratet som vejmyndighederne på de berørte veje, om fremkommeligheden på vejene i anlægsperioden vil kunne forbedres ved øget brug af trafikstyring, samordning og teknisk overvågning. Hovedstadens Letbane følger vejmyndighedernes overvejelser om signalstyring tæt.

4.4.2. Trafikinformation

God og præcis information om vejarbejder og trafikomlægninger er en forudsætning for, at trafikanterne kan planlægge og tilpasse deres rejse efter de givne omstændigheder. Vejmyndighederne er ansvarlige for – som et led i



myndighedsopgaven – at tilvejebringe trafikinformation til trafikanterne. Vejmyndighederne er enige om løbende at informere om aktuelle gravearbejder samt om eventuelle ulykker. Varetagelsen af denne opgave sker i samarbejde med Vejdirektoratet og formidles på Vejdirektoratets platforme og herfra videre til P4 trafikradio, navigationsanlæg, mv. Det betyder, at trafikinformationen vil ske via de kanaler og platforme, som trafikanterne allerede kender og anvender i dag.

4.4.3. Trafikovervågning

Hovedstadens Letbane har etableret et system til monitorering af rejsetider, som giver reeltidsinformation om den aktuelle trafiksituation. Flere kommuner har indkøbt supplerende sensorer til dette system, så detaljeringsgraden øges i lokalområderne. Systemet monitorerer fremkommelighed for både biler og blødere trafikanter, og oplysningerne herfra kan bruges til løbende optimering af trafikafviklingen på strækningen og til at kvalificere planlægningen af trafikomlægninger fremadrettet.

I anlægsperioden vil Hovedstadens Letbane desuden føre tilsyn med arbejderne og følge, at entreprenørerne får søgt de nødvendige tilladelser til anlægsarbejder og trafikomlægninger hos vejmyndighederne på det rette grundlag og til den rette tid. Vurderingen af de trafikale konsekvenser af trafikomlægninger vil blive baseret på erfaringerne med den faktiske trafikafvikling dokumenteret af rejsetidsmålesystemet, vejmyndighedens ekspertise og lokalkendskab samt det analysearbejde, der ligger til grund for udbuddet.

4.5. Miljøforhold

I det følgende gives en kort beskrivelse af VVM-processen og enkelte miljøforhold, der er særligt i fokus i letbaneprojektet: Støj, jord og klima.

4.5.1. VVM-vurdering

Med udgangspunkt i Lov om letbane på Ring 3 fra februar 2014 har letbaneprojektet gennemgået en miljøvurdering (VVM). Vurderingen behandler både anlægsperioden og driftsperioden og gennemgår de påvirkninger, projektet vil have på miljøet, herunder støj, vibrationer, landskab og arkitektur, kulturarv, jord, grundvand, afvanding, materialer, luft, natur og overfladevand, befolkning og rekreative interesser m.v.

Forslag til VVM-redegørelse, som er udarbejdet af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, blev sendt i offentlig høring i maj 2015. Som resultat af den offentlige høring blev der foretaget en række ændringer af projektet. I den forbindelse blev der udarbejdet supplerende VVM-redegørelser for Ishøj Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune. Den samlede VVM-vurdering blev



godkendt af Folketinget som led i vedtagelsen af anlægsloven for letbanen i maj 2016.

4.5.2. Støj

Letbanen støjer kun lidt i forhold til biltrafikken. I driftsperioden vil støjen fra Ring 3 de fleste steder blive mindre end uden en letbane. Især vil antallet af særligt støjramte boliger langs Ring 3 blive reduceret.

I anlægsperioden vil støjen blive relativt høj, dels om dagen og i kortere perioder også om aftenen og natten. En del af anlægsarbejderne vil nødvendigvis skulle foregå om aftenen og natten under hensyn til fremkommeligheden for trafikken både på Ring 3 og på de tværgående store trafikårer. Dette gælder især ved ombygning af de større signalregulerede kryds. Mellem krydsene vil anlægsarbejdet foregå på begrænsede strækninger og løbende blive flyttet langs letbanelinjen. Dette indebærer, at generne for de omboende vil være koncentreret i perioder af begrænset varighed.

Støjen vil blive reguleret gennem kommunale forskrifter og evt. dispensationer fra disse. De enkelte kommuner har bestemt, hvilke støjgrænser og hvilke tidsmæssige rammer, der skal gælde for anlægsarbejderne og fører myndighedstilsyn med arbejderne. Entreprenørerne er desuden kontraktligt forpligtet til at begrænse støj og i øvrigt andre gener mest muligt under hensyn til anlægsarbejdets gennemførelse.

4.5.3. Jord

Hovedstadens Letbane har over for entreprenørerne krav om en hensigtsmæssig og miljøvenlig håndtering af forurenede jord. Hovedstadens Letbane drøfter endvidere indgåelse af en aftale med Albertslund Kommune om anvendelse af overskydende jord i et planlagt støjvolds-, natur- og landskabsprojekt langs motorvejen. Letbanen vil dermed kunne sikre en ressourcebevidst håndtering af overskydende jord.

På enkelte lokaliteter er der konstateret eksisterende forureninger under de arealer, hvor letbanen skal placeres. Håndteringen af disse forureninger drøftes med regionen og de berørte kommuner med henblik på om muligt at finde løsninger, der ikke forringer mulighederne for i fremtiden at oprense de pågældende forureninger uden at belaste letbaneprojektet mere end højst nødvendigt.



4.5.4. Klima

Når det gælder sikring af letbanen imod klimarelaterede skader, skelnes der imellem konsekvenser af stormflod og skybrud.

I letbanens tilfælde er det kun den sydligste del af strækningen, som berøres af en eventuel stormflod. Specielt den del af banen, som løber ind over Strandengen i Ishøj, er i risiko for oversvømmelse. Da det ikke er muligt at hæve banelegemet til det krævede sikringsniveau, oversvømmes banen på denne del af strækningen i ekstreme tilfælde.

Langs hele letbanestrækningen er identificeret såkaldte "safe zones", hvor togene kan parkeres uden risiko for oversvømmelse under ekstreme stormfloder og skybrud helt op til 2000 års hændelser. Derved sikres letbanens materiel samt efterfølgende hurtig igangsættelse af driften.

I forhold til sikring af letbanen mod skybrud arbejder Hovedstadens Letbane med forskellige sikringsniveauer for forskellige dele af letbanen, hvilket afspejler en vurdering af de tekniske installationers betydning for letbanens drift og levetid. Omformerstationer og kontrol- og vedligeholdelsescentret (CMC) er sikret til en 2000 års-hændelse med en høj klimafaktor, da disse repræsenterer omkostningstunge installationer med stor betydning for drift og levetid. Derudover er identificeret enkelte steder langs strækningen med vand strømmende på tværs af banen, hvor der eksisterer en øget risiko for erosion af anlægget. På disse steder er etableret betonspor eller lignende for at sikre banen bedst muligt mod ekstreme hændelser i hele letbanens levetid.

Ovennævnte sikring af letbanens anlæg udgør forudsætningerne for, at letbanen ikke ødelægges, undermineres eller eroderes ved skybrud.

Når det gælder sikring af letbanen i forhold til driftsstabilitet skal udfordringerne blandt andet findes i letbanens indpasning i byrummet og sammenhæng med anden trafik. Derudover påvirker serviceniveauet i de enkelte kommuner risikoen for oversvømmelse af letbanestrækningen. I samarbejde med Kommuner og Forsyningsselskaber har Hovedstadens Letbane udarbejdet en fælles afvandingsstrategi. Afvandingsstrategien lægger op til et forbedret og ensartet serviceniveau langs letbanen og tilhørende vejareal indenfor økonomisk og teknisk realistiske rammer.

Hovedstadens Letbane har på den baggrund tilpasset letbanens afvandingsystem, så selve letbanen i videst muligt omfang er sikret til et ensartet og forbedret serviceniveau langs hele strækningen, hvilket repræsenterer en 10 års hændelse med en standard klimafaktor 1,3. Afhængigt



af den enkelte kommunes afvandingsløsning, er det omkringliggende areal langs strækningen sikret til forskellige serviceniveauer.

4.6. Involvering af naboer og kommunikation til omgivelserne i letbanens anlægsfase

Anlægget af Hovedstadens Letbane vil komme til at berøre mange tusinde menneskers hverdag, og efterspørgslen på kommunikation fra en række forskellige målgrupper forventes at være høj.

Selskabet har således udarbejdet en kommunikationsstrategi for letbanens anlægsfase med input fra ejerkredsen, en lang række interessenter og dataindsamling om virksomheder og borgere i letbanekommunerne.

Strategien fastlægger hovedbudskaber og indsatsområder, og har særligt fokus på målgrupperne trafikanter, naboer og virksomheder/handelsdrivende. Naboer defineres som borgere og virksomheder/handelsdrivende, som bor i første eller anden række til byggeriet. Hovedstadens Letbane vil her lægge vægt på at levere information om byggeriet i god tid, så naboerne kan indrette deres hverdag derefter.

Hovedstadens Letbane er særegen i forhold til antallet af aktører, herunder 13 politiske ejere, 53 ledningsejere og op til otte entreprenører og deres underleverandører. Strategien udstikker derfor konkrete rammer for ansvarsfordelingen mellem de mange letbaneaktører i kommunikationsarbejdet. Kommunerne har ønsket en fremtrædende rolle i kommunikationen til borgerne og virksomhederne, hvilket strategien afspejler.

Formålet med strategien er at sikre målgrupperne et højt serviceniveau med relevant, ensartet og imødekomende kommunikation gennem hele anlægsfasen. Strategien skal samtidig sikre en fornuftig balance i kommunikationen om gener og gevinster ved letbanen, idet begge fortællinger er nødvendige og værdifulde for det samlede billede af projektet.

4.7. Ekspropriationer og ledningsomlægninger

Anlægsarbejderne og letbanen i drift kræver, at der gennemføres et omfattende antal ekspropriationer. Der er både nødvendigt med midlertidige og permanente ekspropriationer, herunder ekspropriationer, hvor selskabet erhverver hhv. arealer/ejendomme og rettigheder. Der skal erhverves areal og rettigheder langs linjen, herunder også de steder, hvor letbanen krydser de mange store indfaldsveje til København og eksisterende toglinjer, som letbanen passerer. Ekspropriationerne er en forudsætning for, at ledningsomlægningerne og senere entreprenørerne kan gå i gang, herunder at berørte beboere har haft



den fornødne varslings til at fraflytte deres boliger, hvilket minimum vil være 6 måneder.

4.7.1. Ledningsomlægninger

Det var i forbindelse med udredningen og vedtagelsen af projekteringsloven forudsat, at forberedelse og igangsætning af ledningsomlægningerne skulle foregå parallelt med udbudsprocessen. De nødvendige ekspropriationer hertil skulle derfor indgå som en del af de forberedende arbejder.

I forbindelse med høringsprocessen til anlægsloven blev det klart, at en række væsentlige ledningsejere ikke ønskede at igangsætte de forudsatte ledningsomlægninger. Strategien blev som følge heraf ændret, hvorfor ledningsarbejderne først igangsættes efter ejergodkendelsen. Dette medførte en forlængelse af anlægsperioden, således at åbning af letbanen var forudsat at finde sted i 2023/24. Senere skete der som følge heraf en udskydelse af ekspropriationsforretningerne, således at disse først kan gennemføres efter ejergodkendelsen. Dette medførte en yderligere forlængelse af anlægsperioden med 5 – 7 måneder, som det har været nødvendigt at indarbejde i tidsplanen for anlægsarbejderne.

4.7.2. Tidskritiske ekspropriationer

Ekspropriationskommissionen kan ikke foretage ekspropriationsforretningerne uden, at der foreligger en ejergodkendelse.

Flere af ekspropriationernes gennemførelse er tidskritiske for, at entreprenørerne kan komme i gang som planlagt. Det gælder ekspropriationerne for overtagelse og nedrivning af ejendomme, flere af ledningsomlægningerne, samt ekspropriationer for vej- og broombygninger, herunder tilslutningsanlæggene til indfaldsvejene til København og midlertidige spærringer af togspor.

De tidskritiske ekspropriationer har været planlagt over længere tid, og Ekspropriationskommissionen har i deres planlægning fastlagt, at de kan påbegyndes fra og med uge 9 i 2018 og henover 1. halvår 2018. Datoerne er fastlagt i kommissionens planlægning sammen med andre offentlige anlægsmyndigheder som Hovedstadens Letbane, der skal have gennemført ekspropriationer, og kommissionens indkaldelse af berørte parter til den første ekspropriation var planlagt til blive sendt ud i uge 4. Idet der ikke, som forudsat da kommissionen lagde planen for 1. halvår 2018 fast, foreligger en ejergodkendelse i uge 4, vil ekspropriationerne skulle rykkes, og tidsplanen ændres.

Hovedstadens Letbane har derfor påbegyndt dialogen med Ekspropriationskommissionens sekretariat med henblik på at få re-planlagt



ekspropriationskommissionens plan for 1. halvår. Idet den fastlagte mødeplan også vedrører ekspropriationer for andre anlægsmyndigheder, og kommissionens medlemmer og dennes eksperter muligheder for at deltage, kan det tage tid, før der er klarhed over, hvornår kommissionen kan finde tid til at foretage de tidskritiske ekspropriationer. Endvidere udestår endelig afklaring af, hvornår ejergodkendelsen, som er en forudsætning for ekspropriationerne, kan forventes at foreligge.

Så snart tidspunktet for ejergodkendelsen foreligger, vil selskabet anmode Ekspropriationskommissionen om en endelig afklaring. Det tilstræbes, at tidsplanen med åbning i andet halvår 2024 så vidt muligt kan fastholdes, men der består en risiko for, at dette ikke er muligt.

4.7.3. Ekspropriationsomkostninger

Detaljeringen af letbaneprojektet fra dispositionsforslaget til det endeligt udbudte projekt herunder de foretagne ændringer, dels som følge af ønsker fra ejerne, dels som følge af trafikale og trafiksikkerhedsmæssige krav – har medført ændringer af ekspropriationsbehovet. Der er dels tale om justeringer af indgreb på allerede omfattede ejendomme, dels at der er kommet indgreb til på en række yderligere ejendomme.

Disse ændringer er indarbejdet i det reviderede projekt, der danner grundlag for de kontrakter, som skal indgås med entreprenørerne. Samlet har dette betydet en forøgelse af anlægsbudgettet, som indgår i beskrivelsen under afsnittet om anlægsøkonomi.

Med vedtagelsen af projekteringsloven i februar 2014 fik de ejere, som berøres særligt indgribende, som har særlige behov, og som ikke kan afhænde deres ejendom på normale vilkår, mulighed for at anmode om at få deres ejendom overtaget ved fremrykket ekspropriation. Der er således gennemført en række fremrykkede ekspropriationer, som indgår i nettoomkostningerne til de forberedende arbejder.

5. Driftsindtægter

5.2. Passagertal

Passagertallene (antallet af påstigere) er fastlagt med udgangspunkt i OTM (Ørestad Trafik Model) beregningerne fra "Udredning om Letbane på Ring 3" fra marts 2013.

OTM er en matematisk model, som er udviklet i et samarbejde mellem blandt andet Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, en række kommuner og transportselskaber i Hovedstadsområdet og DTU. OTM modellen anvendes til beregning af stort set alle prognoser for den fremtidige udvikling af trafikken i Hovedstadsområdet. OTM modellen er således det bedste nuværende redskab



til forudsigelse af den fremtidige trafikudvikling ved ændringer i trafikudbuddet som for eksempel etablering af letbanen på Ring 3. Men resultaterne må tages med det forbehold, at der er tale om en matematisk model, som er afhængig af beskrivelsen af den hidtidige udvikling og planlægningsmyndighedernes forventninger til den fremtidige udvikling i befolkning og arbejdspladser m.v.

Udgangspunktet for den gældende passagerprognose for letbanen på Ring 3 er således de beregninger, som blev foretaget i forbindelse med udarbejdelse af Udredningen og dermed Principaftalen fra 2013. Herudover er effekten af linjeføringsalternativet gennem DTU inkluderet. Principaftalen er baseret på passager scenariet med høj byvækst. Der er forudsat et trafikalt indsving i de to første driftsår på henholdsvis 85 % og 95 %.

Der budgetteres med i alt ca. 11,4 mio. passagerer i det første år med passagerdrift stigende til ca. 19,3 mio. passagerer årligt i 2036 og fremover.

5.3. Passagerindtægter

Ved takstforudsætningerne er der taget udgangspunkt i principaftalen fra juni 2013. Indtægten pr. påstiger er baseret på forventningerne til takstudviklingen i perioden 2009 – 2020, jf. udredningen. Indtægten er fremskrevet til 8,81 kr. pr. påstiger i 2024 i 2013-priser. Tilsvarende er gennemsnitsindtægten pr. passager i 2036 beregnet til 10,14 kr. i 2013-priser. Takstindtægten (passagerindtægten) er reguleret til 2017-priser med udgangspunkt i en generel prisfremskrivning på 2 % p.a.

Passagerindtægterne er i det første hele driftsår budgetteret til 108 mio. kr. (2017-priser) stigende til 212 mio. kr. årligt i 2036 og fremover (2017-priser).

5.4. Andre indtægter

Ved Letbanens overgang til passagerdrift er indarbejdet et årligt indskud fra kommunerne og Region Hovedstaden til dækning af de årlige driftsomkostninger inkl. driftsrelaterede anlægsinvesteringer modregnet passagerindtægter. Kommunernes samlede indskud udgør 44 mio. kr. (2013-priser) og Region Hovedstadens indskud udgør 34 mio. kr. (2013-priser). Driftsindskuddene er reguleret til 2017-priser med udgangspunkt i en generel fremskrivning på 2 % p.a.

Driftsindskuddene er i 2024 og frem årligt budgetteret til henholdsvis 47,6 mio.kr. (2017-priser) vedr. kommunerne og 36,8 mio. kr. (2017-priser) vedr. Region Hovedstaden.



6. Økonomi, risiko og reserver

6.1. Hovedstadens Letbanes samlede anlægsøkonomi

Hovedstadens Letbane har nu gennemført udbud af anlægs- og driftskontrakterne for letbanen og revurderet selskabets samlede anlægsomkostninger, herunder omkostninger til bygherreorganisationen. Selskabets bestyrelse har samtidig besluttet at foretage en renteafdækning af op til 2/3 af selskabets forudsatte realiserede nettogæld med henblik på at minimere selskabets finansielle risiko. Renteafdækningen forventes at nedbringe selskabets finansieringsomkostninger med ca. 700 mio. kr. (2017-priser).

Samlet er anlægsomkostningerne efter udbuddet blevet forhøjet med 725 mio. kr. (2017-priser), men samtidig er omkostningerne til finansiering af anlægsopgaverne, som nævnt, faldet med ca. 700 mio. kr. 2017-priser, således at der alene vil være behov for anvendelse af 25 mio. kr. (2017-priser) af den afsatte korrektionsreserve på 1.106 mio. kr. (2017 priser).

Den resulterende samlede anlægsøkonomi for Hovedstadens Letbane fremgår af nedenstående skema:

Hovedstadens Letbanes samlede projektøkonomi

Mio. kr. 2017-priser	Omkostninger	Finansiell besparelse	Reserver/risiko	Budget
Anlægslov/principaftale	+5.118		+1.106	+6.224
Tillæg efter udbud	+425			
Tillæg – længere anlægsperiode m.v.	+300			
Renteafdækning		-700		
Brug af reserve			-25	
I alt	+5.843	-700	+1.081	+6.224

Skemaet viser den samlede anlægsøkonomi for letbanen på Ring 3.

Letbaneprojektets anlægsomkostninger er imidlertid opdelt i egentlige anlægsomkostninger (anlægsomkostninger), som finansieres af staten, Region Hovedstaden og de elleve letbanekommuner, og driftsrelaterede anlægsinvesteringer (driftsrelaterede anlægsinvesteringer), som finansieres af Region Hovedstaden og de elleve letbanekommuner som led i finansieringen af driften af letbanen. I det følgende er der redegjort for anlægsomkostningerne i et selvstændigt afsnit, mens de driftsrelaterede anlægsinvesteringer indgår i afsnittet om driftsøkonomi.



6.2. Anlægsomkostninger

Anlægsomkostningerne finansieres af staten med 40 pct., regionen med 26 pct. og de elleve kommuner i fællesskab med 34 pct. Anlægsomkostningerne omfatter omkostninger til ombygning af veje, broer m.v. – CW-kontrakterne – omkostninger til anlæg af transportsystemets infrastruktur (skinner, kørestrøm, transformatorstationer m.v.) – TS-kontrakten – samt omkostninger til ledningsomlægninger, ekspropriationer, bygherreorganisation, mobilisering m.v.

På grundlag af det gennemførte udbud er kontraktsummerne nu fastlagt og indarbejdet i anlægsbudgettet. Samtidig er der foretaget en opdatering af de øvrige omkostninger til anlæg af letbanen, herunder omkostningerne til ekspropriationer, bygherreomkostningerne m.v., ligesom projektets risikoregister for anlæg og dermed projektets aggregerede risiko er opdateret.

Som led i forberedelse af gennemførelsen af letbanen efter ejergodkendelsen har bestyrelsen desuden – efter anbefaling fra selskabets finansieringsrådgiver Sund & Bælt Finans - besluttet at renteafdække op til 2/3 af selskabets forudsatte realiserede nettogæld med henblik på at minimere projektets finansieringsrisiko. Renteafdækningen indebærer en besparelse på de forudsatte finansieringsomkostninger på ca. 700 mio. kr., afhængigt af renteniveauet på tidspunktet for ejergodkendelsen.

6.2.1. Ekstern kvalitetssikring af anlægsprojektets aggregerede risiko og det afledte reservebehov

Efter anmodning fra transport-, bygnings- og boligministeren har selskabet bedt revisionsfirmaet EY foretage en kvalitetssikring af projektets aggregerede risiko og på dette grundlag fremkomme med en vurdering af det afledte behov for ./.. reserver. EY' rapport er vedlagt.

EY har gennemgået og opdateret resultaterne af den granskning, som EY foretog af letbaneprojektets økonomi i sommeren/efteråret 2016. EY har herunder gennemgået letbaneprojektets opdaterede basisoverslag. På baggrund af denne gennemgang vurderer EY, at det opdaterede basisoverslag giver et retvisende billede af projektets forventede anlægsomkostninger.

EY har endvidere gennemgået letbaneprojektets risikoregister og risikoproces. EY har i den forbindelse også gennemgået de justeringer af risikofordelingen mellem entreprenører og selskab, som er sket under udbudsprocessen med henblik på at opnå det optimale resultat af udbuddet, og har vurderet selskabets risikovurdering af disse justeringer. EY har ikke fundet anledning til en anden vurdering end selskabets. Baseret på gennemgangen af risikoregister og risikoproces er det EY' vurdering, at Hovedstadens Letbanes risikovurdering er på et passende niveau i forhold til projektets stade.



Med hensyn til vurdering af reservebehovet tilkendegiver EY, at der ved anvendelse af en kvantitativ risikovurdering altid vil være en vis usikkerhed, som gør, at det er nødvendigt også at sammenholde reservebehovet med, hvad der måtte forventes af projekter med tilsvarende kompleksitet og projektstade.

På baggrund af den gennemførte gennemgang af letbaneprojektets basisoverslag, risikoregister og aggregerede risikovurdering samt en pejling i forhold til Ny Anlægsbudgettering og benchmarkingprojekter er det EY' vurdering, at letbaneprojektet på sit nuværende projektstade skal have reserver på 10-20 pct. af basisoverslaget, det vil sige mellem 440 og 880 mio. kr. (2017-priser).

Endelig har EY gransket principperne for den praktiske etablering af den af Sund & Bælt anbefalede renteafdækning af op til 2/3 af selskabets forventede maksimale gæld. EY vurderer, at principperne og tilgangen tager udgangspunkt i rimelige og realistiske forudsætninger. Det er EY' forståelse, at selskabet forventer, at selskabets gældsudvikling indledningsvis vil blive lidt højere end i det gældende langtidsbudget på grund af det forhøjede anlægsbudget, men at afviklingen af gælden på længere sigt som følge af renteafdækningen vil være tilbage og matche de tidligere forudsætninger for gældsudviklingen. Dermed forventes den samme ydelse og tilbagebetalingsprofil.

6.2.2. Resultat af udbud og ekstern kvalitetssikring

Resultatet af udbud, opdatering af anlægsomkostninger og renteafdækningen fremgår af nedenstående skema.

Projektøkonomi - anlægsbudget

Mio. kr. 2017-priser	Omkostninger	Finansiel besparelse	Reserver	Budget
Anlægsloven	+3.675		+1.106	+4.781
Tillæg efter udbud	+425			
Tillæg – anlægsperiode	+300			
Renteafdækning / Brug af reserve		-700	-25	
Efter udbud m. v.	+4.400	-700	+1.081	+4.781

Som det fremgår af skemaet, er det samlede basisbudget fra anlægsloven på 3.675 mio. kr. Med en korrektionsreserve på 1.106 mio.kr. udgør dette et samlet anlægsbudget på i alt 4.781 mio. kr. (2017-priser).



Som det ligeledes fremgår af skemaet, indebærer indgåelsen af kontrakter efter det gennemførte udbud en forøgelse af anlægsomkostningerne med 425 mio. kr. Forøgelsen skyldes højere priser på CW-kontrakterne, hvilket vurderes at være en følge af høj aktivitet på dette marked og deraf følgende mindre konkurrence. Samtidig ligger tilbuddet på TS-kontrakten lidt lavere end budgetteret.

Endvidere vurderes det nødvendigt at opskrive de øvrige anlægsomkostninger med 300 mio. kr. primært som følge af den ændrede strategi for ledningsomlægninger, der indebærer ekstraomkostninger til koordineringen mellem ledningsomlægningerne og entreprenørarbejderne og en forlængelse af anlægsperioden, herunder også som følge af udskudt ekspropriation, med ca. 3 år, det vil sige med forventet åbning af letbanen i andet halvår af 2024, dog med forbehold for en række tidskritiske ekspropriationer, jf. afsnit 4.7.2. Tidskritiske ekspropriationer.

Samtidig vil finansieringsomkostningerne blive reduceret med ca. 700 mio. kr. som følge af den af bestyrelsen besluttede renteafdækning med henblik på at risikominimere projektets finansieringsomkostninger.

Samlet indebærer de øgede anlægsomkostninger og de reducerede finansieringsomkostninger, at der vil være behov for at bruge ca. 25 mio. kr. af korrektionsreserven, som derved reduceres til 1.081 mio. kr. (2017-priser) svarende til ca. 30 pct. af anlægslovens basisoverslag og ca. 25 pct. af det opdaterede basisoverslag, det vil sige en større reserve end anbefalet af EY.

6.2.3. Anvendelse af korrektionsreserve og renteafdækning

Det bemærkes, at anvendelsen af reserverne på til sammen 1.806 mio. kr. (korrektionsreserve på 1.106 og renteafdækning på 700 mio. kr.) (2017-priser) til dækning af ekstraomkostningerne på 725 mio. kr. (2017-priser) kan fordeles på andre måder end den foreslåede, jf. også EY' vurdering af behovet for reserver. Ekstraomkostningerne kan således finansieres enten primært gennem anvendelse af besparelsen ved renteafdækningen, som foreslået, eller gennem anvendelse af en større eller mindre del af korrektionsreserven, som vist i nedenstående skema.



Finansiering af anlægsbudget – resterende reserver

Mio. kr. 2017-priser	Korrektionsreserve (forbrug/rest)	Renteafdækning (forbrug/rest)	Resterende reserve
Renteafdækning	-25/+1081	-700/+0	+1.081
Korrektionsreserven	-725/+381	-0/+700	+1.081
EY 10 pct. reserve	-666/+440	-59/+641	+1.081
EY 20 pct. reserve	-226/+880	-499/+201	+1.081
Risikoafdækning	-776/+330	+51/+751*	+1.081

*Teoretisk beregning blot som illustration

Skemaets første linje viser den foreslåede finansiering af ekstraomkostningerne, hvor hele besparelsen ved renteafdækningen - suppleret med 25 mio. kr. fra korrektionsreserven – anvendes til afdækning af ekstraomkostningerne. Anden linje illustrerer finansiering af ekstraomkostningerne alene ved anvendelse af korrektionsreserven. Tredje og fjerde linje illustrerer den nedre henholdsvis øvre grænse for den af EY anbefalede reserve på 10-20 pct., såfremt denne reserve alene skulle tages fra korrektionsreserven. Endelig illustrerer den sidste linje den teoretiske situation, at korrektionsreserven alene skulle dække den aggregerede risiko for letbaneprojektet. Som det fremgår af skemaet vil projektet under alle omstændigheder have en anlægsreserve på 1.081 mio. kr. (2017-priser), med mindre ejerne beslutter at nedsætte deres anlægsindskud.

6.2.4. Aggregeret risiko, reservebehov og disponering af korrektionsreserve

Som nævnt, resulterer opdateringen af letbaneprojektets risikoregister, der er kvalitetssikret af EY, i en aggregeret risiko på 330 mio. kr., der omfatter både risiko for ekstraomkostninger og en kapitaliseret risiko for forsinkelser vurderet på 80 pct. fraktilen. EY har på dette grundlag vurderet, at behovet for reserver vil være på 10 -20 pct. EY' vurdering er baseret, dels på projektets aggregerede risiko, dels på pejling i forhold til Ny Anlægsbudgettering og erfaringer fra andre projekter på samme stadiet som letbaneprojektet. Når der tages hensyn til de forhøjede anlægsomkostninger, svarer dette til 440 -880 mio. kr. Såfremt det af EY vurderede reservebehov på 10-20 pct. lægges til grund, vil korrektionsreserven kunne nedsættes til 440-880, således at der kun vil være behov for at anvende 59 mio. kr. henholdsvis 499 mio. kr. af besparelsen ved renteafdækningen.

Det er bestyrelsens opfattelse, at det af forsigtighedsmæssige grunde vil være mest hensigtsmæssigt at fastholde de allerede afsatte korrektionsreserver med fradrag af de omtalte 25 mio. kr. til at sikre det opdaterede anlægsbudget. Bestyrelsen anbefaler derfor, at de afsatte korrektionsreserver fastholdes, og dermed også, at ejernes forudsatte indbetalinger til finansiering af anlægsomkostningerne fastholdes på det forudsatte niveau. I henhold til letbaneloven vil der under alle omstændigheder ved afslutningen af



anlægsarbejdet og overgangen til drift skulle foretages en vurdering af projektets samlede anlægsøkonomi og dermed af ejernes indbetalinger.

Under hensyn til, at projektet er omfattet af Ny Anlægsbudgettering, anbefaler bestyrelsen, at den resterende del af den såkaldte 10 pct. korrektionsreserve – som efter fradrag af de ovenfor omtalte 25 mio. kr. er på 342 mio. kr. - indgår i selskabets økonomistyring og således håndteres efter principperne for Ny Anlægsbudgettering. Den resterende del af korrektionsreserven forudsættes ligeledes håndteret efter principperne i Ny Anlægsbudgettering for den såkaldte 20 pct. reserve. Det vil sige, at statens andel indskydes i en central anlægsreserve i statsligt regi, og at kommunernes og regionens andele indbetales til selskabet, men med samme klausuler for frigivelse, som gælder for statens andel.

6.3. Driftsøkonomi

Det årlige driftsresultat er sammensat af omkostninger til finansiering af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, takstindtægter fra passagerdriften, driftsomkostninger og ejernes årlige driftsindskud.

6.3.1. Driftsrelaterede anlægsinvesteringer

De driftsrelaterede anlægsinvesteringer, som finansieres af regionen og kommunerne i fælleskab i form af driftsindskud til dækning af de årlige netto driftsomkostninger, omfatter anskaffelse af tog, etablering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC), prøvedrift (Trial Run) m.v.

På grundlag af det gennemførte udbud er kontraktsummen nu fastlagt og indarbejdet i budgettet for driftsrelaterede anlægsinvesteringer. Samtidig er de øvrige omkostninger relateret til de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, herunder bygherreomkostninger, gennemgået. Dette har ikke givet anledning til ændring af det driftsrelaterede anlægsbudget.

Samtidig er der foretaget en opdatering af risikoregistret knyttet til de driftsrelaterede anlægsinvesteringer. Denne del af projektets aggregerede risikoprofil, er efter opdateringen på 38 mio. kr. vurderet på 80 pct. fraktilen. De driftsrelaterede anlægsinvesteringer er ikke omfattet af statens principper for Ny Anlægsbudgettering, og der er således ikke afsat korrektionsreserver til dette formål.

Resultatet af udbuddet af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer fremgår af skemaet nedenfor.



Budget for driftsrelaterede anlægsinvesteringer

Mio. kr. 2017-priser	Anlægslov	Afvigelse	Budget efter udbud
Driftsrelaterede anlægsinvesteringer	+1.443	-9	+1.434*

*Inklusiv 27 mio. kr. til busløsning på letbanens etape 2

Som det fremgår af skemaet, ligger det vindende tilbud på de driftsrelaterede anlægsinvesteringer samlet lidt under budgettet, og der er ikke fundet behov for en ændring af den øvrige del af dette budget, herunder af omkostningerne til bygherreorganisationen.

Det skal dog nævnes, at tilbudsgiverne på drifts- og vedligeholdelseskontrakten under forhandlingerne har tilkendegivet, at antallet af tog er en udfordring for leveringen af den forudsatte drift med den krævede høje driftsstabilitet og dermed også for letbanens kapacitet på længere sigt. TS-kontrakten forudsætter anskaffelse af 27 letbanetog. Dette svarer til forudsætningen i Principaftalen fra 2013. I mellemtiden er det besluttet at ændre linjeføringen ved DTU med en forlængelse af letbanen med ca. 0,5 km og etablering af en ekstra station. Endvidere er det besluttet at etablere en ekstra station ved Delta Park. Ingen af disse udvidelser af letbanen giver i sig selv grundlag for anskaffelse af ekstra tog, men sammen med det fastlagte øgede hensyn til biltrafikkens fremkommelighed, som er indeholdt i anlægsloven, indebærer ændringerne en udfordring for driften af letbanen, således som påpeget af tilbudsgiverne på drifts- og vedligeholdelseskontrakten. På denne baggrund finder bestyrelsen, at de sparede 9 mio. kr. mest hensigtsmæssigt kan afsættes i en pulje med henblik på opsparing til mulige fremtidige behov, herunder behov for kapacitetsudvidelser af letbanen. Afsættelse af en sådan pulje kan ske uden at ændre ejernes årlige driftsindskud.

6.3.2. Drift og vedligeholdelse af letbanen

Kontrakten om drift og vedligeholdelse af letbanen har ligeledes været i udbud. Udbuddet omfatter kontrakten om den daglige drift og vedligeholdelse af letbanen. Med henblik på at give leverandøren af transportsystemet incitament til at sikre, at systemet fungerer tilfredsstillende gennem hele driftsperioden, er TS-leverandøren underleverandør på en del af den tekniske vedligeholdelse af transportsystemet, herunder tog, styresystem m.v. Omkostningerne til drift og vedligeholdelse er således sammensat af tilbuddene på begge de omtalte kontrakter. Kontrakterne løber i 15 år, hvorefter drift og vedligeholdelse skal genudbydes.

For den første 15-års driftsperiode betyder dette årlige driftsomkostninger på ca. 190 mio. kr. i 2017-priser. På baggrund af erfaringerne fra bl.a. Metroen vurderes det, at der efter den første driftsperiode vil være indvundet erfaringer



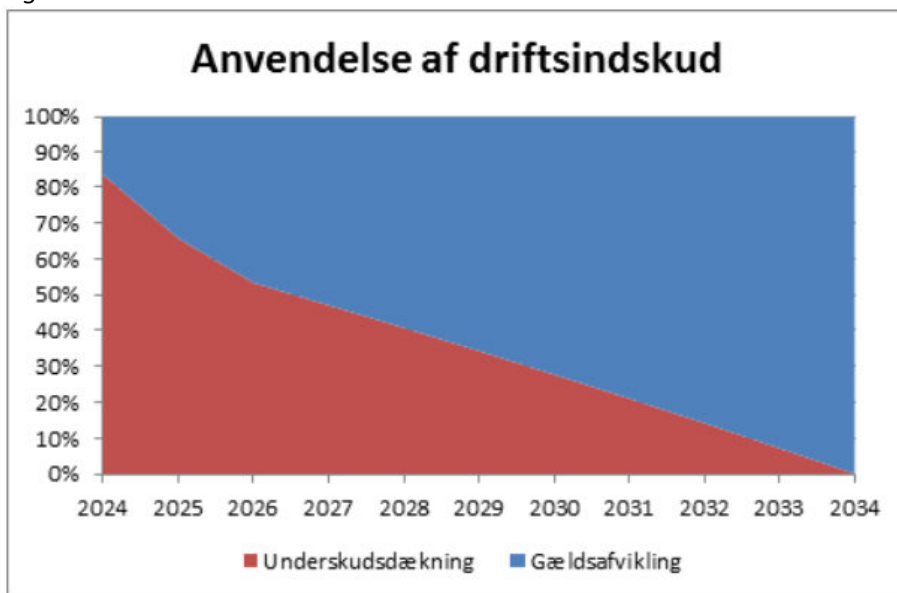
med drift og vedligeholdelse af letbanen, som vil reducere kontraktomkostningerne ved genudbuddet efter de første 15 år.

Driftsomkostningerne indgår i langtidsbudgettet som en del af det årlige driftsresultat. Langtidsbudgettets årlige driftsresultat er sammensat af takstindtægter fra passagerdriften, driftsomkostninger og ejernes driftsindskud. Resultaterne for de enkelte år omfatter herudover selskabets finansieringsomkostninger. Disse fremtidige omkostninger og indtægter er selvsagt behæftet med usikkerhed i både opadgående og nedadgående retning. Driftsomkostningerne som følge af udbuddet ligger inden for langtidsbudgettets rammer og den dertil knyttede usikkerhed og giver således ikke anledning til ændring af ejernes årlige driftsindskud.

6.3.3. Ejernes årlige driftsindskud

Det årlige driftsindskud, som er aftalt til samlet at udgøre 84,4 mio. kr. (2017-priser) – heraf 47,6 mio.kr. fra kommunerne og 36,8 mio. kr. fra Region Hovedstaden – vil således kunne fastholdes. Størstedelen af ejernes driftsindskud vil i de første år medgå til at dække driftsunderskuddet, indtil det forudsatte passagertal på helårsniveau opnås, hvorefter en stadig stigende andel af indskuddet vil gå til nedbringelse og betaling af renter på lån optaget til finansiering af de driftsrelaterede anlægsinvesteringer, jf. nedenstående figur 1.

Figur 1: Anvendelse af driftsindskud



Det er aftalt, at eventuelle reguleringer af driftsindskuddene som følge af ændrede investeringer i drift og dertil knyttede driftsomkostninger fastlægges endeligt i en betalingsplan senest et år, før letbanen overgår til passagerdrift.



7. Konsekvenser for de enkelte ejere

Som det fremgår af afsnit 6 Økonomi, risiko og reserver vil konsekvenserne af udbuddet af anlægs- og driftskontrakterne og opdateringen af selskabets anlægs- og driftsbudgetter være, at ejernes forudsatte indskud/indbetalinger til såvel anlæg som drift kan fastholdes på det forudsatte niveau.

8. Tidsplan

Med beslutningen i anlægsloven om at ændre strategien for ledningsomlægninger blev anlægsperioden forlænget, således at det forventede åbningstidspunkt for passagerdrift blev sat til 2023 med risiko for 2024. Det vil sige en forlængelse med 2-3 år. Samtidig blev udbudsprocessen udskudt med henblik på gennemførelse af en ekstern granskning af letbaneprojektets økonomi i sommeren/efteråret 2016, som blev foretaget af EY.

I erkendelse af, at ledningsomlægningerne først kunne gennemføres i marken efter ejergodkendelsen, blev det efterfølgende besluttet, at gennemførelse af ekspropriationerne ligeledes burde afvente ejergodkendelsen. Dette skal ses i sammenhæng med meldinger fra ledningsejerne om behov for længere tid og resultatet af forhandlingerne med tilbudsgiverne med henblik på at sikre en realistisk anlægstidsplan. Samlet indebærer dette, at den samlede forlængelse af anlægsperioden vil være på ca. 3 år, og at åbningen af letbanen for passagerdrift derfor først kan forventes at finde sted i andet halvår af 2024.

I forbindelse med afslutningen af udbudsprocessen har transport-, bygnings- og boligministeren anmodet selskabet om at få foretaget en ekstern kvalitetssikring af letbaneprojektets aggregerede risiko og det deraf afledte behov for reserver. En sådan kvalitetssikring er foretaget af EY og indgår som grundlag for nærværende indstilling. Dette har imidlertid udskudt ejergodkendelsesprocessen til at finde sted i begyndelsen af 2018.

Som det fremgår af afsnit 4.7. Ekspropriationer og ledningsomlægninger indebærer dette en risiko for en yderligere forlængelse af tidsplanen, fordi den med Ekspropriationskommissionen aftalte ekspropriationsproces ikke kan gennemføres som planlagt, da kommissionen skal have den nødvendige bemyndigelse til at gennemføre ekspropriationerne ifm. ejergodkendelsen. En yderligere forlængelse af tidsplanen vil blive søgt imødegået i et samarbejde med Ekspropriationskommissionen med henblik på at fastholde åbningen af letbanen til andet halvår af 2024. Men der består, som nævnt, en risiko for, at det ikke er muligt for ekspropriationskommissionen at ændre planlægningen af deres aktiviteter. Selskabet er derfor i dialog med kommissionen herom og vil i løbet af foråret 2018 meddele ejerne resultatet af kommissionens planlægning af ekspropriationerne.



9. Organisation og tilrettelæggelse af forholdet mellem ejerne og selskabet i anlægsperioden

9.2. Bestyrelsen for Hovedstadens Letbane I/S

I henhold til § 6 i lov om letbane på Ring 3 består Hovedstadens Letbanes bestyrelse af 9 medlemmer. Transportministeren udpeger 5 bestyrelsesmedlemmer, Region Hovedstaden udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer og de 11 kommuner udpeger i fællesskab 2 bestyrelsesmedlemmer.

9.3. Grundlaget for Hovedstadens Letbanes nuværende mødestruktur

Det følger af bemærkningerne til lov om letbane på Ring 3 samt af principaftalen, at de 11 ejerkommuner etablerer et borgmesterforum til koordinering af kommunernes valg af repræsentanter til bestyrelsen samt afklaring af kommunernes fælles mandat for deltagelse i interessentskabsmøder mv.

Borgmesterforum er formelt etableret ved indgåelse af en ejeraftale mellem kommunerne, der er interessenter i Hovedstadens Letbane. Ejeraftalen er tiltrådt af den Danske Stat ved Transport- Bygnings- og Boligministeren og Region Hovedstaden. Formålet med ejeraftalen er at regulere kommunernes indbyrdes forhold i relation til Hovedstadens Letbane således, at kommunerne får mulighed for at kunne tale med én stemme på interessentskabsmøderne mv. og i fællesskab udpege kommunernes to medlemmer af bestyrelsen i Hovedstadens Letbane. I henhold til bemærkningerne til lov om letbane på Ring 3 og ejeraftalen sekretariatsbetjenes borgmesterforum af Hovedstadens Letbane.

9.4. Borgmesterforums arbejde

Af hensyn til fremdriften i planlægningen af projektet har Borgmesterforum i hele forberedelsesfasen haft mulighed for at mødes forud for alle bestyrelsesmøder (ca. seks gange årligt) og forud for alle ejermøder (ét årsmøde og tre kvartalsmøder).

Dette har bl.a. været meget gunstigt for projektet af hensyn til de mange beslutninger vedrørende projektets mange – og ofte lokalt principielle - forhold i kommunerne, som bestyrelsen har skullet tage stilling til i detailplanlægningen.

Omvendt har ejermøderne (kvartalsmøder og Interessentskabsmøde) primært haft "tilsynspunkter" på dagsordenen (økonomiopfølgning og rapportering om projektet), da de større principielle forhold vedrørende letbanen er fastlagt i aftalerne mellem ejerne.

Disse forhold forventes, at ændres i anlægsfasen af to primære grunde.

For det første har Transport- Bygnings- og Boligministeriet klassificeret Letbanen på Ring 3 som et mega-projekt. Det betyder i hovedsagen, at ministeriet fører et



ekstraordinært tilsyn med projektet, som ligger ud over det gængse tilsyn med anlægsprojekter. Konkret betyder det, at der skal udarbejdes en særlig rapportering til ejerne til behandling på kvartalsmøderne, hvor rapporteringspunkterne bl.a. er udarbejdet på baggrund af krav fra Rigsrevisionen. Ejernes drøftelser af fremdriften i projektet vil således blive mere udførlige og strategiske på kvartalsmøderne fremadrettet.

For det andet vil de mere lokalt principielle forholds betydning også blive ændret, da kommunernes beslutninger om disse, f.eks. vejlukninger, udvidelser af kryds etc., indgår i de relevante kontrakter med entreprenørerne. Derimod vil kommunernes rolle som myndigheder på f.eks. vej-, støj-, og klimaområdet træde mere i forgrunden, og der er derfor etableret et fast mødeforum for kommunernes tekniske direktører, som kan formidle og koordinere samarbejdet om disse forhold mellem Hovedstadens Letbane og kommunerne.

På baggrund af ovenstående – og især behovet for, at alle ejernes repræsentanter har mulighed for at drøfte rapporteringen om fremdriften i projektet efter retningslinjerne om mega-projekter – vil Hovedstadens Letbane i efteråret 2018 forberede en ny arbejdsgang til drøftelse i Borgmesterforum, som sikrer, at alle ejerne, dvs. repræsentanter for kommunerne, ministeriet og regionen, kan mødes til de fire årlige ejermøder.

I forslaget, som Borgmesterforum skal drøfte, vil indgå, at Borgmesterforum fortsat skal være det koordinerende forum for kommunerne. Hovedstadens letbane afholder 6 årlige bestyrelsesmøder. Materialet der drøftes på de 4 af bestyrelsesmøderne udgør også materialet til de 4 efterfølgende ejermøder. Forud for disse bestyrelses-/ejermøder afholdes Borgmesterforum.

For de to årlige bestyrelsesmøder, som ikke følges af et ejermøde, vil der fortsat være mulighed for at afholde Borgmesterforum forud for bestyrelsesmødet. Borgmesterforums repræsentanter i bestyrelsen vil forud for disse 2 bestyrelsesmøder vurdere, om der er punkter på bestyrelsens dagsorden, som behøver en separat drøftelse i Borgmesterforum, f.eks. fordi drøftelsen i Borgmesterforum kan være et værdifuldt input til bestyrelsens drøftelser.



Notat

Emne: Køreledningsanlæg gennem det centrale Lyngby

Fra: HL

Til: Lyngby-Taarbæk kommune

Kopi til:

Dato: 2019-03-27

1 Baggrund

I forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet (Tender Design) for letbanen, har det været en forudsætning at køreledningsanlægget gennem det centrale Lyngby, dvs. strækningen fra Lyngby Torv til Kanalvej, delvist blev ophængt/fastgjort i nabobygningerne til letbanen. Forudsætningen blev gjort, uagtet at der ikke i Tender Design fasen har været foretaget konkrete tekniske vurderinger af de bygninger hvori ophængene skal placeres. Dette er gjort ud fra en antagelse om, at ophængning af ledninger i bygninger traditionelt har været gjort gennem mange år til brug for gadebelysning mv., hvorfor en teknisk løsning blev vurderet mulig. Endvidere er det et relativt omfattende arbejde at besigtige bygningerne og studere dokumentationen af disse, ligesom ejerne sandsynligvis skulle have været ulejlige i forbindelse med besigtigelserne af deres ejendomme. Ophængningsmetode skal ideelt set baseres på entreprenørens design, hvilket naturligt ikke var kendt i Tender Design fasen.

Forudsætningen om ophængning af køreledningsanlægget i nabobygningerne var også grundlaget for besigtigelsesforretningen, der blev gennemført den 17. november 2017. På besigtigelsesforretning fremførte ejerne af matr.nr. 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby deres bekymring omkring dette, se s. 262 i protokol fra besigtigelsesforretningen¹.

På møde mellem Lyngby-Taarbæk kommune (LTK) og Hovedstadens Letbane (HL) den 10. september 2018, blev det aftalt at der skulle udarbejdes et teknisk notat (nærværende notat) med tilhørende visualiseringer, visende den nuværende løsning med ophængning i bygninger samt en alternativ løsning alene med brug af kørestrømsmaster (uden ophængning af køreledningsanlæg i nabobygningerne). Visualiseringerne udarbejdet til brug for dette notat er lavet på baggrund af entreprenørens præliminære design, og kan således ikke betragtes som udtryk for det endelige design/udseende.

Notatet skal indgå i en kommende politisk behandling af eventuel tilpasning af køreledningsanlægget på Klampenborgvej, i forhold til dispositionsforslaget. Nedenfor er i tabelform oplistet de væsentligste pointer fra notatet.

¹ http://www.komoe.dk/uploads/4/9/7/4/49746391/24_h%C3%A6fte_-_151117_-_lyngby-taarb%C3%A6k_kommune.pdf



Emne	Facadeophængt kørestrøm	Masteophængt kørestrøm
Anskaffelse/ændring – økonomisk konsekvens	Inkluderet i kontrakten. Ingen ændring.	Prisneutralt.
Driftsomkostninger	Inkluderet i kontrakten. Ingen ændring.	Prisneutralt.
Vedligehold af facader – hvilke forpligtigelser/restriktioner pålægges ejendommene fremtidigt	HL eksproprierer retten til at ophænge køreledningsanlægget i bygningsfacaderne svarende til hvordan gadebelysning tidligere har været ophængt. Krav til entreprenøren er, at arbejderne skal gennemføres udefra (ikke indefra bygningen). Restriktioner på ejendommen vil blive tinglyst via "Letbaneservitutten" evt. suppleret med yderligere lokale restriktioner. Det vil typisk være restriktioner der ikke begrænser HL's adgang til ophænget, samt til udførelse af vedligeholdelsesarbejder.	Ingen restriktioner ud over "Letbaneservitutten" (der tinglyses på alle ejendomme der ligger tættere end 10 m på letbanen).
Arkitektonisk påvirkning af byrummet	Dette vil HL overlade til LTK at vurdere.	Dette vil HL overlade til LTK at vurdere.
Antal ophæng facader	Som grundregel kan en køreledningsmast med udligger, der dækker begge spor, erstattes af facadeophængt wiresystem. Der kan forekomme mindre afvigelser i placeringen set på langs af banen afhængig af åbninger (vinduer mv.) i bygningsfacaden. Som udgangspunkt vil der skulle etableres 11 ophæng i bygningsfacader. Hvert ophæng skal fastgøre i hver side af Klampenborgvej.	Ingen.

Emne	Facadeophængt kørestrøm	Masteophængt kørestrøm
Antal nødvendige master	7 master i alt, fra ca. facaden Lyngby rådhus til vejkrydset Klampenborgvej/Kanalvej. 3 af disse master er nødvendige aht. jording/afbrydelse af kørestrøm.	18 master i alt, fra ca. facaden Lyngby rådhus til vejkrydset Klampenborgvej/Kanalvej

Tabel 1: Væsentlige pointer og opsummeringer.

1.1 Eksisterende forhold

Til orientering/sammenligning er baggrundsbillederne brugt til de viste visualiseringer vist nedenfor.



Figur 1: Eksisterende forhold, vejkryds Klampenborgvej / Lyngby Hovedgade.



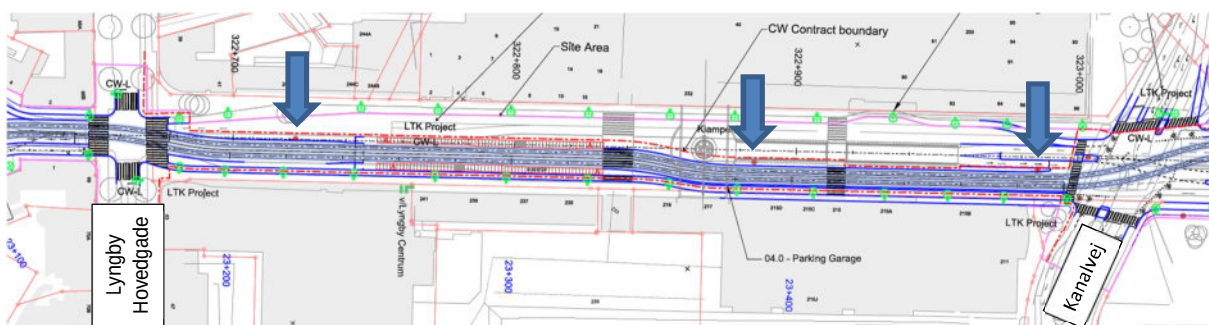
Figur 2: Eksisterende forhold, Klampenborgvej ved kommende Lyngby Centrum station.

2 Forudsat løsning

Den forudsatte løsning er baseret på en kombineret brug af køreledningsmaster og ophængning i facaderne på nabobygningerne. Det har ikke været muligt fuldstændigt at undgå brug af køreledningsmaster, i det beredskabsmyndigheden i nødstilfælde skal have mulighed for at kunne afbryde kørestrømmen, samt foretage nødjording af køreledningsanlægget. Dette kræver at der på delstrækningen opstilles 3 køreledningsmaster med dertilhørende udstyr for evt. afbrydelse og jordingsmulighed. Derudover er der opstillet 4 master langs Lyngby Torv, hvorved det samlede antal master på delstrækningen fra ca. facaden af Lyngby Rådhus til vejkrydset Klampenborgvej/Kanalvej er 7 master (ekskl. selve vejkrydset ved Kanalvej).

På /R1/ er med cirkler vist den mellem beredskabsmyndigheden og HL aftalte placering af de nødvendige 3 køreledningsmaster samt de 4 master langs Lyngby Torv. Nedenfor er vist udsnit af tegningen. Det er med pile markeret hvor de 3 køreledningsmaster, nødvendige af hensyn til beredskabsmyndigheden, er placeret.

Det skal for god ordens skyld nævnes, at kontrakten giver mulighed for at entreprenøren kan optimere masteplaceringerne, men at flyttede og/eller tilføjede masters placering skal godkendes af HL.



Figur 3: Udsnit af /R1/ - tegning L3-RU-KOM=LTk-RU-DES-DWG-224103. Køreledningsmaster er markeret med pile.

Den forudsatte løsning er visualiseret på henholdsvis /R4/ og /R5/. Nedenfor er de to visualiseringer vist.



Figur 4: Forudsat løsning med ophængning i nabobygninger, vejkrødet Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej (/R4/). Nødvendig køreledningsmast ses i baggrunden (markeret med rød oval).



Figur 5: Forudsat løsning med ophængning i nabobygninger, set ved Lyngby Centrum station (/R5/). Nødvendige køreledningsmaster er markeret med rød oval.

3 Alternativ løsning

Som alternativ til ophængning af køreledningsanlægget i nabobygningerne, kan der i stedet anvendes kørestrømsmaster som det sker på den øvrige del af letbanen. På /R6/ og /R7/ er vist hvordan en sådan løsning kunne se ud. Visualiseringen er dannet på baggrund af teknisk input fra entreprenøren, hvilket betyder at mastedimensioner og -placeringer vil fremstå som vist. /R8/ viser entreprenørens forslag til masteplaceringer gennem det central Lyngby.

For at forenkle byrummet kan gadebelysningen eventuelt monteres på køreledningsmasterne, og dermed kan nogle af de eksisterende master til gadebelysning fjernes fra området. Da placeringen af kørestrømsmaster er forholdsvis låst, vil det sætte en del begrænsninger i lysprojektet at benytte kørestrømsmaster til lysarmaturer.



Figur 6: Alternativ løsning med master, vejkrødset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej (/R6/)



Figur 7: Alternativ løsning med master, set ved Lyngby Centrum station (/R7/)

4 Muligheder, udfordringer og konsekvenser

Den eksisterende gadebelysning er delvist ophængt i bygningsfacaderne, se f.eks. Figur 1. Det har derfor i Tender Design fasen været forudsat, men ikke undersøgt nærmere, at også et køreledningsanlæg delvist kunne ophænges i bygningsfacaderne i området.

Som det fremgik på besigtigelsesforretningen jf. afsnit 1, så er bygningsejerne ikke begejstrede for løsningen, hvor køreledningsanlægget ophænges i bygningsfacaderne.

Løsningen med ophængning i bygningsfacader blev i sin tid valgt ud fra et arkitektonisk synspunkt, da området mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej er tænkt omdannet til et gågadelignende gaderum, hvor biler ikke vil have adgang, se Figur 7. For at skabe et så åbent byrum som muligt, blev køreledningsmasterne fjernet fra gadebilledet, i det omfang det var muligt. Ophængning i bygningsfacaderne er dog ikke uden gener, da der vil komme lokale restriktioner for f.eks. ophængning af julepynt, reklameskilte mv. Endvidere kan der være begrænsninger i eventuelt fremtidige modifikationer af bygningerne. De bærende wirer vil være elektrisk isoleret fra selve køreledningen, hvorfor der ikke vil være risiko for elektrisk stød mv. ved ophængene i bygningen. De begrænsninger og andre forhold der vil påvirke den enkelte ejendom vil blive beskrevet i "Letbaneservitutten" og evt. lokale tilføjelser til denne. Servitutten vil blive tinglyst på ejendommen sammen med/i forlængelse af ekspropriationsforretningen. Letbaneservitutten er ikke endeligt udarbejdet endnu, men vil i store træk minde om de servitutter Banedanmark tinglyser på ejendomme langs deres elektrificerede jernbaner.



På grund af bygningshøjden ved den laveste del af Lyngby Storcenter, vil det i givet fald være nødvendigt at lave en specialløsning til fastgørelsen, da bygningen i sig selv ikke har tilstrækkelig højde til en direkte ophængning.

Da der er tale om en Design & Build kontrakt, og entreprenøren ikke i tilbudsfasen har haft adgang til at undersøge de bygninger køreledningsanlægget er tænkt at skulle fastgøres til, vil der i forbindelse med designet af evt. ophæng, skulle foretages besigtigelser mv. af de berørte ejendomme. Set fra entreprenørens vinkel er dette en risiko som de helst er foruden. Entreprenøren er interesseret i at begrænse risici mest muligt, og vil derfor hellere anvende de mere traditionelle og velkendte løsninger som køreledningsmaster på hele delstrækningen, uagtet at dette måske kan medføre yderligere koordinering med ledningsejere.

Spørger man generelt andre letbaneselskaber til erfaringer med ophængning af køreledningsanlæg i bygningsfacader, så er svarene alle noget i retning af "Gør det kun hvis ikke der er andre muligheder". Dette skyldes at der altid er ubekendte faktorer involveret, ligesom det efterfølgende vedligehold bliver besværliggjort af, at der vil være særløsninger i et ellers standardiseret system.

Et skift fra ophængning i bygningsfacader til masteophængt køreledningsanlæg, anses for at være økonomisk neutralt – måske ligefrem fordelagtigt, men det er tvivlsomt om det er muligt at forhandle et afslag i prisen hos Transportsystem entreprenøren. Uanset, så vil et eventuelt prisnedslag være relativt lille, hvorfor det ikke bør have indflydelse på beslutningen om, hvorvidt der skal skiftes til den alternative løsning eller ej.

5 Hovedstadens Letbanes anbefaling

Det er HL's anbefaling, at facadeophæng bør undgås, og at der i stedet opstilles køreledningsmaster som vist på visualiseringerne, se Figur 6 og Figur 7. Anbefalingen begrundes dels med ønsket fra de berørte boligejere, men også ud fra et teknisk og vedligeholdelsesmæssigt synspunkt

Ud fra et teknisk og vedligeholdelsesmæssigt perspektiv er det enklere og sikrere at benytte et masteophængt køreledningsanlæg. Både for så vidt angår selve køreledningsanlægget, men også vedligehold af bygningerne som anlægget i modsat fald skulle have været ophængt i.

HL har ikke forholdt sig til det arkitektoniske og byrumsmæssige perspektiv og vil lade vurdering af dette være op til LKT, da en sådan vurdering vil skulle forholde sig til den overordnede plan for byrumsindretningen.

6 Referencer

Reference	Indhold
/R1/	HL tegning L3-RU-KOM=LTK-RU-DES-DWG-224103, version 4.0 Generel vejtegning, st. 322.600 - 323.340, Klampenborgvej
/R2/	Billede af nuværende forhold, vejkrydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej.
/R3/	Billede af nuværende forhold, området foran Lyngby Centrum.



Reference	Indhold
/R4/	Visualisering af nuværende løsning med ophængning i bygninger og delvis brug af master, området omkring vejkrydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej.
/R5/	Visualisering af nuværende løsning med ophængning i bygninger og delvis brug af master, området omkring Lyngby Centrum station.
/R6/	Visualisering af alternativ løsning med master, området omkring vejkrydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej.
/R7/	Visualisering af alternativ løsning med master, området omkring Lyngby Centrum station.
/R8/	Preliminary design, Light rail alignment overhead line, OHL layout plan

N O T A T
om

Arkitektonisk vurdering af kørestrømsanlæg i Kgs. Lyngby Bymidte

Forvaltningen har modtaget et notat fra Hovedstadens Letbane (HL) dateret 27.03 2019 om køreledningsanlæg gennem det centrale Kgs. Lyngby. I notatet redegøres for forskellene mellem masteophængte kørestrømsledninger og facadeophængte kørestrømsledninger.

HL påpeger, at den facadeophængte løsning er teknisk mere vanskelig end den traditionelle masteophængte kørestrøm. HL anbefaler ud fra tekniske og vedligeholdelsesmæssige hensyn, at der bør vælges en løsning, hvor kørestrømmen er masteophængt. HL lægger også vægt på, at enkelte grundejere på strækningen ikke er positivt stemt overfor en facadeophængt løsning.

Letbaneprojektet i Lyngby-Taarbæk har et særligt fokus på at udnytte potentialerne i det kommende byrum ved Klampenborgvej mest muligt. Lukningen af Klampenborgvej giver en unik mulighed for at indrette og udnytte et centralt byrum på en ny måde, som kan løfte hele bymidten og binde handlen bedre sammen på tværs af Klampenborgvej.

Der er et ønske om at have så frie rammer som muligt for at sikre, at det nye byrum bliver et attraktivt rum for borgere og besøgende i Kgs. Lyngby. Det har derfor været en forudsætning i letbaneprojektet, at kørestrøm i dette område så vidt muligt skal etableres som facadeophængt i stedet for masteophængt. Herved kan byrummets muligheder og kvaliteter optimeres, f.eks. ved indretning af en grøn "rambla", torvedannelser eller lignende.

HL's notat oplyser, at der ved facadeophængt kørestrøm skal etableres i alt 7 master (4 langs Lyngby Torv og 3 på Klampenborgvej fra Hovedgaden til Kanalvej). En masteophængt løsning vil kræve i alt 18 master langs hele strækningen, hvoraf de 4 også her er langs Lyngby Torv. HL har desuden oplyst, at selve ledningen skal holdes i en højde på mindst 5,5 m fra kørebanens niveau.

Forvaltningen anser det for en væsentlig forringelse af det visuelle udtryk i det kommende byrum, at der for ca. hver 25. meter skal placeres en mast i stedet for, at disse erstattes af 11 krydsninger med kabler/ledninger. Masterne vil qua deres størrelse (jf. HL's visualiseringer) kunne medføre en forringelse af byrummet set i gadeplan. Masterne fremstår efter forvaltningens vurdering noget bastante i deres udtryk og afviger også en del fra kommunens øvrige byrumsinventardesign. HL har oplyst, at masternes udformning ligger fast, men at de kan indfarves i kommunens blå RAL farve.

Ved den facadeophængte løsning vil der være ca. 120 meter mellem de 3 master på Klampenborgvej. På Lyngby Torv vil masterne forsat skulle stå relativt tæt.

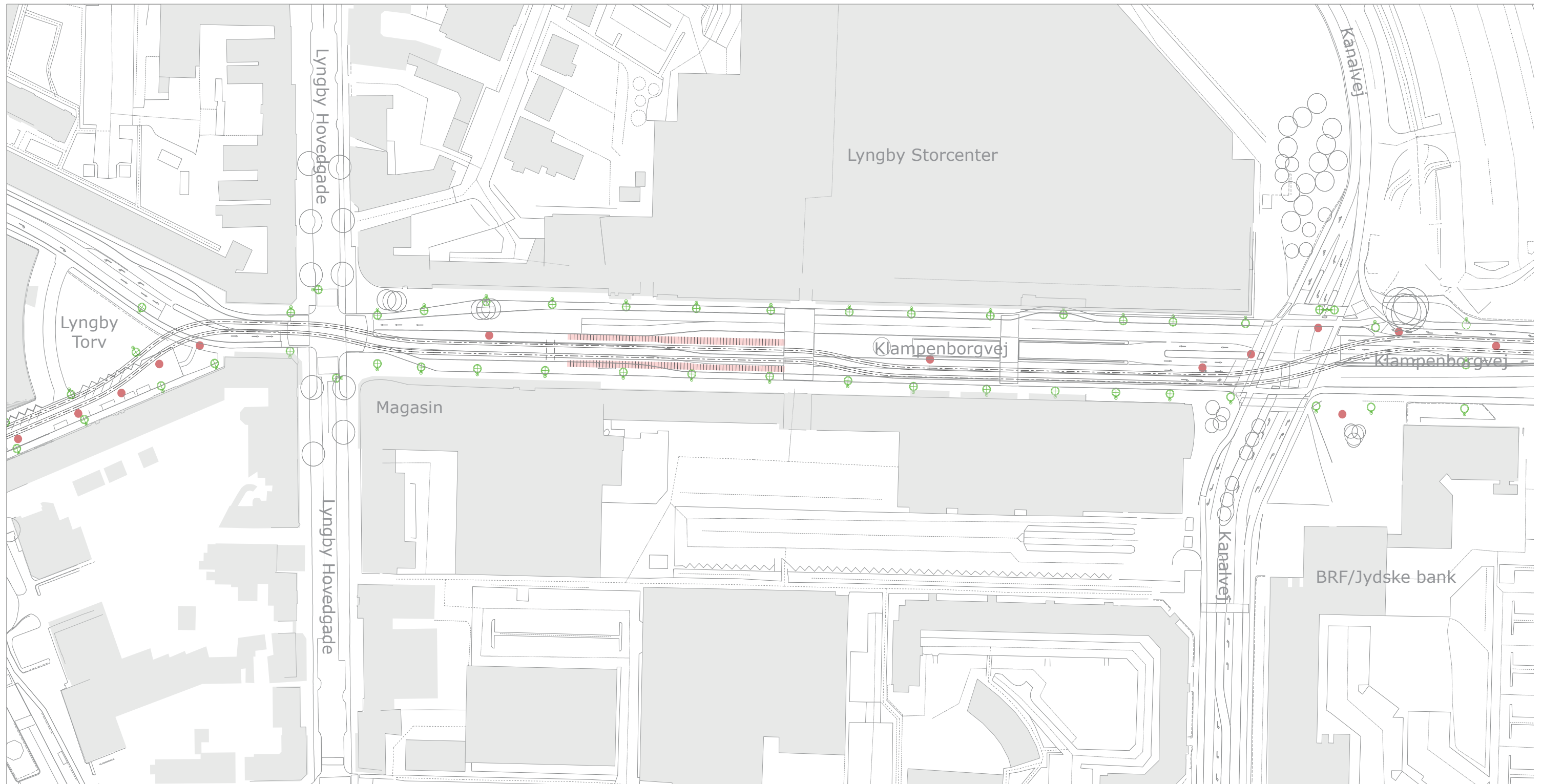
Forvaltningen har spurgt ind til notatet ift. mulighederne for at benytte de nye facadeophæng til andre ting også. HL oplyser, at facadeophængene alene kan anvendes til kørestrømsledninger. Forvaltningen har også spurgt ind til, hvordan de to løsninger påvirker muligheden for at etablere beplantning i byrummet. HL har svaret, at der vil være restriktioner i forhold til beplantningstyper og højder langs letbanen både med en

facadeophængt og masteophængt løsning, men det har ikke været muligt at få en nærmere definition af dette. Det er derfor ikke pt. muligt at vurdere, hvordan de to løsninger konkret påvirker muligheden for fremtidig beplantning i byrummet på Klampenborgvej.

Samlet vurdering:

Forvaltningen mener, at en facadeophængt løsning er at foretrække ud fra en æstetisk og funktionel anvendelse af det nye byrum på Klampenborgvej. Som alternativ hertil kan der arbejdes med en løsning, hvor strækningen mellem krydset Lyngby Hovedgade og nedkørslen til Lyngby Storcenterets parkeringskælder har ophængte ledninger, og strækningen fra nedkørslen til Kanalvej har master.

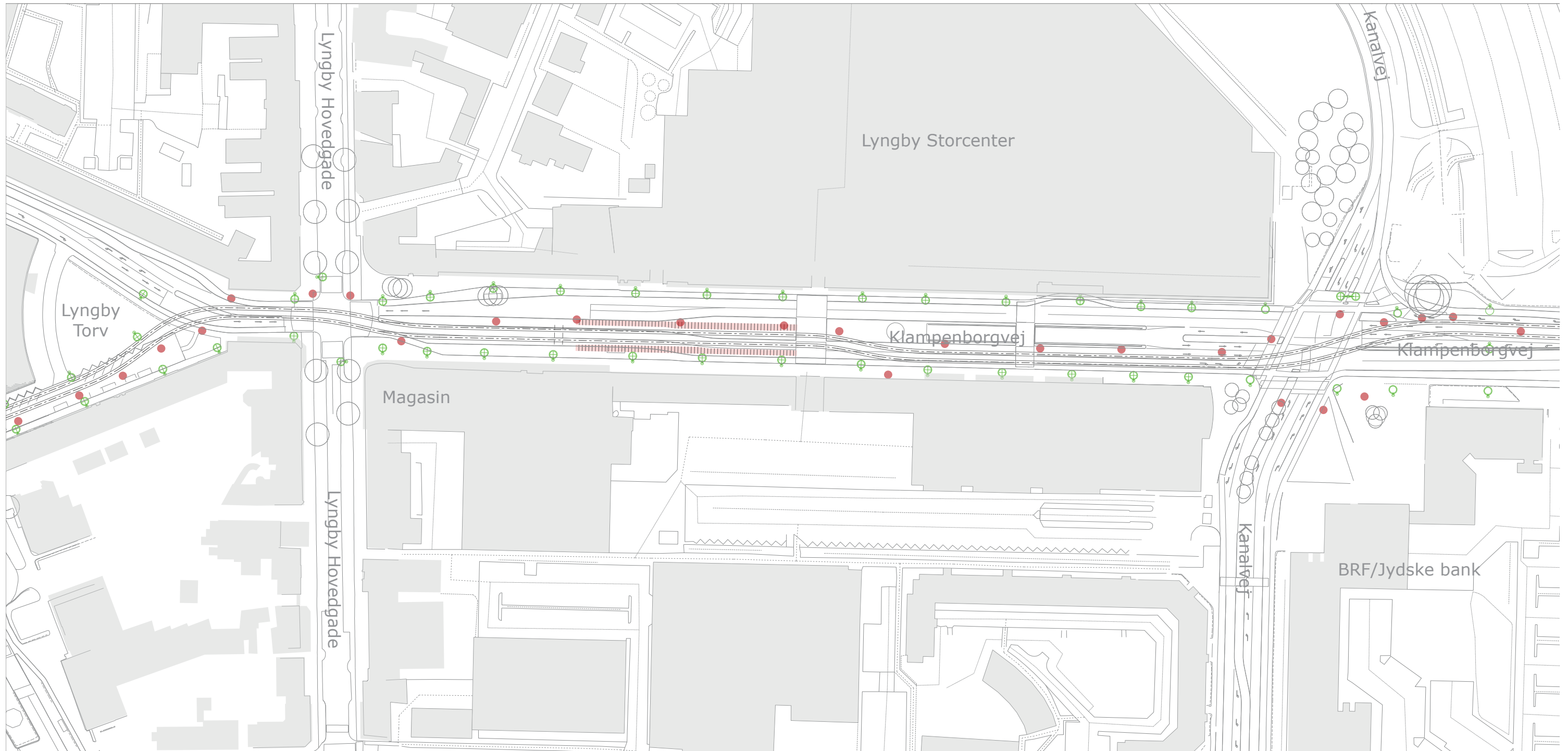
Oversigtskort med facadeophængt kørestrøm



De røde markeringer viser den omtrentlige placering af master ved Klampenborgvej.

De grønne markeringer er HL's forslag til placering af lysmaster. Lysmasterne er så vidt muligt placeret samme sted som de nuværende lysmaster. Placeringen er foreløbig, og der kan komme ændringer i forbindelse med indretningen af byrummene, og overvejelser af muligheden samtænkning mellem masterne.

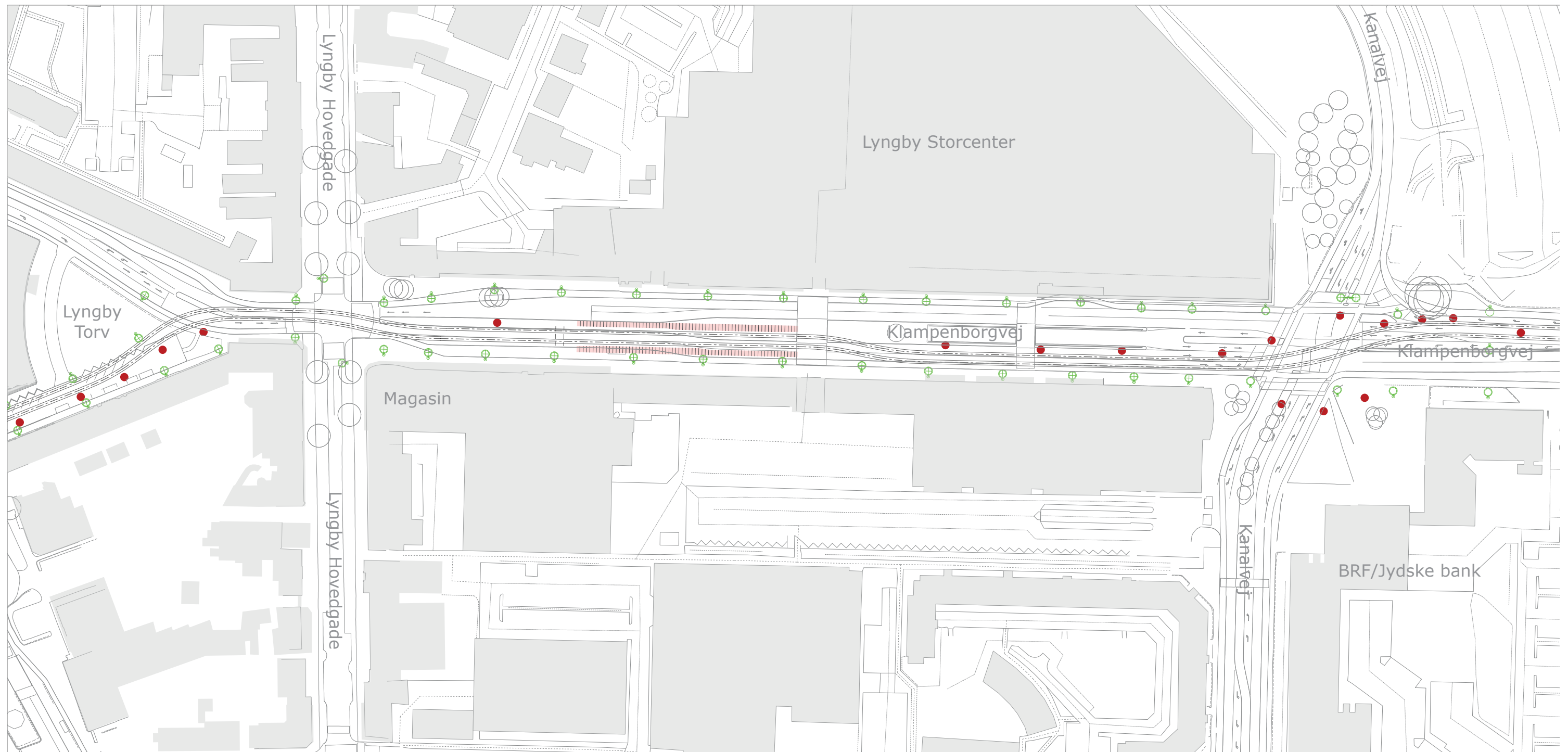
Oversigtskort med masteophængt kørestrøm



De røde markeringer viser den omtrentlige placering af master ved Klampenborgvej.

De grønne markeringer er HL's forslag til placering af lysmaster. Lysmasterne er så vidt muligt placeret samme sted som de nuværende lysmaster. Placeringen er foreløbig, og der kan komme ændringer i forbindelse med indretningen af byrummene, og overvejelser af muligheden samtænkning mellem masterne.

Oversigtskort med et forslag til kombinationsløsning med både facade- og masteophængt kørestrøm



De røde markeringer viser den omtrentlige placering af master ved Klampenborgvej i et forslag til en kombinationsløsning. Hvis denne løsning vælges, skal de endelige placeringer af master drøftes med HL.

De grønne markeringer er HL's forslag til placering af lysmaster. Lysmasterne er så vidt muligt placeret samme sted som de nuværende lysmaster. Placeringen er foreløbig, og der kan komme ændringer i forbindelse med indretningen af byrummene, og overvejelser af muligheden samtænkning mellem masterne.

Visualiseringer af kørestrøms løsning på Klampenborgvej

Eksisterende forhold:



Figur 1: Eksisterende forhold, vejkræds Klampenborgvej / Lyngby Hovedgade.



Figur 2: Eksisterende forhold, Klampenborgvej ved kommende Lyngby Centrum station.

Facadehængt løsning:



Figur 3: Forudsat løsning med ophængning i nabobygninger, vejkrødet Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej (/R4/). Nødvendig køreledningsmast ses i baggrunden (markeret med rød oval).



Figur 4: Forudsat løsning med ophængning i nabobygninger, set ved Lyngby Centrum station (/R5/). Nødvendige køreledningsmaster er markeret med rød oval.

Mastehængt løsning:



Figur 5: Alternativ løsning med master, vejkrydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej (/R6/)



Figur 6: Alternativ løsning med master, set ved Lyngby Centrum station (/R7/)

Center for Miljø & Plan - Byggesag

Team Byggesag
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Att.: Tanja Heegaard

Dato 28-11-2018
Revideret 07-02-2019

Andrag

Vedr. Restaurant Halix på Adressen, pladsen – Matr. 2vv

Projekt beskrivelse:

Restaurant bestående af 2 stk. ombyggede 40 fod containere.
Konstruktionen er flytbar og er opstillet midlertidigt – i en længere periode.

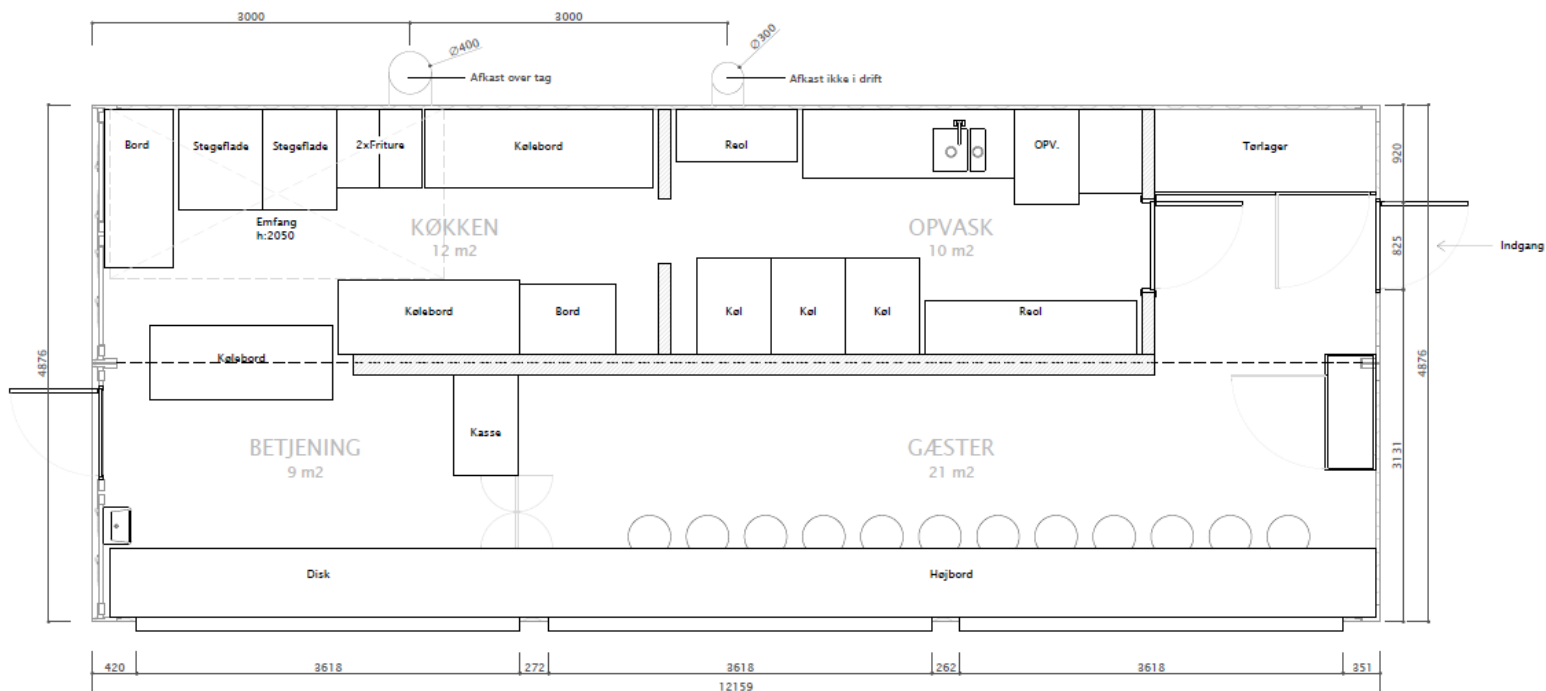
Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://dk.ramboll.com>



Containerne er bygget sammen.

Den ene container er indrettet med køkkenfaciliteter og den anden er indrettet med betjening og spisepladser. Se indretning herunder;



Areal forhold:

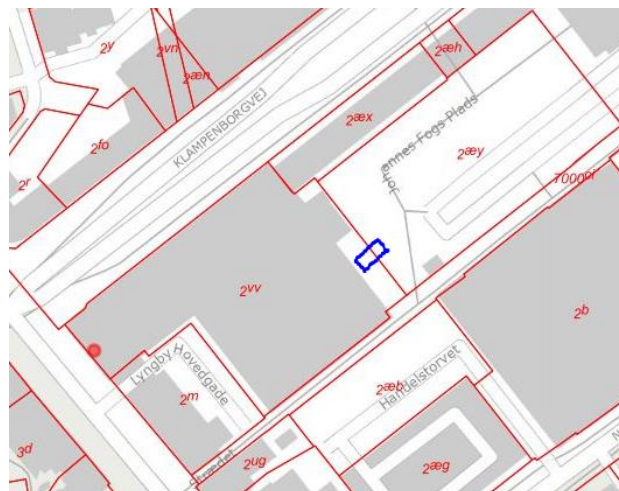
Restauranten er placeret på østsiden af Magasin, delvist på Magasin's matrikel 2vv og delvist på Johannes Fogs Plads matrikel 2æy.

$$\text{Areal} = 12,19 \times 2,44 \times 2 = 59,49 \text{ m}^2$$

$$\text{Bygningshøjde} = 3,7 \text{ m}$$

$$\text{Højde inkl. ventilationshætter} = 4,67 \text{ m}$$

Se placering herunder;



Skiltning:

Der findes ikke anden skiltning end den, der er placeret på taget af containerkonstruktionen:



Center for Miljø & Plan - Byggesag

Team Byggesag
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Att.: Tanja Heegaard

Dato

Beskrivelsen – Magasin, stadepladser.

Ansøgning om dispensation fra §30 stk. 2.

Jfr. Telefonisk aftale – Ansøges herved jfr. Forslag til koncept for at lette myndighedshåndtering af opstilling af boder på dertil indrettede stadepladser.

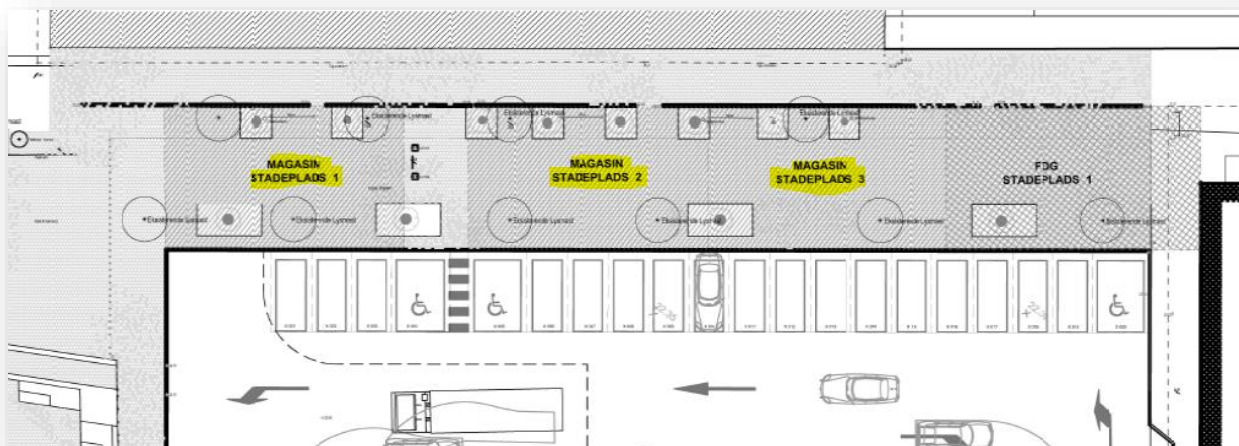
Ansøgning om opstilling af midlertidige, transportable butiksstader, på eksisterende anlagt 3 stk. stadepladser foran Magasin Lyngby. Stadepladserne er anlagt i 2013.

Pladsen foran Magasin er indrettet til opstilling af mindre butiksboder og caféborde o. lign. Pladserne er hver især på 129m². Se plantegning herunder til orientering.

Magasin ønsker tilladelse til, at opstille midlertidige butiksboder over en længere periode end 6 uger og herved at søge dispensation fra §30 stk. 2, under forudsætning af oplistede betingelser i nærværende dokument. Således at der ikke skal byggesagsbehandles, hver gang Magasin ønsker, at opstille en ny butiksbod for en kortere eller længere periode, med placering på en af de 3 anlagte stadepladser. Se Billeder af stadepladserne sidst i dokumentet.

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://dk.ramboll.com>



Betingelser for opstillede butiksstader uden byggesagsbehandling;

Areal og placering:

Butiksbod, areal max. 50m²

Der opstilles max. 2 butiksboder samtidigt pr. stadeplads, under opfyldelse af gældende brandkrav.

Personophold:

Bemanning max. 5 pers.

Igen adgang for kunder/publikum

Konstruktivt:

Butiksboderne må kun opføres i 1 plan og opbygges traditionelt.

Boden skal kunne henføres til konstruktionsklasse 2. Dette i henhold til BR18, vejledning til kapitel 26, Konstruktionsklasser (§485-§489), afsnit 1.1.0, Indplacering i konstruktionsklasser.

Brandkrav:

Butiksboderne og flugtveje udføres iht. Eksempelsamlingen om brandsikring byggeri 2012, udgave 1. juli 2016 (og BR18)

Butiksboden udføres under anvendelseskategori 1 og Risikoklasse 1.

Typer af butiksboder, som ønskes tilladt opstillet uden byggesagsbehandling:

Pavilloner

Telte

Skure

Boder

Vogne

Container

o. lign.

Reference billeder til ovenstående type butiksboder;



Billeder af anlagte stadepladser foran Magasin;







- 1 Indkørsel ($43 \times 7 \text{ m} \approx 300 \text{ m}^2$), 2 Byggeplads VF ($30 \times 17 \text{ m} \approx 510 \text{ m}^2$)
 3 Byggeplads LTF ($30 \times 17 \text{ m} \approx 510 \text{ m}^2$), 4 Byggeplads øvrige ($32 \times 13 \text{ m} \approx 415 \text{ m}^2$)



Virum, d. 23.08.2018

Ansøgning om nedrivning og opførelse af ny bolig

Den 8.08.2017 indsendte Eurodan hus på vegne af mit selskab Westheimer Ejendomsselskab ApS, en ansøgning om at få lov til at rive det eksisterende hus på ejendommen ned, og bygge et nyt på 170 kvm. Den 16.11.2017 fik jeg fra kommunen meddelt, at Byplanudvalget havde behandlet sagen, og valgt ikke at give tilladelse til at huset kunne nedrives, da det iflg. lokalplanen er bevaringsværdigt, og at det hus, der blev søgt om oversteg bebyggelsesprocenten, samt ikke overholdt byggelinjerne, iht. lokalplanen.

Da jeg mener, at byplanudvalget ikke har haft et fyldestgørende billede af sagen, tillader jeg mig at søge igen, dog om et mindre hus, som Byplanudvalget forhåbentlig vil se som en væsentlig forbedring i forhold til det nuværende hus. Nedenfor en kort overblik over husets historie.

- Den del af ejendommen, som blev opført i 1890, var oprindeligt et bindingsværk hus med røde mursten og rødt teglsten.
- I 1929 blev der mod øst bygget en erhvervsdel, som senere er nedbrændt og genopført i 1969.
- I 1962 blev der opført en tilbygning i hjørnet mod nordvest, hvor der bl.a. er lavet hvad der dengang var et tidssvarende køkken, badeværelse og bryggers. Denne tilbygning er ikke bygget i samme stil, som det oprindelige hus, da det er opført i gasbeton og er med build-up tag.
- I 1969 er der mod øst, og helt ud til skel mod skolebakken opført en tilbygning i træ og fiberplader, også med build-up tag, som har erhvervsstatus. Denne tilbygning, som er erstatning for en nedbrændt erhvervsdel, har været benyttet som bl.a. legetøjsbutik, knallertværksted, kontor, ejendomsmæglerforretning og senest som skilteproduktion. Heller ikke denne tilbygning fremstår harmonisk ift. det oprindelige hus.
- I begyndelsen af 1960'erne valgte de tidligere ejere at pudse huset op i gult, og samtidigt sætte uhøvlede brædder uden på det oprindelige bindingsværk. Det er sådan huset fremstår nu.

- I februar 2008 købte jeg ejendommen af de tidligere ejere med henblik på at istandsætte ejendommen og efterfølgende sælge den. Jeg nåede at sætte huset i stand indvendigt, inden den økonomiske kom, og satte stop for mine planer. Huset kunne ikke sælges, og jeg havde ikke råd til at fortsætte med istandsættelsen. Derfor har huset været udlejet indtil sidste år, hvor jeg igen så en mulighed for at sælge huset. Jeg kontaktede derfor en håndværker, som skulle istandsætte huset udvendigt. Det var i den forbindelse jeg måtte konstatere, at huset stand var så ringe, at istandsættelse ville være urentabel, og umulig for mig at finansiere.

Det er umiddelbart svært at forstå, hvilke kriterier der ligger til grund for, at man i lokalplanen har erklæret ejendommen bevaringsværdig. Slot og kulturstyrelsen har ikke skønnet at ejendommen som bevaringsværdig, og huset i sin nuværende form, minder meget lidt om den oprindelige ejendom. Under alle omstændigheder ville en forsvarlig istandsættelse af den nuværende ejendom, betyde, at man i realiteten vil stå tilbage med en ny ejendom. Derfor ville en ny tidssvarende ejendom, men bygget i en stil som og med respekt for den oprindelige ejendom, være en meget bedre løsning, for kommende beboere af ejendommen, men også for naboer og området og miljøet i sin helhed.

Desværre er der i det oprindelige bindingsværk opstået betydelige rådskader, og de oprindelige mursten og fuger er forvitret gennem tiden uden dette umiddelbart har kunnet konstateres, da skaderne har været gemt bag puds og brædder. Som det fremgår af billederne 1-6, er der så meget råd i bindingsværket, at det i en nær fremtid vil udgøre en fare for vægkonstruktionen. Det fremgår også, at den tidligere ejer forud for at huset er blevet pudset, har repareret de allerede dengang værende rådskader, ved at fylde hullerne ud med cement. Dette er naturligvis ikke holdbart.

Jeg har som nævnt talt med flere håndværkere, som mener, at skal huset bringes i en forsvarlig forfatning, vil det kræve, at man i praksis, ud fra hvad man kan konstatere på vest og sydmuren, skal understøtte taget, og bygge en ny bindingsværksmur, da både bindingsværk og murværk ikke kan reddes. Hvilken stand det oprindelige hus er i, hvor der er tilbygninger kan ikke umiddelbart konstateres. Håndværkerne mener samtidigt, at taget inden for få år, bør udskiftes. Altså skal der i realiteten bygges et nyt hus, men af flere omgange.

Det skal også nævnes, at det nuværende hus er enkeltmuret, og at der ikke er hverken isolering eller dampspærre under gulvene i stueplan. Det lever altså langt fra op til energimæssige standarder, som man forventer anno 2018. Man kan efterisolere udvendigt, hvilket i givet fald vil ændre huset, og i endnu højere grad, vil fjerne en hver rest af det oprindelige præg. Alternativt kan man isolere indvendigt, hvilket vil gøre det anvendelige indendørs areal væsentligt mindre. Skal gulvet isoleres skal alle gulve i det oprindelige hus fjernes, der skal graves ud, laves klaplag, støbes og isoleres mv. Muligvis skal der også efterfunderes.

Jeg kan kun bifalde, at man vil bevare historiske bygninger, men i dette tilfælde, er der tale om en bygning som i sin nuværende form, kun har ringe historisk værdi, og samtidigt ikke tjener som en tidssvarende bolig. At bringe huset i en blot acceptabel stand, vil være meget omkostningskrævende, og huset vil efterfølgende stadig være meget lidt energimæssigt tidssvarende, og med de eksisterende tilbygninger meget usikkert. Skulle man i forbindelse med en renovering, fjerne tilbygningerne, som kommunen i sit afslag lægger op til, vil huset mangle køkken, badeværelse og bryggers, og flyttes disse rum ind i det oprindelige hus, vil det være alt for småt til en almindelig

familie. Under alle omstændigheder, vil huset efter at være sat i stand, have ingen eller så lidt historisk værdi, at det vil være meningsløst at klassificere det som bevaringsværdigt.

I det jeg håber, man fra kommunen og byplanudvalgets side, kan se det fornuftige i, at der gives tilladelse til at nedrive det eksisterende hus, skal jeg samtidigt søge om tilladelse til opføre en nyt hus. Der er tale om et længehus på 158 kvm, der stilmæssigt i meget høj grad ligner det oprindelige hus, men har en størrelse, hvor der er plads til at køkken, badeværelse og bryggers er indeholdt, og hvor en almindelig familie på 2 voksne og børn kan bo. Samtidigt vil det nye hus overholde lokalplanens krav til afstand til skel. Som det fremgår af de medsendte tegninger, vil det ligge næsten præcis oven i det oprindelige hus.

Det ansøgte hus er ganske vist større end de 129 kvm., der normalt ville kunne bygges med bebyggelsesprocent på 30%, men skal huset tjene som bolig for en familie på 2 voksne og 2 børn, kan det dårligt være mindre. Samtidigt vil det være væsentligt mindre end det nuværende hus, som er på ca. 190 kvm. Det bebyggede areal vil blot være 96 kvm. mod det nuværende bebyggede areal, som er ca. 145 kvm. Det vil derfor virke væsentligt mindre, og formodentligt opleves som en forbedring visuelt for naboer og andre som færdes i området. Til information medsendes koteplan, både med og uden det oprindelige hus opridset, plantegninger samt facadetegninger.

Skulle kommunen eller byplanudvalget have brug mere information forud for en beslutning, stiller jeg mig naturligvis til rådighed. Det kunne måske også være relevant, hvis en eller flere personer fra forvaltningen eller fra byplanudvalget kunne finde tid til at bese de faktiske forhold. Endelig skal jeg nævne at jeg naturligvis åben for eventuelle ønsker til ændringer til det hus, som jeg har ansøgt om.

Med venlig hilsen

Peter Westheimer

Mobil: 24413161

Svampeundersøgelse

•

30355-1

•

**Virumvej 118
2830 Virum**



HUSSVAMP LABORATORIET ApS

Rådgivende Mikrobiologer & Ingeniører

Topstykket 18 • DK-3460 Birkerød

Telefon 4566 2662 • info@hussvamp.dk

www.hussvamp.dk



Medlem af Foreningen af Rådgivende Ingeniører F.R.I.



HUSSVAMP LABORATORIET ApS

Rådgivning vedr. svamp, skimmel & insekter i bygninger

Rådgivende Mikrobiologer & Ingeniører

// Medlem af Foreningen af Rådgivende Ingeniører F.R.I.

Topstykket 18 · DK-3460 Birkerød
Telefon 4566 2662 · info@hussvamp.dk · www.hussvamp.dk

Sagsnr. 30355-1
Dato 25.03.2019
JA/abs

PW1 A/S
Furesølund 14
2830 Virum

Att.: Peter Westheimer

Svampeundersøgelse - Virumvej 118, 2830 Virum

Efter aftale har vi den 20. marts 2019 besigtiget ovennævnte ejendoms bindingsværk i facadevægge med henblik på at identificere eventuelle svampe-/rådangreb, samt indkredse skadens omtrentlige omfang.

Ved besigtigelsen var Peter Westheimer til stede.



Foto 1, ejendommen set fra Virumvej.



Foto 2, ejendommens bagside set fra sidevejen.

Baggrund for undersøgelse:

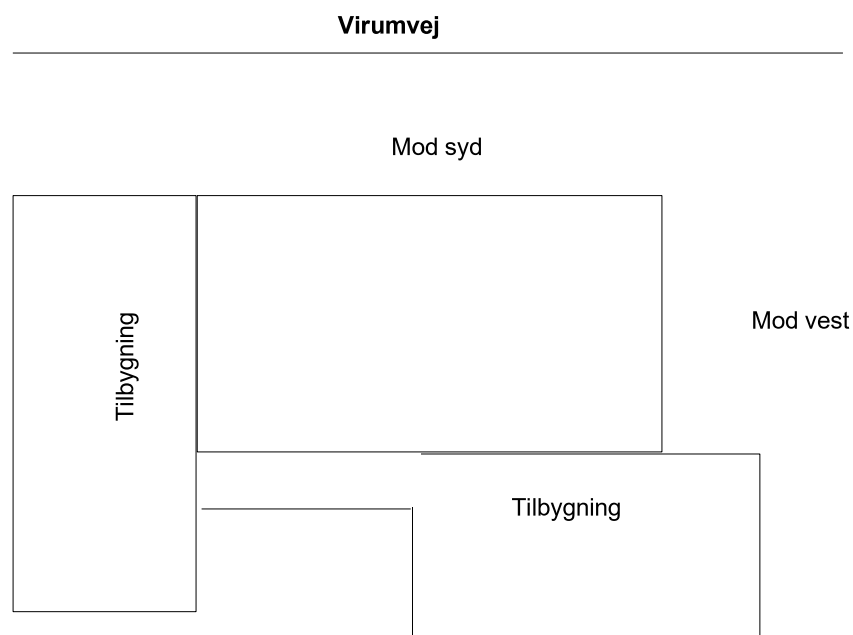
I forbindelse med en vurdering af bindingsværket tilstand, ønskes den blotlagte trækonstruktioner undersøgt.



Formål og omfang af undersøgelse:

Der er foretaget undersøgelser af tilgængelige trækonstruktioner i bindingsværket i to facadevægge, for at artsbestemme og skønne et omfang af evt. svampe- og rådskeer samt fugtproblemer.

Der er ikke foretaget undersøgelser af eventuelt skjulte bjælker og remme omkring murværket.



Figur 1, planskitse af bygningen.

Undersøgelsesmetoder

Vi har brugt følgende undersøgelsesmetoder:

Undersøgelse af konstruktioner

Trækonstruktioner (bindingsværket) omkring facadevægge er undersøgt visuelt.

Prøver udtages ved direkte adgang til de angrebne bygningsdele, som f.eks. bjælker. Denne metode giver mulighed for at se skaden og dens omfang, og for at udtage prøver af skaden.



Direkte mikroskopi

Prøvematerialet blev undersøgt visuelt og under stereolup (10-40 ganges forstørrelse) for at konstatere, om der er tale om svampeangreb og for at vurdere skadens karakter (svampe-/råds-kade).

Desuden blev eventuelle frugtlegemer og mycelier, samt tyndsnit af angrebet træ undersøgt i lysmikroskop (100-1000 ganges forstørrelse) for at artsbestemme de involverede svampe.

Fugtighedsmåling

Træfugtighed måles med den elektroniske fugtighedsmåler Gann Blueline Hydromette compact for intervallet 0-28 %.

Træfugtigheder over 20 % kan give anledning til vækst af trænedbrydende svampe.

Fugtmålingsværdier (vejledende)						
Materiale	Meget tørt	Normalt tørt	Halv tørt	Fugtigt	Meget fugtighed	Vådt
Murværk	30-40	40-60	60-70	70-120	120-140	>140
Beton	30-50	50-70	70-90	90-120	120-140	>140

Undersøgelse

Facadevæggene

Der er foretaget undersøgelse af bindingsværket i gavlvæggen mod vest (den nedre del) og i facadevæggen mod Virumvej. De øvrige to facadevægge er ikke tilgængelige pga. tilbygninger.

Gavlvæg mod vest

Bindingsværket er undersøgt fra soklen og op til den vandrette bjælke i bindingsværket. Bundremmen er fjernet, og der forekommer delvist mursten og beton, hvor remmen har ligget. Den lodrette bindingsværkstolpe er kraftigt skadet et stykke op. Der forekommer nedbrydninger af bindingsstolperne hele vejen op til den vandrette bjælke i gavlvæggen. Nedbrydningerne varierer fra lettere til kraftige nedbrydninger med svækkelse af bindingsværket.

Prøve 1 er træstykker udtaget fra bunden af hjørnestolpen.

I den vandrette bjælke forekommer der nedbrydninger i hele længden, som varierer fra lettere til kraftige nedbrydninger.



På gavltrekanten er der monteret brædder uden bindingsværk, men i den nedre del af bindingsværket, over den vandrette bjælke, kan der ses nedbrydninger.



Foto 3, gavlvæg mod vest, hvor bindingsværket er undersøgt op til over vinduet i stueetagen.



Foto 4, tilbygning opført i gasbeton, hvilket gør, at facadevæggen på nordsiden ikke er tilgængelig for undersøgelse.

Træfugtigheden i bindingsværksstolperne er målt til 15-20%, og opfugtningen varierer en del, men i den nedre del er der målt højeste fugtværdier.

Der er foretaget fugtmåling med en Gann-måler på facadevæggen og på resten af fundamentet. Der blev målt opfugtninger fra terrænet og cirka 40-70cm op ad gavlvæggen.

Årsagen skaderne er formentlig opstigende fugt igennem soklen/fundament.

Facadevæg mod syd

Bindingsværket er undersøgt fra soklen og op et stykke op (punktvist), hvor det har været muligt at fjerne de monterede brædder. Der er monteret brædder uden på bindingsværket på hele facadevæggen.



Foto 5, facadevæg mod syd, hvor bindingsværket er undersøgt i punkter.



Foto 6, skader på bindingsværket i den nedre del. Bundremmen er fjernet og der er støbt.



Foto 7, skader på bindingsværket i den nedre del. Bundremmen er fjernet og der er støbt.

Bundremmen er fjernet, og der forekommer delvist mursten og beton hvor remmen har ligget. I de lodrette bindingsværksstolper forekommer der nedbrydninger fra bunden og et stykke op. Nedbrydningerne varierer fra lettere til kraftige nedbrydninger. Enkelte steder er der støbt beton ligesom ved bundremmen.

Prøve 2 er træstykker udtaget fra bunden af bindingsværksstolpe.

I de få områder ved de vandrette bjælker (løsholt), som det har været mulig at undersøge, forekommer der nedbrydninger, som varierer fra lettere til kraftige nedbrydninger.

Træfugtigheden i bindingsværksstolperne er målt til 17-19%, dvs. en svag opfugtning som varierer en del, men i den nedre del er der målt de højeste værdier.



Der er foretaget fugtmåling med en Gann-måler på facadevæggen og fundamentet, og der er målt opfugtninger fra terrænet og op til cirka 70 cm op ad facadevæggen. Værdierne er aflæst til mellem 80-141 digits.

Årsagen er formentlig opstigende fugt igennem sokkel/fundament.

Der er ikke foretaget yderligere undersøgelse i bygningens konstruktioner.

Prøveresultat

Prøve	Prøvemateriale	Art	Skadens karakter
P.1	Træstykker	Gul Tømmersvamp af rådagtig karakter Blåsplint Rådborebille	Rådskade
P.2	Træstykker	Gul Tømmersvamp af rådagtig karakter Alm. Råd (gråmuld) Blåsplint Rådborebille	Rådskade

Diskussion

Direkte mikroskopi

Prøverne P.1 og P.2 bedømmes som rådskader. Se nedenstående definition.

Definition af svampe- og rådskade

Rådskade defineres som en skade, der udvikles ved en langsom nedbrydning af træværk igennem længere tid, typisk 15-20 år eller mere, hvorefter der forekommer styrkesvigt.

Fugttilførsel ved rådskader sker, når træværk er udsat for manglende eller forkert vedligeholdelse, samt i nogle tilfælde pga. fejlkonstruktion.

Rådskader forårsages af en eller flere trænedbrydende svampearter, sjældnere af bakterier. Skader efter visse svampe med ringe eller manglende nedbrydningsevne, f.eks. skimmel-, blåsplint- og slimsvampe (svampedyr), regnes altid for rådskader. Der er sjældent frugtlegemer og overflademycelier til stede.

Visse svampeædende insekter, f.eks. rådborebille og snudebiller, er nært knyttet til rådskadet træværk.

Svampeskade defineres som en skade, der udvikles ved en hurtig nedbrydning af træværk, typisk på under 5-10 år, med styrkesvigt til følge.

Fugttilførsel ved svampeskader sker ved pludselig og stor vandtilgang som følge af hændelige uheld, f.eks. nedblæste tagsten, brud på vandrør og nedløbsrør.



Svampeskader forårsages som oftest af en enkelt trænedbrydende svampeart. Der er ofte frugtlegemer og overflademycelier til stede.

Insektangreb i træværk forekommer ikke eller i meget ringe grad i forbindelse med svampeskader.

Svampeskader kan i løbet af en årrække gradvis udvikle sig til rådskader, hvis der ikke gribes ind i tide. Den samme svampeart kan udmærket være involveret i såvel svampe- som rådskader.

Reparationsanvisning

Generelle betingelser:

Reparationsarbejdet skal udføres i henhold til nedenstående anvisninger.

Vi gør opmærksom på, at reparationsanvisningen og afgrænsningen gælder 1 måned fra denne rapports dato (se side 1), hvorefter der muligvis skal korrigeres.

Reparationsanvisningerne indeholder ikke dimensioneringer eller "kosmetiske" retableringer.

Bjælker, der er totalskadede eller hvor reststyrken er væsentlig reduceret, bortskæres plus 10-20 cm som sikkerhedszone. Bjælker, der er afkortet, behandles med et bordiffusionsmiddel ved borehulsvanding og påsmøring.

Murværk skal ikke behandles.

Se i øvrigt Artfakta-blad vedr. Gul Tømmersvamp.

Såfremt bygherren/entreprenøren vælger, at vi skal kontrollere arbejdet, må ingen konstruktioner lukkes inde før reparationsarbejdet er kontrolleret og godkendt af os.

Entreprenøren skal med et par dages varsel orientere os om tidspunkter for lukning af konstruktioner.

Det skal bemærkes, at der ved udbedring af skader eller åbning i andre områder kan forekomme yderligere angreb af svamp i allerede undersøgte og tilstødende konstruktioner.

Skade 1 – Rådskader i gavlvæggens bindingsværk mod vest:

Alle murtavlerne i gavlvæggen fjernes. Murstenene kan evt. genanvendes.

Vinduerne kan udtages og genanvendes.



Alle bindingsværket i gavlvæggen fra soklen og til taget udskiftes med nyt. Der er enkelte af stykker af bindingsværket som afrenses for det nedbrudte træ og overfladeimprægneres, inden at det kan genbruges.

Der skal etableres en fugtsikring imellem soklen og bundremmen.

Skade 2 – Rådskeer i facadevæggens bindingsværk mod syd:

Størstedelen af murtavlerne i facadevæggen fjernes. Murstenene kan evt. genanvendes.

Alle de lodrette (8 stk.) bindingsværk i facadevæggen udskiftes fra soklen og cirka 1,2 meter op. De steder hvor bindingsværksstolperne er fjernet etableres de igen.

Løsholt udskiftes.

Bundremmen skal etableres igen i hele længden.

Der skal etableres en fugtsikring imellem soklen og bundremmen.

Vinduerne og dør kan udtages og genanvendes.

Konklusion

Ved besigtigelse af gavlv- og facadevæggen i bygningen er der undersøgt i to udpegede områder med nedbrydninger.

Der er tale om større skader efter angreb af bl.a. Gul Tømmersvamp og Alm. Råd, og alle angrebene er bedømt som rådskeer.

Årsagen til skaderne er formentlig længere tids fugtpåvirkning ved utætheder omkring facadevæggene og opstigende fugt igennem soklen/fundament.

Der bør etableres både en vandret og lodret fugtsikring af bygningens sokler/fundament.

Det skal bemærkes, at der ved udbedring af skader eller åbning i andre områder kan forekomme yderligere angreb af svamp i allerede, undersøgte og tilstødende konstruktioner.

Vi formoder, at fugtkilden vil blive elimineret i forbindelse med en renovering af bygningen.

Der er områder ved to ydervægge, som ikke er undersøgt. Her må det formodes at kan der forekomme de samme skader/nedbrydninger og fugtproblemer, som ved de to undersøgte ydervægge.



Det anbefales, at der gennemføres yderligere undersøgelser af bygningens konstruktioner, både for skader efter trænedbrydende svampe, men også efter skimmelsvamp.

Vi står gerne til disposition med yderligere rådgivning.

Med venlig hilsen
HUSSVAMP LABORATORIET

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Jan Andreasson', written in a cursive style.

Jan Andreasson
Seniorkonsulent

Vedlagt:

Tegning 01
Artfakta-blad om Gul Tømmersvamp
Generelle betingelser ved udbedring af skader
Faktura

Rapport og faktura er sendt pr. e-mail til: pw1@mail.dk



Generelle betingelser ved udbedring af skader

Reparationsarbejdet skal udføres i henhold til vedlagte anvisninger.

Vi gør opmærksom på, at reparationsanvisningen og afgrænsningen gælder 1 måned fra denne rapports dato (se side 1), hvorefter der muligvis skal korrigeres.

Reparationsanvisningerne indeholder ikke dimensioneringer eller "kosmetiske" retableringer.

Fugtkilden til skaden skal elimineres.

Til trækonstruktioner skal der anvendes et bordiffusionsmiddel, f.eks. Boracol 20 i ufortyndet mængde, idet disse gennemimpregnerer såvel splint som kernetræ - både i fyr- og grantræ.

Definition af anvendte imprægneringsudtryk:

Overfladeimprægnering

Hvis der foreskrives en overfladeimprægnering, skal der påføres svampemiddel i den dosering, som kræves for det pågældende produkt, f.eks. skal der anvendes ca. 0,5 liter Boracol 20 per m² træ.

Borehulsvanding

Hvis der foreskrives en borehulsvanding, skal der bores 2/3 igennem træets tværsnit. Der anvendes det antal og den størrelse borehuller, som er nødvendig for at tilføre den mængde til endetræet, der kræves for det pågældende produkt. For eksempel skal der anvendes ca. 0,04 liter Boracol 20 per liter (= dm³) træ.

Gennemimprægnering

Overfladen påføres svampemiddel som ved overfladeimprægnering. Desuden bores der huller med ca. 15 cm's mellemrum i træets længderetning. Doseringen er som ved almindelig borehulsvanding.

Iflg. "Lov om Arbejdsmiljø", kap. 8, skal man når effekten er den samme, anvende det mindst giftige svampemiddel til efterimprægneringsarbejdet.

Det anbefales, at Hussvamp Laboratoriet rekvireres til at kontrollere det håndværksmæssige arbejde, således at arbejdet stemmer overens med vore anvisninger. Når den færdige reparation er godkendt af os, kan området erklæres som "normalrisiko" forsikringsmæssigt set.

Såfremt bygherren/forsikringsselskabet/entreprenøren vælger, at vi skal kontrollere arbejdet, må ingen konstruktioner lukkes inde før reparationsarbejdet er kontrolleret og godkendt af os.



Entreprenøren skal, med et par dages varsel, orientere os om tidspunkter for lukning af konstruktioner.

Træværk

Til reparation af trækonstruktioner skal der anvendes trykimprægneret træ iht. NTR klasse A. Endetræet skal borehulsvandes i 3 huller med et bordiffusionsmiddel, som også påføres overfladen.

I stedet for lasker af træ kan der eventuelt benyttes stålprofiler.

Ved reparationen, hvor det eksisterende træ afskæres, skal endetræet borehulsvandes i 3 huller med et bordiffusionsmiddel, som også påføres overfladen, såfremt andet ikke er angivet.

Såfremt det gennemimprægnerede træ ikke skal afmonteres, påføres der kun bordiffusionsmiddel på de tilgængelige sider.

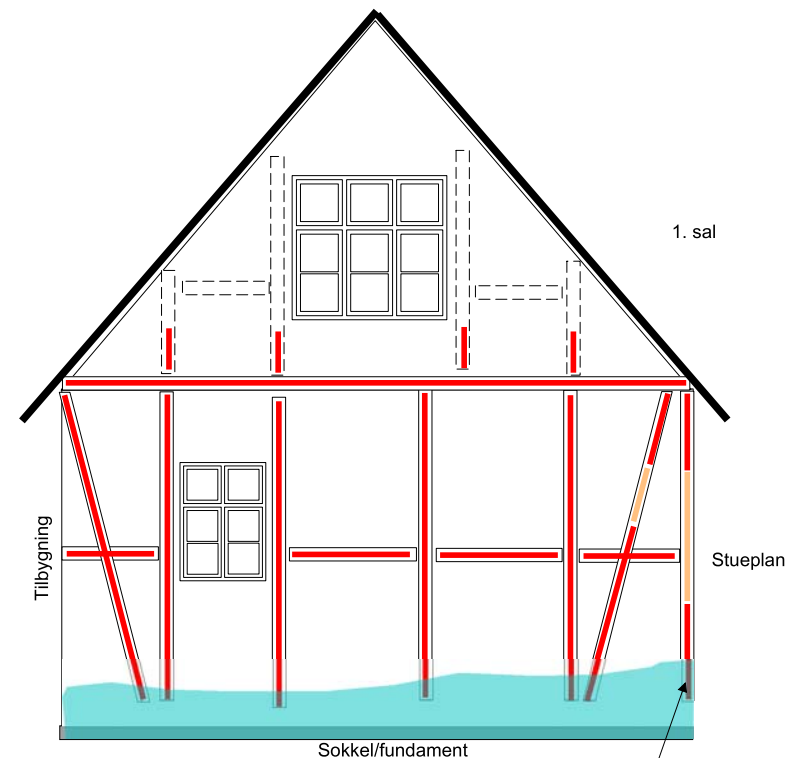
Facadevæg mod syd



P.2

Bræddebeklædning

Gavl væg mod vest



P.1

Signaturforklaring:

- Bindingsværk som udskiftes.
- Bindingsværks som kanthuges og gennemimprægneres
- Opfugtet bygningsdele

	Sag: Virumvej 118, 2830 Virum	Dato: 2019.03.25	Sagnr:
	Skitser af facadevæg og gavlvæg	Rev: ----	30355-1
		Mål: ~	Tegning:
		Sign: JA	01
HUSSVAMP LABORATORIET ApS, TOPSTYKKET 18, 3460 BIRKERØD, TLF. 45 662 662			

Gul Tømmersvamp

(*Coniophora puteana*)

Gul Tømmersvamp er den hyppigste trænedbrydende svamp i bygninger og konstruktioner. Den kan findes i praktisk taget alle dele af en bygning, men kun i tilfælde af fugtproblemer kan den udvikle sig og forårsage egentlige skader. Ofte er skaderne så langsomt forløbende, at de vil blive karakteriseret som rådskafer. Under optimale forhold kan den dog resultere i en egentlig svampeskade med kraftig nedbrydning af træet som følge.

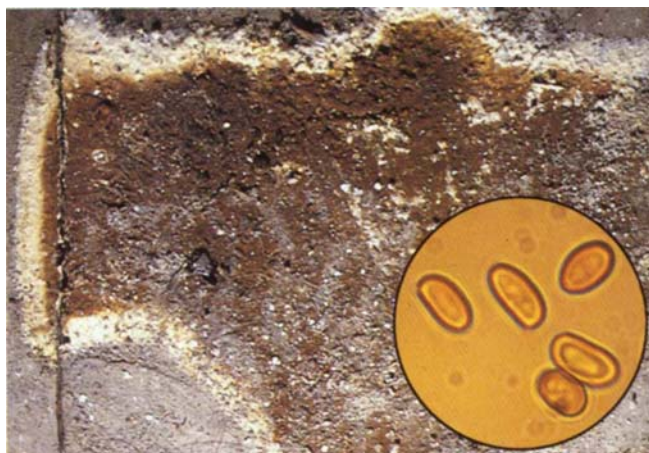
Gul Tømmersvamp er den mest almindelige trænedbrydende svamp i bygninger og konstruktionsdele. Den er nært beslægtet med Ægte Hussvamp, men forårsager ikke så omfattende skader som denne. Meget af den overfladiske nedbrydning man ser på bjælker i ældre bygninger skyldes Gul Tømmersvamp. Kun under helt optimale forhold kan den udvikle sig hurtigt og resultere i egentlige svampeskader. Ældre angreb af Gul Tømmersvamp er ofte gennemgavede af rådborebiller og snudebiller, resulterende i en yderligere svækkelse af konstruktionsdelene.

Udseende

Gul Tømmersvamp danner helt flade, let vortede og tiltrykte frugtlegermer, der er olivenbrune i midten og med en lysere, hvidgul rand. Frugtlegermerne kan være meget store, op til flere decimeter brede, men altid helt tiltrykte og tynde. Den danner et lyst til brunligt overflademycelie af tynde strenge, der bliver næsten sorte med alderen. Angrebet træ bliver med tiden terningformet nedbrudt og rødbrunt (brunmuld). Ofte er kun det indre af bjælken nedbrudt, mens en tynd finéragtig skal står upåvirket tilbage. Ved aktive angreb dannes sprækkeklodser på 1-2 cm bredde, mens de ved langsomt forløbende skader blot er 2-3 mm.

Forekomst i bygninger

Gul Tømmersvamp kan findes i praktisk taget alle konstruktionsdele af træ, der benyttes i bygninger. Den findes også hyppigt i udendørs træ.



Frugtlegerme af Gul Tømmersvamp, indsat sporer



Mycelie af Gul Tømmersvamp på bagside af skab

Fugtforhold

Optimal træfugtighed for Gul Tømmersvamp er på 30-50%, mens den ved 20-30% træfugtighed vil arbejde langsomt og først resultere i skader i løbet af 20-50 år. Den drukner først ved omkring 80% træfugtighed og ved helt lave værdier, 15-20%, vil den gå i dvale, men kan genoplives ved fornyet vandtilførsel.

Temperaturforhold

Arterne har en optimumstemperatur på omkring 23°C og kan tåle temperaturer helt op til 65°C. Den vil derfor kunne overleve en varmebehandling imod Ægte Hussvamp.

Reparationsvejledning.

Hvis tømmeret er totalskadet eller reststyrken væsentlig reduceret bortskæres alt det angrebne træ plus 10-20 cm som sikkerhedszone.

Bjælker, der er afkortet, behandles med et bordiffusionsmiddel ved borehulsvanding og påsmøring.

Til reparation anvendes der trykimprægneret træ iht. NTR klasse A eller træ, som er behandlet med svampemiddel.

Ved mindre, overfladiske skader hvor reststyrken er tilstrækkelig kanthugges det angrebne område og der gennemimpregneres med et bordiffusionsmiddel.

Murværk skal ikke behandles.

Yderligere læsning:

Bech-Andersen, J. 2003: Hussvampe og Husbukke



Træ angrebet og nedbrudt af Gul Tømmersvamp



Fra: Bygningskultur Foreningen
Til: Pia Albæk [PAL@ltk.dk]; Byggesag - Fællespostkasse [byggesag@ltk.dk]
CC:
BCC:
Emne: Re: Virumvej 118, høring vedr. ejendom udpeget bevaringsværdig
Afsendt: 28-04-2019 18:14:46
Modtaget: 28-04-2019 18:15:03

Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk vil ikke fraråde en nedrivningstilladelse af bygningen Virumvej 118, idet den som den ligger omgivet af diverse meget simple bygninger ikke længere har nogen egentlig bevaringsværdi.

Vi gør opmærksom på, at det er væsentligt, at bestemmelserne i lokalplan 232 iagttages:

Der må maksimalt opføres et hus på grunden, huset må maksimalt være i 1,5 etager og beregnet til 1 beboelse. Nybyggeriet skal følge områdets karakter, herunder den fremherskende taghældning på 45-55 gr. Der skal indrettes 2 p-pladser på grunden og grundens indretning og beplantning skal have en grøn karakter. Der må ikke opsættes fast hegn mod vej.

Bevaring af eksisterende lindetræ på hjørnet skal iagttages.

Med venlig hilsen

Bente Kjøller

Den fre. 12. apr. 2019 kl. 12.18 skrev Pia Albæk <PAL@ltk.dk>:

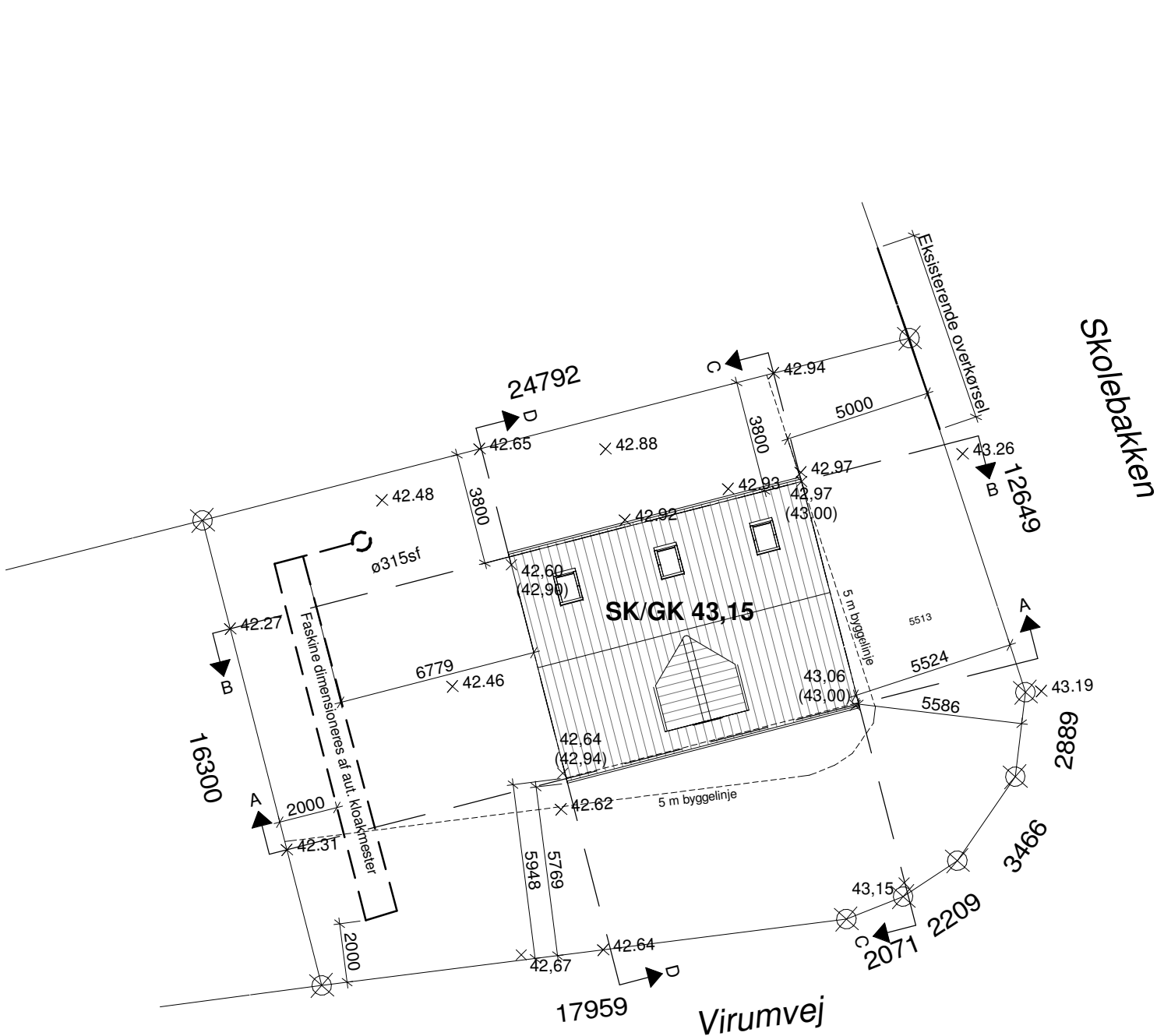
Venlig hilsen

Pia Albæk
Byggesagsbehandler

□

Center for Udvikling, Plan og Byggesag
Byggesag
Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

Direkte: 45 97 35 94
Mobil:
E-mail: PAL@ltk.dk
Hjemmeside: www.ltk.dk



Martr. nr.:	13c - Virum By, Virum
Grundareal:	439 m2
<u>Arealoversigt:</u>	
Stueplan:	79,4 m2
1. sals plan:	51,5 m2
Bruttoetageareal:	131 m2
Bebyggelsesprocent:	29,8 %

Terrænregulering
Koter er DVR90 koter

SK/GK 43,05 Sokkelkote
× xx,xx eksisterende koter
(42,90) fremtidig terrænkote

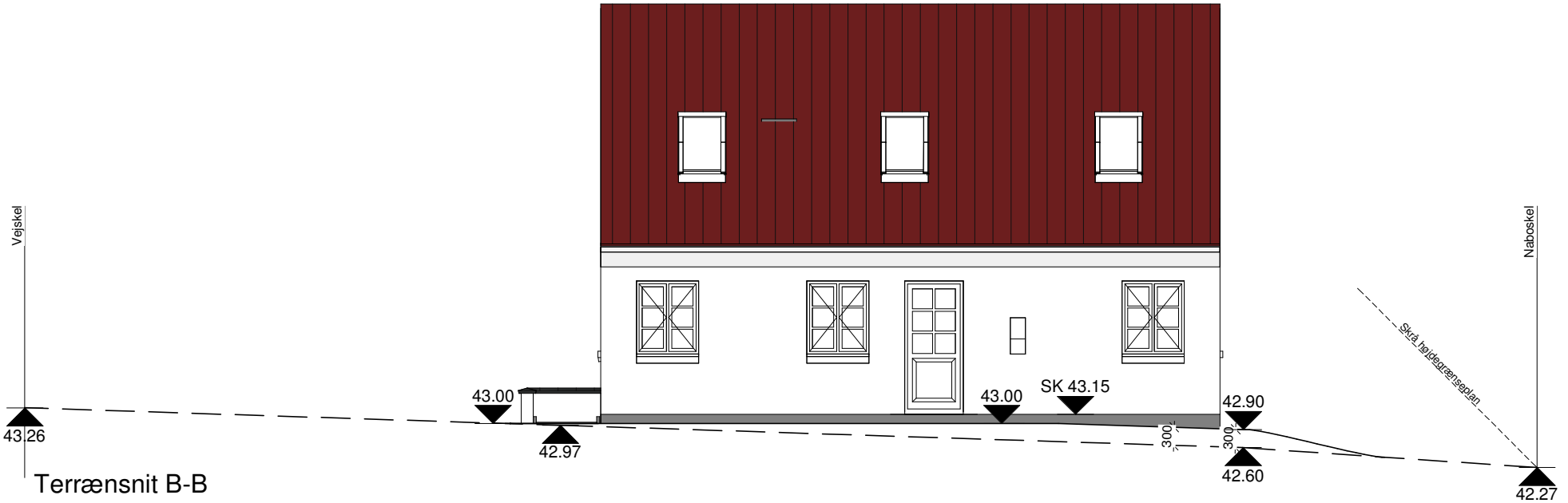
Faskineafgrænsning:
2,0 meter fra skel
5,0 meter fra bygning
2,0 meter fra gade/vejareal

NB: Dette hus er projekteret efter:
BR2018
Primær varmekilde: *Naturgas*

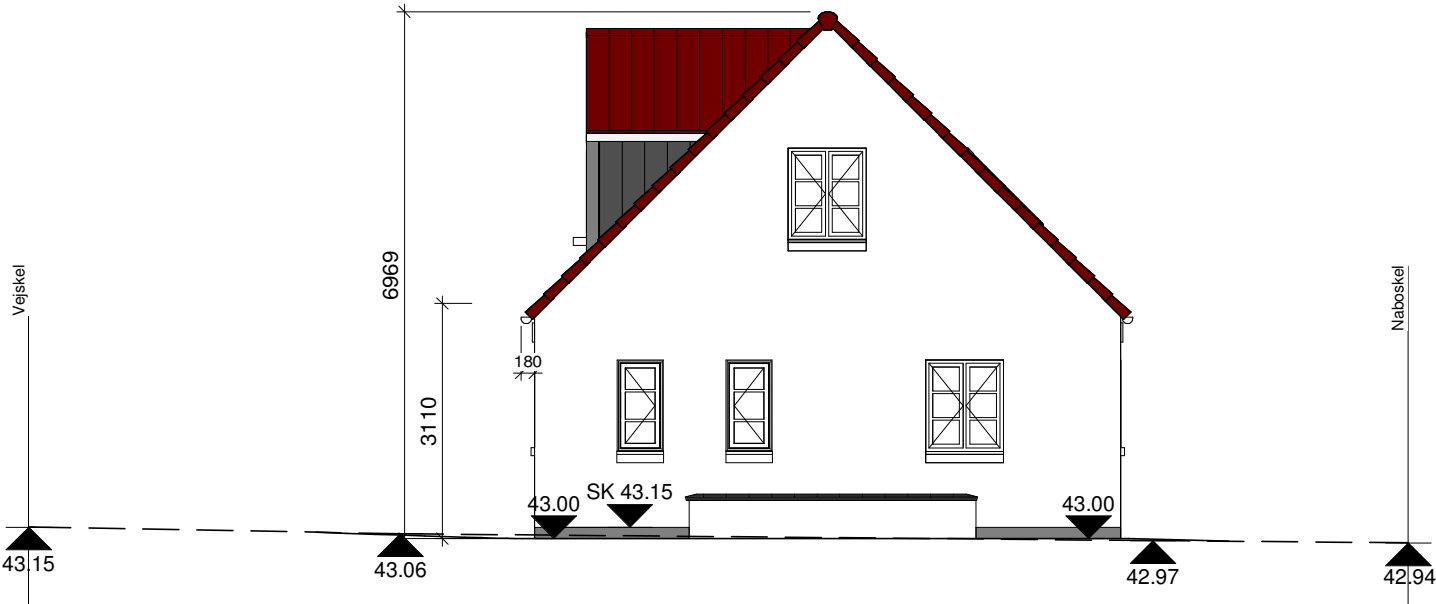
Rev. nr.	Bemærkning	Init.	Rev.dato
Projekt:	Eurodan hus Model FTN 130	Sag:	11.564
Bygherre:	PW1 A/S v/ Peter Westheimer	Dato:	20.05.2019
Byggeadr.:	Virumvej 118 2830 Virum	Tekniker:	Charleen
		Beregner:	-
Emne:	Koteplan	Mål: 1 : 200	Alle mål i: mm
 eurodan-huse® Tlf. 70 23 73 88		Tegnings nr.	11



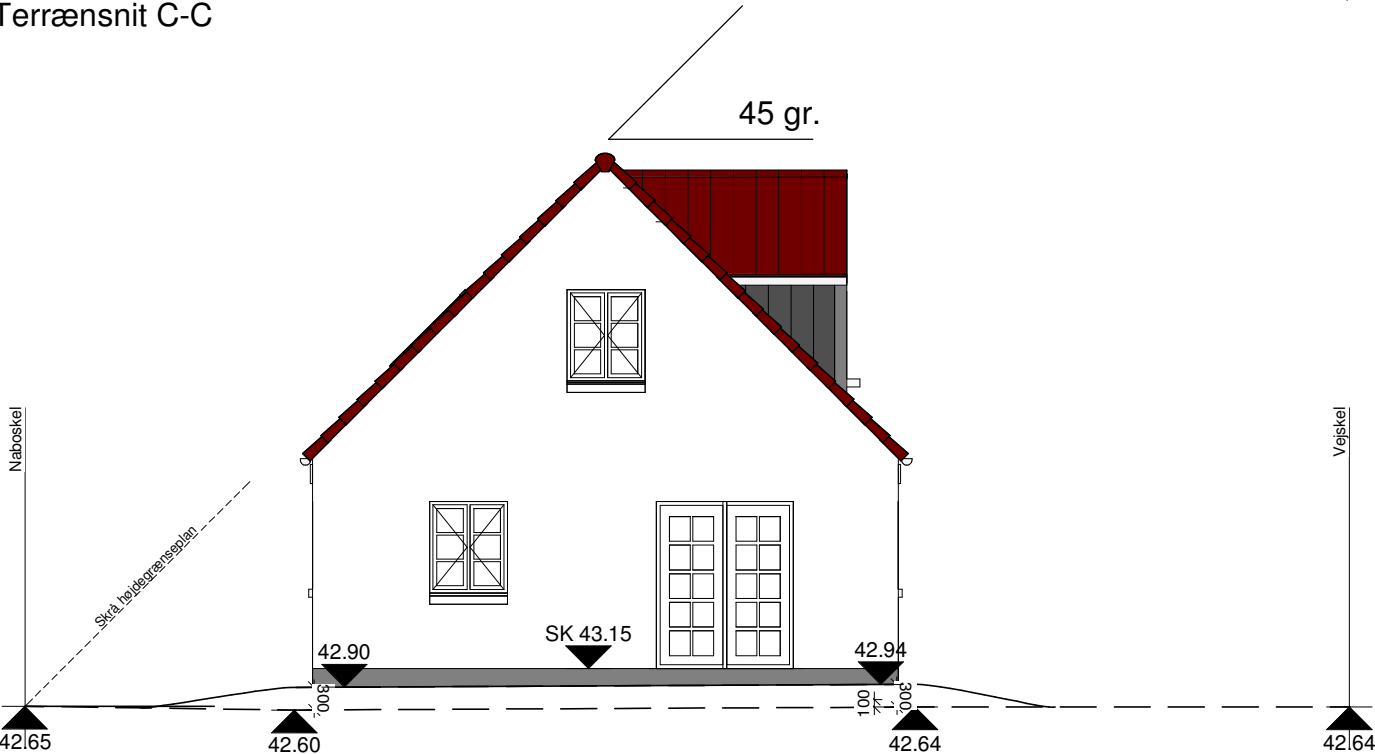
Terrænsnit A-A



Terrænsnit B-B



Terrænsnit C-C



Terrænsnit D-D

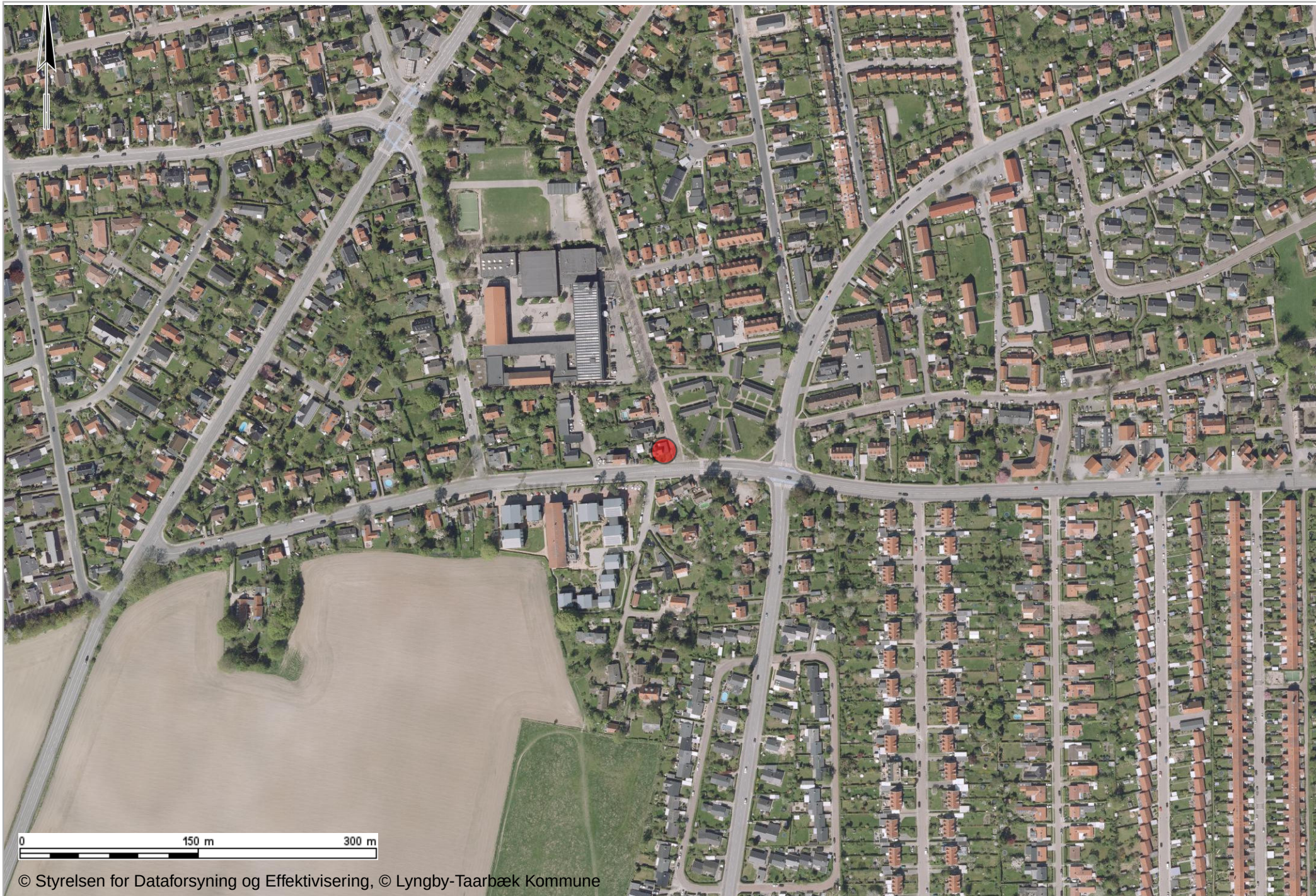
MATERIALER:

- TAG: Teglsten, RT806 - røde
Glansværdi - 0; ikke-reflekterende
- FACADE: Facadeteglsten; blødstrøgne
Pudset - Hvid
Porebeton - vægelementer
- INDERVÆGGE: Træ/alu - hvid
- VINDUER - DØRE:

SIGNATURFORKLARING:

- Eksisterende terræn: — — — — —
- Fremtidig terræn: —————
- Skrå højdegr. plan: - - - - -

rev. nr.	bemærkning	Init.	rev.dato
projekt:	eurodan hus	sag:	11.564
bygherre:	PW1 A/S v/ Peter Westheimer	dato:	20.05.2019
byggeadr.:	Virumvej 118 2830 Virum	tekniker:	Charleen
emne:	Terrænreguleringssnit	beregner:	-
	mål: 1 : 100	alle mål i:	mm
eurodan-huse			81



0 150 m 300 m

© Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, © Lyngby-Taarbæk Kommune