GENTOFTE KOMMUNE

Dagsorden til møde i Byplanudvalget

Mødetidspunkt 16-09-2024 17:15
Mødeafholdelse Mødelokale D

Indholdsfortegnelse

Byplanudvalget

16-09-2024 17:15

1 [Åben] Orientering om resultater af parkeringsanalyse af supermarkeder i bydelscentre 3

2 [Åben] Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024. Endelig vedtagelse 5

3 [Åben] Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø. Endelig vedtagelse 6

4 [Åben] Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal. Endelig vedtagelse 8

5 [Åben] Forslag til Lokalplan 435 for Vesterdalen. Supplerende høring 9

6 [Åben] Lokalplan 446 for Novo Nordisk Fondens hovedkvarter ved Tuborg Syd samt Tillæg 12 til Kommuneplan 2021. Offentlig høring 11

7 [Åben] Lokalplan for boliger Stigaardsvej 1D og Blidahpark 28, Blidahgarager 2024. Bemyndigelse 12

8 [Åben] Strandvejen 265, Skovshoved Hotel. Forespørgsel om ændret anvendelse til boligformål 14

9 [Åben] Drøftelse af lokalpolitisk besluttede indsatser på Byplanudvalgets område for at frigive tid til kerneopgaven 16

10 [Åben] Rygårds Alle 1. Overskridelse af maksimalt tilladt bebyggelsesprocent i forbindelse med udvendig efterisolering af etageejendom 17

11 [Åben] Blidahpark. Opsætning af solceller på bevaringsværdige ejendomme 19

12 [Åben] Onsgårdsvej 23. Lovliggørelse af beboelse og carport med tagterrasse 20

13 [Åben] Meddelelser fra formanden og forvaltningen samt spørgsmål fra medlemmerne 24

14 [Lukket] Meddelelser fra formanden og forvaltningen samt spørgsmål fra medlemmerne 25

15 [Åben] Underskrift 25

1 [**Åben**] **Orientering om resultater af parkeringsanalyse af supermarkeder i bydelscentre**

Sags ID: EMN-2024-04043

Resumé
Gentofte Kommune har fået gennemført en analyse af, om kommunens gældende parkeringsnorm for supermarkeder er hensigtsmæssig nu og i fremtiden. Analysen er vedlagt til orientering, og hovedkonklusionerne bliver desuden kort gennemgået på Byplanudvalgets møde den 16. september.

Baggrund
Gentofte Kommune ønsker at skabe gode forudsætninger for byområder, hvor det er godt at bo, leve og arbejde – og som er attraktive for at udvikle nye og eksisterende virksomheder.

I forbindelse med den erhvervspolitiske strategi har Kommunalbestyrelsen vedtaget et mål om at understøtte og udvikle attraktive handelsområder, der skaber sammenhænge mellem butikker, boligområder byliv. I den forbindelse spiller supermarkederne afgørende roller som ankerfunktioner i handelsområderne.

Parkeringskravet i kommuneplan og lokalplaner er 1 p-plads pr. 25 m² butik ved almindelige detailhandelsbutikker. Ved udvidelse eller nyetablering af supermarkeder har det siden 1993 været et krav i Gentofte Kommune, at der skal etableres 1 p-plads pr. 12,5 m² supermarked. I forbindelse med etablering af en ny discountbutik på 1.200 m² vil der således skulle etableres knap 100 p-pladser.

Grundet krav til beliggenhed, økonomi og drift er det ikke altid muligt at etablere så mange parkeringspladser, hvilket i nogle tilfælde begrænser eller umuliggør etablering/udvidelse af supermarkeder.

Det anføres af flere med viden om detailhandelsplanlægning, at udviklingen i detailhandlen med længere åbningstider, en stigende andel af cyklende og udviklingen af tættere byområder har medført, at kundernes behov for bilparkering ikke længere svarer til kravene i parkeringsnormen. Desuden betyder den stigende bevidsthed om trafikkens klimapåvirkninger, bilernes plads i byerne og et fokus på mere multifunktionelle byområder også, at kravet til antallet af parkeringspladser ved supermarkederne med fordel kan gentænkes.

Gentofte Kommune har på den baggrund bedt firmaet Urban Creators foretage en analyse, som kan belyse, hvordan det forholder sig med parkeringsforholdene ved kommunens supermarkeder, ligesom de er blevet bedt om at benchmarke p-normerne for detailhandelen i Gentofte Kommune ifht. andre kommuner set i forhold til deres detailhandelsstruktur og bymæssige forhold. På grundlag af de beskrevne analyser er der også blevet bedt om anbefalinger til parkeringsnormer, der er tilstrækkelige for at imødekomme behovet, ikke belaster nærområdet og samtidig understøtter, at borgerne i Gentofte Kommune har butikker, herunder supermarkeder, i nærområdet, og at kommunens strøggader forsat vil være attraktive bylivs- og handelsområder. Den detaljerede opgavebeskrivelse er vedlagt som bilag.

Urban Creators har gennemført den beskrevne analyse og har i august afleveret en præsentation af analysens resultater samt en baggrundsrapport, der begge vedlægges som bilag.

Urban Creators har sammenfattet analysen på følgende vis:

”Resultaterne bygger bl.a. på, at omtrent en tredjedel af supermarkedernes kunder ankommer i bil, at langt størstedelen af de kunder, der ankommer i bil, parkerer meget tæt ved det pågældende supermarked, og at langt størstedelen parkerer under 30 min.
For de seks lokationer på tværs er der i dag et gennemsnitligt parkeringsbehov på 1 parkeringsplads pr. 19,7 m2 supermarked. Det svarer til en gennemsnitlig belægningsgrad på 44 %. Ved en belægningsgrad på 75 % svarer det til en parkeringsnorm på 1 parkeringsplads pr. 26,2 m2 supermarkedsareal. Der er imidlertid store lokale forskelle.

Netto i Gentofte og COOP 365 i Ordrup i dag har et behov for 1 parkeringsplads pr. 15-18 m² ved en belægningsgrad på 75 %. Begge butikker ligger som integrerede dele af en aktiv handelsgade. Ved Rema1000 i Dyssegård, Super Brugsen i Hellerup og COOP 365 i Vangede ligger det aktuelle parkeringsbehov på ca. 1 parkeringsplads pr. 30 m² supermarkedsareal ved en belægningsgrad på 75 %. Butikkerne, særligt dem i Dyssegård og Vangede, er mere eller mindre selvstændigt beliggende supermarkeder målrettet et lokalt opland. Meny i Charlottenlund, der er den mest stationsnære og centralt beliggende butik, har et aktuelt parkeringsbehov på ca. 1 parkeringsplads pr. 40 m² supermarkedsareal ved en belægningsgrad på 75 %.

I de fleste sammenlignelige kommuner ligger parkeringsnormerne for supermarkeder i bydelscentre på et niveau på 1-2 parkeringspladser pr. 50 m².”

På baggrund af analysen har Urban Creators som en idé foreslået, at der kunne fastlægges en differentieret parkeringsnorm, alt efter i hvilken bymæssig sammenhæng et supermarked vurderes at ligge i:

- **Supermarkeder i tætte og stationsnære byområder**
  (med betydelige synergieffekter til det øvrige bymiljø)
  1 parkeringsplads pr. 50 m2 supermarkedsareal
- **Supermarkeder som selvstændig butik**
  (uden særlige synergieffekter til det øvrige handelsmiljø)
  1 parkeringsplads pr. 25 m2 supermarkedsareal
- **Supermarkeder som aktiv og integreret del af handelsgade**
  (med synergieffekter til det øvrige handelsmiljø)
  1 parkeringsplads pr. 15 m2 supermarkedsareal

Plan og Bygs anbefaling
Plan og Byg finder, at analysen viser, der er grundlag for at ændre på Gentofte Kommune p-norm for supermarkeder. Det er dog Plan og Bygs vurdering, at Urban Creators ide med at differentiere p-kravet som beskrevet, vil være en unødvendig komplicering af planlægning og administration i forhold til supermarkeder.

I stedet foreslår Plan og Byg, at parkeringsnormen i kommuneplanen sættes til 1 parkeringsplads pr. 25 m² etageareal til butik, som den er for øvrige detailhandelsbutikker i Gentofte Kommune og i øvrigt i mange andre kommuner.

Forslaget til en revideret parkeringsnorm behandles i sag om forslag til ændringer til den gældende kommuneplan, som behandles på Økonomiudvalgets møde den 23. september, hvor også Byplanudvalget deltager i behandlingen af dagsordenspunktet.

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget:

At orienteringen tages til efterretning.

Tidligere beslutninger:

.

Bilag

1. Analyse med særlig fokus på parkeringsnorm for supermarkeder i Gentofte Kommune (5587085 - EMN-2024-04043)
2. 20240828_Præsentation_august (5587087 - EMN-2024-04043)
3. 20240829_Baggrundsrapport_UC (5587086 - EMN-2024-04043)

2 [**Åben**] **Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024. Endelig vedtagelse**

Sags ID: EMN-2024-03960

Resumé

Forslag til Støjhandlingsplan 2024 har været i offentlig høring fra den 21. marts til og med den 16. maj 2024.

Der skal tages stilling til, om forslag til Støjhandlingsplan 2024 skal vedtages endeligt.

Baggrund

I henhold til Miljøministeriets Støjbekendtgørelse nr. 2092 af 18. november 2021 er Gentofte Kommune forpligtet til at kortlægge støj fra trafik og på denne baggrund udarbejde en støjhandlingsplan.

Trafikstøjen fra vejene i Gentofte Kommune er i 2023 blevet kortlagt af Sweco, Danmark.

Kortlægningen viser antallet af boliger og personer belastet med et støjniveau højere end 53 dB og således også over Miljøministeriets vejledende grænseværdi på 58 dB.

Det er for Gentofte Kommune beregnet, at 14.031 boliger (29.374 personer) er belastet af et støjniveau på over 58 dB, hvilket svarer til ca. 39 % af boligerne i Gentofte Kommune. Yderligere viser beregningerne, at 1.413 boliger (2.921 personer) er stærkt støjbelastede (< 68 dB) af trafikstøj.

De boliger i kommunen, der er mest belastet af trafikstøj, ligger langs de gennemgående vejstrækninger – primært Helsingørmotorvejen og Motorring 3, der begge er statsveje, samt langs visse dele af kommunens egne gennemgående strækninger.

På baggrund af kortlægningen er der udarbejdet et forslag til Støjhandlingsplan 2024.

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 18. marts 2024 pkt. 4, enstemmigt at sende forslaget i offentlig høring.

Høringsperioden løb fra den 21. marts til og med den 16. maj 2024. Der er i høringsperioden modtaget 10 høringssvar.

De indkomne høringssvar inkluderer en række forslag til at imødegå støjen fra trafikken, som f.eks. opsætning af støjskærme, nedsættelse af hastigheden på flere strækninger, ny asfalt, krav i lokalplaner samt plantning af vejtræer.

Der vedlægges et notat med resumé af og kommentarer til de modtagne høringssvar. Høringssvarene giver ikke anledning til at anbefale ændringer i handlingsplanen.

Forslag til Støjhandlingsplan 2024 er vedlagt i pdf-udgave. Efter implementeringen af kommunens nye digitale subsiteløsning, vil støjhandlingsplanen efter evt. endelig vedtagelse blive sat op heri.

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget, Klima- Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At forslag til Støjhandlingsplan 2024 vedtages endeligt.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Høringsnotat - Støjhandlingsplan 2024 (5498552 - EMN-2024-03960)
2. Hvidbog - indkomne høringssvar (5498539 - EMN-2024-03960)
3. Forslag til Støjhandlingsplan 2024 for Gentofte Kommune (5499025 - EMN-2024-03960)

3 [**Åben**] **Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø. Endelig vedtagelse**

Sags ID: EMN-2024-04253

Resumé
Forslag til Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø har været i offentlig høring.

Der skal tages stilling til, om planen skal vedtages endeligt med de foreslåede ændringer.

Baggrund
Kommunalbestyrelsen vedtog på møde den 29. april 2024, enstemmigt, at sende Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø i offentlig høring.

Formålet med lokalplanen er at fastholde området som et attraktivt villaområde for helårsbeboelse, herunder at sikre bevaringsværdige bygninger i området.

Lokalplanen giver desuden mulighed for opførelse eller indretning af bebyggelse til institutioner og boliger til offentligt formål.

Ud over bestemmelser, der fastsætter den forsatte anvendelse til helårsbeboelse i form af villabebyggelse, giver planen også mulighed for, at der under nærmere angivne vilkår kan drives

liberale erhverv fra den enkelte ejendom, såfremt ejendommen ikke omfatter et dobbelthus eller et 2 -familiehus.

Lokalplanen indeholder også bestemmelser om, hvorvidt en ejendom kan udstykkes, og hvorvidt der kan indrettes flere boliger på samme ejendom.

I overensstemmelse med de eksisterende grundstørrelser i lokalplanområdet er det fastsat, at nye grunde for enfamiliehuse ikke må være mindre end 800 m^2. På grunde med et areal på 1.000 m^2 og mere kan der indrettes eller opføres et 2-familiehus. På grunde med et areal på 1.200 m^2 og mere kan der indrettes eller opføres et dobbelthus.

Lokalplan indeholder desuden bestemmelser, som regulerer bebyggelsens etageantal af hensyn til områdets karakter.

Planforslaget har været i offentlig høring fra den 6. maj 2024 til og med den 1. juli 2024 i medfør af planlovens § 24.

I høringsperioden er modtaget 4 høringssvar.

Høringssvarene omfatter bl.a. lokalplanområdets afgrænsning, begrænsning af muligheden for liberalt erhverv, bebyggelsesprocent, antal af beboelsesbygninger pr. ejendom og angivelse af søbeskyttelseslinjen.

Der er udarbejdet et høringsnotat med resumé af de modtagne høringssvar samt forvaltningens bemærkninger hertil. Desuden er der i notatet foreslået enkelte redaktionelle ændringer.

De foreslåede ændringer har en sådan karakter, at planen kan vedtages uden supplerende høring.

Gentofte Kommune har anmodet Miljøstyrelsen om en sindetskrivelse vedrørende reduktion af søbeskyttelseslinjen ved Gentofte Sø inden for lokalplanens afgrænsning – for at lette administrationen i forbindelse med byggesager. Der er den 18. august 2024 modtaget en positiv sindetskrivelse. Jævnfør Miljøstyrelsens sædvanlige praksis, træffer de først endelig afgørelse om beskyttelseslinjerne, efter lokalplanen er blevet vedtaget endeligt.

Efter en endelig vedtagelse af lokalplanen, vil Gentofte Kommune henvende sig til Miljøstyrelsen med henblik på at få reduceret søbeskyttelseslinjen.

Lokalplanen kan læses via dette link:
https://gentofte.viewer.dkplan.niras.dk/DKplan/DKplan.aspx?LokalplanId=627

Indstilling

Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At forslag til Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø vedtages endeligt med de foreslåede redaktionelle ændringer.

Tidligere beslutninger:

.

Bilag
1. Hvidbog Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø (5561003 - EMN-2024-04253)
2. Høringsnotat vedrørende Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø (5564561 - EMN-2024-04253)

4 [**Åben**] **Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal. Endelig vedtagelse**

Sags ID: EMN-2024-04255

Resumé
Forslag til Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal har været i offentlig høring.

Der skal tages stilling til, om planen skal vedtages endeligt med de foreslåede ændringer.

Baggrund
Kommunalbestyrelsen vedtog på møde den 29. april 2024, enstemmigt, at sende Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal i offentlig høring.

Formålet med lokalplanen er at fastholde området som et attraktivt villaområde for helårsbeboelse, herunder at sikre bevaringsværdige bygninger i området.

Lokalplanen giver desuden mulighed for opførelse eller indretning af bebyggelse til institutioner og boliger til offentligt formål.

Ud over bestemmelser, der fastsætter den forsatte anvendelse til helårsbeboelse i form af villabebyggelse, giver planen også mulighed for, at der under nærmere angivne vilkår kan drives liberale erhverv fra den enkelte ejendom, såfremt ejendommen ikke omfatter et dobbelthus eller et 2-familiehus.

Lokalplanen indeholder også bestemmelser om, hvorvidt en ejendom kan udstykkes, og hvorvidt der kan indrettes flere boliger på samme ejendom.

I overensstemmelse med de eksisterende grundstørrelser i lokalplanområdet er det fastsat, at nye grunde for enfamiliehuse ikke må være mindre end 800 m^2. På grunde med et areal på 1.000 m^2 og mere kan der indrettes eller opføres et 2-familiehus. På grunde med et areal på 1.200 m^2 og derover kan der indrettes eller opføres et dobbelthus.

Lokalplanen indeholder desuden bestemmelser, som regulerer bebyggelsens etageantal af hensyn til områdets karakter.

Planforslaget har været i offentlig høring fra den 6. maj 2024 til og med den 1. juli 2024 i medfør af planlovens § 24.

I høringsperioden er modtaget 1 høringssvar.

Høringssvaret omfatter bekymring vedrørende udformning, omfang og placering af transformerstationer.

Der er udarbejdet et høringsnotat med resumé af det modtagne høringssvar og forvaltningens bemærkninger hertil. Desuden er der i notatet foreslået enkelte redaktionelle ændringer.

De foreslåede ændringer har en sådan karakter, at planen kan vedtages uden supplerende høring.

Lokalplanen kan læses via dette link:
https://gentofte.viewer.dkplan.niras.dk/DKplan/DKplan.aspx?LokalplanId=628

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At forslag til Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal vedtages endeligt med de forslåede redaktionelle ændringer.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Hvidbog Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal (5561029 - EMN-2024-04255)
2. Høringsnotat Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal (5564656 - EMN-2024-04255)

5 [**Åben**] **Forslag til Lokalplan 435 for Vesterdalen. Supplerende høring**

Sags ID: EMN-2024-02133

Resumé
Der er i samarbejde med ejerne udarbejdet forslag til Lokalplan 435 for rækkehusene ved Vesterdalen og Tillæg 10 til Kommuneplan 2021.

Forslagene har været sendt i høring fra den 21. marts 2024 til og med den 16. maj 2024.

På baggrund af indkomne høringssvar med ønsker til ændringer i lokalplanen foreslår forvaltningen en række ændringer af lokalplanforslaget.

Der skal tages stilling til, om forslagene til ændringer til lokalplanforslaget skal udsendes i supplerende høring.

Baggrund
Rækkehusene ved Vesterdalen er i dag omfattet af den bevarende Lokalplan 58, der blev vedtaget i 1987. På baggrund af en række sager om ovenlys inden for lokalplanområdet, har Plan og Byg

vurderet, at Lokalplan 58 ikke længere er tidssvarende. Plan og Byg har derfor, i dialog med ejerne i lokalplanområdet ved ejerforeningen Ny Søndergård, udarbejdet forslag til Lokalplan 435.

Forslag til Tillæg 10 til Kommuneplan 2021 ændrer i kommuneplanens rammedel, så der gives mulighed for mindre tilbygninger.

Forslagene har været sendt i høring fra den 21. marts 2024 til og med den 16. maj 2024. Der er modtaget 23 henvendelser i den forbindelse.

Der blev den 16. april 2024 holdt borgermøde om planforslagene. Der var på mødet både positive tilkendegivelser vedrørende forslagene samt forslag til ændringer af betydende bestemmelser.

Der har under høringen været et større samarbejde med særligt tre af indsigerne: Landengen 2, Kanalbuen 20 og Slettevej 3, jf. bilaget 'Høringsnotat'. Det er resulteret i, at Plan og Byg anbefaler vedtaget ændringer til det udsendte lokalplanforslag. Ændringerne omfatter to nye byggefelter til tilbygninger samt nye placeringer af overkørsler for i alt fem ejendomme.

Efter planloven kan der ved den endelige vedtagelse foretages ændringer i det udsendte planforslag, men hvis ændringerne på væsentlig måde berører andre myndigheder eller borgere end dem, der ved indsigelse har foranlediget ændringen, skal de pågældende have lejlighed til at udtale sig før endelig vedtagelse.

Det vurderes, at de anbefalede ændringer har en sådan karakter, at der skal foretages en supplerende høring, inden lokalplanen kan vedtages endeligt.

Udover de tre sager, er der et par opmærksomhedspunkter, jf. høringsnotatet; antallet af ovenlysvinduer og omfanget af byggefelter til carporte. Plan og Byg anbefaler, at disse forslag til ændringer ikke vedtages, idet det henholdsvis vil ændre karakteren af de bevaringsværdige rækkehuse og modvirke muligheden for parkering på egen grund.

Det digitale forslag til Lokalplan 435 for rækkehusene ved Vesterdalen kan læses via dette link: https://gentofte.viewer.dkplan.niras.dk/DKplan/DKplan.aspx?LokalplanId=589

Indstilling

Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At de anbefalede ændringer til forslag til Lokalplan 435 for rækkehusene ved Vesterdalen udsendes i supplerende høring.

Tidligere beslutninger:

.

Bilag

1. 2024-03-19_LP 435 (offentlig høring) (5420803 - EMN-2022-04160)
2. Tillæg 10 til Kommuneplan 2021 (5421044 - EMN-2023-07735)
3. Høringsnotat (5572046 - EMN-2024-02133)

4. HVIDBOG_Høringssvar_samlet_m_bilag_reduceret_1 (5571838 - EMN-2024-02133)
5. LP 435 Kortbilag 2_TILBYGNINGER_nye (5571777 - EMN-2024-02133)
6. Rammer for tilbygning til Kanalbuen 20 (5572262 - EMN-2024-02133)
7. Rammer for tilbygning til Slettevej 3 (5572263 - EMN-2024-02133)

6 [**Åben**] **Lokalplan 446 for Novo Nordisk Fondens hovedkvarter ved Tuborg Syd samt Tillæg 12 til Kommuneplan 2021. Offentlig høring**

Sags ID: EMN-2024-04992

Resumé

Der er udarbejdet forslag til Lokalplan 446 for Novo Nordisk Fondens hovedkvarter ved Tuborg Syd samt Tillæg 12 til Kommuneplan 2021 med ledsagende miljørapport.

Der skal tages stilling til, om planforslagene med ledsagende miljørapport skal sendes i offentlig høring.

Baggrund

Novo Nordisk Fonden har indgået aftale med Danica Ejendomme om at erhverve den endnu ikke realiserede byggeret inden for Lokalplan 307 med henblik på opførelse af et nyt hovedkontor.

Området er i dag omfattet af Lokalplan 307, delområde C, som fastlægger anvendelsen til boligformål. I lokalplanen er fastlagt i alt 8 byggefelter.

Kommuneplanen fastlægger anvendelsen til boligområde og den specifikke anvendelse til etageboligbebyggelse.

Kysthus 1, 2 og Bakkedraget er opført, Kysthus 3 er under opførelse. Kysthus 4 og 5 samt Byhuset er ikke opført og heri ligger samlet en ikke udnyttet byggeret på 16.900 m².

Anvendelsen ønskes ændret fra boligformål til erhvervsformål i form af kontorerhverv.

Den 14. november 2023 blev der afholdt et indledende borgermøde på Gentofte Rådhus, hvor Novo Nordisk Fonden og dens rådgivere fremlagde et projekt.

Efter det indledende borgermøde reviderede Novo Nordisk Fonden sit projekt med henblik på forelæggelse for Byplanudvalget.

Byplanudvalget vedtog enstemmigt på mødet den 5. februar 2024, pkt. 3, at der på baggrund af det fremsendte projekt, Revideret Startredegørelse – januar 2024, igangsættes udarbejdelse af forslag til lokalplan, der muliggør det foreslåede, men byggefeltet skal reduceres mod øst og bebyggelsen mod øst skal fremstå mere aftrappet.

Med udgangspunkt i Byplanudvalgets beslutning har Novo Nordisk Fonden bearbejdet projektet og fremsendt et nyt forslag, som er beskrevet i Startredegørelse – september 2024.

Der er heri redegjort for et projekt, som iagttager Byplanudvalgets beslutning. Der er desuden blevet arbejdet med at konkretisere projektets arkitektur, ankomstforhold og planen for landskabet.

Der er udarbejdet et forslag til lokalplan, der fastlægger bestemmelser for bebyggelsens anvendelse, placering og udformning, fx højder og materialer. Ligeledes er der fastlagt

bestemmelser for beplantning, begrønningsprocent, den overordnede sammenhæng i stier, vejadgang, parkering mv.

Der er udarbejdet et forslag til Tillæg 12 til Kommuneplan 2021, der bl.a. ændrer anvendelsen for området fra boligformål til erhvervsformål.

Der er udarbejdet en tilhørende miljørapport, at behandler emnerne spildevand/overfladevand, grundvand, jordbund, trafikale forhold, landskab og arkitektur, skyggevirkning, vindturbulens, støj/vibrationer og støv i anlægsfasen samt de kumulative effekter. Det er i sammenfatningen anført, at der i de konkrete vurderinger i fagkapitlerne ikke er konstateret væsentlige miljøpåvirkninger forårsaget af vedtagelsen af Lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12. På den baggrund iværksættes ikke afværgeforanstaltninger, udover de tiltag, der allerede fremgår af lokalplanen.

Det digitale lokalplanforslag kan læses via dette link:
https://gentofte.viewer.dkplan.niras.dk/DKplan/DKplan.aspx?LokalplanId=636

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

1. At forslag til Lokalplan 446 for Novo Nordisk Fondens hovedkvarter ved Tuborg Syd samt forslag til Tillæg 12 til Kommuneplan 2021 med ledsagende miljørapport vedtages til udsendelse i offentlig høring.

2. At der afholdes borgermøde i høringsperioden.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. LP 446 Novo Nordisk Fonden i Tuborg Syd_S (5588337 - EMN-2024-04992)
2. Tillæg 12 til Kommuneplan 2021 (5569563 - EMN-2024-04992)
3. Miljøvurdering af Lokalplan 446, NNF-HQ27 (5583300 - EMN-2024-04992)
4. Bilag A_Trafikanalyse LINQ (5569382 - EMN-2024-04992)
5. Bilag B Afsluttet trafikrevision RAW mobility (5569381 - EMN-2024-04992)
6. Bilag C Vejtrafikstøj Gade Mortensen (5569380 - EMN-2024-04992)
7. Bilag D Mikroklima aaen engineering (5569379 - EMN-2024-04992)

7 [**Åben**] **Lokalplan for boliger Stigaardsvej 1D og Blidahpark 28, Blidahgarager 2024. Bemyndigelse**

Sags ID: EMN-2024-05042

Resumé

Gentofte Kommune har modtaget en ansøgning fra bygherre om at opføre boliger på Stigaardsvej 1D og Blidahpark 28, hvor Blidah Garagerne ligger i dag.

Det skal drøftes og besluttes, om der skal afholdes et indledende borgermøde med henblik på en eventuel efterfølgende udarbejdelse af et forslag til en ny lokalplan for området.

Baggrund

Ejerne af Blidah Garagerne har givet MT Højgaard Property Development A/S en råderetsaftale over ejendommen Stigaardsvej 1D og Blidahpark 28 med henblik på at afsøge mulighederne for at omdanne ejendommen til et boligområde.

MT Højgaard Property Development A/S har fået udarbejdet et projekt indeholdende 23 boliger.

I kommuneplanen ligger ejendommen sammen med Blidahpark-bebyggelsen i et område til etageboliger med en bebyggelsesprocent på 60 %. Ejendommen er omfattet af Lokalplan 73, der fastlægger, at bebyggelsesprocenten for den enkelte ejendom ikke må overstige 60 %. Det fastlægges desuden, at der i den del af området, der i dag rummer Blidah Garagerne, foruden legearealer kun må etableres garage- og parkeringsanlæg.

I 2018 var der en lignende ansøgning, men til opførelse af 14 rækkehuse med en tilhørende p-kælder med 28 pladser, hvor der blev afholdt et indledende borgermøde den 25. oktober 2018. På mødet var der primært bemærkninger vedrørende parkering og fortætning, idet det blev fremført, at det viste projekt ville betyde færre parkeringspladser i området og øget fortætning, og at man af den grund ønskede at fastholde den gældende lokalplans bestemmelse om ejendommens anvendelse. Økonomiudvalget besluttede enstemmigt den 18. februar 2019, pkt. 4, at fastholde det gældende plangrundlag.

Det nye projekt omfatter en bebyggelse, der består af 23 rækkehuse, hvor 10 af dem tænkes opført som dobbelthuse. En enkelt eksisterende villa bevares. Bebyggelsesprocenten er ca. 49, som er lidt højere end det typiske niveau for rækkehuse i Gentofte, men rækkehusene i netop dette nærområde er tæt bebygget.

Projekt er navngivet 'Hellerup Mews' og refererer til de meget smalle boliggader med rækkehuse, som er karakteristiske for Notting Hill kvarteret i London. Der drages også paralleller til Kartoffelrækkerne i København. Der er fokus på en arkitektur, der i sine proportioner harmonerer med naboejendommens bevaringsværdige rækkehuse tegnet af arkitekt Mogens Lassen.
Der er fokus på at skabe et grønt og inkluderende miljø med bl.a. et orangeri og en central fælles have, der bliver synlig fra både Stigaardsvej og fra boliger i Blidahpark.

I projektmaterialet redegøres for projektets indpasning i kvarteret, placering på grundene, volumener, afstand og højder i forhold til naboer, parkeringsløsning og materialer. Endvidere er der en beskrivelse af, hvordan ansøger ser projektet i forhold til Gentofte Kommunes arkitekturpolitik og de vedtagne anbefalinger i relation til New European Bauhaus i Gentofte.

I forhold til det tidligere projekt fra 2018, forholder det fremsendte projekt sig væsentligt anderledes til netop parkering, da der foreslås en rækkehusbebyggelse oven på en parkeringskælder med i alt 120 p-pladser, hvoraf de 46 går til opfyldelse af kommunens p-norm på 2 p-pladser pr. bolig. De resterende 74 p-pladser vil erstatte den eksisterende parkering på terræn og komme nærområdet til gode ved, at der tilbydes parkeringsplads for hvem, som ønsker at leje en sådan.

Historisk var Blidah Garagerne tænkt som parkeringsareal for Blidahpark-bebyggelsen. I dag er grunden frasolgt. Der drives et autoværksted og udlejes garager. Garagerne er blevet for små til nutidens større biler, og de fleste af garagerne bruges til opmagasinering.

Projektet forudsætter en ny lokalplan og tillæg til Kommuneplan 2021.

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget:

At drøfte og beslutte, om der skal afholdes et indledende borgermøde om det modtagne projekt med henblik på en eventuel efterfølgende udarbejdelse af en ny lokalplan for området.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Stigaardsvej _MTH PD_præsentation 24.06.2024 (5552477 - EMN-2024-05042)

8 [**Åben**] **Strandvejen 265, Skovshoved Hotel. Forespørgsel om ændret anvendelse til boligformål**

Sags ID: EMN-2024-05770

Resumé
Ejendomsudviklingsfirmaet Proximus har med fuldmagt fra ejeren af Skovshoved Hotel fremsendt forespørgsel om muligheden for at ændre anvendelsen fra hotelformål til boligformål med bevarelse af krostuen.

En sådan ændring af ejendommens anvendelse vil forudsætte udarbejdelse af lokalplan.

Det skal drøftes og besluttes, om en sådan anvendelsesændring skal søges fremmet.

Baggrund
Ejendomsudviklingsfirmaet Proximus har med fuldmagt fra ejeren af Skovshoved Hotel fremsendt forespørgsel om muligheden for at ændre anvendelsen fra hotelformål til boligformål med bevarelse af krostuen.

Skovshoved Hotel er omfattet af Lokalplan 266 fra 2003, der fastlægger, at ejendommen kun med Kommunalbestyrelsens tilladelse må anvendes til andet end krostue, hotel-, kursus- og restaurationsvirksomhed og lignende beslægtede erhvervsfunktioner.

Formålet med lokalplanen er at værne om det karakteristiske bymiljø, der er i Skovshoved - blandt andet ved at bevare den kulturhistoriske hovedbygning, der er en del af Skovshoved Hotel. Bygningen er tidstypisk for datidens badehoteller

ikke mindst langs Øresundskysten. Ved at udpege hovedbygningen som bevaringsværdig og samtidig fastholde ejendommens fortsatte primære anvendelse til hotel- og restaurationsvirksomhed søger lokalplanen at bevare et for eftertiden væsentlig kulturhistorisk element i bybilledet, ikke mindst på grund af den fortsatte anvendelse som hotel.

Lokalplanen fastlægger desuden, at bebyggelsesprocenten for ejendommen ikke må overstige 70, ny bebyggelse må kun opføres indenfor det på kortbilaget viste byggefelt og maksimalt i 3 etager, samt at den maksimale bygningshøjde ikke må overstige den nuværende.

Mindre udhusbygninger, overdækninger, garager og lignende småbygninger kan dog opføres uden for byggefeltet. Bygningerne må maksimalt opføres i 1 etage.

I henhold til Lokalplan 266 er hovedbygningen mod Strandvejen bevaringsværdig.

Efterfølgende er også side- og bagbygning udpeget som bevaringsværdige, hvilket skete i 2017 med vedtagelse af Lokalplan 380.

I det fremsendte materiale anføres det, at det har vist sig vanskeligt at drive et hotel af den eksisterende størrelse med relativt få værelser, og at fortsat hoteldrift ikke synes mulig.

Der forespørges derfor til muligheden for at omdanne hovedparten af det nuværende hotel til boliger, dog således at krostuen bevares. Det anføres, at udgangspunktet for det udarbejdede projekt er at bevare mest muligt af eksisterende bygningsmasse, og at intentionen er, at ejendommen efter en omdannelse i store træk vil fremstå som nu.

Der er i det fremsendte materiale beskrevet et katalog over mulige forandringer med henblik på videre drøftelse.

En ændring af ejendommens anvendelse vil forudsætte udarbejdelse af lokalplan med tilhørende tillæg til Kommuneplan 2021.

Det skal drøftes og besluttes, om en sådan anvendelsesændring skal søges fremmet.

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget:

At drøfte og beslutte, om den forespurgte anvendelsesændring fra hotelformål til boligformål skal søges fremmet.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Skovshoved Hotel Ideoplæg til fremtidig anvendelse (5581616 - EMN-2024-05770)

9 [**Åben**] **Drøftelse af lokalpolitisk besluttede indsatser på Byplanudvalgets område for at frigive tid til kerneopgaven**

Sags ID: EMN-2024-05276

Resumé
'Fjern Bøvlet - sammen' er Gentofte Kommunes måde at arbejde med forenkling og afbureaukratisering. De stående udvalg drøfter i 3. kvartal hvilke lokalpolitisk besluttede indsatser mv., der evt. kan fjernes for at skabe mere tid til kerneopgaven hos frontmedarbejderne. Det foreslås, at Byplanudvalget beslutter hvilke indsatser mv., udvalget ønsker forvaltningens vurdering af i forhold til, hvad det vil betyde at fjerne eller forandre med henblik på videre drøftelse på udvalgets møde i 4. kvartal.

Baggrund
Gentofte Kommune arbejder med forenkling og afbureaukratisering under overskriften 'Fjern Bøvlet – sammen'. Formålet er at frigive tid til kerneopgaven og øge trivslen blandt medarbejderne. Tilgangen er anderledes end de tidligere frikommuneforsøg, som Gentofte Kommune har været med i, idet fokus ikke alene er på statslige regler, men på det bøvl der også skabes kommunalt og lokalt på den enkelte arbejdsplads.

Arbejdet hviler på den forskningsbaserede tilgang samskabt styring, hvor princippet er, at de relevante aktører sammen finder løsninger på, hvordan bøvl kan fjernes, forandres eller forankres.

På Kommunalbestyrelsens temamøde 27. maj 2024 gav forvaltningen indblik i organisationens arbejde, og lektor Tina Øllgaard Bentzen introducerede til samskabt styring. Temamødet var startskuddet på en politisk proces, hvor det foreslås, at de stående udvalg på møderne i 3. kvartal 2024 drøfter, hvilke lokalpolitisk besluttede indsatser mm., der har betydning for, hvad frontmedarbejderne bruger deres tid på, og om disse skal fastholdes eller fjernes.

Det foreslås, at Byplanudvalget beslutter, hvilke indsatser mv. udvalget ønsker forvaltningens nærmere vurdering af, i forhold til, hvad det vil betyde at fjerne. Dette sker med henblik på, at udvalget på sit møde i 4. kvartal kan indstille til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen, hvilke indsatser mv. udvalget eventuelt anbefaler at fjerne eller forandre for at skabe mere tid til kerneopgaven.

Til brug for drøftelsen har forvaltningen udarbejdet det vedlagte overblik over lokalpolitisk besluttede indsatser mm. Overblikket fokuserer på beslutninger fra denne og forrige valgperiode og på det som bredt på Byplanudvalgets område påvirker, hvad frontmedarbejderne bruger tid på.

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget:

At udpege om og i givet fald hvilke lokalpolitisk besluttede indsatser m.m., udvalget ønsker forvaltningens vurdering af i forhold til, hvad det vil betyde at fjerne eller forandre disse.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Lokalpolitisk besluttede indsatser på Byplanudvalgets område (5582855 - EMN-2024-05276)

10 [**Åben**] **Rygårds Alle 1. Overskridelse af maksimalt tilladt bebyggelsesprocent i forbindelse med udvendig efterisolering af etageejendom**

Sags ID: EMN-2024-05528

Resumé
Det skal drøftes og besluttes, om den forøgede skygge, som afkastes af den udvendige efterisolering, er væsentlig, og om yderlig overskridelse af bebyggelsesprocenten kan tillades i forbindelse med udvendig efterisolering af facader på etageejendom.

Baggrund
Det ansøgte
Plan og Byg har den 24. november 2023 modtaget ansøgning om tilladelse til udvendig efterisolering af facaderne med 10 cm. Ansøgningen omfatter derudover en totalrenovering af eksisterende etageejendom på Rygårds Allé 1.

I dag er ejendommen godkendt som en blanding af både erhverv og bolig, men skal fremover opdeles i 6 lejligheder og efterisoleres udvendigt for at forbedre energiforbruget. Bygningen har i dag en bebyggelsesprocent på 71,2 %, og ved udvendig efterisolering øges den til 72,8 %, svarende til en forøgelse af etagearealet med ca. 16,3 m2.

Retsgrundlag
Ejendommen er omfattet af Temalokalplanerne 423 (hegning), 438 (sekundære bygninger) og kommende Lokalplan 444 (bevaringsværdige træer). Ejendommen er ikke omfattet af en lokalplan, som fastlægger bestemmelser om bebyggelsesprocent. Ejendommen tilhører kommuneplanens specifikke rammeområde 1.B61 for Rygårds Alle nord. Hertil angiver kommuneplanen, at der er tale om boligområde med etageboligbebyggelse, og at den maksimale bebyggelsesprocent er 60 % for den enkelte ejendom, samt at det maksimale antal etager er 3,5 og den maksimale bygningshøjde er 12 m.

På ansøgningstidspunktet i nærværende sag var det gældende, at en udvendig efterisolering ville medføre en udvidelse af en etageejendoms etageareal og dermed bebyggelsesprocenten.

Pr 1. januar 2024 blev bestemmelsen ændret, så det nu er muligt at efterisolere med op til 25 cm udvendigt på alt slags byggeri, uden at det skal medregnes i etagearealet og dermed bebyggelsesprocenten (BR18, § 455, stk. 3, nr. 9). Var ansøgning om udvendig efterisolering indsendt efter 1. januar 2024 skulle arealudvidelsen ikke medregnes i etagearealet, og derfor ville der ikke ske en forøgelse af ejendommens bebyggelsesprocent.

Da ejendommen ikke er omfattet af en lokalplan, der regulerer bebyggelsesprocenten, reguleres forholdet af Bygningsreglementets bestemmelser i kap. 8 om byggeret.

Det ansøgte byggeri er ikke omfattet af byggeretten, der er beskrevet i §§ 170 – 186 om byggeret, hvorfor bebyggelsens afstand til skel mod nabo, vej eller sti skal fastlægges efter de generelle kriterier i § 188 og § 192 om sikring mod væsentlige indbliksgener, jf. BR18, § 191, samt at bebyggelsens højde og etageantal skal fastlægges efter de generelle kriterier i § 188, og de

udvidelser og begrænsninger, der følger af § 195 om sikring af tilfredsstillende lysforhold og mod væsentlige indbliksgener, jf. BR18, § 194.

Plan og Bygs vurdering
I denne sag er det relevant at foretage en vurdering af skyggepåvirkningen mod naboejendommen mod nord på Henningsens Alle 17.

Som grundlag for en helhedsvurdering er der udarbejdet skyggediagrammer, som viser hvordan den forøgede bygningsbredde påvirker naboen mod nordvest. Det er udelukkende skyggerne på naboejendommen mod nord, Henningsens Alle 17, der skal tages stilling til.

Naboejendommen mod nord er et etplans enfamiliehus placeret med nærmeste hjørne af bygningen 2,5 m fra skel mod syd. Etageejendommen har en afstand til skel på 3,06 m det nærmeste sted, hvilket giver en afstand mellem de to bygninger på 5,56 m det sted, hvor de ligger tættest.

På baggrund af skyggeforøgelsen vurderes det, at en udvendig efterisolering af facader med 10 cm *ikke* vil medføre yderligere væsentlige skyggegener på Henningsens Alle 17 og dermed forringe lysforholdene. Skyggediagrammer er vedlagt som bilag til sagsfremstillingen.

Det vurderes, at en tilladelse til det ansøgte vil betyde, at der skal meddeles tilladelse til ansøgninger om udvendig efterisolering af andre lignende bygninger med sammenlignelige placeringer i forhold til deres naboer. Det vurderes også, at der potentielt er mange sammenlignelige situationer i kommunen.

Tidligere beslutninger
På Byplanudvalgsmødet den 16. januar 2023 blev det vedtaget at meddele dispensation til Sigridsvej 13 til overskridelse af lokalplanens bestemmelse om maksimal bebyggelsesprocent i forbindelse med udvendig isolering af facader på et tofamiliehus.

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget:

- At det drøftes og besluttes om det ansøgte kan tillades.
- At beslutningskompetencen i sammenlignelige sager delegeres til forvaltningen, hvis det besluttes at meddele tilladelse i den aktuelle sag.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Oversigtskort + skråfotos (5573043 - EMN-2024-05528)
2. Foto, Facader & galve (5573042 - EMN-2024-05528)
3. Skyggediagrammer (5573044 - EMN-2024-05528)
4. Tegningsmateriale (5573045 - EMN-2024-05528)

11 [**Åben**] **Blidahpark. Opsætning af solceller på bevaringsværdige ejendomme**

Sags ID: EMN-2024-05530

Resumé
Det skal drøftes og besluttes, om der skal meddeles planmæssig tilladelse til at etablere solceller på den bevaringsværdige bebyggelse Blidahpark.

Baggrund
Det ansøgte
Ejerforeningen i Blidahpark har den 4. juni 2024 fremsendt ansøgning om en planmæssig tilladelse til etablering af solceller på bygningerne i Blidahpark.

Ansøger ønsker at skabe en grønnere profil for bebyggelsen, og ved etablering af solceller bidrager de hertil. Det ønskes derfor klarlagt, om det principielt er muligt at etablere solceller på bebyggelsens tage.

Etableringen af solcellerne vil i så fald forløbe over en årrække på 7- 8 år, da ejerforeningen har i sinde at udføre dette projekt i forbindelse med allerede planlagte blokrenoveringer. Blidahpark renoverer hvert år 2-3 blokke for at sikre bygningernes udseende og kvalitet.

Retsgrundlag
Blidahparkbebyggelsen er opført i 1934, og består af i alt 20 bygninger. De er udpeget som bevaringsværdige i kategori 2 på SAVE-registreringen med undtagelse af 3 bygninger mod sydvest, som er udpeget i kategori 3.

Ejendommen er omfattet af lokalplan 73, som foreskriver i:
”§8, stk. 1: Bygninger inden for lokalområdet ikke må nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden kommunalbestyrelsens særlige tilladelse.”

”§9, stk. 2: Tage skal fremstå som afvalmede sadeltage med 10 graders hældning og være beklædt med sort tagpap.”

Hidtidig praksis
Plan og Byg har ikke praksis for at tillade solceller på bevaringsværdige ejendomme.
Det vurderes som oftest, at solceller fremstår som et moderne fremmedelement, der bliver påsat en bygning, der udspringer af anden arkitektonisk tradition.

Bygningers bevaringsværdi tager afsæt i bygningens ydre over terræn. Det er *ikke* et kriterie, at bygningsdelene skal være synlige, for at være en del af vurderingen om bevaringsværdi. Der er dog praksis for, at der tillades større ændringer på facader/tage, som ikke er synlige fra vej på bevaringsværdige bygninger med SAVE-værdien 4. I disse tilfælde er det særligt den oplevede bevaringsværdi, der er i fokus i sagsbehandlingen.

For bevaringsværdige bygninger i SAVE-kategorierne 1, 2, og 3, er der *ikke* praksis for at slække på kravene til bevaringsværdien for facader/tage, som ikke er synlige fra vej.

Plan og Bygs vurderer, at det vil være muligt at fastholde bebyggelsens bevaringsværdi, hvis etableringen af solcellerne sker ved nedsænkning i tagene, så overfladen på solcellerne kommer til at ligge i plan med de omgivende tagflader, samt at solcellernes placering i tagfladerne sker med respekt for den enkelte bygning.

På grund af bebyggelsens orientering og placering vurderer Plan og Byg, at Strandvejens øvrige etageejendomme ikke vil være påvirket af reflektioner fra solceller på tagene.

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget:

1. At det drøftes og besluttes, hvorvidt der skal meddeles principiel planmæssig godkendelse til opsætning af solceller på Blidahpark-bebyggelsen på betingelse af, at;
    - overfladen på solcellerne placeres i samme plan som de omgivende tagflader, og efter nærmere godkendelse fra forvaltningen,
    - placeringen af solcellerne på tagene sker med størst mulig respekt for den enkelte bygning, og efter nærmere godkendelse fra forvaltningen,
    - solcellerne nærmere udformning og detaljering godkendes af forvaltningen.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Oversigtskort - Blidahpark, solceller (5583294 - EMN-2024-05530)
2. Skråfoto - Blidahpark (5583293 - EMN-2024-05530)
3. Solcelleprojekt_ansøgning (5583295 - EMN-2024-05530)
4. Foto, nedfældede solceller (5583292 - EMN-2024-05530)
5. Foto tagperspektiv (5583291 - EMN-2024-05530)
6. A105.01 - 3D visualiseringer (5583290 - EMN-2024-05530)
7. A102 - Tagflade forslag 4 (5583289 - EMN-2024-05530)
8. A105 - 3D visualiseringer (5583288 - EMN-2024-05530)
9. Blidah Park_Solpaneler_07.03.2024 (5583287 - EMN-2024-05530)
10. Blidahparken 15-03-2024-2 (5583296 - EMN-2024-05530)

12 [**Åben**] **Onsgårdsvej 23. Lovliggørelse af beboelse og carport med tagterrasse**

Sags ID: GEO-2024-00484

Resumé
Der skal tages stilling til, om ulovligt genopført carportbygning med overliggende tagterrasse, ulovligt genopført karnap mod syd, samt ulovligt nyopført karnap nord, hver især skal retlig eller fysisk lovliggøres.

Baggrund
I forbindelse med et omfattende stabiliserings- og funderingsprojekt af ovenstående tofamiliehus søgte Lundgaard & Tranberg arkitekter, i september 2021 om tilladelse til at nedrive en række bygninger og bygningsdele på ejendommen.

Følgende bygninger blev søgt nedrevet:
1) Carport med overliggende tagterrasse med overdækning + mellemgang på 38,8 m^2

2) Skuroverdækning på 19,4 m^2,
3) Kælderbue med overliggende tagterrasse og trappe på 36,8 m^2,
4) Indgangsparti på 9,2 m^2,
5) Cykelskur på 6,5 m^2,
6) Buet karnap mod syd med overliggende tagterrasse på 5,2 m^2.

Ansøgning om nedrivning af ovenstående bygninger var begrundet med, at det for udførelse af den ny fundamentskonstruktion var nødvendigt midlertidigt at fjerne bygningerne, ligesom det var nødvendigt at fjerne de indvendige vægge i bygningen. Det blev samtidig oplyst, at man kun ønskede at genopføre carport og indgangsparti.

Plan og Byg meddelte i november 2021 tilladelse til delvis nedrivning af bærende bygningsdele samt byggetilladelse til ny pælefundering og genopbygning af bærende konstruktioner og udvendig efterisolering. Byggetilladelsen omfattede ikke genopførelse af de nedrevne bygninger/bygningsdele, hvorfor der blev stillet vilkår om, at der til endelig godkendelse skulle indsendes forslag til genopbygning af 2-familiehuset, herunder redegørelse for arealer, højder, opdeling af lejligheder, brandforhold mv.

I april 2024 anmoder rådgiver om en ibrugtagningstilladelse i forhold til de udførte byggearbejder. Plan og Byg blev i den forbindelse blandt andet opmærksom på, at 2 af de nedrevne bygninger var genopført uden kommunens godkendelse. Derudover er der opført en helt ny karnap på ejendommens nordside uden kommunens godkendelse.

I ansøgning af den 7. juni 2024 søger rådgiver om, at følgende bygninger godkendes som opført:

- Ny carport med overliggende tagterrasse med overdækning på i alt 40,5 m^2.
  Den tidligere bygning bestod af en carport på 38 m^2 med overliggende tagterrasse + en let bygning/halvtag på 19,4 m^2, i alt 57,4 m^2. Arealet er reducereret med i alt 16,9 m^2.
- Ny karnap mod syd på i alt 5,2 m^2.
  Den tidligere karnap bestod af to etager - 38,8 m^2 i kælder og 9,3 m^2 i stueplan, i alt 48,1 m^2. Arealet er reduceret med i alt 42,9 m^2.
- Ny karnap mod nord på i alt 2,2 m^2. Der er tale om en helt ny karnap, som er tilført huset af arkitektoniske årsager.

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 373 for området omkring Hellerup Havn og Strandpark, bekendtgjort den 31. august 2023. Ejendommen er beliggende i delområde A. I henhold til lokalplanens § 6.1, må bebyggelsesprocenten for den enkelte ejendom ikke overstige 35. Af lokalplanens § 6.8 fremgår endvidere, at garager, carporte, skure mv, maksimalt må opføres i 1 etage, og at bygningshøjden i en afstand af 2,5 meter fra skel mod nabo, sti og vej ikke må overstige 2,5 m.

Derudover er ejendommen reguleret af de bebyggelsesregulerende bestemmelser i Bygningsreglement 2018, hvori det fremgå at et byggeri skal helhedsvurderes, hvis byggeretten ikke er overholdt.

Bygningen er SAVE-registreret i kategori 6, og er ikke udpeget som bevaringsværdig.

Før nedrivning af de ansøgte bygninger var ejendommens bebyggelsesprocent 67,27 %. Efter genopførelse af bygningerne og den udførte efterisolering, er bebyggelsesprocenten 55,68 % - en reduktion på 11,59 procentpoint.

Uagtet at der er sket en reducering af ejendommens bebyggelsesprocent, kræver bibeholdelse af karnappen mod syd og karnappen mod nord, at der kan meddeles dispensation fra Lokalplan 373, § 6.1 om en maksimal bebyggelsesprocent på 35.

Carporten og overliggende tagterrasse overskrider lokalplanens § 6.8 om, at garager, carporte, skure mv, maksimalt må opføres i 1 etage, og at bygningshøjden i en afstand af 2,5 meter fra skel mod nabo, sti og vej ikke må overstige 2,5 m.

Derudover overskrider carport- og tagterrassebygningen byggeretten i forhold til Bygningsreglement 2018, § 179, stk. 1, pkt. 1 om, at opholdsarealer i det fri, hævet mere end 0,3 m fra terræn, ikke må placeres nærmere end 2,5 m mod nabo og sti.

Den oprindelige carport blev godkendt i 1938. Af tilhørende godkendt tegningsmateriale fremgår det, at carportbygningen blev opført i jernbeton, med en overliggende dækkonstruktion omkranset af betonvægge i en højde på ca. 80 cm, hvilket syner af at være en tagterrasse. Betegnelsen tagterrasse fremgår imidlertid ikke af selve godkendelsen, men tagarealet må antages at være anvendt som tagterrasse.
Hvad angår den overdækkede del af tagterrassen, ses forholdet ikke af være godkendt af kommunen. Det fremgår af de historiske fotos på kommunens NetGIS, at overdækningen har været etableret i mere end 20 år.

Den genopførte carport og tagterrasse med overdækning, er beliggende direkte i skel mod sti, og har samme placering som den tidligere carport og tagterrasse. Følgende er ændret i forbindelse med genopførelsen:

- Arealet af carport og tagterrasse er øget fra 38 m^2 til 40,5 m^2.
- Længden af carport og tagterrasse i naboskel er øget fra 6,0 meter til 6,33 meter,
- Højden på carport/tagterrasse, målt fra overkant sti til overkant værn på tagterrasse, er øget fra 3,37 m til 3,56 m,
- Højden på overdækning af tagterrassen, målt fra overkant sti til overkant tag på overdækning, er øget fra 4,785 m til 4,915 m.
- Arealet af overdækning på tagterrassen er udvidet fra 16,5 m^2 til 18,5 m^2.

Bibeholdelse af den opførte carport- og tagterrassebygning kræver, at der kan meddeles dispensation fra:

- Lokalplan 373, § 6.8 om, at garager, carporte, skure mv, maksimalt må opføres i 1 etage. Tagterrassen har et udtryk og en størrelse, der får terrassen til at fremstå som en selvstændig etage, hvorfor carportbygningen samlet set fremstår i 2 etager.
- Lokalplan 373, § 6.8 om, at bygningshøjden i en afstand af 2,5 meter fra skel mod nabo, sti og vej ikke må overstige 2,5 m for garager, carporte, skure mv.
  Bygningshøjden, målt fra overkant sti til overkant værn, er øget med 19 cm, hvilket betyder at højden i skel mod sti er overskredet med 1,07 m, mod tidligere at være overskredet med 0,87 m.
  Bygningshøjden, målt fra overkant sti til overkant tag på overdækning, er øget med 13 cm, hvilket betyder at højden i skel mod sti er overskredet med 2,415 m mod tidligere at være overskredet med 2,285 m.

Der er flere ejendomme i området med høje bebyggelsesprocenter. Onsgårdsvej 19 har en bebyggelsesprocent på ca. 36,2, Onsgårdsvej 25 har en bebyggelsesprocent på ca. 65, Onsgårdsvej 27 har en bebyggelsesprocent på ca. 46,3 og Onsgårdsvej 29 har en bebyggelsesprocent på 60,9.

Ejendommene er alle opført før vedtagelsen af Lokalplan 373, og er i lighed med nærværende ejendom, karakteriseret ved at være store voluminøse bygninger i mindst 2 etager + høj kælder. Bygningerne er derfor sammenlignelige med nærværende ejendom.

Kommunen skal i forbindelse med en lovliggørelse af forholdene lade proportionalitet, værdispild, økonomiske tab og god/ond tro indgå i vurderingen.

Praksis
Et tidligere godkendt forhold på en ejendom, der overskrider det lovgrundlag, der er gældende for ejendommen i dag, udløser ikke, at man kan konvertere overskridelsen i forbindelse med et nyt byggeprojekt. Ved om- og udbygning af en eksisterende ejendom skal der gøres brug af det nugældende lovgrundlag.

Gentofte Kommune har ikke praksis for at tillade overskridelse af bebyggelsesprocenten. Nedrivning af en bygning eller bygningsdel på en ejendom, hvor bebyggelsesprocenten er overskredet i forhold til den nugældende bebyggelsesprocent, udløser ikke, at man kan ”genbruge” kvadratmeterne med en anden placering.

Hvad angår overskridelse af byggeretten, f.eks. overskridelse af bygningens højde i skel, skal bygningens samlede omfang og indvirkning på omgivelserne fastlægges. Kommunen skal foretage en konkret helhedsvurdering af overskridelsen, hvor der indgår en række kriterier, herunder blandt andet om bygningen medfører væsentlige indbliksgener, og om der er tilfredsstillende lysforhold.

Naboorientering
Det er vurderet, at overskridelsen af bebyggelsesprocenten, som er reduceret i forbindelse med nedrivning af bygninger og genopførelse af nye bygninger/bygningsdele, er ubetydelig i forhold til de omkringliggende naboer, og Plan og Byg har på denne baggrund ikke afholdt naboorientering til de omkringliggende naboer.

Forvaltningens vurdering
I forbindelse med Plan og Bygs indledende dialog med rådgiver blev det oplyst, at der kunne forventes tilladelse til genopførelse af de nedrevne bygninger 1:1, dog forudsat at der forinden genopførelse blev indhentet kommunens godkendelse.

Denne tilkendegivelse var blandt andet baseret på følgende retningslinje i kommuneplanen, vedr. de generelle rammer for hele kommunen:

- *Indsat mulighed for genopførelse af eksisterende lovligt byggeri for at fremme bæredygtigt byggeri.*

De genopførte bygninger er ikke opført 1:1, og kræver kommunens stillingtagen i forhold til en række overskridelser.

Den opførte carport- og tagterrassebygning er en genopførelse af den tidligere carport- og tagterrassebygning, dog med en forøgelse af højde, længde og areal. Plan og Byg vurderer, at der ikke er væsentlige skygge- og indbliksgener i forhold til naboejendommen mod nord. I vurderingen indgår, at afstanden fra bygningen til skellet mod nord er væsentlig, ca. 6,8 m. I forhold til naboejendommen mod øst vurderes indbliks- og skyggegenerne ikke at være væsentlige, idet naboejendommen er en offentlig sti.

Den opførte karnap med overliggende balkon mod syd er en genopførelse af den tidligere karnapbygning, dog i langt mindre skala. Karnappen medfører ikke skygge- og indbliksgener for de omkringliggende ejendomme.

Hvad angår karnappen mod nord, er det en helt ny bygningsdel, som ikke har været der tidligere. Der er derfor ikke er tale om genopførelse af et eksisterende lovligt byggeri.

Plan og Byg vurderer, at en retlig lovliggørelse til bibeholdelse af carport- og tagterrassebygningen, samt karnappen med overliggende balkon mod syd, vil have den præcedensvirkning, at der i lignende tilfælde skal dispenseres til overskridelser af bebyggelsesprocenter og højdebestemmelser i forbindelse med, at der er tale om, at bygninger genopføres med et større areal og en større højde end de tidligere bygninger havde.

Hvad angår den ny karnap mod nord, bør det indgå i overvejelsen, at en eventuel retlig lovliggørelse af forholdet vil danne præcedens for, at fremtidige mindre bygninger kan godkendes, uagtet at ejendommens bebyggelsesprocent er overskredet.

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Byplanudvalget:

At det drøftes og besluttes om der skal meddeles dispensation til overskridelse af:

1. den maksimalt tilladte bebyggelsesprocent på 35 til bibeholdelse af genopført karnap mod syd, nyopført karnap mod nord samt genopført carport, jævnfør Lokalplan 373, § 6.1,
2. det maksimalt tilladte antal etager for carporte, jævnfør Lokalplan 373, § 6.8,
3. den maksimalt tilladte bygningshøjde på 2,5 m for carporte i en afstand af 2,5 meter fra skel mod nabo, sti og vej, jævnfør Lokalplan 373, § 6.8.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Oversigtskort - Onsgårdsvej 23 (5583281 - GEO-2024-00484)
2. Skråfoto - Onsgårdsvej 23 (5583282 - GEO-2024-00484)
3. Ansøgningsmateriale (u. BOM-ansøgn.) - Onsgårdsvej 23 (5583283 - GEO-2024-00484)
4. Skyggediagram - Onsgårdsvej 23 (5583284 - GEO-2024-00484)

13 [**Åben**] **Meddelelser fra formanden og forvaltningen samt spørgsmål fra medlemmerne**

Sags ID: EMN-2023-04932

Tidligere beslutninger:
.

Bilag

14 [**Lukket**] Meddelelser fra formanden og forvaltningen samt spørgsmål fra medlemmerne

15 [**Åben**] **Underskrift**

Sags ID: EMN-2023-04933

Tidligere beslutninger:

.

Bilag

Dokument Navn:	**Analyse med særlig fokus på parkeringsnorm for supermarkeder i Gentofte Kommune.docx**
Dokument Titel:	**Analyse med særlig fokus på parkeringsnorm for supermarkeder i Gentofte Kommune**
Dokument ID:	**5587085**
Placering:	**Emnesager/Analyse af parkering i bydelscentre, særligt vedrørende parkeringsnorm for supermarkeder/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Orientering om resultater af parkeringsanalyse af supermarkeder i bydelscentre**
Dagsordenspunkt nr	**1**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**3**

Dette dokument blev genereret af

GENTOFTE KOMMUNE
Plan og Byg

Dato: 5.6.2024
Initialer: miho

Analyse af parkeringsnorm for supermarkeder og parkering i strøggader

Gentofte Kommune ønsker en analyse af, om kommunens gældende parkeringsnorm for supermarkeder er hensigtsmæssig nu og i fremtiden.

Gældende kommuneplan; retningslinjer og rammer

Centerstrukturen i Gentofte Kommune består af seks bydelscentre, 10 lokalcentre samt et aflastningsområde ved Nybrovej. Bydelscentrene er som udgangspunkt ligestillede inden for de rammer, som den overordnede planlægning fastlægger. Nyetablering af butikker skal ske i bydelscentrene og lokalcentrene for at styrke disse som attraktive indkøbsområder.

I bydelscentre skal omdannelse eller ændring af byrum så vidt muligt understøtte den lokale identitet, herunder områdets særlige æstetik, kulturarv, oplevelsesværdier og handelsmæssige funktioner og potentialer. På tværs af bydelscentrene skal ændringer gerne skabe en øget værdi for by- og butikslivet.

Aktiviteter, hvis formål er at styrke fællesskaber og skabe nye mødesteder, kan tillades i bydelscentre, hvis de ikke har væsentlig genevirkning på den øvrige anvendelse af området, herunder især beboelse.

Trafikarealer inkl. køre-, parkerings- og fodgængerområder, skal så vidt muligt understøtte god tilgængelighed, fremkommelighed og trafiksikkerhed for alle trafikanter.

Den maksimale størrelse for butikker er 500 m², dog kan der i bydelscentrene etableres supermarkeder på op til 1.200 m², begge regnet som bruttoetageareal.

Siden Kommuneplan 1993 har p-normen for butikker været 1 p-plads pr 25 m² etageareal, dog for supermarkeder 1 p-plads pr 12½ m² etageareal.

Erhvervspolitisk strategi

I kommunens erhvervspolitiske strategi ar det beskrevet, at det er væsentligt at se på, hvordan sammenhænge og den gode balance mellem virksomheder, butikker, opholdssteder, erhvervsområder, kultur- og fritidstilbud kan styrke både bylivet og erhvervslivet endnu mere. Kommunalbestyrelsen vil have en by med attraktive kultur- og fritidstilbud og et attraktivt handelsliv. Gode kulturtilbud og et indbydende butiks- og caféliv er vigtige for livlige bydelscentre og vigtige for både borgere og virksomheder. En by, hvor det er godt at bo, leve og arbejde, tiltrækker nye virksomheder. Derfor er det vigtigt at fastholde og skabe forudsætninger for et aktivt og attraktivt kultur- og handelsliv.

Supermarkedskædernes udsagn

Gentofte Kommune modtager løbende ønsker om udvidelse eller etablering af supermarkeder. Ofte forhindres disse udvidelser eller etableringer på grund af, at det ikke er muligt at tilvejebringe, det krævede antal parkeringspladser. I forbindelse med disse forespørgsler/ansøgninger fremføres ofte, at parkeringskravet på 1 p-plads pr 12½ m² etageareal ikke svarer til behovet. Det anføres ofte, at udviklingen inden detailhandelen med længere åbningstider har gjort, at det pres, der måske tidligere har været på de til rådighed værende p-arealer, ikke længere er den aktuelle situation.

Analyseopgave og eventuelle anbefalinger

Der ønskes gennemført en analyse, der berører følgende forhold.

1. En beskrivelse af den bymæssige sammenhæng supermarkederne i kommunen indgår i.
2. En vurdering af Gentofte Kommunes detailhandelsstrukturs indflydelse på parkeringsbehovet for supermarkederne i kommunen.
3. En opgørelse af borgernes valg af transportmiddel i forbindelse med indkøb.
4. En analyse af fordelingen af omsætning i butikkerne i forhold til kundernes valg af transportmiddel.
5. En opgørelse over antal parkeringspladser der aktuelt er til rådighed ved supermarkederne i kommunen.
6. En vurdering af parkeringsbelastningen på de eksisterende supermarkeders eget parkeringsareal og eventuelle nærområder.
7. En opgørelse over eventuelle parkeringsrestriktioner på de eksisterende supermarkeders parkeringsarealer.
8. En opgørelse over den generelle forsyning med parkeringspladser i nærområdet til supermarkederne i kommunen og deres belastning.
9. En vurdering af sammenhæng mellem butiksstørrelsens betydning for omsætning og parkeringsbehov ved eventuelle udvidelser af butiksstørrelsen.
10. En vurdering af udviklingen inden for transportvaner i forhold til indkøb, herunder beskrivelse af eventuelle kommunale strategier for at fremme lokal handel og begrænse biltrafik.

Der skal ligeledes indgå observationsstudier af parkeringsforhold ved supermarkeder og i strøggaderne på forskellige tidspunkter af dagen og ugen for at få et reelt billede af parkeringssituationen. Disse skal udføres uden for ferietider, for at give et reelt billede af forholdene.

Der ønskes desuden en benchmark af p-normerne for detailhandelen i Gentofte Kommune ifht. andre kommuner set i forhold til deres detailhandelsstruktur og bymæssige forhold.

På grundlag af de beskrevne analyser ønskes anbefalinger til parkeringsnormer, der er tilstrækkelige for at imødekomme behovet, ikke belaster nærområdet og samtidig understøtter, at borgerne i Gentofte Kommune har butikker, herunder supermarkeder, i nærområdet, og at kommunens strøggader forsat vil være attraktive bylivs- og handelsområder.

Tidsplan

Der ønskes svar på muligheden for at løse opgaven senest fredag den 14. juni 2024.

Analysen skal afleveres i endelig udgave senest den 31. august 2024.

Opgaven tildeles det bedste tilbud primo uge 25 og der forventes afholdt opstartsmøde i samme uge.

Krav til konsulenten

Konsulentfirmaet skal kunne dokumentere erfaring med lignende analyser og have et indgående kendskab til byplanlægning, detailhandelsforhold og parkeringsanalyser. Firmaet skal desuden have kapacitet til at gennemføre projektet inden for den angivne tidsramme.

Pris og tidsforbrug

Den økonomiske ramme er på 200.000 kr., og Gentofte Kommune indhenter tilbud to til tre firmaer på løsning af opgaven.

Kontakt

Spørgsmål vedrørende opgaven kan rettes til:

Chef for Plan og Byg, Nina Holst: nhol@gentofte.dk M: 2617 2992

Faglig leder, Michael Holst: miho@gentofte.dk M: 5120 5972

Supplerende materiale

- Kommuneplan 2021 kan læses via dette link:
  Forside - Kommuneplan 2021 - Gentofte Kommune (niras.dk)
- Gentofte Kommunes detailhandelsstrategi kan læses via dette link:
  Detailhandel i Gentofte - Detailhandel i Gentofte
- Gentofte Kommunes lokalplaner for bydelscentrene er følgende:
  Lokalplanerne 209, 210, 211, 212, 213, 214
  Lokalplan 364 - Tema om butiksstørrelser, anvendelse og bevaring i bydelscentrene
- Der er desuden disse lokalplaner for supermarkeder:
  Lokalplan 199 for del af Tuborg Syd og del af Hellerup bydelscenter m.m.
  Lokalplan 334 for Munketorvet butikscenter
  Lokalplan 342 for et område ved Lyngbyvej 237

Supermarkeder i Gentofte Kommune

Bydel	**Butik**	**Adresse**
Hellerup		
	Menu i Rotunden	Strandvejen 64
	Super Brugsen	Strandvejen 169
	Netto	Waterfront Shopping
	Føtex Food	Strandvejen 193
Charlottenlund		
	Menu	Jægersborg Alle 44
	Menu	Jægersborg Alle 4
	Brugsen	Jægersborg Alle 21
	COOP 365	Jægersborg Alle 14
Ordrup		
	Menu	Ordrupvej 60
	Super Brugsen	Ordrupvej 79
	COOP 365	Ordrupvej 101
Gentofte		
	Netto	Gentoftegade 35-37
	Super Brugsen	Baunegårdsvej 7 F
	Føtex Food	Gentoftegade 74
Vangede		
	Super Brugsen	Vangede Bygade 61
	COOP365	Vangede Bygade 40
	Netto	Vangede Bygade 101
Dyssegård		
	Rema 1000	Søborg Hovedgade 27
Uden for bydelscentre		
	Netto	Lyngbyvej 237
Lokalcenter	Netto	Smakkegårdsvej 114
	Netto	Dalstrøget 133
Lokalcenter	Brugsen	Strandvejen 213

Relateret document 2/3

Dokument Navn:	**20240828_Præsentation_august.pptx**
Dokument Titel:	**20240828_Præsentation_august**
Dokument ID:	**5587087**

urban creators

Gentofte Kommune

Parkeringsnormer for supermarkeder

August 2024

urban creators

Baggrund

AÀÁÁÂÃÄĀ

ÀÁÂÃÄĀĂÂĂÅ ÁÃĄÆÃĄÃÆĂÅÁBÓÁĂ BÄ ĆÅÂĈĂ ČBĊ Ċ ÇÅĂĈ

	ÉÊÅÄÆÊĚ ËĆĆĈÆĒ Č	ÆĄĆÂDĆÈĂ	ÆĂÅÁBÓÁĂ	ÐĆĄĄĂĈÇE	ĎÃĄĄĂĈÐÂ	ÀÇÂĂĈÐÂĆĄ
CÄĀĆĈÀČĈÀĊ ÇĈĈĆÂĊ ĆĀ DÇĈ	ÆBÁ	ÆÆÁ	ÆÅÁ	ÆÆÁ	ĂĄÁ	ĂÅÁ
CÄĀĆĈÀČĈÀĊ ÇĈĈĆÂ ÃĀĆÄ DÇĈ	BĂÁ	BÆÁ	BÐÁ	BÐÁ	ĎĎ	ĎÐÁ
CÄĀĆĈÀČĈÀĊ ÇĈĈĆÂĊ ĆĀ Ð DÇĈ	BÐÁ	BBÁ	BĎÁ	BĂÁ	BĂ	BÆÁ
CÄĀĆĈÀČĈÀĊ ÇĈĈĆÂĊ ĆĀ Ð DÇĈĆÂ	ÐÐÁ	ÐEÁ	ÐÐÁ	ÐÐÁ	ÐÅÁ	ÐEÁ
CÄĀĆĈÀČĈÀĊ ÇĈĈĆÂĊ ĆĀ Ď DÇĈĆÂĆĈĈĆÂĈĈĆÂĆ	ÐÁ	ÐÁ	ĎÁ	ÐÁ	ĎÁ	ĎÁ

AÀÁÁÂÃÄĀ

Ė ÅÂĂĈĐĐÄĂĄĎĂĈ

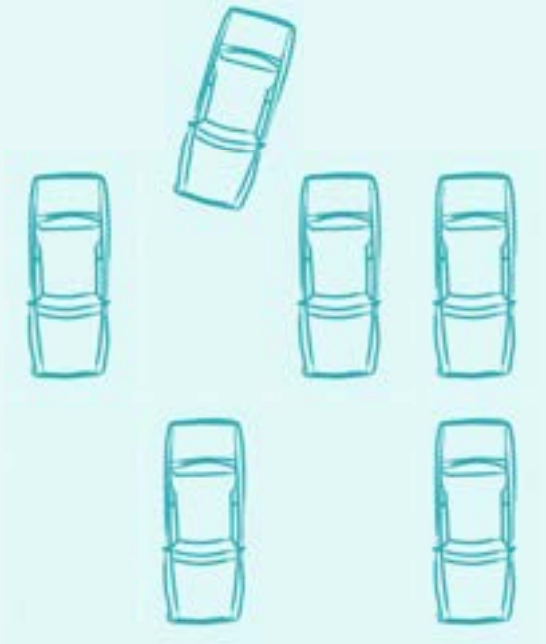
ĂĂÆ
ÁĆÄÄĆĊ ČĠÂĒĆ ÇÄĒĆÂĞĢĆĢ Ê

ÐÆÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊĔĊ ÂËĀĆÂĆÂ
ĔÈĒÀĈĒĔÀĖÐE ÁÀÄÁĆ

ĘÃÈÈČĈÁĆĒĊ ĆĀ ĀÀĒÀ ČÂÀ
AAFGĜÀÄĊ ÀÂÉÊ ĘĒÀĒÇĒĒÇÉ
Ċ ČË

Ę Ă ÇÅÂĂĈĐĐÄÁĂ DÇE ĂĈĊ ĆĈČĂÂĂĈ

- ! A ÀÁÂÃÄĀĂÅÅĄÆÈÁÅÉÁB
- ! CÆĆÀÅĈÅÆČĊÀÁ ÃÇ ÀÅÅÅÅÆĆ
- ! DÀÆÆĄ ÃĎÀÁÆĄÐÆÀ
- ! ÐÀE Ă È É É É ÃÊ ÂĊĊÀČĔÅB
- ! ÄË Ë Ē Ĕ Ė Ę ÃË ÅBÅÆĆ
- ! ÄË Ë Ē Ĕ Ė Ę ÃF ĂÁČÀBÀ



Ĕ

GĜÁBÀÅĊĞČÀĂĈÀÁ ÀÅÐĄÅÀÆČÀÆÃĊĄE E ÀÅÀÁ ĠÉĠĢ

urban creators

AÀÁÁÂÃÄĀ

Ę Ă ÇÅÂĂÂĎĐÄǺĂ ÆÇǺÃĆČĂÂ

	Ì ĂÅÊ FĀĆÂĄǺẮĂÅÇÅÂ	I ÇEĂÂĐÂÇÄĎĂÅ ĎĂĄĄĂÂÇE	ĦĂǺǺB ÆĂǺÅBẤĂ	ÀĂĊ Ć HÎÎÎÎ Ę ÊĎĎĂÄÁÂÂ	FGGĜ AĞĠ ĢĆÅÄĂÂĂ	FGGĜ AĞĠ GÂÂÂÇE
I ǺĐÂÂĂĄĎĂ	ĐĖÆE Ċ Đ	ĐĖÆE Ċ Đ	ĐĖĐEE Ċ Đ	ĄÆE Ċ Đ	ĄÆE Ċ Đ	ĐĖÆE Ċ Đ
ĐÍ Ì Î I I ÎÆ Ï GĦĒĪ Ï I Ë						
ĜĄÇĬ ĂÂÃÅÄ	HÀÄĀĆÂÊÁÀĀĆ	HÀÄĀĆÂÊÁÀĀĆ	HÀÄĀĆÂÊÁÀĀĆ	ĜĆĔĆÄĒÂÀÂÊ	ĜĆĔĆÄĒÂÀÂÊ	HÀÄĀĆÂÊÁÀĀĆ
ÀBĄĄĂ	CÄÉĆÂĎÃĒÇÉ	CÄÉĆÂĎÃĒÇÉ	ĤĔÉÀÂĎÃĒÇÉ	ĤĔÉÀÂĎÃĒÇÉ	ĤĔÉÀÂĎÃĒÇÉ	ĤĔÉÀÂĎÃĒÇÉ
ËĨÉÆÎ ĦÆĪ ÉĨÆĎĪ Ę						
İ BÂĀBĄÂĮ ÆÃĄĂÂ	Ħ ĆÁĆĒ ÁĔĀ	I ĔĀ	I ĔĀ	Ħ ĆÁĆĒ ÁĔĀ	Ħ ĆÁĆĒ ÁĔĀ	Ħ ĆÁĆĒ ÁĔĀ
İ BÂĀBĄÂĮ Ĭ ÊČĄĂÂĮÄĆÅÄ	I ĔĀ	Ħ ĆÁĆĒ ÁĔĀ	Ħ ĆÁĆĒ ÁĔĀ	Ħ ĆÁĆĒ ÁĔĀ	I ĔĀ	Ħ ĆÁĆĒ ÁĔĀ
Ę Ī Ì GÆÀJ İ Ĩ						
ĐBĄĄÄǺÊE ĂÂ	Ì ĒÀÁĆÍ ĞÇÂÂ	Ì ĒÀÁĆÍ ĞÇÂÂ	Ì ĒÀÁĆÍ ĞÇÂÂ	Ì ĒÀÁĆÍ ĞÇÂÂ	Ì ĒÀÁĆÍ ĞÇÂÂ	Ì ĒÀÁĆÍ ĞÇÂÂ
GEĄÇÅÂĮ HÎÎÎÎ Ċ	ĐEĖÅEE	ĐĐĖBEE	ĄĖÆE	ĐĎĖĎEE	ĎÆĖÆE	ĐBĖĐEE
ĜJ ÀÏ Ī ÀĨĦÆ						
ĜĔEĄÇÂĎĂÂĮ EÂÃĊ Ē Â	ĂĂ	BĂ	ĐEĄ	ĎÆ	ĎĎ	ĄÆ
ÀĂÄÇĄĂÂÃÅÄĮ EÂÃĊ Ē Â	Đ ĒÇĊ ĆÂ	Đ ĒÇĊ ĆÂ	Đ ĒÇĊ ĆÂ	Đ ĒÇĊ Ć	Î ÂÇ	Đ ĒÇĊ ĆÂ

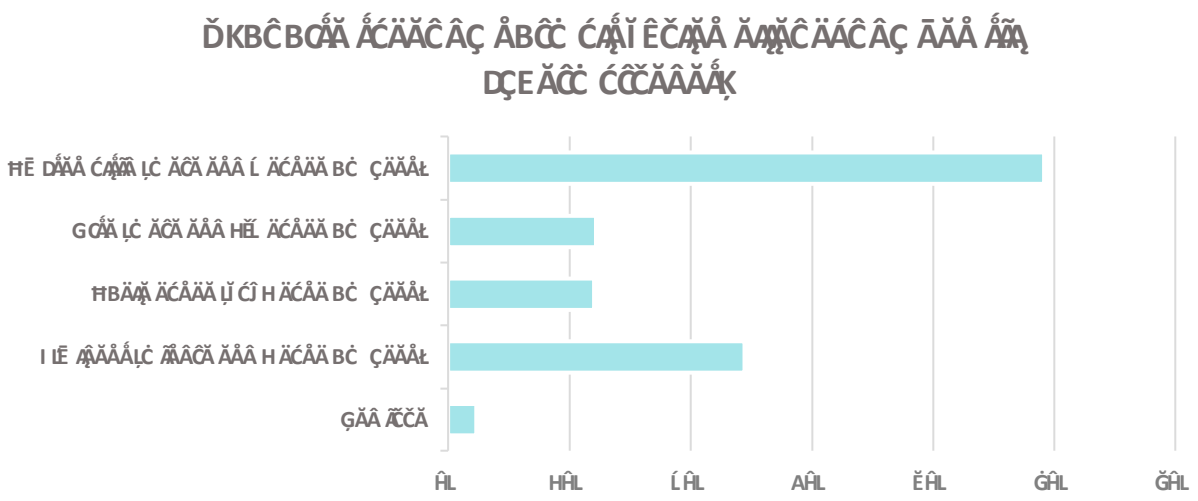
urban creators

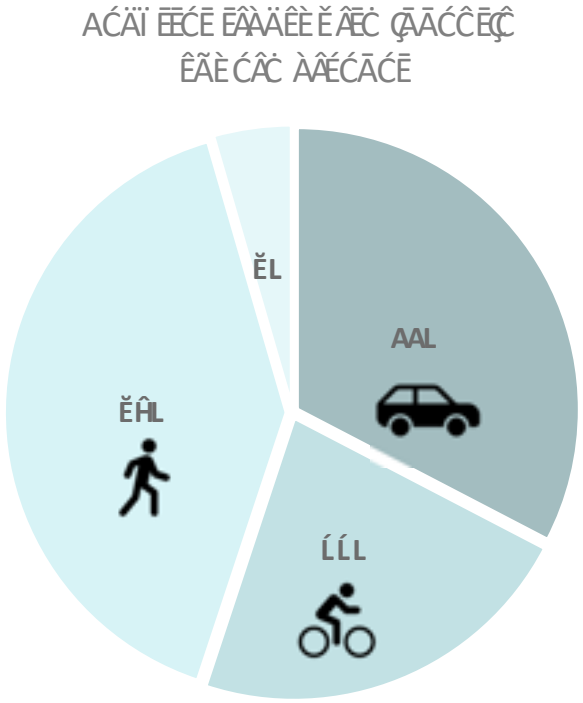
Interviewundersøgelsen

ÏÄĒĆÂĞÇĆĢÃÄĀĆÂÊĠÁĆČĒĆ

ĎKBĈÂĆÅČBĊ Ċ ĂĈČÇÅÂĂĈÅĂ ÅÃĄDÇEĂĈĊ ĆČČĂÂĂÅĶ

- ĎĎÅ ĒÀÁĆÂDÇĈĆÄ ĒÇĈÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒË
- ĂĐÅ ÁËÂĆĈĈĆÂÁËÂËÏ ÉĈĈÂĒÇĈÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒË
- ĜĆÂĆÂĊ ĆÁĆĒĈË ĪBĬÆÅİGÊĔĊ ÀÄĞĆÄĀĆÂDÃÊGĒĔÁGĈGDĆĮ IÅĈĆĈĈĆÂÀÄĀĆĒË





urban creators

ĨÄĒĆÂĞÇĆĢ ÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

ĎKBĈÂĆÅ ČBĊ Ċ ĂĈÂĂ CBĈĎČĂĄĄĂĂ ĆĄÂĂĈĎÄĈÇE E ĂĈÅÃĄĎÇE ĂĈĊ ĆĈČĂÂĂÅĶ

! ĜĆĒĆÂÊJ ÂĈÇÁĒĀĆ ĎĐĬÆEĬËÂÇÁĆGÊĚĊ ÀÄÉĚĊ Ċ ĆÂĒÇĈÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒ Ċ ĆĀ DÇĈĪBĎ Å İĖĜĆĒĆÂÊÀĊ ĒÇĀÇÁ ĚÁÊË ĀĆÄÄĆ ÀĈĀĆÂÊÁÂÃÈÈĆGĀĆÂÇ ĈÂĞĆÊĒĚĊ ČÀÄÁ ÀÄÉĚĊ Ċ ĆÂĊ ĆĀ ĚÏ ÉĆĈĆĈĈĆÂĒÇĈČĒĀÊĖ

! ĜĆÂĆÂÊÀĊ ĈĆĒÊĆĒČĈĆÂĆ ÀČĀĆ ĴÆEĬËÂÇÁĆ ÊĚĊ ÀÄÉĚĊ Ċ ĆÂĊ ĆĀ ĚÏ ÉĆĈ ĆĈĈĆÂĒÇĈČĒĀÊĪĂB Å İ ĆÄĀ Ċ ĆĀ DÇĈĪĎĎ Å İĖ

	HNĚAĤ ÁĈ	AHĚĠĤ ÁĈ	ĠHĚMĤ ÁĈ	L·MĤ ÁĈ	Ĩ ĆĄÅ
ĐÃĄ	ÅÅ	BĎÅ	ĎĐÅ	ĐÅÅ	ĐEEÅ
FÊČĂĄ	ĐÆÅ	ĎEÅ	ĎĄÅ	ÆÅ	ĐEEÅ
ÆĆÅÄ	ĐĄÅ	ĐĂÅ	ĎĐÅ	ĐÆÅ	ĐEEÅ

ĎKĂĊ ĆÅČBĊ Ċ ĂĈÅÃĄĎÇE ĂĈĊ ĆĈČĂÂĂÅ Ċ ĂÂĬÊČĂĄĂĄĄĈÅÃĄCBÂĎĶ

ĴĄEĬËÂÇÁĆK	ÆÆÅ
ÆĐĬĄEĬËÂÇÁĆK	ĂÅÅ
ĎĐĬÆEĬËÂÇÁĆK	ÆÆÅ
ĐÅĬĎEĬËÂÇÁĆK	ĄĄÅ

Å

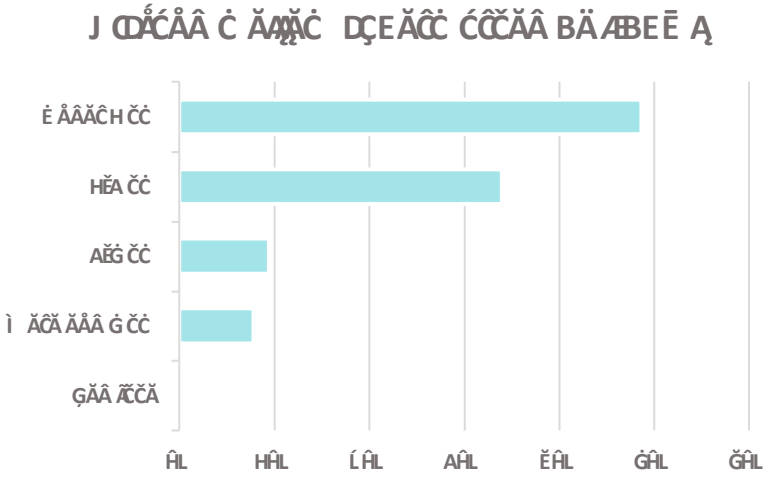
urban creators

ĨÄĒĆÂĞÇĆĢ ÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

ĎKBĈĄĆÅÄÄǺKĒ ČÆBĈČÇÅÂĂĈÅĂĶ

BÅ Ǻ ÀČÉÃÄĀĆÂÄĆ DĚÂÃÄĀĆÂĐÉĊ ČÂÀÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĐĂ Ǻ ÀČÉÃÄĀĆÂÄĆ DĚÂĈĬ ÄÁĆÂĆ ĞJ É ĆÄĀ Ď ÉĊ ČÂÀÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ



ĎKBĈĄĆÅÄÄǺKĒ ČÆBĈÆÃĄĎǺĂĈÅĂĶ

CČĀĆ ÉÃÄĀĆÂĠÊĚĊ ÀÄÉĚĊ Ċ ĆĀ DÇĈDĚÂĄĐ Ǻ ÃÄĀĆÂĎÉĊ ČÂÀÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĐĂ Ǻ ÀČÉÃÄĀĆÂÄĆĠĀĆÂÀÄÉĚĊ Ċ ĆÂÇDÇĈĠDĚÂÃÄĀĆÂĐÉĊ ČÂÀÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĎKBĈĄĆÅÄÄǺKĒ ČÆBĈĬÊČĄĎǺĂĈÅĂĶ

CČĀĆ ÉÃÄĀĆÂĠÊĚĊ ÀÄÉĚĊ Ċ ĆĀ ĚĬ ÉĆĈĠDĚÂÅÆǺ ÃÄĀĆÂĎÉĊ ČÂÀÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĎÆǺ ÀČÉÃÄĀĆÂÄĆ ÈĖ ĚĬ ÉĆĈDĚÂÃÄĀĆÂĐÉĊ ČÂÀÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĎKBĈĄĆÅÄÄǺKĒ ČÆBĈĈBÂÄĒ ÅÄĂĈÅĂĶ

CČĀĆ ÉÃÄĀĆÂĠÊĚĊ ÀÄÉĚĊ ĒÇĈČĚĀÊĠDĚÂĄĎ Ǻ ÃÄĀĆÂĐÉĊ ČÂÀÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ÆÉ

urban creators

ÎÄĒĆÂĞÇĆĢÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈĒĆ

ĎKBĈÂĆÅ EĆĈČĂĈĂĈČÇÅÂĂĈÅĂĮ ÂĂĈČBĊ Ċ ĂĈĊ ĂÂ ÆÃĄĶ

ĎKBĈĀĒ ÅEÁ DÇEĂĈĊ ĆĈČĂÂĂÅ EĆĈČĂĈĂĈČÇÅÂĂĈÅĂĶ

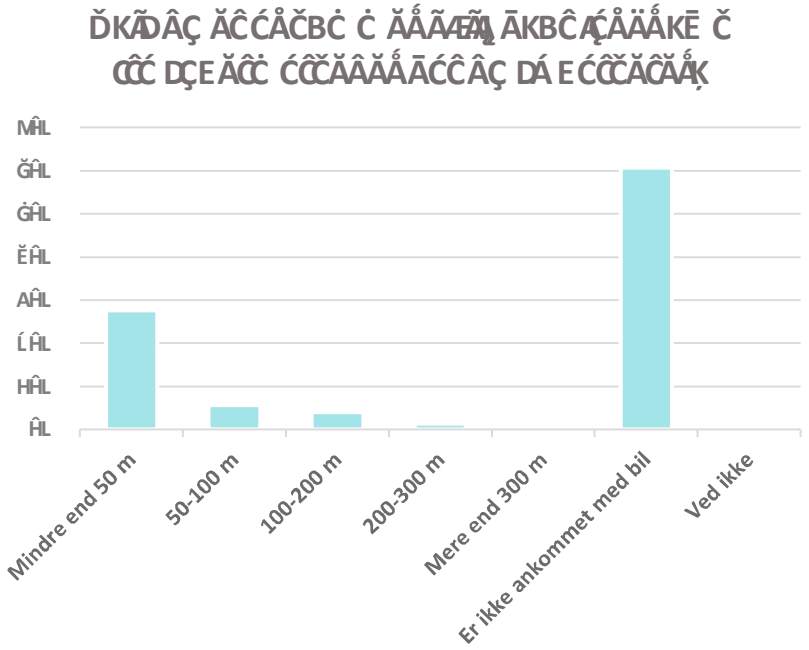
CČĀĆ ÉÃÄĀĆÂĠÊĔĊ ĆÂÀÄÉĔĊ Ċ ĆĒ Ċ ĆĀ DÇĈĠĮ ÀÂĄE Å ÈÀÁÉĆÂĆĒĊ ĆÁĆĒ ĒJ ĒÈĔË ÊÃÈĆÂĊ ÀÁÉĆĀĆĒÊ ÇÄĀÁÀÄÁ **ĪĊ ÃÅÂĈĂ ĂÅÂ ĠĤĊ** İĖ

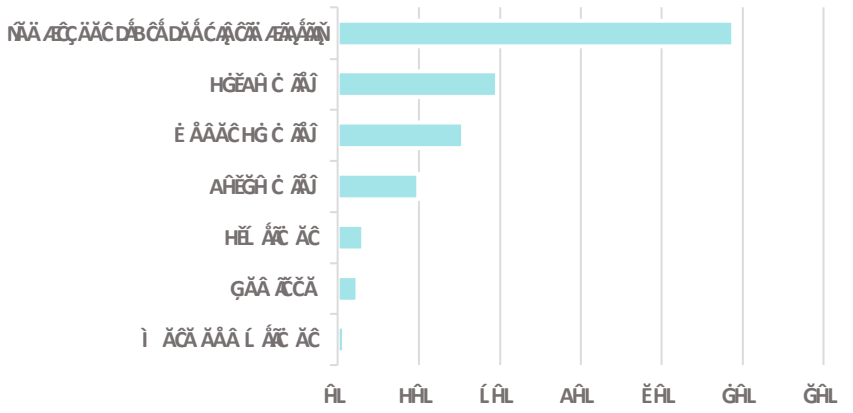
ĐÆÅ ÀČĀĆ ÉÃÄĀĆÂĠÊĔĊ ĆÂ ÀÄÉĔĊ Ċ ĆĒĊ ĆĀ DÇĈĠĮ ÀÂÈÀÁÉĆÂĆĒ **Ċ ĂĈĂ ĂÅÂ HĤĤĊ** ČÂÀ ÊÃÈĆÂĊ ÀÁÉĆĀĆĒĖ

ĎKBĈĄÇÅÄ ÁÃÂ EĆĈČĂĈĂĈČÇÅÂĂĈÅĂĶ

ĂÅÅ ÀČĀĆ ÉÃÄĀĆÂĠĀĆÂÀÄÉĔĊ Ċ ĆÂ Ċ ĆĀ DÇĈĠÈÀÁÉĆÂĆÂ**ÇÅÂĂĈAĤĊ ÃÅĴ** ĞĆĀ ÊÃÈĆÂĊ ÀÁÉĆĀĆĒĖ

ĐĐÅ ÀČĀĆ ÉÃÄĀĆÂĠĀĆÂÀÄÉĔĊ Ċ ĆÂ Ċ ĆĀ DÇĈĠÈÀÁÉĆÂĆÂ**Ċ ĂĈĂ ĂÅÂ H ÁÃĊ Ă** ÇĈĒÂDÇÄĀĆĈĒĆ Ċ ĆĀ ÇÄĀÉĠD ĞĆĀ ÊÃÈĆÂĊ ÀÁÉĆĀĆĒĖ





ĨÄĒĆÂĞÇĆĢ ÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

ĎKBĈĄĂÅĂĄĂĈDKĒ ĈÅĂĈÂĂÅĆÅĈÃÂĂ ĂÅ EĆĈĈĂĈÃÅÄDEĄĆÂDĶ

ĐÇÅĂĈ	ÉĂÅĆÅĈÃÂĂ EĆĈĈĂĈÃÅÄ ĻĆÅÂĂĄ L Ł	I KĒ ĈÅĆÅĈÃÂĂ EĆĈĈĂĈÃÅÄ ĻĆÅÂĂĄ L Ł
FGGĜAĞĠ GĈÂĈÇE	ĂE Å	B Å
FGGĜAĞĠ ĢĆÅÄĂÂĂ	BE Å	E Å
Ì ĂÅÊ FĀĆĈĄBÅÅĂÅĄÇÅÂ	BB Å	E Å
ĦĂÅÅB ÆĂÅÅBĈÅĂ	ĐĂ Å	ĐĐ Å
ÀĂĊ Ć HĤĤĤ Ę ÊDDĂÄÁĈÂ	BĐ Å	Ą Å
I ÇEĂĈĐĈÇÄDĂÅ ĎĂĄĂĈÇE	ĐĐ Å	ĐĂ Å

	ĤÑÎAĤĚHAÎAĤ		HAÎAĤĚHMÎAĤ		HMÎAĤĚĹHÎAĤ	
	ĤĆĒ	ĘĞJ ÂĒ	ĤĆĒ	ĘĞJ ÂĒ	ĤĆĒ	ĘĞJ ÂĒ
FGGĜAĞĠ GĈÂĈÇE	ĐĄ Å	Đ Å	ĐĂ Å	Đ Å	ĐĄ Å	Đ Å
FGGĜAĞĠ ĢĆÅÄĂÂĂ	ĐĐ Å	E Å	ĐB Å	E Å	B Å	E Å
Ì ĂÅÊ FĀĆĈĄBÅÅĂÅĄÇÅÂ	ĐĐ Å	E Å	ĐĎ Å	E Å	ĐE Å	E Å
ĦĂÅÅB ÆĂÅÅBĈÅĂ	ĐE Å	Å Å	B Å	ÆÅ	Đ Å	Å Å
ÀĂĊ Ć HĤĤĤ Ę ÊDDĂÄÁĈÂ	ĐĂ Å	Ď Å	ĐÆÅ	Đ Å	ĐĐ Å	Đ Å
I ÇEĂĈĐĈÇÄDĂÅ ĎĂĄĂĈÇE	Ą Å	Å Å	Ą Å	ÆÅ	Ă Å	Ď Å

urban creators

ÏÄĒĆÂĞÇĆĢ ÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

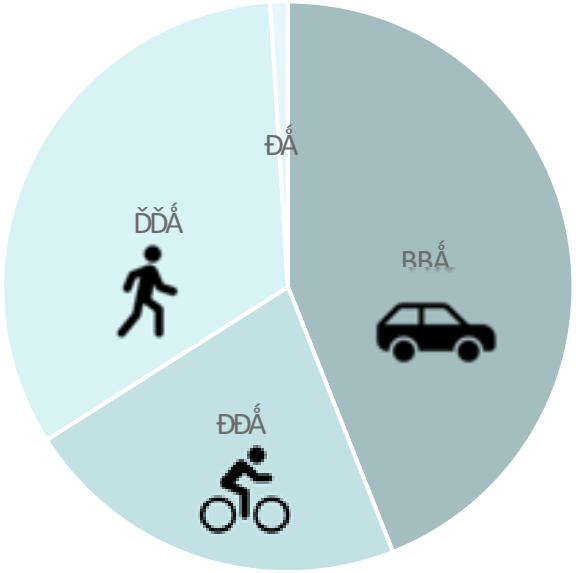
ĎKBĈĊ ĆÅÄĂ EĂÅÄĂ ÆĈÇÄĂĈČÇÅÂĂĈÅĂĶ

! ĂÅ Ǻ ÀČÉÃÄĀĆÂÄĆ DÂÃÁĒĆ EĬĐÆE ÉÂĒÈ Ë ĀĆĒ ÊĆÄĆÊĒĆ ÇÄĀÉĠDĖ

! ĶÇĈÊÀĊ Ċ ĆÄ ÊĒĒÂĔÏ ÉĈÇÊĒĆÂĔÁ ČĔĀÁJ ÄÁĆÂĆ ČĔÂÆÆÅ ÀČĀĆÄ ÊÀĊ ĈĆĀĆ ĔĊ ÊJ ĒÄÇÄÁ ÇÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆÂÄĆ ÇI ĆÄĒĔČĒĆ LĔĊ Ċ ÃÄĆĖ

! ĶÇĀĈÇÁĆÂĆ ÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆÂĞÇÊĆÂĠÀĒĔÏ ÉĈÇÊĒĆÂĔÁ ÁËĆÄĀĆ ÊĒĒÂ ČĔÂĔÀĖÆE Ǻ ÀČĔĊ ÊJ ĒÄÇÄÁĆÄ ÇÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆÂÄĆ ÇÊĒĔÂĆ DÏ ĆÂÊ ĔĆÄĒÂÃĊ ĔÁ ČĔÂĔÀĖĐÆÅ ÇĊ ÇÄĀÂĆ ĔÁĊ ĆĈĈĆĊ ÊĒĔÂĆ DÏ ĆÂĒ

CÄĀĆĈÀČĔĊ ÊJ ĒÄÇÄÁĆÄ ÇÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆÂÄĆ



ĶÇĈÊÀĊ Ċ ĆÄ ĔĊ ÊJ ĒĒĆÂĀĆ ÊĆÉÊ ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆÂČĔÂĔÀĖÆE Ċ ÇĔĖÉÂĒĔÂĈÁĒ

ĶÇĈÊÀĊ Ċ ĆÄ ĔĊ ÊJ ĒĒĆÂĔÏ ÉĈÇÊĒĆÂ ĔÁ ČĔĀÁJ ÄÁĆÂĆ ČĔÂĔÀĖĐÆE Ċ ÇĔĖÉÂĒĔÂĈÁĒ ÇĀĆ ÊĆÉÊ ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆÂ

ËÃĐĆĊ Ċ ĂÅ BĊ DĒ ÅÅĂĈ ÏÊČÃĐÅĂĈ BÄĈBÂÄĒ ÅÄĂĈĂĈBĈÃ DÅĐĈĈĂĐĂDBĈÂĂÅĂÅ HĊ ĂĈĴČĈÃ DÇEĂĈĊ ĆĈČĂÂĂĈÅĂ ÃÆĂÅÅBĈÅĂ ÏBĊ Ċ ÇÅĂ

urban creators

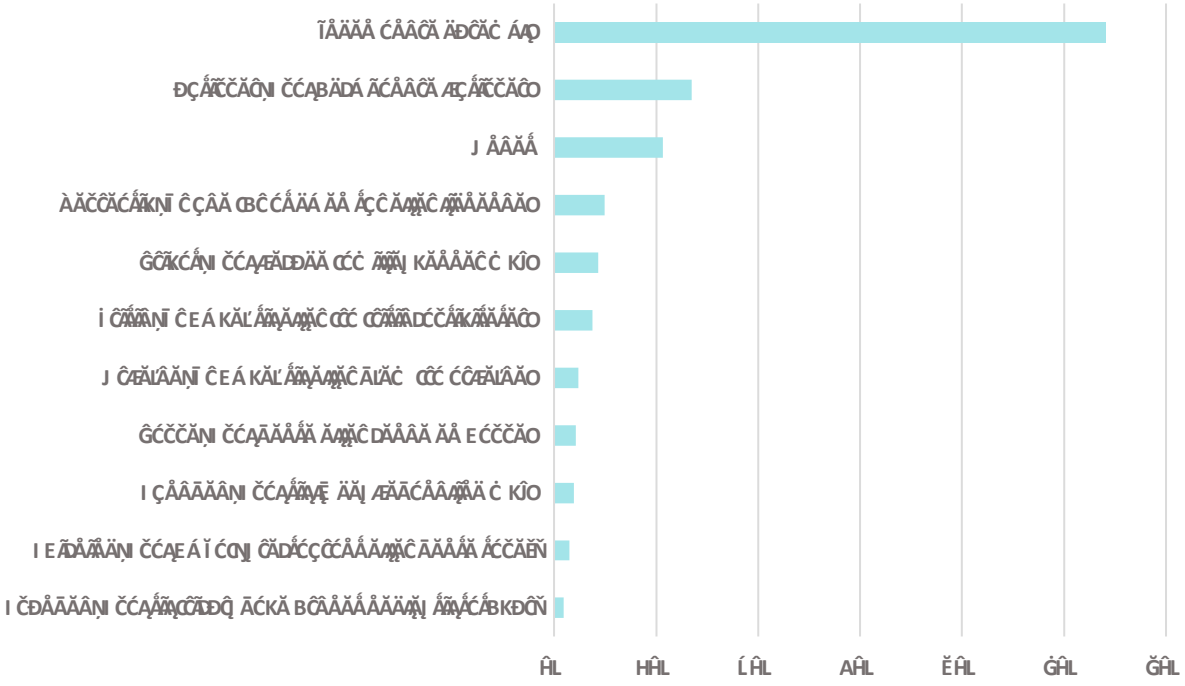
ÏÄĒĆÂĞÇĆĢÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈĒĆ

ĎKÃĄÇĂ ĆÅÂĈĂ ÄĐĈĂĊ ÁĄĀĆĈČÇÅÂĂĈÅĂ ÃDÇEĂĈĊ ĆĈČĂÂĂĈÅĂĶ

- BĎÅ Ļ ÀÂÀÄĀÂĆ ÁĠÂĆĊ ËĈÇ ĈĒÂDÇÄĀĆĈĒĆ Ċ ĆĀ ĒÃÂĆÄ ĒÇĈ ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒ
- ĐĎÅ ÀČÀĈĈĆ ÉÃÄĀĆÂÄĆ ÊĞÀÂĆÂĠÀĒĀĆ ĚÁÊË ÊÉÀĈÇ ÀÄĀÂĆ DÃĒĈÉĆÂÇ ĈĒÂDÇÄĀĆĈĒĆ Ċ ĆĀ ĒÃÂĆÄ

ĐÇÅĈ	JÅÂĈĂ ÄĐĈĂĊ ÁĄĻĆÅÂĂĄĻŁ
FGGĜAĞĠ GĈÂĈÇE	ĄÅ
FGGĜAĞĠ ĢĆÅÄĂÂĂ	ÅÅ
Ì ĂÅÊ FĀĆĈĄÁŃĂÅÇÅÂ	ĐĎÅ
ĦĂÁŃB ÆĂÅÁBĈÅĂ	ĐĂÅ
ÀĂĊ Ć HĤĤĤ ĘÊDDĂÄÁĈÂ	ĐÆÅ
IÇEĂĜĐĈÇÄDĂÅ ĎĂĄĶĈÇE	ĎEÅ

JÅÂĈĂ ÄĐĈĂĊ ÁĄĻĆBĈÆŃÂĂĄĶĂ Ċ ĂÂ ÁÇĈĂÅ ÁŃĄDÇEĂĈĊ ĆĈČĂÂĂÁ



urban creators

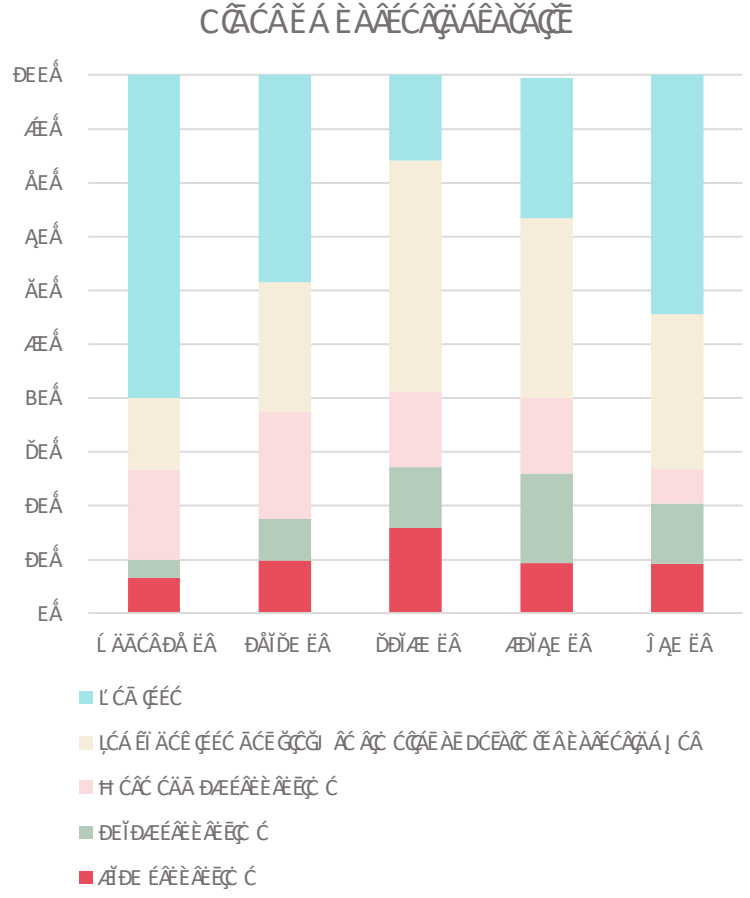
ÏÄĒĆÂĞÇĆĢ ÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

ĎKĆÂ ÁĒ ÅČĂĈ ČÇÅÂĂĈÅĂ BĊ EĆĈČĂĈÃÅÄDĆĈÄÃĈÁĶ

ĎĂ Á ÀČÉÃÄĀĆÂÄĆ ÊÏ ÄĆÊ ĀĆĒ ĆÂĆÂÂÇĊ ĆĈÇÁĒ ÀĒ DĆĒÀĈĆ ČĒÂ È ÀÂÉĆÂÇÄÁ ĆČĒĆÂ ĀĆ ĒĒ ČĠÂÊĒĆ ĒÇĊ ĆÂĆÂÁÂÀĒÇÊĖ

Ł ÀĖBE Á ÀČĀĆĊ GÊĚĊ ÀÄÉĚĊ Ċ ĆÂĊ ĆĀ DÇĈĠÊĞÀÂĆÂ È Ě ÊÇĒÇĞĒ È ËGÀĒ ĀĆĒ ĆÂÂÇĊ ĆĈÇÁĒ ÀĒ ÊÉÃĈĈĆ DĆĒÀĈĆ ČĒÂ È ÀÂÉĆÂÇÄÁ ĆČĒĆÂ ĀĆ ĒĒ ČĠÂÊĒĆ ĒÇĊ ĆÂĖ

ĐÇÁĈ	ĎKÃDÅÇ ÂĂ ÁB GĐĈDÁĂ ÁĈ ĂĈĆÁÇÂÃ KĆĈ ÄĈĆÁĈĮ DÁ ĂĈÂĂÁĀĂĈĂĈÁĂĈĈĈ ĂÁÇÄÁĆÁ DČÇÁÇÄ ÆĂÁĆÁÇ CBĈE ĆĈČĂĈÃÅÄÎ ĪÀÄĀĆĈÀČÉÃÄĀĆÂGĀĆÂĆÂĆÄÇÁĆÌ
FGGĜ AĞĠ GĈÂĈÇE	BĐ Á
FGGĜ AĞĠ ĢĆÅÄĂÂĂ	BĐ Á
Ì ĂÅÊ FĀĆĈÁÇÁĂÅÁÇÅÂ	ĐĐ Á
ĦĂÁĂB ÆĂÅÁBĈÁĂ	ÆĂ Á
ÀĂĊ Ć HĤĤĤ ĘÊDDĂÄÁĈÂ	ĐÆ Á
I ÇE ĂĈĐĈÇÄDĂÅ ĎĂÁÇÇĈÇE	BĐ Á



ĐB

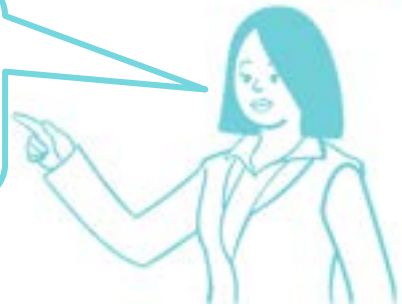
ÎÄËÉÁĞÇÉĢ ÃÄÄÁÉÊĠÁÉŒÉÁ

ĐĸÉÁ DÃÄĞÉÇÉÂÅĞÉÅÄ ĞÄĢĢÉŒĸĶ

ĜÉÂÉÁÉ ÀÄÄÁÉ ÉŒÉÁÇÄÃÉÁ ËÏ ÉŒÉÁĠÊËÉ ÇÉÉÁ DÇĞÉÁÂĮ ÉÄËÉËË

Ħ ÀÄÄÁ ÇHÉŒŒÉÁÃÈ Į ËÇÃÉÁÂ ÃŒËĠÇÄËÈ ÀÄÊÉÁÉËL· Ċ ÉÄ ÃÉÁÂ ÉÁĮ ÉŒŒÉÁÇÄÁÉÄ ÈÏĠÀÁËÉÁÃ

Ħ ÀÄÄÁ ÈÏĠÀÁËÉÁÂ ÃÃÊËÉÃÉÁÂ DĠÃÉÁÂŒÊÂÊÉÇĠÃÉ Ċ ÇÄÃÊËÉ ËĞÉÁËÃĮ ÃÉŒËÉÁÃ



ĐÆ

Ħ ÀÄÄÁ ÀČËÊĠÃÉÁÂÉËĖ Ċ ÉÁ Ċ ÉÃ ËÏ ÉÉŒÉŒŒÉÁÂĒÇŒŒÃÊ ÊÉÁ ÁÉÁÄÉ ĞĮ ÁÄÉ DÇŒÉÁL· ËÁ Ċ ÉÁÉ ŒËÉÃÊ È Ë ËÊ ŒĖĖÉ ĒÂÀŒÇÉÀÄĖÉÁÆ

Ï ŒËÂĐÇÄÃÉŒÉ Ċ ÉÃ ĒÃÂÉÄ ĒÇÊÃÈÉÁĖ ÀÄËÉÃÉÁĒ ÊËÃŒŒÉ IĠÁ ËÁÊË ÉÄ ĒÃÂÈË ÉÇÄËÉÁËÄÃÉÄ L· ÃÉŒÉÁĞÉŒÃÄÃÉÁÂÉÀĖÉÁËÂÇÄ NÁÉÊĠÁ ĞÉÄÄÉÁÂÉŒŒÁÂÇĖ ÇŒÇNË

ĜÉÂÉÁÇËÉÉÉÁ ËÂÃÉÁÄËŒÇÁË ÈŒÂÃÂÊ ĒÇÃÉÁ ŒÇÃĒ DÂÉÃÉÁÉ ÉŒĐÇŒÉÂÈË ÀŒĖ ËMÌÈŒÂÃÊÉÁÆ

urban creators

ÏÄĒĆÂĞÇĆĢ ÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

Ę Ă KÃÄÅÃÄDÅĂ E BÃÅÅĂĈ

Ł ÀĖBE Å ÀČĀĆĊ GÊĚĊ
ÀÄÉĚĊ Ċ ĆÂĊ ĆĀ DÇĈGÊĞÀÂĆÂ
È Ě ÊÇĒÇĞĒ È Ë GÀĒ ĀĆĒ ĆÂÂÇĊ ĆĈÇÁĒ
ÀĒ ÊÉÃĈĈĆ DĆĒÀĈĆ ČĚÂÈ ÀÂÉĆÂÇÄÁ
ĆČĒĆÂĀĆ ĒĚ ČĠÂÊĒĆ ĒÇĊ ĆÂĖ

BÅ Å ÀČÉÃÄĀĆÂÄĆ DĚÂÃÄĀĆÂ
Đ ÉĊ ČÂÀ ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĐĂ Å ÀČÉÃÄĀĆÂÄĆGĀĆÂ
ÀÄÉĚĊ Ċ ĆÂÇDÇĈGDĚÂÃÄĀĆÂ
Đ ÉĊ ČÂÀ ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ÆE Å Ị ÀÂÀÄĀÂĆ ÁĠÂĆĊ ËĈÇ
ČĚÂDÇÄĀĆĈÊĆ Ċ ĆĀ ĒÃÂĆÄ ĒÇĈ
ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĎĎ Å ĒÀÁĆÂDÇĈĆÄ ĒÇĈ
ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĂĐ Å ÁËÂĆĈĈĆÂÁËÂĚÏ ÉĈĆÂĒÇĈ
ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĂÅ Å ÀČĀĆ ÉÃÄĀĆÂGĀĆÂ
ÀÄÉĚĊ Ċ ĆÂĊ ĆĀ DÇĈGÈÀÂÉĆÂĆÂ
ÃÄĀĆÂĎE Ċ ÇÄĖĞĆĀ
ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒĖ

ĜĆĒĆÂÁĆÄĆÂĆĈĒ ĈĆĒ ÀĒ ČÇÄĀĆ ĆÄ
ÈĬÈĈÀĀÊ ĞĆĀ ÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆĒ L·
DĚÂĒÊĆĒ ČÂÀ ÇI ĆÄĒĚČĒĆ ĚÁÇ
HĆĈĈĆÂÃÈĖ

ĶÇĈÊÀĊ Ċ ĆÄ ĚĊ ÊJ ĒĒĆÂĚÏ ÉĈÇÊĒĆÂĚÁ ČĚĀÁJ ÄÁĆÂĆ ČĚÂĚĊ ÉÂÇÄÁ
Đ Ċ ÇÀĖÉÂĖÇÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆÂÄĆ ÇI ĆÄĒĚČĒĆ LĚĊ Ċ ÃÄĆĖ

urban creators

urban creators

Parkeringsundersøgelsen

MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

Ī ČDÃDÅĂĈĂÅÂĂ E ĆĈČĂĈÃÅÄDE ĄĆÂDĂĈ

Ĝ ĆÂ ĆÂ ÇÀĈĒ ÅÁÉĄ ÂĆÁÇÊĒÂĆÂĆĀĆ
È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈ ĈÂĀÊĆÂ Ç
È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆÄĖ

Ĝ ĆÂ ĆÂ ÂĆÁÇÊĒÂĆÂĆĒ ÇÀĈĒ ĐĐĄ
È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈ ĈÂĀÊĆÂ ÊĚ Ċ
È ÂÇĊ J Â È ÀÂÉĆÂÇÄÁ ĒÇĈĀĆ Ă
ÊÃÈ ĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆÂĖ

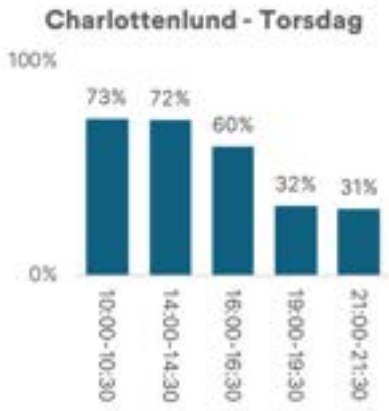
	Antal parkeringspladser - bilparkering						
	P1	P2	S1	S2	S3	S4	I alt
Charlottenlund	66	22	78	14	18	19	**217**
Gentofte	107		20	26	51		**204**
Dyssegård	39	26	36	18	18		**137**
Hellerup	46		12	5	10	66	**139**
Ordrup	79		21	24			**124**
Vangede	33		43				**76**
I alt							**897**

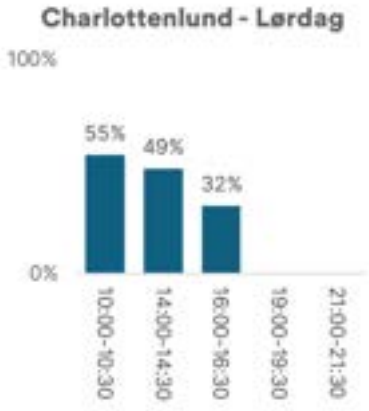
urban creators

MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

Ì ĂÅÊĮ F ĀĆĈĄBÅÅÅÅÇÅÂ

ĜĆ È ÂÇĊ J ÂĆ È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÂĀÊĆÂ ĆÂDĆĈÂÁĒ
Ċ ĆĀ Ě È ĒÇĈĂĄ Å ĒĚÂÊĀÀÁ ČÂÀ ÉĈĒ ĐE Ĭ ĐBĖĎE Ė
MĖ ÀĈĈĆ ÀÄĀÂĆ ĒÇĀÊÈ ÃÄÉĒĆÂ ĆÂ
DĆĈ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÂĆÁÇĒĒÂĆÂĆĒ ĒÇĈĐĬ ĎÅ Å Ė





	Torsdag							Lørdag						
	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. Personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel belægnings%
10:00-10:30	P1	44			7	67%	22%	P1	16			6	24%	19%
	P2	5				23%		P2	6				27%	
	S1	69				88%		S1	6				8%	
	S2	10				71%		S2	14				100%	
	S3	17				94%		S3	17				94%	
	S4	18				95%		S4	15				79%	
14:00-14:30	P1	44			10	67%	31%	P1	17			5	26%	16%
	P2	14				64%		P2	10				45%	
	S1	65				83%		S1	12				15%	
	S2	12				86%		S2	8				57%	
	S3	12				67%		S3	13				72%	
	S4	13				68%		S4	15				79%	
16:00-16:30	P1	25			6	38%	19%	P1	11			6	17%	19%
	P2	10				45%		P2	7				32%	
	S1	28				36%		S1	0				0%	
	S2	14				100%		S2	6				43%	
	S3	14				78%		S3	11				61%	
	S4	12				63%		S4	7				37%	
19:00-19:30	P1	6			3	9%	9%	P1	Ikke talt					
	P2	5				23%		P2						
	S1	4				5%		S1						
	S2	6				43%		S2						
	S3	14				78%		S3						
	S4	7				37%		S4						
21:00-21:30	P1	1			3	2%	9%	P1	Ikke talt					
	P2	0				0%		P2						
	S1	14				18%		S1						
	S2	6				43%		S2						
	S3	12				67%		S3						
	S4	11				58%		S4						
I alt		**512**			**29**			**I alt**	**191**			**17**		

urban creators

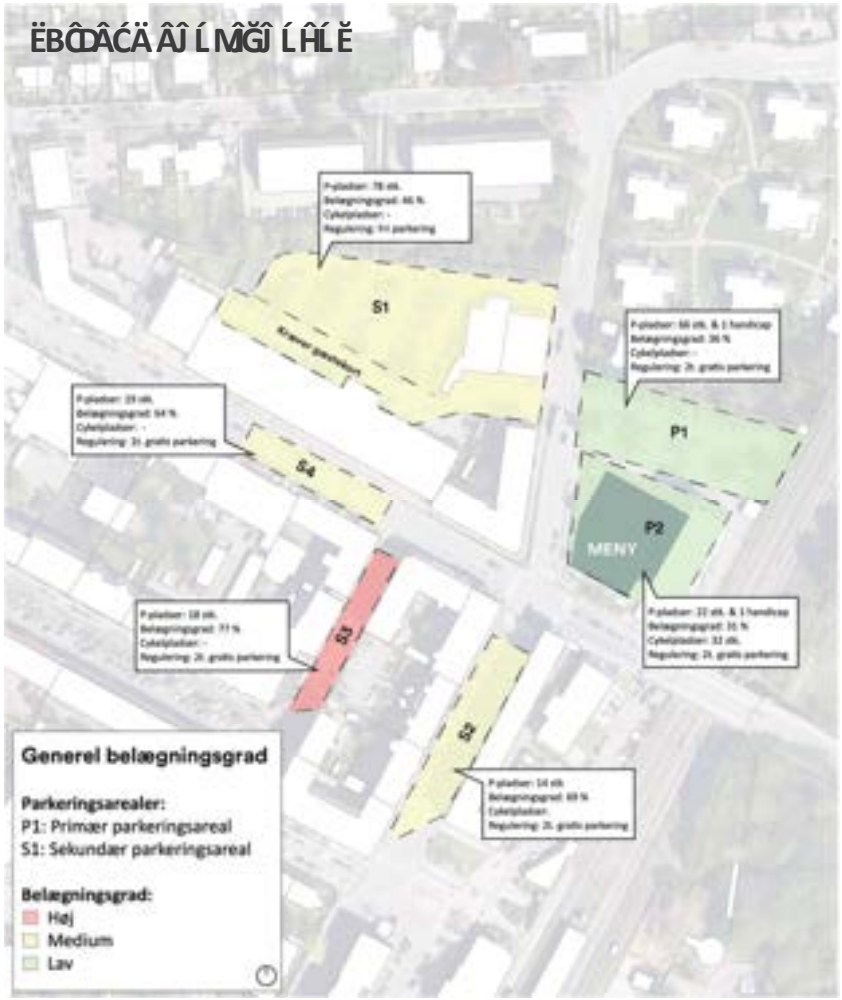
MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

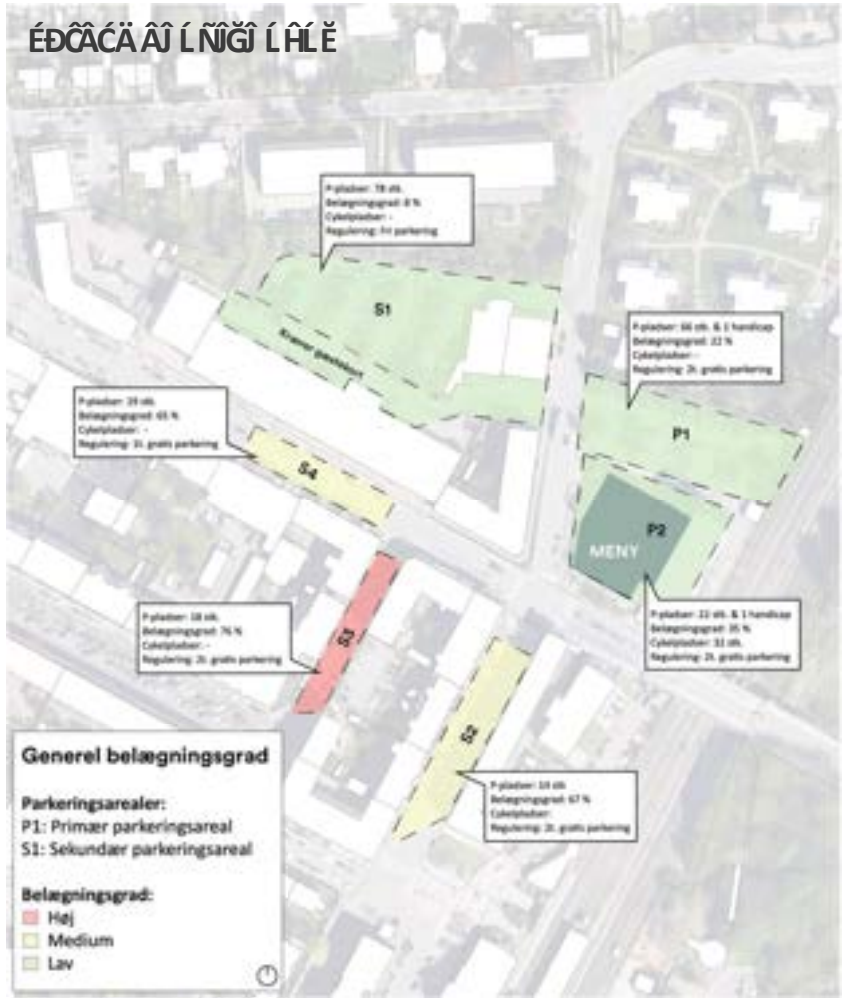
Ì ĂÅÊĮ F ĀĆĈĄBǺÅĂÅÇÅÂ

ĜĆ È ÂÇĊ J ÂĆ È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÂĀÊĆÂĮ ÀÂÐ ĒĖ ÁÂÀĒĈĖ È ÀÂÉĆÂÇÄÁĖ

AĆĈÌ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ È Ë ĀĆ È ÂÇĊ J ÂĆ È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÂĀÊĆÂ ĆÂÊÀĊ ĈĆĒ ÊĆĒ ÐÐĬ ĎĂ Ǻ Ė

AĆĈÌ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ È Ë ĘÐ ĪĻĆÄÊĈĠĞÊĞĆĮĮ ĆÂÊÀĊ ĈĆĒ ÊĆĒ ĄĂĬ ĄĄ Ǻ Ė





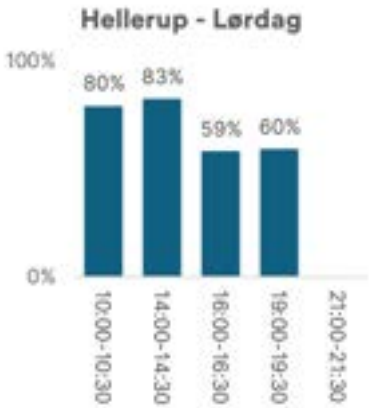
MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

I ÇEĂĜĐĈÇÄDĂÅĮĎĂĄĄĂĈÇE

ĜĆÄ ÈÂÇĊ J ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÀĀÊ ĆÂDĆĈÀÁĒ
Ċ ĆĀ Ě È ĒÇĈĂĐ Ǻ ĒĚÂÊĀÀÁ ČÂÀ ÉĈĒĐEĬĐBĖĎE Ė

ĤĠÂĀÀÁ ČĚÂĊ ÇĀÀÀÁ ĆÂĀĆÄ DĆĈÀÁĒ Ċ ĆĀ ÆE Ǻ Ė

MĖ ÀĈĈĆ ÀÄĀÂĆ ĒÇĀÊÈÃÄÉĒĆÂĆÂ
DĆĈ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÂĆÁÇÊĒÂĆÂĆĒ ĒÇĈBĬĎĎ Ǻ Ė



	Torsdag								Lørdag							
	P-område	Alm. personbil	Ulovlig	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. personbil	Ulovlig	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%
10:00-10:30	P1	28					61%		P1	23					50%	
	S1	12	2				100%		S1	9					75%	
	S2	5	1			28	100%	100%	S2	5		1		24	100%	86%
	S3	10	4	1			100%		S3	10	1	2			100%	
	S4	66	2	1	7		100%		S4	48		1	1		73%	
14:00-14:30	P1	26					57%		P1	15					33%	
	S1	12					100%		S1	12					100%	
	S2	5		1		35	100%	125%	S2	5	1	1		33	100%	118%
	S3	10	4	2			100%		S3	10		1			100%	
	S4	66	3	2	9		100%		S4	53		1	2		80%	
16:00-16:30	P1	17					37%		P1	4					9%	
	S1	9					75%		S1	9					75%	
	S2	5	1			24	100%	86%	S2	4		1		24	80%	86%
	S3	10	2	1			100%		S3	7					70%	
	S4	66	2	1	8		100%		S4	39		1	2		59%	
19:00-19:30	P1	13					28%		P1	2					4%	
	S1	10					83%		S1	7					58%	
	S2	5	2	1		23	100%	82%	S2	4		1		15	80%	54%
	S3	10	2	1			100%		S3	9		1			90%	
	S4	66	2	1	12		100%		S4	43		2	7		65%	
21:00-21:30	P1	4					9%		P1	SuperBrugsen lukkede kl. 19						
	S1	9					75%		S1							
	S2	5	2			ikke talt	100%		S2							
	S3	10	3				100%		S3							
	S4	62		2	12		94%		S4							
I alt		**541**	**32**	**14**	**48**	**110**			**I alt**	318	2	13	12	96		

urban creators

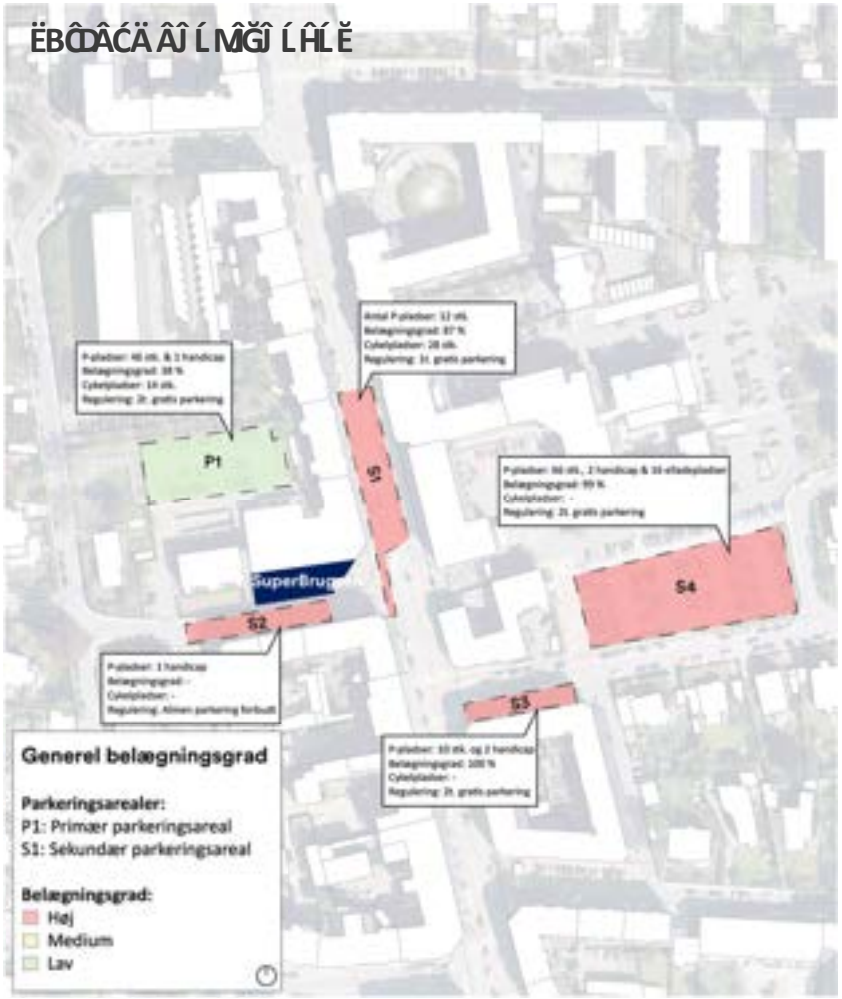
MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

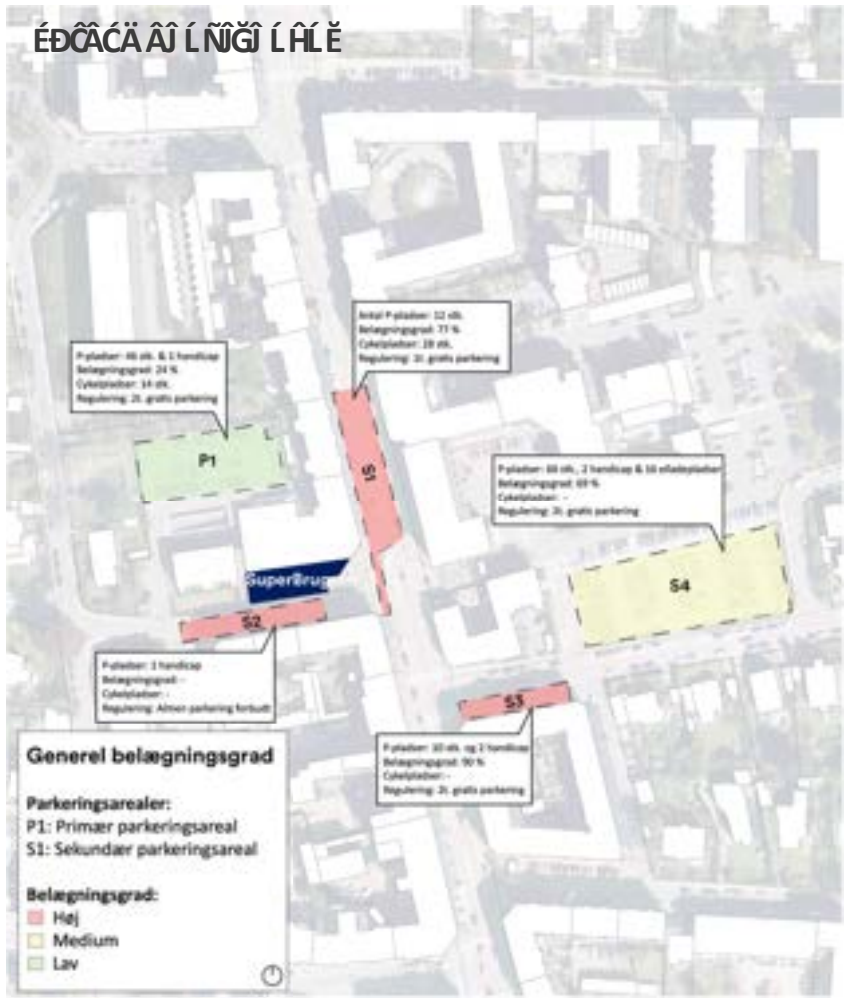
I ÇEĂĜĐĈÇÄDĂÅĮĎĂĄĂĈÇE

ĜĆÄ ÈÂÇĊ J ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÂĀÊ Į ÀÂĐĒĖ ÁÂÀĒÇÊ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁĖ

AĆĈI ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈĖ ĀĆÄ ÈÂÇĊ J ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÂĀÊ ĆÂÊÀĊ ĈĆĒ ÊĆĒ ĐBĬĎÅ Ǻ

AĆĈI ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈĖ ĀĆ ÊĆÉÃÄĀJ ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÂĀÊĆÂ ĆÂÊÀĊ ĈĆĒ ÊĆĒ ĂÁĒĬĐEE Ǻ





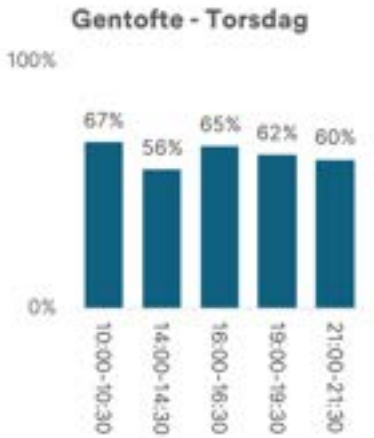
MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

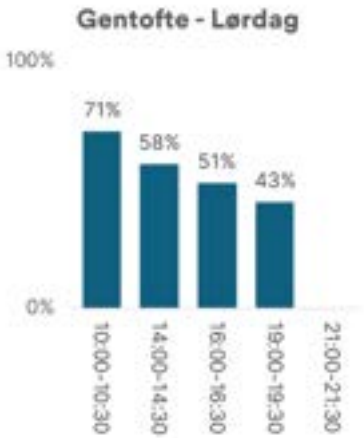
ĦĂÅÅBĮÆĂÅÅBĆÅĂ

ĜĆÄ È ÂÇĊ J ÂĆ È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÀĀÊ ĆÂDĆĈÀÁĒ Ċ ĆĀ
Ě È ĒÇĈÆĐ Å ĒĚÂÊĀÀÁ ČÂÀ ĐEĬĐĂĖĎE Ė

ĤĠÂĀÀÁ ČĚÂĊ ÇĀĀÀÁ ĆÂĀĆÄ DĆĈÀÁĒ Ċ ĆĀ ĄĎ Å Ė

MĖ ÀĈĈĆ ÀÄĀÂĆ ĒÇĀÊÈ ÃÄÉĒĆÂĆÂ
DĆĈ ÁÄÇÄÁÊÁÀÀĀĆÄ ÂĆÁÇĒĒÂĆÂĆĒ ĒÇĈĐĂĬ ĎĐ Å Ė





	Torsdag							Lørdag						
	P-område	Alm. P personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%
10:00-10:30	P1	56				52%		P1	78				73%	
	S1	13	3		28	65%	100%	S1	13	3		26	65%	93%
	S2	20	1			77%		S2	22	1			85%	
	S3	38				75%		S3	32		1		63%	
14:00-14:30	P1	47	2			44%		P1	43				40%	
	S1	9	3		20	45%	71%	S1	14	4		20	70%	71%
	S2	18	2			69%		S2	19				73%	
	S3	34				67%		S3	25		1		49%	
16:00-16:30	P1	54				50%		P1	34				32%	
	S1	12	3		27	60%	96%	S1	12	3		25	60%	89%
	S2	20	1			77%		S2	15				58%	
	S3	38		1		75%		S3	27				53%	
19:00-19:30	P1	29				27%		P1	17				16%	
	S1	12	2		14	60%	50%	S1	10	4		20	50%	71%
	S2	25	1			96%		S2	15				58%	
	S3	33		1		65%		S3	24				47%	
21:00-21:30	P1	28				26%		P1	Ikke talt					
	S1	13	2		18	65%	64%	S1						
	S2	22	1			85%		S2						
	S3	33		1		65%		S3						
I alt		**554**	**21**	**3**	**107**			**I alt**	**400**	**15**	**2**	**91**		

urban creators

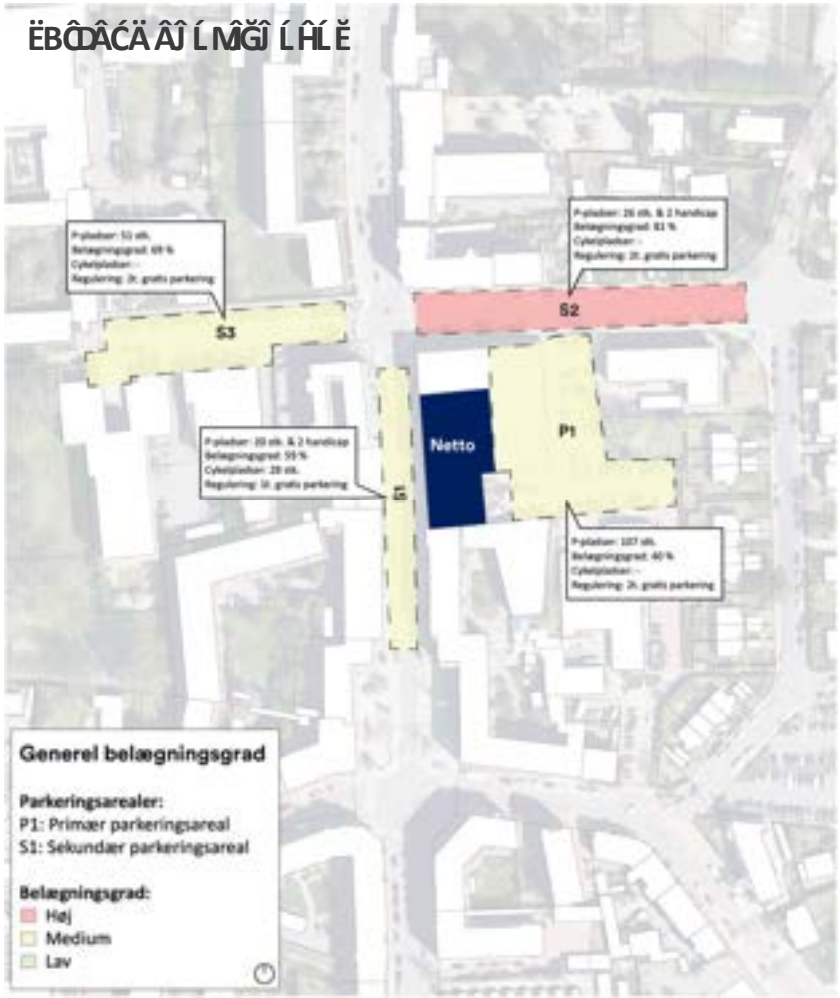
MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

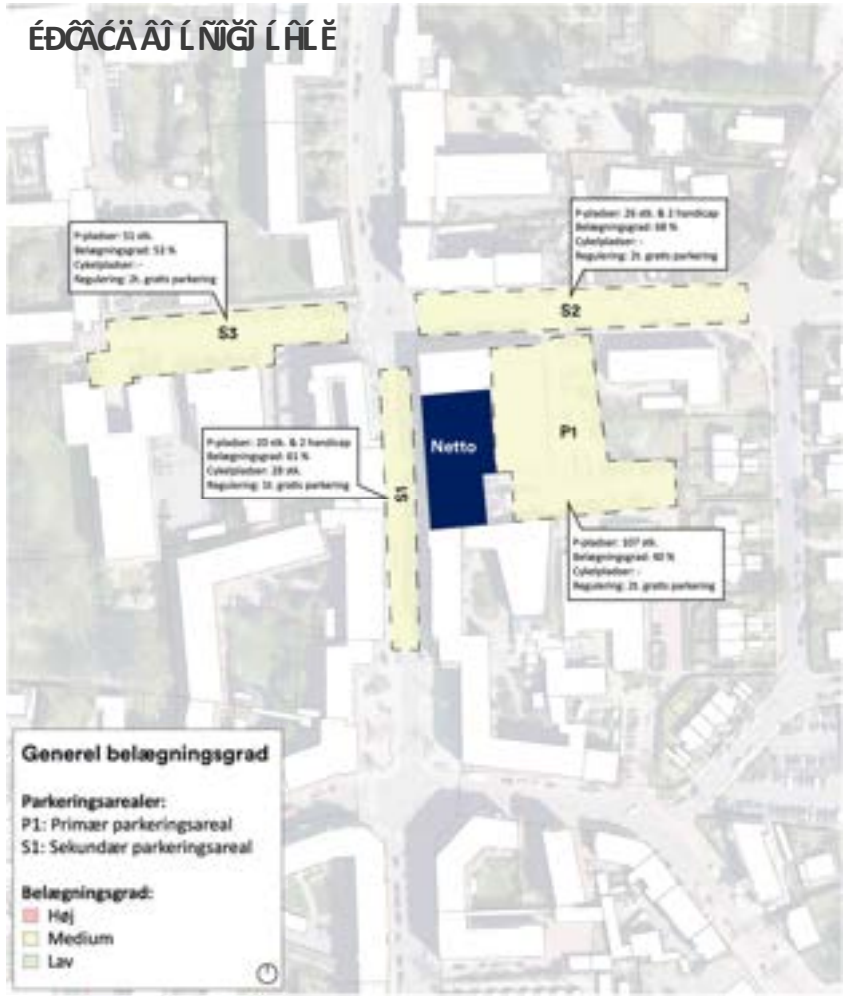
ĦĂÅÅBĮÆĂÅÅBĆÅĂ

ĜĆÄ ÈÂÇĊ J ÂĆ
ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÂĀÊ Į ÀÂÐ
ĒÇĊ ĆÂÊ ÁÂÀĒÇÊ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁ

AĆĈÎ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈË ĀĆÄ
ÈÂÇĊ J ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÂĀÊĆÂ
ĆÂÊÀĊ ĈĆĒ ÊĆĒ BE Å

AĆĈÎ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈË ĀĆ
ÊĆÉÃÄĀJ ÂĆ
ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÂĀÊĆÂ ĆÂÊÀĊ ĈĆĒ
ÊĆĒ ÆĎĬÅÐ Å





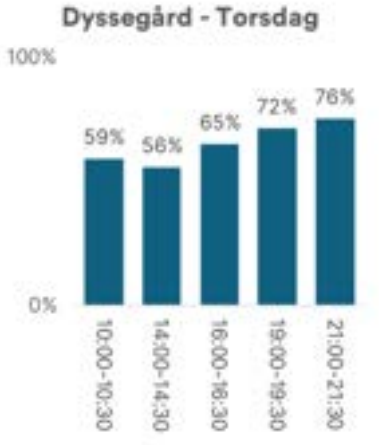
MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

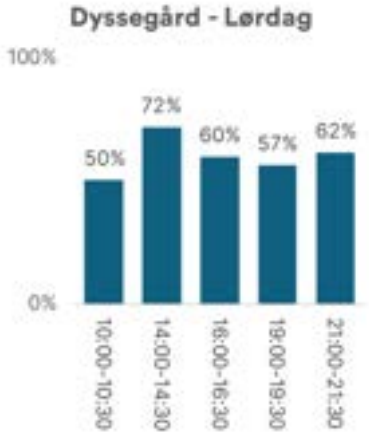
ÀĂĊ Ć HĤĤĤĮ Ę ÊDDĂÄÁĈÂ

ĜĆÄ ÈÂĈĊ J ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÀĀÊ ĆÂDĆĈÀÁĒĊ ĆĀ ĚÈ ĒĈĈÆĂ Ǻ ĒĚÂÊĀÀÁ ČÂÀ ĐBĬ ĐÁĒĎEĖ

ĶĚÂÊĀÀÁ ÀČĒĆÄ ĆÂĀĆÄ DĆĈÀÁĒĊ ĆĀ ÅĐ Ǻ Ė

ĤĠÂĀÀÁ ĆČĒĆÂĊ ÇĀĀÀÁ ĆÂĀĆÄ DĆĈÀÁĒĊ ĆĀ ĂĐ Ǻ Ė





	Torsdag								Lørdag							
	P-område	Alm. Personbil	Ulovlig	El-bil	Ulovlig	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægning%	P-område	Alm. Personbil	Ulovlig	Handicapbil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægning%
10:00-10:30	P1	12		0		38	31%	93%	P1	11		1		34	28%	83%
	P2	0					0%		P2	1					4%	
	S1	34					94%		S1	35	2				97%	
	S2	16					89%		S2	5		1			28%	
	S3	15					83%		S3	17		2			94%	
14:00-14:30	P1	19		0		18	49%	44%	P1	24				24	62%	59%
	P2	1					4%		P2	1					4%	
	S1	30					83%		S1	36	2				100%	
	S2	8	3		3		44%		S2	17	2	1			94%	
	S3	18	1		1		100%		S3	18	5	1			100%	
16:00-16:30	P1	22		0		27	56%	66%	P1	24				20	62%	49%
	P2	0					0%		P2	2					8%	
	S1	29					81%		S1	31	1				86%	
	S2	16					89%		S2	14	2		1		78%	
	S3	18	3		3		100%		S3	12	4				67%	
19:00-19:30	P1	20		0		24	51%	59%	P1	5				16	13%	39%
	P2	2					8%		P2	1					4%	
	S1	36	1				100%		S1	32					89%	
	S2	18	2		2		100%		S2	17	2		1		94%	
	S3	18	8		8		100%		S3	15					83%	
21:00-21:30	P1	32		0		21	82%	51%	P1	15				3	38%	7%
	P2	1					4%		P2	1					4%	
	S1	33					92%		S1	32					89%	
	S2	18	1		1		100%		S2	17	2				94%	
	S3	18	3		3		100%		S3	15	7				83%	
	I alt	**434**	**22**	**0**	**21**				**I alt**	**398**	**29**	**6**	**2**	**97**		

urban creators

MÌÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆŒĆ

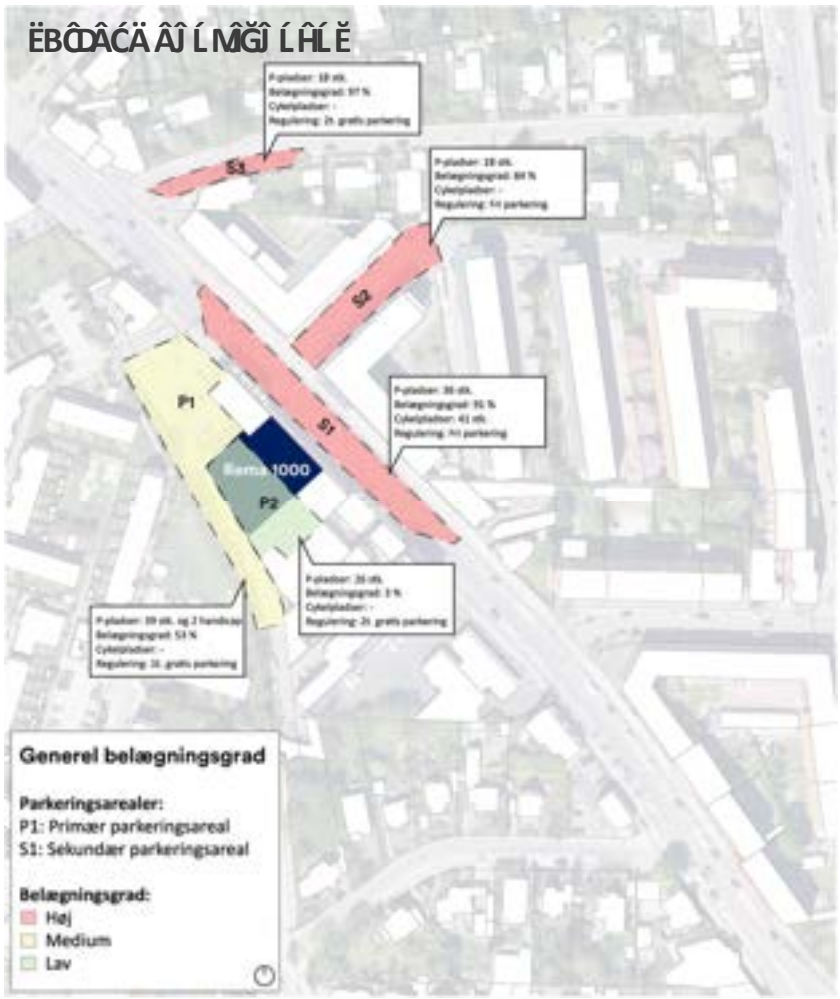
ÀĂĊ Ć HĤĤĤĮ Ę ÊDDĂÄÁĆÂ

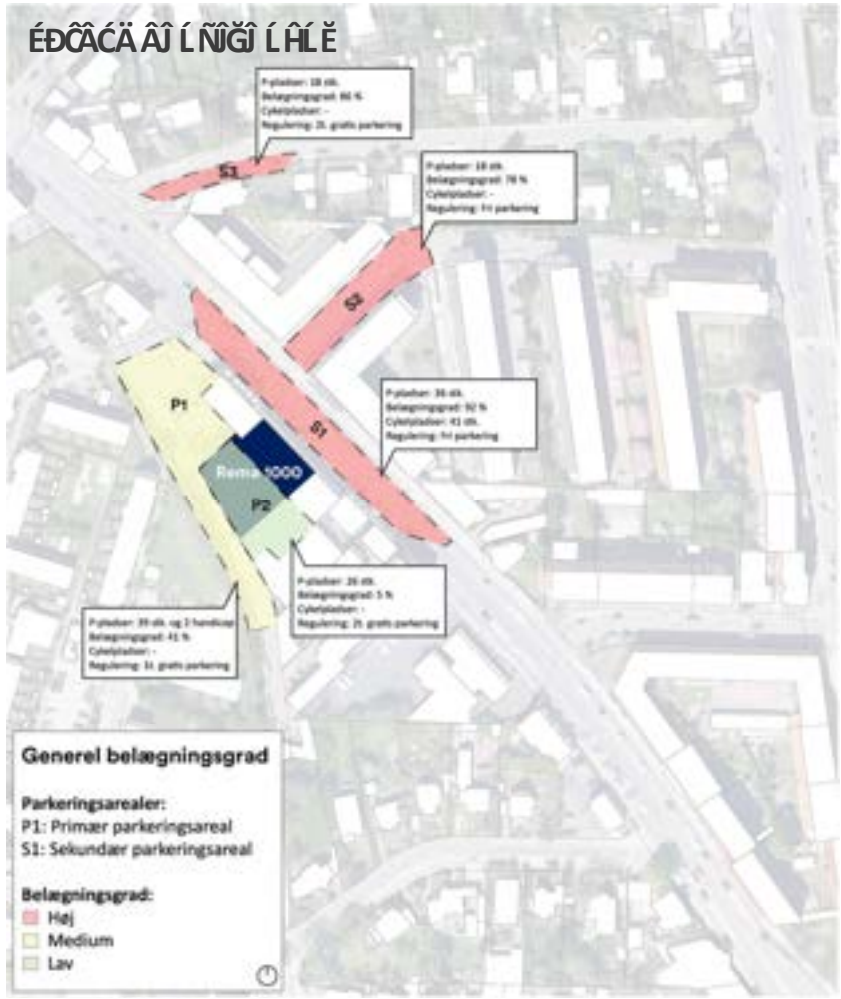
ĜĆ ÈÂÇĊ J ÂĆ
ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊĆÂĮ ÀÂÐĬÐ
ĒÇĊ ĆÂÊ ÁÂÀĒÇÊ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁ

AĆĈ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈË ĀĆ
ÈÂÇĊ J ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊĆÂ
ĆÂÊÀĊ ŒĆĒ ÊĆĒ ĐĬÆÐ Å

AĆĈ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈË ĀĆ
ÊĆÉÃÄĀJ ÂĆ
ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊĆÂĆÂÊÀĊ ŒĆĒ
ÊĆĒ ĄÅĬÆĄ Å

ĐĂ



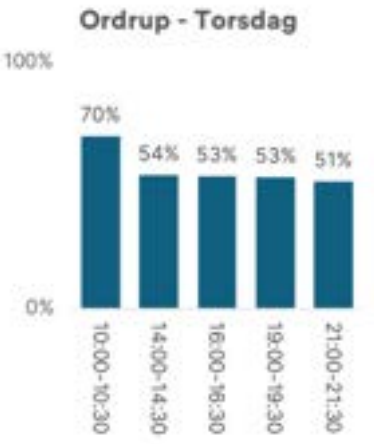


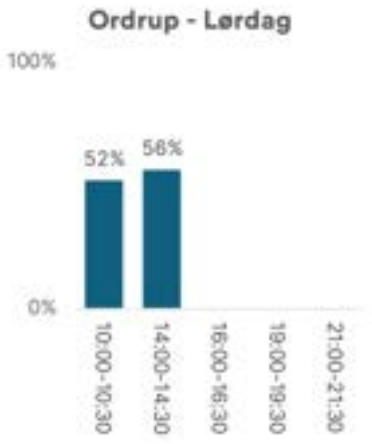
MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆĈÊĆ

FGGĜAĞĠĮGĈÂĈÇE

ĜĆÄÈÂÇĊJÂĆÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈĈÀĀÊĆÂĒÂÀĞĈĆÊĒ
ĒĚÂÊĀÀÁĊĚÂÁĆÄĚÁĒÇĀĈÇÁĆĈĒĆÂĊÇĀĀÀÁĊĆĀĆÄ
DĆĈÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀÈĒĚÈĒÇĈÆĄÅĒĚÂÊĀÀÁĈÂÀ
ĐEĬĐBĖĎEĖ

MĒÀĈĈĆÀÄĀÂĆĒÇĀÊÈÃÄÉĒĆÂĆÂ
DĆĈÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄÂĆÁÇĒĒÂĆÂĆĒĒÇĈĐĎĬĎÅÅĖ





	Torsdag							Lørdag						
	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%
10:00-10:30	P1	45			10	57%	67%	P1	17			4	22%	27%
	S1	17			5	81%	33%	S1	14			2	67%	13%
	S2	17				71%		S2	16				67%	
14:00-14:30	P1	34			10	43%	67%	P1	30			9	38%	60%
	S1	11			6	52%	40%	S1	15			4	71%	27%
	S2	16				67%		S2	14				58%	
16:00-16:30	P1	26			7	33%	47%	P1	Ikke talt					
	S1	11			8	52%	53%	S1						
	S2	18				75%		S2						
19:00-19:30	P1	13			3	16%	20%	P1	Ikke talt					
	S1	15	1		5	71%	33%	S1						
	S2	17				71%		S2						
21:00-21:30	P1	10			5	13%	33%	P1	Ikke talt					
	S1	13			9	62%	60%	S1						
	S2	19				79%		S2						
I alt		**282**	**1**		**68**			**I alt**	**106**			**19**		

urban creators

MÌÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆŒĆ

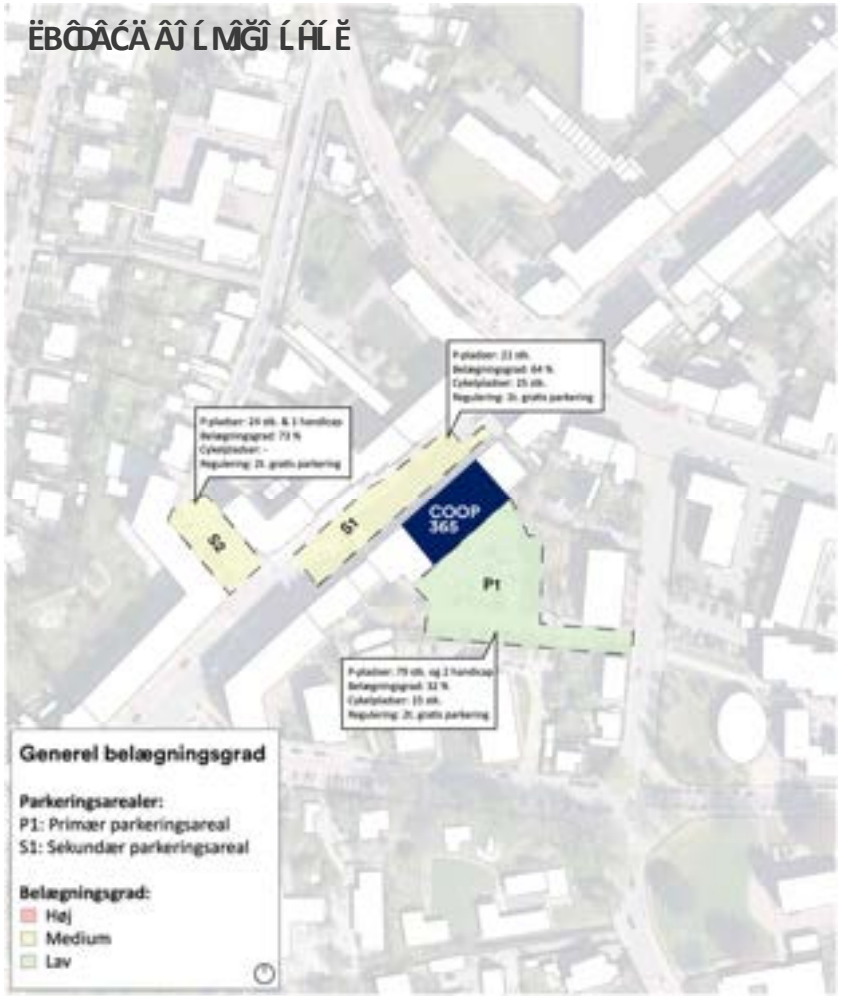
FGGĜAĞĠĮ GĈÂĈÇE

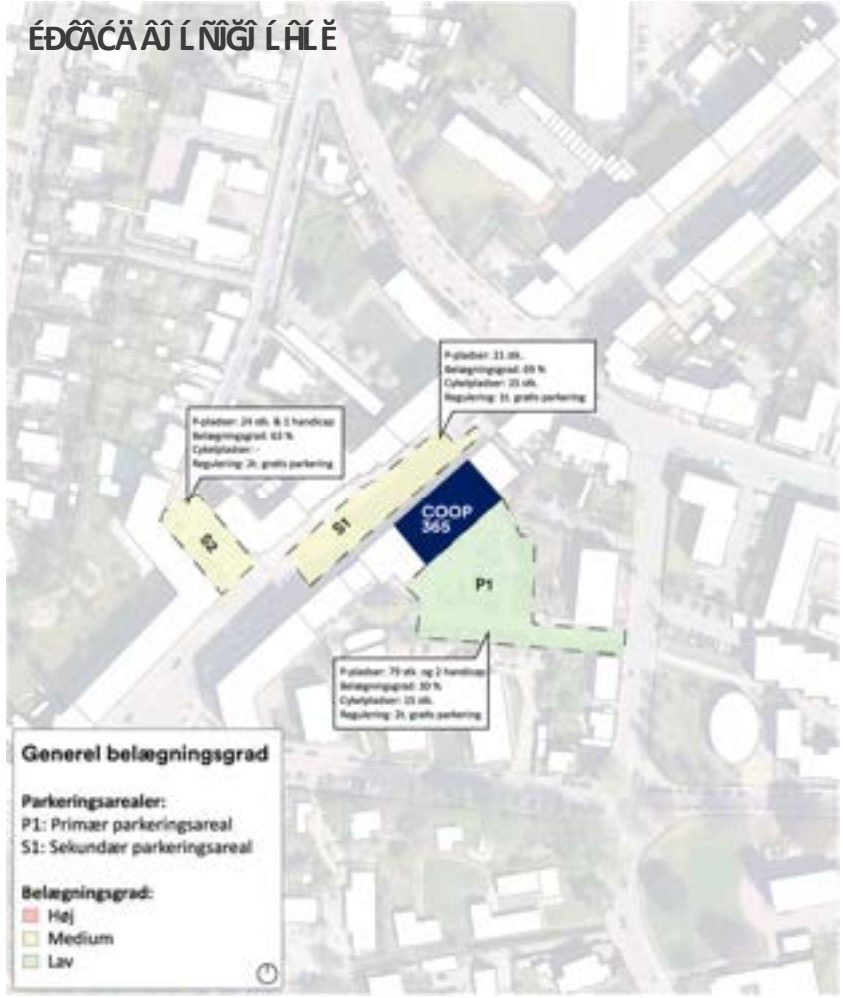
ĜĆÄ ÈÂÇĊJ ÂĆ
ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊĮÀÂÐ
ĒÇĊ ĆÂÊÁÂÀĒÇÊÈÀÂÉĆÂÇÄÁ

AĆĈ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈË ĀĆÄ
ÈÂÇĊJ ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊ
ĆÂÊÀĊ ŒĆĒÊĆĒĎEĬĎÐÅĖ

AĆĈ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈË ĀĆ
ÊĆÉÃÄĀJ ÂĆ
ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊĆÂĆÂÊÀĊ ŒĆĒ
ÊĆĒĂĎĬĄĎÅ

ĐÅ



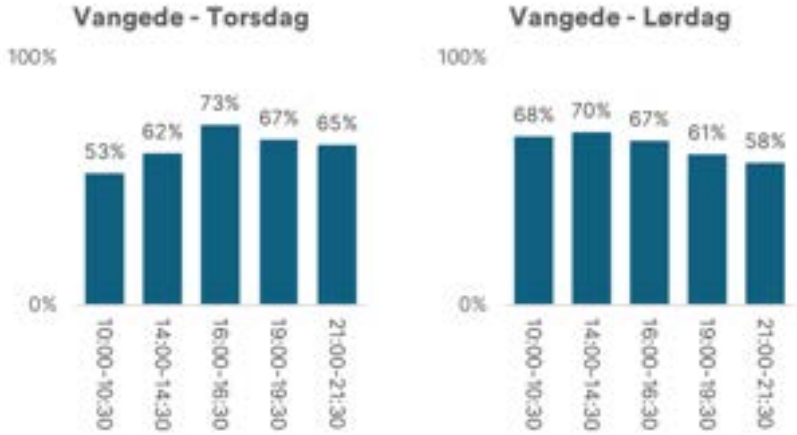


MÌÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆŒĆ

FGGĜAĞĠĮĢĆÅÄĂÂĂ

AËĀĆĀĆÄÈÂÇĊJÂĆĔÁĀĆÊĆÉÃÄĀJÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊĆÂĆÂDĆŒÁĒĆĊĆĀBÅĬĄÉÅÈË ÀŒĆĒÇĀÊÈÃÄÉĒĆÂÆ

ĘJÂÇÁĒĔĔÂÊĀÀÁĔÁŒĠÂĀÀÁĆŒĆÂĊÇĀÀÁĆÂ ĒÂÀĞŒĒÇĀÊÈÃÄÉĒĆÂĊĆĀDĆŒÁÄÇÄÁÊÁÀĀĆÂÈË ĔÈĒÇĈĄÉÅĖ



	Torsdag							Lørdag						
	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%
10:00-10:30	P1	16			1	48%	5%	P1	22		2	3	67%	14%
	S1	25				58%		S1	30				70%	
14:00-14:30	P1	20		2	3	61%	14%	P1	20		2	1	61%	5%
	S1	27				63%		S1	34				79%	
16:00-16:30	P1	26		2	4	79%	18%	P1	21	1	2	1	64%	5%
	S1	29				67%		S1	30				70%	
19:00-19:30	P1	22		2	1	67%	5%	P1	21		1	1	64%	5%
	S1	29				67%		S1	25				58%	
21:00-21:30	P1	22		2		67%	0%	P1	19		3		58%	0%
	S1	27				63%		S1	25				58%	
I alt		243		8	9			I alt	247	1	10	6		

urban creators

MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÃÄĀĆÂÊĠÁĆŒĆ

FGGĜAĞĠĮĢĆÅÄĂÂĂ

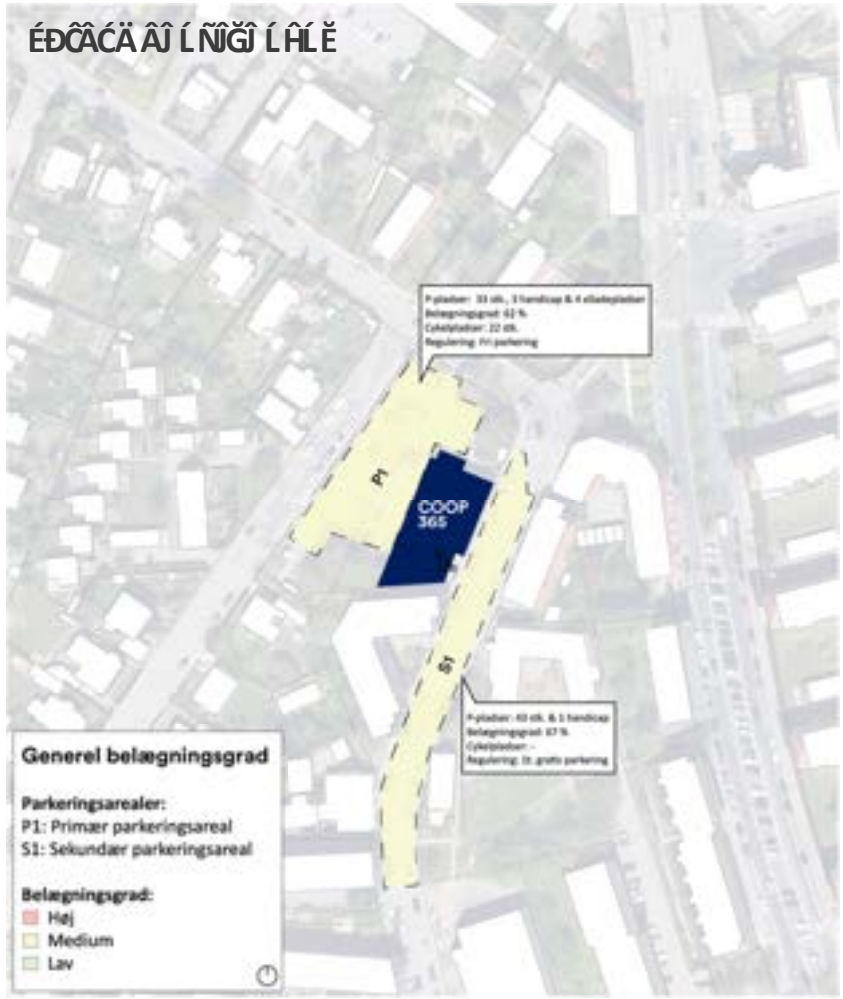
ĜĆÄ ÈÂÇĊJ ÂĆ
ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊĮÀÂČÂÇ
ÈÀÂÉĆÂÇÄÁ

AĆĈ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈË ĀĆÄ
ÈÂÇĊJ ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊ
ĆÂÊÀĊ ŒĆĒ ÊĆĒ ĂÐĬĂBÅ

AĆĈ ÁÄÇÄÁÊÁÂÀĀĆÄ ÈË ĀĆÄ
ÊĆÉÃÄĀJ ÂĆ ÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈŒĀÊ
ĆÂÊÀĊ ŒĆĒ ÊĆĒ ĂBĬĂĄÅ

ËBĈDÂĆÄ ÂĴĹMĜĞĴĹĤĹĚ

ÉÐĈÂĆÄ ÂĴĹÑĴĞĴĹĤĹĚ



ĎE

urban creators

Anbefalinger

MĬÄĚÂĊ ĆÂ

ĜĚÅBĈĊ ĂĈÃĆÅÂĈĂ ČBĊ Ċ ÇÅĂĈ

Ï BĊ Ċ ÇÅĂ	GĊ ĈÁÂĂǺÊEĂ	Ę ĂǺĆÃĄĀĆÅÂĂĄBÄ ÇÂKĆĄĄĎKĆĈĂÆÇǺÃĈ	Ę ĆÄĄĄĄĄKĆĈĂÆÇǺÃĈ
I ĆÄĒĚĈĒĆ	ŁĆÄĒĆÂĚĊ ÂĒĀĆ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐÆĊ Ń	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐÆĊ Ń
	ĤĚÉÀĈĚĆÄĒĆÂĚĊ ÂĒĀĆ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐÆĊ Ń	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐÆĊ Ń
HĠÂÊĮ ĚĈĊ	CĈĊ ĆÄ ÊĒÀÄĀÀÂĀ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐÆĊ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ	
I ĈĀĀÊÀŇĆ	CĈĊ ĆÄ ÊĒÀÄĀÀÂĀ	ĦÀŇĖĐ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐÆĊ Ń	
	ĘĒÀĒĈĚÄÊÄJ ÂĆ ĚĊ ÂĒĀĆÂĚÁ ÊĒÀĒĈĚÄÊÄJ ÂĆ ÉĆÂÄĆĚĊ ÂĒĀĆÂ	ĦÀŇĖĐ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ÆĒ Ċ Ń	
FĠĀĚĞÂĆ	CĈĊ ĆÄ ÊĒÀÄĀÀÂĀ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ÆĒ Ċ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ	
FÃĀĆÂÊĀÀĈ	CĈĊ ĆÄ ÊĒÀÄĀÀÂĀ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ÆĒ Ċ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐÆĊ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ
HĚĈDJ É	CĈĊ ĆÄ ÊĒÀÄĀÀÂĀ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ÆĒ Ċ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈÃĀĞÀĈÂÊĞÀÂĆDÃĒĈÉ ĚÁ ÈĈĀĀÊÉÂJ ĞĆÄĀĆ ĞÀÂĆÁÂÃÈÈĆ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐÆĊ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ
ĤÏ ÄÁDÏ Ĭ ĶÀÀÂDJ É	AÏ Ċ ÇĀĒĆÂ ĚÁ DÏ ĀĆĈÊĚĆÄĒÂĆ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĎÆĊ ŃĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĎÆĊ ŃĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ
	ĤĚÉÀĈĚĆÄĒÂĆ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ÆĒ Ċ ŃĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĎÆĊ ŃĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ
HÇĈĈĆÂĠĀ	MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÑĚÄĆ ĐĪHÇĈĈĆÂĠĀ ŁĪ	Đ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐEE Ċ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ	
	MÀÂÉĆÂÇÄÁÊÑĚÄĆ ĐĪHÇĈĈĆÂĠĀĪ	Ď ÈĬÈĈĀĀÊĆÂÍ ÈÂĒĐEE Ċ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ	
ŅĞÂÇÁĆ ĚĊ ÂĒĀĆÂ	B ÈĬÈĈĀĀÊĆÂÍ ĐEE Ċ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ		
ĘĈĚĒÊÊĠĆÄ ĪÊĠÊĒÂJ ÉÄÇÄÁ Ç ĚĆÄĒÂÃĊ Ī	ĦÇÄĖEĞĎĎ ÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐEE Ċ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈĬ Ċ ÀŇĖEĞÆÈĬÈĈĀĀÊ Í ĐEE Ċ ŃDÂÃĒĒĚĆĒÀÁĆÀÂĆÀĈ		

AĆÂĆÁÄĆĒĆÉÊĆĊÈĆĈĒÇĈMĬÄĚÂĊĆÂ

	JĈĂĆĄ	JÅǺĆĄEĚEĄĆÂDĂĈ EÁĜH	ĊĹÆÇǺĂĈDĆĈĂĆĄ EĈĪEĚEĄĆÂDĻĆĈǺĆĄĂĄ	ĜĆĈĈĂĈĂÅÄDÆĂĀBK ĻKĂÂĚĤL ÆĂĄĘ ÄÅÃÅÄŁ	ĜĆĈĈĂĈĂÅÄDÆĂĀBK ĻKĂÂMĠL ÆĂĄĘ ÄÅÃÅÄŁ
ÌĂÅÊ ŁĮÀÂĈĒĒĆÄĈĂÄĀ	ĻÀ	AÏĀĆĈĒĚĆÄĒĆÂ	HĠIJ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĄĐĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĎÅĜĐĊĐ
IÇEĂĈĐĈÇÄDĂÅ HĆĈĈĆÂĂÈ	ĐĖEÆĒĊĐ	BĂ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĐĐĜÅĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒÆĄĜĐĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĎEĜĐĊĐ
ĦĂǺǺB IĆÄĒĚĈĒĆ	ĐĐEEĊĐ	ĐEĄ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĐĐĜĐĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĐÅĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĐÆĜĒĊĐ
ÀĂĊĆHĤĤĤ ĜÏÊÊĆÁËÂĀ	ĄÆĒĊĐ	ĎÁÉ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĐÁĜĐĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒBÅĜĐĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĐÆĜĂĊĐ
FGGĜAĞĠ ĽÀÄÁĆĀĆ	ĄÆĒĊĐ	ĎĎ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĐĐĜĄĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒÆĂĜÅĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĎEĜĎĊĐ
FGGĜAĞĠ ŊÂĀÂĂÈ	ĐEÆĒĊĐ	ĄÁÉ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĐĎĜĎĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĎĎĜĐĊĐ	ĐÈĈĀĀÊÈÃĒĐĄĜĄĊĐ

Ì ÉÊĆĊ ÈĆĈÈË ĞÃÂĀĆÂÇÄÁ ÀČÈĬÄĚÂĊ ĆÂ

	I ÁĆÁÃBÅDÅĒ ĈĀĂÂ	F ĂÅÁĂĈBĊ ĈÁÂĂ	I ÊÅĂĈÄÃ	ĜĚÅBĈĊ ĻKĒ ĈČÁĐĿŁ	ĜĆĈČĂĈÃÅÄDÆĂĀBK ĻKĂÂ MĠL ÆĂĄĘ ÄÅÃÅÄŁ
Ì ĂÅÊ ŁĮ ÀÂĈĒĒĆÄĈÃÄĀ	ĻÀ	AÏ ĀĆĈÊĚĆÄĒĆÂ	HĠIJ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒÆE Ċ Đ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĎÅĠB Ċ Đ
I ÇE ĂĈĐĈÇÄDĂÅ HĆĈĈĆÂÃÈ	OĆIJ	AÏ ĀĆĈÊĚĆÄĒĆÂ	HĠIJ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĐÆĊ Đ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĎEĠB Ċ Đ
ĦĂÁÁB I ĆÄĒĚĈĒĆ	OĆIJ	AÏ ĀĆĈÊĚĆÄĒĆÂ	HĠIJ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĐÆĊ Đ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĐÆĠE Ċ Đ
ÀĂĊ Ć HĤĤĤ ĜÏ ÊÊĆÁËÂĀ	OĆIJ	AÏ ĀĆĈÊĚĆÄĒĆÂ	HĠIJ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĐÆĊ Đ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĐÆĠĂ Ċ Đ
FGGĜ AĞĠ ĽÀÄÁĆĀĆ	OĆIJ	AÏ ĀĆĈÊĚĆÄĒĆÂ	ĤÀĞ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĐÆĊ Đ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĎEĠĎ Ċ Đ
FGGĜ AĞĠ ŊÂĀÂÃÈ	OĆIJ	AÏ ĀĆĈÊĚĆÄĒĆÂ	ĤÀĞ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĐÆĊ Đ	Đ ÈĈÀĀÊ ÈÂĒĐĄĠĄ Ċ Đ

AĚ

MĬÄĚÂĊ ĆÂ

İ BÔDÁÇÄ ÁÃÀÅÊĂ EĚÅBÔĊ ĂÔCBÔÂĆÄÁÇÄKĆÔĂÆÇÁÃĆĆĂÔÃÁĚĂÅÁBCÁĂ Ï BĊ Ċ ÇÅĂ

I ÇEĂÔĊ ĆÔĆĂÂĂÔDBĊ ĆĆÁÃK BÄ ÃÅÁĂÄÔĂÔĂÁÂĂÄĆCĀĆÅÂĂÄĄÄĆÂĂ
ĻĊ ĂÂ DÊÅĂÔÄÃĂCĂĆÁĂÔÁÃÄÂĂÁĐKÔÃÄĂ ĀĆÅÂĂÄĄĊ ÃÄĄĐŁ

ĐÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈÔÀĀÊÈÃĒĐÆĊ ĐÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀÊÀÂĆÀÔ

I ÇEĂÔĊ ĆÔĆĂÂĂÔDBĊ DĂÄĄDÁĒ ÅÂÃÄÆÇÁÃĆ
ĻÇÂĂÅ DĒ ÔÃÄĂ DÊÅĂÔÄÃĂCĂĆÁĂÔÁÃÄÂĂÁĐKÔÃÄĂ ĀĆÅÂĂÄĄĊ ÃÄĄĐŁ

ĐÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈÔÀĀÊÈÃĒĐÆĊ ĐÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀÊÀÂĆÀÔ

I ÇEĂÔĊ ĆÔĆĂÂĂÔÃÁĒ ÁÁĂ BÄ DÁĆÁÃBÅDÅĒ ÔĂ ÆÊBĊ ÔÁÂĂÔ
ĻĊ ĂÂ ÆĂÁÊÂĂÄÃĂ DÊÅĂÔÄÃĂCĂĆÁĂÔÁÃÄÂĂÁĐKÔÃÄĂ ÆÊĊ ÃÄĄĐŁ

ĐÈÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈÔÀĀÊÈÃĒÆĒ Ċ ĐÊÃÈĆÂĊ ÀÂÉĆĀÊÀÂĆÀÔ

urban creators

CÄĀÂĆ È ĆÂÊÈ ĆÉĒÇĞĆÂ

İ BĈDĄÇÄ ĆÅÂĈĀ ÃÅÃŇĆÅŇKĂĈ KĂÂ ÂĆÄĄŇKĆĈĀĘÇÅĈĂĈÅĂ ÃÆĂÅÅBĆÅĂ Ï BĊ Ċ ÇÅĂ

- ŊĞĆÂĞĆIJÀĒ ÇÄĀČĠÂĆ DĆĒÀĈÇÄÁÊÈ ÀÂÉĆÂÇÄÁ ÃĀĞÀĈĀĒĆ ÊĒĆĀĆÂĪÎ ĖĆÉÊĖ HĆĈĈĆÂÃÈ ĚÁ I ĆÄĒĚ ČĒĆİĖ

- ŊĞĆÂĞĆIJÀĒ ÊJ ĒĒĆ ĒÇĀÊDĆÁÂJ ÄÊÄÇÄÁĆÄ ÄĆĀ ĒÇĈĐ ĒÇĊ Ć ÃĀĞÀĈĀĒĆ ÊĒĆĀĆÂĖ

- ĪÄĀČĠÂ ÉÂÄĞ Ě Ċ ĆÄĀÄÃ ČĈĆÂĆ ÁĚ ĀĆ Ě Á ĆĞĒĖ Ě ĞĆÂĀJ ÉÉĆĀĆ ĔĪ ÉĆĈĖ ÀÂÉĆÂÇÄÁÊÈ ĈĀĀÊĆÂĖ

- I Ë ÇĀÇÀČĒ Á Ċ ĆĀ Ě È ĆÂÀĒĠÂĆÂ ÀČÈ ÂÇĞÀĒĆ ÈĬÈ ĈĀĀÊĆÂ Ě Ċ ÀĒ ËDÄĆ ČĒ Â Ě ČĈĆÄĒÇÁ ÀĀÁÀÄÄÁ Ě Ċ ÀČĒĆÄĆÄ Ě Á ÄÀĒĒĆÄĖ

- ĜĆČĈ ÀČÊĆÉÃÄÄĀJ ÂĆ È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊÀÂĆÀĈĈÂ ÉÀÄ Ě Ċ ĀÀÄÄĆÊ ĒÇĈÁÂĠÄÄĆ DĪ ÂÃĊ Ě Á ĠÁĆ DĆĀÂĆ ĚĞĆÂÊÇÁÊÊČĒ ÂĮ Ě ĈĀĖ Ĝ Ě Á ÃĀĆÄ ÀĒ DĆĈÂÊĒĆ È ÂÇĞÀĒ Ĉİ ĈĈĆÊĞĆIJĊ ĆĀ È ÀÂÉĆÂÇÄÁĖ

- ĘÉÀD DĆĀÂĆ ČĒ ÂDÇÄĀĆĈĒĆÂ È Ë ĒĞJ ÂĒ ÀČ Į ÀÄĀĆĈĒÁÀĀĆÂÄĆĠÊĖ ČĒ ĀÁJ ÄÁĆÂĆ ÉÀÄ ÉÂĪ ĀÊĆ Ċ ĆÂĆ ČÂÇ Ě Á ĒÂĪ ÁĒĖ

- ĪÄĀČĠÂ È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊĞÀÁĒĆÂ ÇÊJ ÂĈÇÁĒ HĆĈĈĆÂÃÈ ĠĮ ĞĒ Â ĀĆÂ ĆÂ ÂĆÁÇĒÊĆÂĆĒ Ċ ÀÄÄĆ ÃĈĒ ĞĈÇÁĒ È ÀÂÉĆÂĆĀĆ DÇĈĆÂĖ

- CÂDĆIJÂĆ ÊĒÂÀĒĆÁÇÊÉ Ċ ĆĀ ÀĒ Ě ÂÇĆÄĒĆÂĆ ÊÃÈ ĆÂĊ ÀÂÉĆĀĆÂÄĆÊ ÇÄĀÁÀÄÄÁÊÈ ÀÂĒÇĆÂ Ċ Ě Ā ĀĆĒ ĠĞÂÇĆ Į ÀÄĀĆĈĒĊ ÇĈĠĖ

- ĽĆĀ ÄĪ Ć È ĬÈ ĈĀĀÊĆÂ ÉÀÄ ĀĆÂ ÀÂDĆIJĆÊ Ċ ĆĀ DÂĆĀĆÂĆ È ĬDĖ ÊĆĖ

- Ì ĞĒĖ ÊÃÈ È ĈĈÂ ÃÄĀĆÂĒĠÁĆĈĒĆÄ Ċ ĆĀ ĆÄ È ÀÂÉĆÂÇÄÁÊĒJ ĈĈÇÄÁ ÇĞÇĀĒĆĮ ÀĈĞĒÂĆĒĖ

Relateret document 3/3

Dokument Navn:	**20240829_Baggrundsrapport_UC.pdf**
Dokument Titel:	**20240829_Baggrundsrapport_UC**
Dokument ID:	**5587086**

Parkering og Handelsliv

Gentofte Kommune

Urban Creators ApS
Nordre Toldbod 27
1259 København K
CVR: 36957379

29. august 2024

Indhold

1 INDLEDNING 3

1.1 KRAV TIL PARKERINGSPLADSER VED SUPERMARKEDER I GENTOFTE KOMMUNE 3
1.2 UNDERSØGELSER VED UDVALGTE SUPERMARKEDER 3

2 METODER 4

2.1 KARAKTERISTIK AF DE SEKS UDVALGTE SUPERMARKEDER 4
2.2 PARKERINGSUNDERSØGELSE 5
2.3 INTERVIEWUNDERSØGELSE 5

3 DE UNDERSØGTE BUTIKKER OG PARKERINGSPLADSER 6

3.1 MENY I CHARLOTTENLUND 6
3.2 SUPERBRUGSEN I HELLERUP 7
3.3 NETTO I GENTOFTE 8
3.4 REMA 1000, DYSSEGÅRD 9
3.5 COOP 365 I ORDRUP 10
3.6 COOP 365 I VANGEDE 11
3.7 OPSAMLING 12

4 RESULTATER, INTERVIEWUNDERSØGELSE 13

5 RESULTATER, PARKERINGSTÆLLINGER 22

5.1 PARKERING VED MENY I CHARLOTTENLUND 22
5.2 PARKERING VED NETTO I GENTOFTE 24
5.3 PARKERING VED REMA 1000 I DYSSEGÅRD 25
5.4 PARKERING VED SUPERBRUGSEN I HELLERUP 26
5.5 PARKERING VED COOP 365 I ORDRUP 27
5.6 PARKERING VED COOP 365 I VANGEDE 28
5.7 OPSAMLING 29

6 SAMLET PARKERINGSBEHOV 37

1 INDLEDNING

Gentofte Kommune ønsker at skabe gode forudsætninger for byområder, hvor det er godt at bo, leve og arbejde – og som er attraktive for at udvikle nye og eksisterende virksomheder. I forbindelse med den erhvervspolitiske strategi har kommunalbestyrelsen vedtaget et mål om at understøtte og udvikle attraktive handelsområder, der skaber sammenhænge mellem butikker, boligområder byliv. I den forbindelse spiller supermarkederne afgørende roller som ankerfunktioner i handelsområderne.

De mere end 20 supermarkeder i Gentofte Kommune skaber synergieffekter til andre butikker og byfunktioner, og parkeringspladserne er derfor vigtige destinationer for de kunder, der ankommer med bil. Et supermarked i Gentofte Kommune genererer op mod ca. 300.000 kunder årligt, og dermed betyder transportmiddelvalget meget for behovet for antallet af parkeringspladser, klimabelastning og byliv.

1.1 Krav til parkeringspladser ved supermarkeder i Gentofte Kommune

Gentofte Kommune har de seneste ca. 15 år fået ca. 4.000 flere indbyggere, hvilket er en af årsagerne til, at der løbende modtages ønsker om udvidelse eller etablering af nye supermarkeder. I mange tilfælde er det imidlertid vanskeligt at imødekomme kædernes ønsker om at udvikle de vigtige ankerfunktioner grundet den vedtagne parkeringsnorm. Ved udvidelse eller nyetablering af supermarkeder har det siden 1993 været et krav i Gentofte Kommune, at der skal etableres 1 p-plads pr. 12,5 m^2 dagligvarebutik. I forbindelse med etablering af en ny discountbutik på 1.200 m^2 vil der således skulle etableres knap 100 p-pladser.

Grundet krav til beliggenhed, økonomi og drift er det ikke altid hverken muligt eller meningsfuldt at etablere så mange parkeringspladser. Udviklingen i detailhandlen med længere åbningstider, en stigende andel af cyklende og udviklingen af tættere byområder har medført, at kundernes behov for bilparkering ikke længere svarer til kravene i parkeringsnormen. Desuden betyder den stigende bevidsthed om trafikkens klimapåvirkninger, bilernes plads i byerne og et fokus på mere multifunktionelle byområder også, at kravet til antallet af parkeringspladser ved supermarkederne med fordel kan gentænkes.

For at få undersøgt, om der er grundlag for at ændre kravet til parkeringspladser ved supermarkeder har Gentofte Kommune igangsat en undersøgelse af den faktiske anvendelse af parkeringspladserne ved supermarkederne, samt af kundernes adfærd i forbindelse med turen til supermarkedet.

1.2 Undersøgelser ved udvalgte supermarkeder

Urban Creators har i juni 2024 foretaget undersøgelser af anvendelsen af parkeringspladserne og kundernes adfærd ved seks udvalgte supermarkeder i bydelscentrene for Gentofte Kommune. Supermarkederne er udvalgt, så de repræsenterer et bredt udsnit af de forskellige typer af supermarkeder og byområder. For hvert supermarked er der foretaget op til 10 parkeringstællinger fordelt på torsdag d. 27.6 og lørdag d. 29.6. Begge dage ligger før skolernes sommerferie og repræsenterer en hverdag og dag i weekenden.
Der er også foretaget ca. 650 kundeinterviews, hvor spørgsmål om bl.a. transportmiddelvalg, indkøbets størrelse, andre formål med turen og holdninger til betalingsparkering blev belyst. Som et supplement er der foretaget registerbaserede undersøgelser af befolkningstæthed, bilejerskab mv. i de forskellige byområder nær supermarkederne.
Samlet set giver undersøgelserne et godt og dækkende billede på parkeringssituationen og -behovet ved de forskellige typer af supermarkeder i Gentofte Kommune.

De undersøgte supermarkeder
- Meny i Charlottenlund (Jægersborg Alle 4)
- Rema 1000 i Dyssegård (Søborg Hovedgade 27)
- Netto i Gentofte (Gentoftegade 35-37)
- SuperBrugsen i Hellerup (Strandvejen 169)
- COOP 365 i Ordrup (Ordrupvej 101)
- COOP 365 i Vangede (Vangede Bygade 40)

2 METODER

I forbindelse med undersøgelsen af parkeringspladsernes faktiske anvendelse og kundernes egentlige adfærd er der foretaget to typer af undersøgelser, som er suppleret med registerbaserede undersøgelser.

2.1 Karakteristik af de seks udvalgte supermarkeder

Behovet for parkeringspladser ved supermarkederne i Gentofte Kommune varierer efter typen af supermarked, beliggenheden og flere andre faktorer. I samarbejde med Gentofte Kommune er der blevet udvalgt i alt seks supermarkeder i seks forskellige bydelscentre. Supermarkederne dækker over forskellige størrelser og typologier og varierer i både bymæssig kontekst, tilgængelighed, demografi og omfanget af parkering i området. Hvert emne kan inddeles i en række underkategorier, som samlet set bidrager med en bredere forståelse og kontekst forud for parkerings- og kundeundersøgelserne.

Bymæssig kontekst

Den bymæssige rolle handler om supermarkedets rolle som destination. Nogle supermarkeder, særligt de større enheder med et bredere varesortiment, er ofte en destination i sig selv. Andre er en del af en handelsgade med flere andre funktioner, og andre igen er mere lokalt orienterede mod de omkringliggende boligområder. Den bymæssige rolle har betydning for valget af transportmiddel og de synergieffekter, som supermarkedet indgår i, og kan påvirke det parkeringsmæssige samarbejde med andre store funktioner. Dobbeltudnyttelse af parkeringspladser samt muligheden for at kombinere flere formål på samme tur kan yderligere påvirke behovet for antallet af parkeringspladser. Som et sidste element i den bymæssige kontekst er de fysiske udviklingsmuligheder vurderet som et parameter. Udviklingsmulighederne handler om det enkelte supermarkeds fysiske muligheder for at udvide og derved for perspektiverne for eventuelle flere parkeringspladser.

Tilgængelighed

Forholdene for biler handler om adgangen til det overordnede vejnet, adgangen til supermarkedet og nærheden fra parkeringspladsen til indgangen. Supermarkeder med gode forhold for biler har ofte behov for flere parkeringspladser end supermarkeder, der i højere grad er baseret på god tilgængelighed for cykler og gående. Selvom der typisk ikke er så mange, som anvender den kollektive trafik i forbindelse med dagligvareindkøb, kan supermarkeder med nærhed til en station tilskynde en øget brug af kollektiv trafik og derved et lavere behov for parkeringspladser.

Demografi

Det lokale opland til supermarkedet og befolkningstætheden spiller en rolle for behovet for parkeringspladser. I tætte byområder med korte afstande til det lokale supermarked er parkeringsbehovet mindre end ved decentrale supermarkeder med en lavere befolkningstæthed. Desuden er bilejerskabet i lokalområdet en indikator på, hvor bilorienteret lokalområdet er.

Parkering

Som et sidste beskrivende vurderingskriterie, vurderes antallet af offentligt tilgængelige parkeringspladser ved supermarkedets primære parkering. Sammenholdt med supermarkedets størrelse viser det, hvor mange primære parkeringspladser, der er etableret pr. m^2 butiksareal. Derudover undersøges det også, hvordan de enkelte parkeringspladser er reguleret, da det vidner om, hvor der potentielt set kan være pres på parkeringspladserne.

2.2 Parkeringsundersøgelse

For hvert supermarked er der foretaget en parkeringsundersøgelse. Først og fremmest er supermarkedernes primære og sekundære parkeringsområder blevet vurderet, ligesom reguleringerne og antallet af parkeringspladser i de forskellige områder er blevet registreret.

Derudover der foretaget parkeringstællinger torsdag d. 27. juni og lørdag d. 29. juni 2024. De to dage, som ligger før skolernes sommerferie, repræsenterer en hverdag og en dag i weekenden. Der er som udgangspunkt foretaget i alt fem daglige optællinger af antallet af parkerede biler i både de primære og sekundære parkeringsområder.

Fem daglige parkeringstællinger (27.6 og 29.6 2024)
Kl. 10.00
Kl. 14.00
Kl. 17.00
Kl. 19.00
Kl. 21.00

På baggrund af opgørelserne over parkeringspladserne og deres anvendelser er der foretaget analyser af belægningsgraderne på de forskellige parkeringspladser i de forskellige tidspunkter.

Grundet pludselig sygdom og supermarkedernes forskellige lukketider, har det ikke været muligt og meningsfuldt at foretage alle fem daglige tællinger for alle seks supermarkeder. SuperBrugsen i Hellerup og Meny i Charlottenlund lukker eksempelvis allerede kl. 20.00 torsdage og kl. 19.00 lørdage. De sidste parkeringstællinger er derfor foretaget ved butikkens lukketid. Grundet sygdom er parkeringsområderne ved COOP 365 i Ordrup ikke optalt efter kl. 12.00 lørdag d. 29.6. I dagene op til tællingen blev det klart, at Danmarks 1/8 finale ved EM i fodbold skulle spilles lørdag aften kl. 21.00. Selvom indkøbsmønstrene kan variere fra en "normal" lørdag aften er det vurderingen, at parkeringstællingerne som udgangspunkt repræsenterer en weekendaften.

2.3 Interviewundersøgelse

Ved hvert supermarked er der foretaget en interviewundersøgelse blandt supermarkedets kunder. For at få faktiske data om bl.a. indkøbets størrelse er kunderne blevet interviewet på vej ud ad supermarkedet. Baggrundsdata som køn og alder er blevet vurderet af den enkelte interviewer. Selvom det er blevet tilstræbt at opnå et rimeligt repræsentativt udsnit af supermarkedets kunder, så er det vanskeligt at undgå visse bias. Nogle aldersgrupper, tidspunkter og køn kan derfor være over- eller underrepræsenterede i nogle områder. Der findes ikke eksakte opgørelser over kundernes demografi, men umiddelbart vurderet er der en rimelig demografisk repræsentativitet af respondenter.

Undersøgelsen er foretaget via Microsoft Forms, og resultaterne er digitalt opdateret i en samlet database. Metoden har været fleksibel, da interviewerne har kunnet anvende egne mobiltelefoner, da spørgeguiden kunne justeres helt frem til første interview og da resultaterne er blevet uploadet direkte uden manuel indtastning.

3 DE UNDERSØGTE BUTIKKER OG PARKERINGSPLADSER

De seks undersøgte supermarkeder dækker over de fleste typer af supermarkeder og handelsområder i bydelscentrene i Gentofte Kommune. Knap 30 % af alle supermarkederne i Gentofte Kommune er inkluderet i undersøgelsen, hvilket giver et forholdsvist repræsentativt billede. Alle supermarkederne ligger i bydelscentrene, og resultaterne er dermed målrettet parkeringsnormerne for supermarkeder i bydelscentrene. Undersøgelsen er opbygget på en måde, så det er forholdsvist enkelt at skalere den også at omfatte andre centerområder som f.eks. lokalcentrene og enkeltstående butikker. I det følgende præsenteres de seks undersøgte områder.

3.1 Meny i Charlottenlund

Placering og bymæssig kontekst

Meny i Charlottenlund ligger ca. 200 m fra Charlottenlund Station og i begyndelsen af handelsgaden Jægersborg Allé. Butikken er ca. 1.900 m^2 og er placeret i krydset mellem Jægersborg Allé, Rådhusvej og Fredensvej. Meny deler indgangsparti med Lagkagehuset og en blomsterbutik, og på samme matrikel ligger også en større erhvervsbygning der huser virksomhederne FCG, YAVICA & ErhversInvest. Der er også en pakkeboks placeret umiddelbart i forbindelse med indgangspartiet.

Tilgængelighed

Der er generelt god tilgængelighed for kunder, der ankommer med bil. Fra Jægersborg Allé og fra Fredensvej er det let at komme til den store parkeringsplads på bagsiden af butikken. For cyklister er der også gode forhold med cykelsti i alle retninger, men som fodgænger skal der krydses nogle større veje. Butikken ligger desuden tæt på Charlottenlund Station, men for at nå til Meny fra stationen skal Jægersborg Allé krydses.

Demografi

Beliggenheden med jernbanen som barrierer betyder, at oplandet til Meny hovedsageligt er defineret som det tætte byområde i bydelscenteret samt villaområderne mellem Bernstorffsvej, Ordrupvej og jernbanen. Indenfor 1.000 m fra butikken bor der ca. 10.800 personer. Med butikkens store sortiment og gode tilgængelighed vurderes det også, at kunderne kommer fra et lidt større opland fra Gentofte Kommune.

Parkering

Nord for butikken ligger en parkeringsplads med 2 timers gratis parkering. Det meste af denne er offentligt ejet, hvortil den anden del sammen med parkeringsarealet under butikken er privatejet men også med 2 timers gratis parkering. Der er indkørsel fra Fredensvej, der leder til og fra Ordrup. På den anden side af Fredensvej ligger en anden stor parkeringsplads. Denne parkeringsplads henvender sig hovedsageligt til kunder, som har ærinder på butiksstrøget ved Jægersborg Allé. Bortset fra et mindre antal reserverede pladser til et privathospital og få virksomheder ved Jægersborg Allé har parkeringspladsen ingen pladser med tidsbegrænsning. Cykelparkering er placeret vest for indgangspartiet af Meny.

3.2 SuperBrugsen i Hellerup

Placering og bymæssig kontekst

SuperBrugsen i Hellerup ligger centralt på Strandvejen. Butikken ligger ca. 650m fra Hellerup station og ca. 450 m fra Hellerup Strand og Hellerup Havn. Strandvejen er en forholdsvis travl handelsgade, der rummer mange forskellige butikker og øvrige publikumsorienterede servicefunktioner som caféer, frisører og take-away. SuperBrugsen har et areal på ca. 1.050 m^2, og indgangspartiet ligger ved en mindre plads mellem den lukkede vej, Sofievej, og Strandvejen.

Tilgængelighed

For kunder, der ankommer med bil, er der rimelig gode forhold. Parkeringspladsen er dog kun tilgængelig gennem en port fra Strandvejen eller fra Svanemøllevej på bagsiden af butikken. For cyklister og fodgængere er der rigtig gode forhold via cykelstier, flere krydsningsmuligheder af Strandvejen og gode muligheder for cykelparkering og ophold ved det lille torv foran butikkens indgang.

Demografi

Dagligvarebutikken er en aktiv del af handelsmiljøet på Strandvejen i Hellerup, og der er korte afstande til andre butikker og servicefunktioner. Oplandet til butikken udgøres hovedsageligt af de tætte byområder og mange villaer, der ligger omkring Strandvejen. Der bor ca. 11.400 personer inden for 1.000 m fra SuperBrugsen i Hellerup.

Parkering

Den primære parkeringsplads til SuperBrugsen giver mulighed for 2 timers gratis parkering. Langs Strandvejen er der mulighed for 1 times gratis kantstensparkering, og på Onsgårdsvej findes yderligere parkeringsmuligheder. På det første stykke af vejen er der 2 timers gratis parkering, og på den store parkeringsplads er der også gratis parkering i 2-4 timer alt efter placering, drivmiddel mv. Derudover er der registreret flere ulovligt parkerede biler i området, herunder særligt ved Sofievej. På den lille forplads ved butikkens indgangsparti er cykelparkeringen placeret. nær beplantning.

3.3 Netto i Gentofte

Placering og bymæssig kontekst

Netto på Gentoftegade er ca. 1.200 m^2, og butikken ligger nær Gentofte HF, plejehjemmet Kløckershave samt flere mindre butikker og spisesteder. Ovenpå Netto ligger fitnesscentret SATS, og Gentofte Kino ligger sammen med Gentofte Bibliotek i nabobebyggelsen. Umiddelbart sydøst for Netto ligger SuperBrugsen med sine egne parkeringsarealer. Føtex Food ligger ca. 250 m syd for området med Netto og SuperBrugsen. Der er ca. 700 m til Gentofte Station samt korte afstande til de rekreative områder ved Gentofte Sø.

Tilgængelighed

Butikken har generelt en god tilgængelighed – særligt for biler og fodgængere. For biler, der ankommer til parkeringspladsen bag ved butikken, er der god tilgængelighed via Adolphsvej, ligesom der er god tilgængelighed via Gentoftegade. Her er der endda mulighed for gadeparkering. For fodgængere er der gode overgangsmuligheder flere steder, og Gentoftegade ved Netto er generelt let at krydse som fodgænger. For cyklister er der mindre gode forhold, da der ikke er cykelstier på hverken Gentoftegade eller Adolphsvej.

Demografi

Gentoftegade er den centrale handelsgade i Gentofte, og omkring handelsgaden ligger flere etageejendomme og store offentlige funktioner som gymnasium mv. Allerede ca. 100 m fra Gentoftegade har byområdet karakter af villaby, og oplandet inden for 1.000 m består af ca. 7.900 personer. Med koncentrationen af både Netto, SuperBrugsen og Netto har området et opland, der dækker store dele af området mellem Bernstorffsvej og Helsingørmotorvejen.

Parkering

På bagsiden af Netto ligger en større parkeringsplads foruden en parkeringskælder, der begge tilbyder 2 timers gratis parkering. Parkeringspladsen møder mod syd yderligere et parkeringsareal på bagsiden af SuperBrugsen, hvor der også tilbydes 2 timers gratis parkering. En sti på bagsiden af Netto forbinder og fører bløde trafikanter til SuperBrugsen, en pakkeboks, et pizzaria og en tøjbutik.
På Gentoftegade findes kantstensparkering med 1 times gratis parkering, og på sidevejene Adolphsvej og Dahlensstræde giver kantstensparkeringen mulighed for 2 timers gratis parkering. Dog rummer Dahlensstræde et særskilt parkeringsområde med fri parkering til plejehjemmet, samt et område med parkering reserveret til ansatte ved Gentofte HF. Cykelparkering til supermarkedet findes på Gentoftegade langs bygningsfacaden.

3.4 Rema 1000, Dyssegård

Placering og bymæssig kontekst

Rema 1000 i Dyssegård er 1.050 m^2 og ligger på Søborg Hovedgade, 1,2 km fra Dyssegård station. Langs Søborg Hovedgade findes forskellige daglige funktioner, herunder få butikker, take-away mv. foruden det det populære Ismageriet Søborg og en burger, som ligger på hjørnet af Munkely, hvor der også ligger en burgerbar. Området tiltrækker mange kunder på særligt de varme dage. Ovenpå Rema 1000 findes fitnesscentret, PureFitness.

Tilgængelighed

Der er generelt god tilgængelighed for særligt biler til Rema 1000 i Dyssegård. Fra Søborg Hovedgade er det let at dreje ind på den primære parkeringsplads, om end synligheden af dagligvarebutikken kunne være bedre. Der er korte og niveaufrie afstande fra parkeringspladsen til indgangen. Ved butikkens bagindgang er der få cykelparkeringspladser, og bilparkeringen dækker for adgangen til butikkens bagindgang for både cyklister og fodgængere. På den anden side er der cykelsti langs Søborg Hovedgade og direkte til butikkens indgang ved Søborg Hovedgade, hvilket øger tilgængeligheden for cyklister såvel som for fodgængere.

Demografi

Særligt sydøst og sydvest for butikken findes forholdsvis tætte byområder med flere etageejendomme. Oplandet – særligt nord for butikken – er også kendetegnet ved en stor mængde villaer, og samlet set bor der ca. 23.300 personer inden for 1.000 m fra butikken. Området er dermed et af de tættest befolkede i denne undersøgelse.

Parkering

Butikken har egen privat parkeringsplads samt p-kælder. På parkeringspladsen tillades 1 times gratis parkering, mens der i kælderen er tilladt 2 timers gratis parkering. Kælderen er delvist aflukket, ringe belyst og generelt utryg, så der er ikke mange, der anvender denne. På Søborg Hovedgade er der fri kantstensparkering, mens de to sideveje overfor Rema 1000, Plantevej og Munkely har 2 timers gratis parkering. Langs hele bygningen med Rema 1000 og PureGym er der opsat mange cykelstativer.

3.5 COOP 365 i Ordrup

Placering og bymæssig kontekst

COOP 365 i Ordrup er ca. 750 m^2 og ligger på Ordrupvej, der er en mindre handelsgade i lokalområdet. Overfor COOP 365 ligger få mindre virksomheder samt et hørecenter, en tandklinik og en negleklinik. I krydset mellem Ordrupvej og Hyldegårdsvej ligger desuden et apotek, en ejendomsmægler og flere take-away restauranter. Ordrup Gymnasium ligger umiddelbart sydøst for butikken, og 300 m mod nordøst ligger Meny. Butikken ligger ca. 750 m fra Ordrup Station.

Tilgængelighed

Med både kantstensparkering og en stor parkeringsplads på bagsiden af butikken, er der gode forhold for kunder, der ankommer i bil. Det er let at køre via vejene, men synligheden til særligt parkeringspladsen på bagsiden kan forbedres. For cyklister er der gode forhold med cykelsti begge retninger. Der er også brede fortove, men i spidstimerne kan det være vanskeligt at krydse den trafikerede Ordrupvej.

Demografi

Der ligger flere butikker og servicefunktioner langs Ordrupvej, og langs handelsgaden og sydøst for området ligger flere etageejendomme. Der ligger også mange villaer i området – særligt nord for Ordrupvej. I alt bor der ca. 14.200 personer inden for 1.000 m fra butikken. Handelsområdet ved Ordrupvej ligger forholdsvist langt fra øvrige handelsområder, og derfor er oplandet til butikkerne ved Ordrupvej forholdsvist stort og strækker sig til dele af Ordrup, Skovshoved og Klampenborg.

Parkering

Butikken har egen privatreguleret parkeringsplads, som ligger bag butikken og som har indkørsel fra Fredensvej. Parkeringspladsen tillader 2 times gratis parkering på det meste af pladsen, og derudover findes en række reserverede pladser til beboere og erhverv. På Ordrupvej er der 1 times gratis kantstensparkering, mens kantstensparkeringen på Skovkrogen har 2 timers gratis parkering.
Der er opsat cykelstativer ved bagindgangen til butikken samt langs facaden på Ordrupvej.

3.6 COOP 365 i Vangede

Placering og bymæssig kontekst

COOP 365 i Vangede er ca. 750 m^2 og ligger på Vangede Bygade, som er en mindre handelsgade med bibliotek, dagligvarebutikker og få andre servicefunktioner. SuperBrugsen ligger ca. 150 m syd for COOP 365 og yderligere ca. 150 m mod syd ligger Netto. Området ligger ca. 2 km. fra Vangede Station. Vangede Bygade ligger umiddelbart syd for aflastningsområdet med IKEA og flere andre store udvalgsvarebutikker.

Tilgængelighed

Med en stor og synlig parkeringsplads foran butikken – og med gode adgangsveje for biler – er der generelt rigtig gode forhold for kunder, der ankommer i bil. Det er let og overskueligt at orientere sig ved parkeringspladsen, og dertil er der også mulighed for kantstensparkering. For cyklister er forholdene mindre gode, da der ikke er cykelsti ved butikken, og da indgangen er planlagt efter særligt bilisternes præmisser. Som fodgænger er der flere smutveje, og der er overordnet set rimelig god tilgængelighed for gående.

Demografi

Området ved Vangede Bygade er kendetegnet ved et blandet område med flere store almene boligbyggerier, villakvarterer og store erhvervsområder. Området er det tættest befolkede område i denne undersøgelse med ca. 39.900 personer inden for en afstand af 1.000 m fra butikken. Butikkerne ved Vangede Bygade har derfor et stort lokalt kundegrundlag.

Parkering

2/3 dele af den primære parkeringsplads til supermarkedet er offentligt vejareal, hvor resten er privatejet. I forbindelse med parkeringspladsen og butikken ligger et OK tankanlæg. Der tillades fri parkering på parkeringsarealet dog kun 4 timer for de fire pladser til elbiler. Vangede Bygade tillader desuden 1 times gratis kantstensparkering, mens der ingen regulering er på den mindre villavej, Vesterbyvej, øst for parkeringspladsen. Derudover er der opsat cykelstativer ved bagindgangen samt foran butikken på Vangede Bygade.

3.7 Opsamling

Det følgende indeholder en oversigt over de seks undersøgte supermarkeder og deres lokalområder. Overordnet set kan supermarkederne i de seks bydelscentre inddeles i tre hovedgrupper;

- Store ankerbutikker i større handelsgade
- Lokale discountbutikker i lokale handelsgader
- Decentrale discountbutikker i lokalområdet

De to decentrale butikker Dyssegård og Vangede er de to butikker, der har den højeste befolkningstæthed i lokaloplandet. De to ankerbutikker i handelsgaderne i Charlottenlund og Hellerup har de laveste befolkningstætheder og henvender sig til kunder fra et større opland. De to lokale butikker i lokale handelsgader i Gentofte og Ordrup er dem, som har flest parkeringspladser i direkte tilknytning til butikken.

De næste to kapitler beskriver resultaterne fra parkeringsundersøgelsen og fra interviewundersøgelsen.

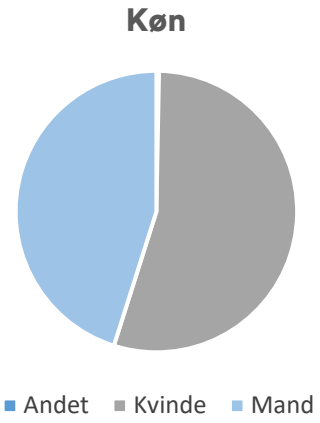
	Meny Charlottenlund	SuperBrugsen Hellerup	Netto Gentofte	Rema 1000 Dyssegård	COOP 365 Vangede	COOP 365 Ordrup
Butiksstørrelse	1.900 m^2	1.050 m^2	1.200 m^2	750 m^2	750 m^2	1.050 m^2
Bymæssig kontekst						
Placering	Handelsgade	Handelsgade	Handelsgade	Decentralt	Decentralt	Handelsgade
Rolle	Ankerbutik	Ankerbutik	Lokal butik	Lokal butik	Lokal butik	Lokal butik
Tilgængelighed						
Forhold, biler	Meget god	God	God	Meget god	Meget god	Meget god
Forhold, cykler/gang	God	Meget god	Meget god	Meget god	God	Meget god
Demografi						
Boligtyper	Etage/villa	Etage/villa	Etage/villa	Etage/villa	Etage/villa	Etage/villa
Opland, 1.000 m	10.800	11.400	7.900	23.300	39.900	14.200
Parkering						
P-pladser, primær	66	46	107	39	33	79
Regulering, primær	2 timer	2 timer	2 timer	1 time	Fri	2 timer

Figur 1: Tabel for de enkelte supermarkeders størrelse, kontekst og parkeringsgrundlag.

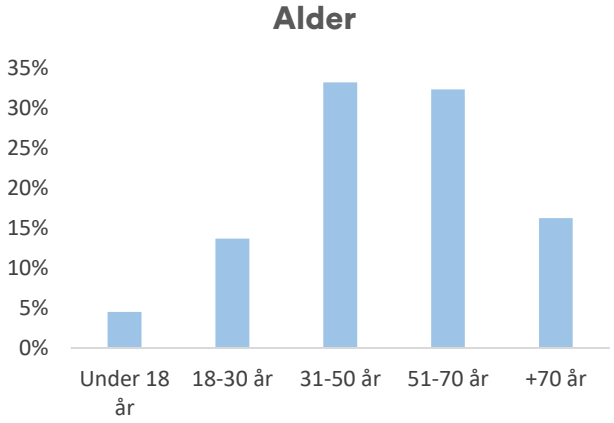
4 RESULTATER, interviewundersøgelse

Resultater, interviewundersøgelse

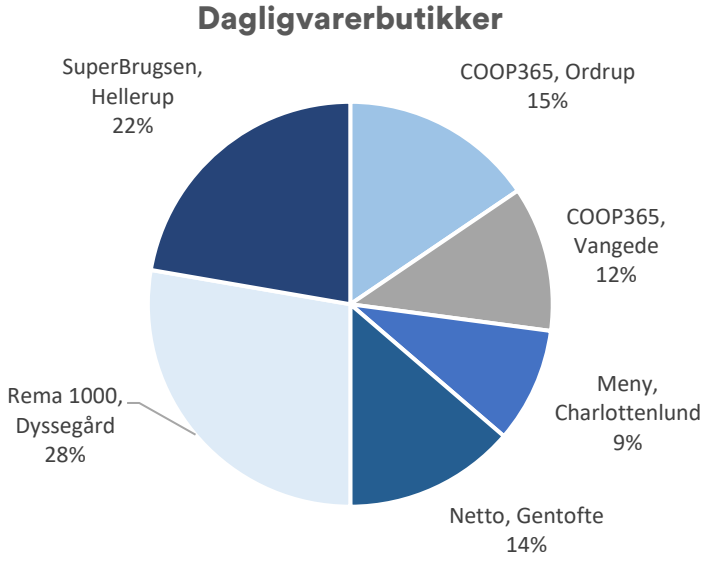
Der er foretaget i alt 665 interviews, som fordeler sig med ca. 360 på torsdag d. 27.6 og ca. 300 på lørdag d. 29.6. Lidt over halvdelen af respondenterne er kvinder, og de 31-70-årige står for ca. 2/3 dele af alle respondenter. Omkring halvdelen af alle respondenter har handlet i enten Super Brugsen i Hellerup eller Rema 1000 i Dyssegård. Den anden halvdel har handlet i de fire øvrige supermarkeder. Overordnet set er der en god og bred repræsentation af køn, alder og geografi. Det er vanskeligt at vurdere undersøgelsens repræsentativitet, da der ikke umiddelbart findes opgørelser over kundernes køn, alder, bopæl mv. i de enkelte supermarkeder.



Figur 2: Fordeling af køn mellem de adspurgte i interviewundersøgelsen.



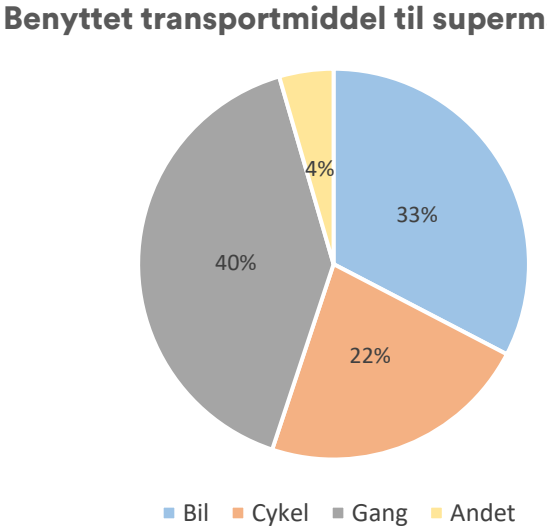
Figur 3: Aldersfordeling af de adspurgte i interviewundersøgelsen.



Figur 4: Andel af interviewdeltagere for hvert supermarked.

Transportmiddel

I forbindelse med undersøgelsen er der blevet spurgt til, hvordan kunderne er ankommet til supermarkedet. De overordnede resultater viser at 62 % af de adspurgte gik eller cyklede til supermarkedet, og at 33 % ankom med bil. 49 % svarer, at de næsten altid (mere end 2 gange om ugen) tager cyklen eller går til supermarkedet. Der er meget få, som anvender bus, tog eller andet. Undersøgelsen viser også, at der er betydelige forskelle i omfanget af anvendelsen af de forskellige transportmidler alt efter særligt alder og afstand til bopælen.



Figur 5: De adspurgtes valg af transportmiddel til supermarkedet.

Parkering

Af de kunder, som er ankommet med bil, har ca. 70 % parkeret meget tæt på supermarkedets indgang (mindre end 50 m). Kun ca. 15 % af de kunder, som er ankommet med bil, har parkeret mere end 100 m fra supermarkedet.
68 % af de kunder, der ankommer med bil, parkerer under 30 min. ved supermarkedet. 11 % af de kunder, der ankommer med bil, parkerer mere end 1 time i forbindelse med indkøb ved supermarkedet.

Let eller svært at finde parkering

Kunderne er også blevet spurgt til, hvor let eller svært det er at finde en parkeringsplads ved supermarkedet. Generelt svarer langt størstedelen, at det er let at finde en parkeringsplads ved et supermarked. Netto i Gentofte og delvist Super Brugsen i Hellerup skiller sig ud ved, at det her opleves som sværere at finde en parkeringsplads end ved de øvrige supermarkeder i undersøgelsen. Der er mange, som har svært ved at vurdere, om det er let eller svært at finde en parkeringsplads.

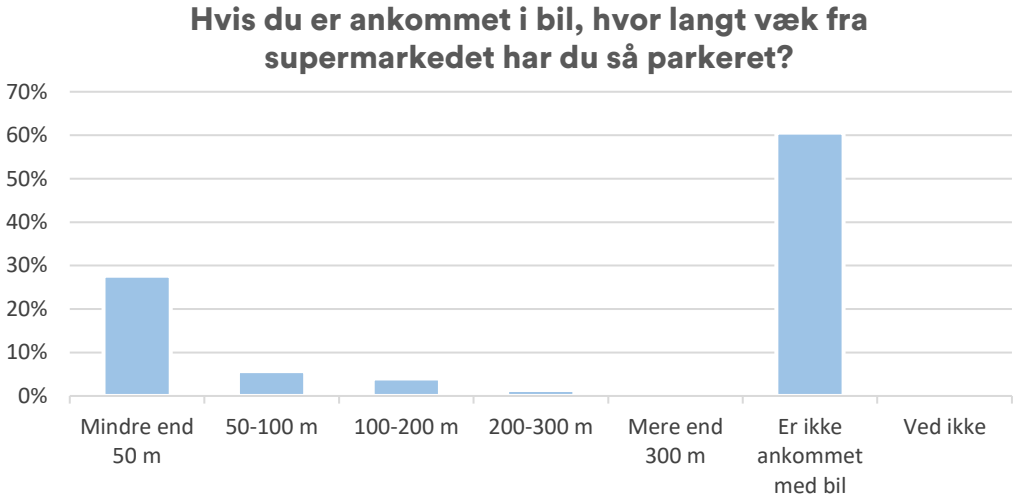
	Let at finde parkering (andel, %)	Svært at finde parkering (andel, %)
COOP 365, **Ordrup**	60 %	4 %
COOP 365, **Vangede**	40 %	0 %
Meny, **Charlottenlund**	44 %	0 %
Netto, **Gentofte**	16 %	21 %
Rema 1000, **Dyssegård**	41 %	7 %
SuperBrugsen, **Hellerup**	21 %	16 %

Figur 6: Interviewdeltagernes svar ift. oplevelse af adgang til parkeringsarealer.

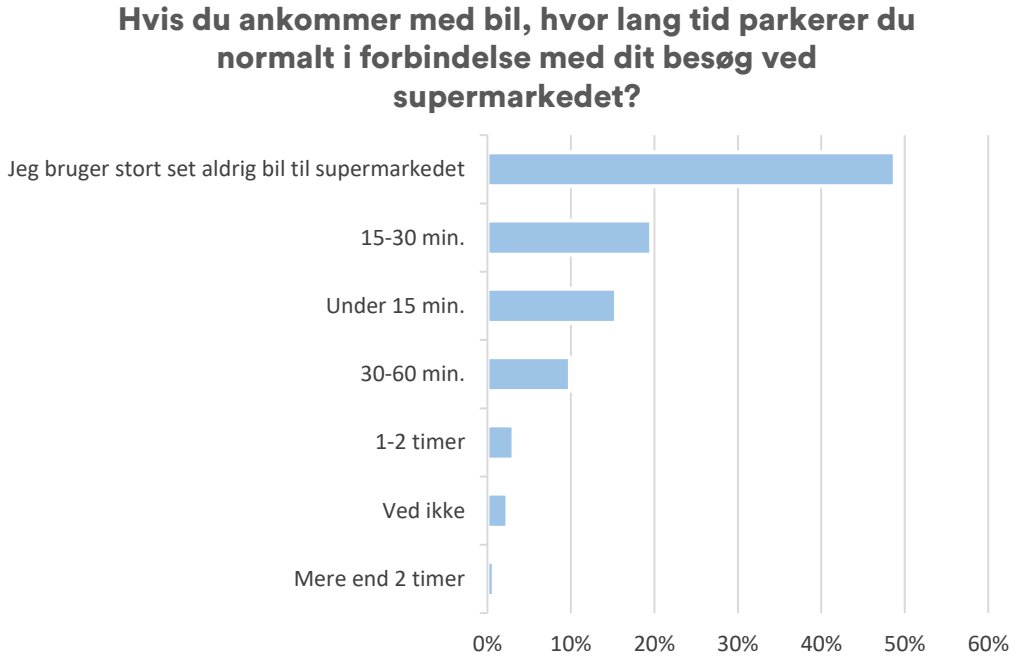
For Netto i Gentofte er det særligt i formiddags- og aftentimerne, at det kan være lidt sværere at finde en parkeringsplads. For Super Brugsen i Hellerup er det hovedsageligt i formiddagstimerne, hvor det kan være lidt sværere at finde en parkeringsplads. Midt på dagen er der højst 5 % af kunderne, som har svært ved at finde en parkeringsplads.

	09.30-13.30		13.30-17.30		17.30-21.30	
	Let (%)	Svært (%)	Let (%)	Svært (%)	Let (%)	Svært (%)
COOP 365, **Ordrup**	17 %	2 %	26 %	1 %	17 %	1 %
COOP 365, **Vangede**	22 %	0 %	14 %	0 %	4 %	0 %
Meny, **Charlottenlund**	21 %	0 %	13 %	0 %	10 %	0 %
Netto, **Gentofte**	10 %	8 %	4 %	5 %	2 %	8 %
Rema 1000, **Dyssegård**	16 %	3 %	15 %	2 %	11 %	1 %
SuperBrugsen, **Hellerup**	7 %	8 %	7 %	5 %	6 %	3 %

Figur 7: Interviewdeltagernes svar ift. oplevelse af adgang til parkeringsarealer i bestemte tidsrum.



Figur 8: Afstand mellem parkering og supermarked.



Figur 9: Afsat tid til handebesøg ift. anvendelse af parkeringsareal.

Transportmiddel og alder

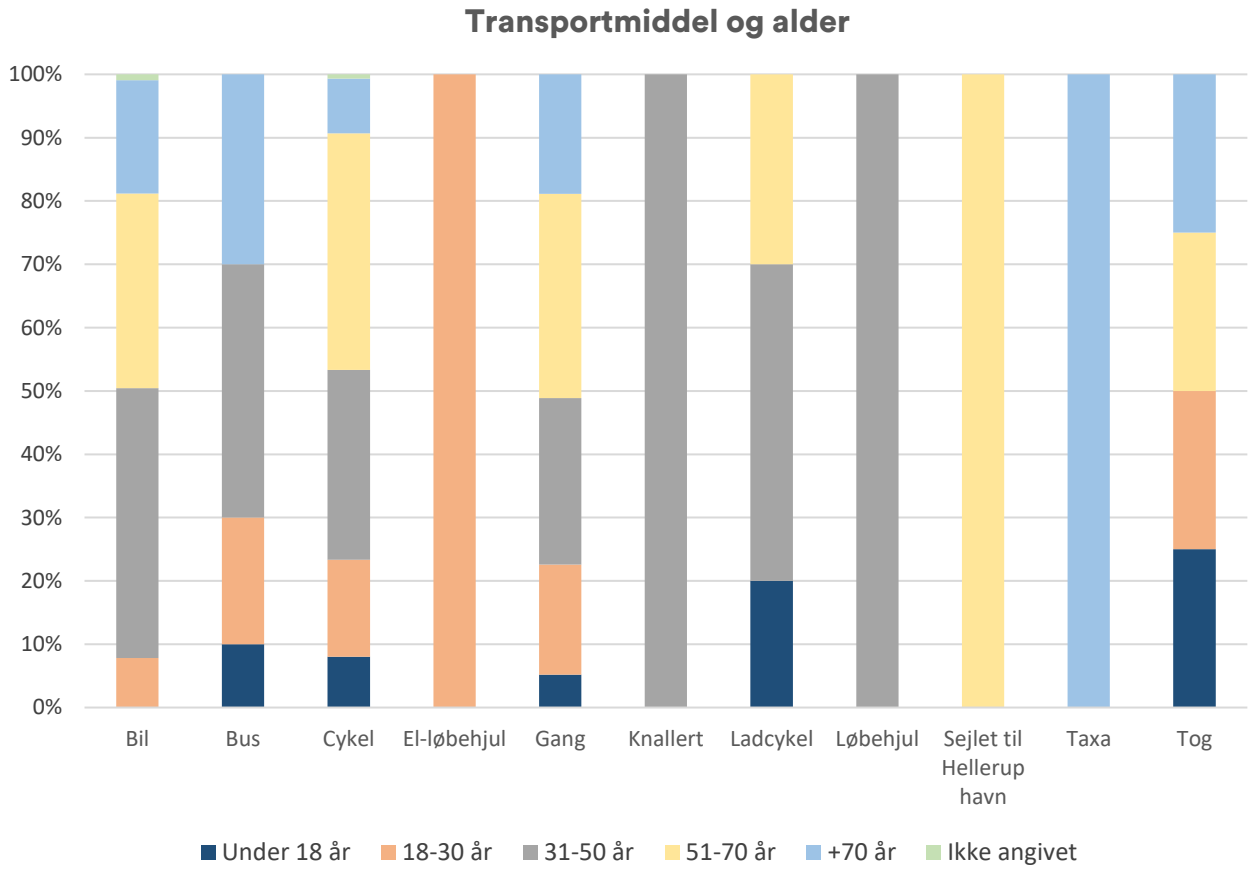
Resultaterne viser, at det særligt er de 31-50-årige (typisk personer på arbejdsmarkedet og med hjemmeboende børn) der ankommer til supermarkedet med bil (42 %). Det er samtidig denne aldersgruppe, der i lavest omfang ankommer med cykel eller til fods.
Resultaterne viser også, der samlet set er flere af de +50-årige som ankommer med cykel eller til fods (64 %) end med bil (33 %).

- For de +70-årige ankommer 59 % til supermarkedet med cykel eller til fods
- For de 51-70-årige ankommer 68 % til supermarkedet med cykel eller til fods
- For de 31-50-årige ankommer 55 % til supermarkedet med cykel eller til fods
- For de 18-30-årige ankommer 77 % til supermarkedet med cykel eller til fods

For de kunder, der ankommer med bil, står de 31-50-årige for størstedelen af turene (43 %).
For de kunder, der ankommer med cykel, står de 51-70-årige for størstedelen af turene (37 %).
For de kunder, der ankommer til fods, står de 51-70-årige også for størstedelen af turene (32 %).

	18-30 år	31-50 år	51-70 år	+70 år	I alt
Bil	8%	43%	31%	18%	100%
Cykel	15%	30%	37%	9%	100%
Gang	17%	26%	32%	19%	100%

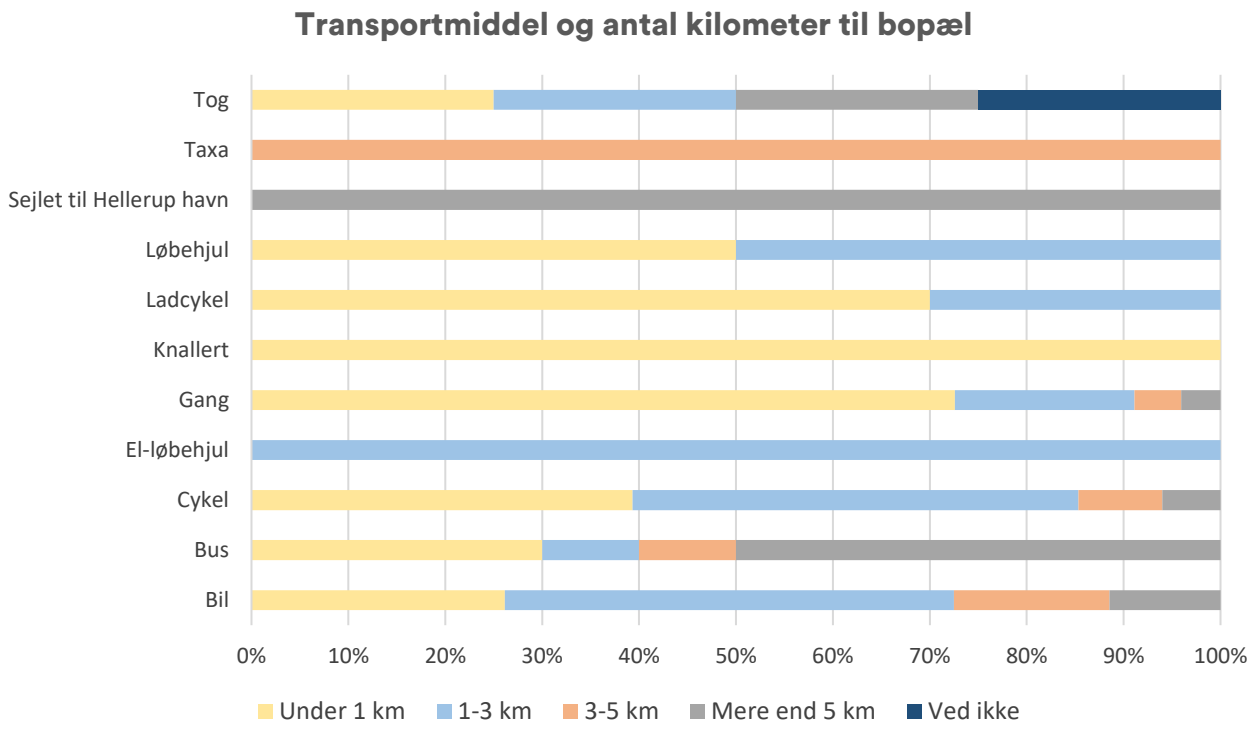
Figur 10: Sammenhæng mellem valgt transportmiddel og aldersgruppe.



Figur 11: Fordeling af alder og anvendt transportmiddel til supermarkedet.

Afstand til supermarkedet

Resultaterne viser, at 48 % af kunderne bor under 1 km fra supermarkedet. Kun 16 % bor længere væk end 3 km fra supermarkedet. Det vidner om, at mange af kunderne i høj grad er bosiddende i det lokale opland.
Af de kunder, som ankom med bil bor 72 % under 3 km fra supermarkedet. 26 % af kunderne, der ankommer i bil, bor under 1 km fra supermarkedet. Der er således et potentiale for at overflytte flere kunder fra bil til cykel eller til fods på de korteste ture. Af de kunder, som ankom med cykel, bor 85 % under 3 km fra supermarkedet. 39 % af kunderne på cykel bor under 1 km fra supermarkedet. Af de kunder, som ankom til fods, bor 73 % under 1 km fra supermarkedet.



Figur 12: Anvendt transportmiddel til supermarkedet og antal km. tilbagelagt fra bopæl.

Forbrug

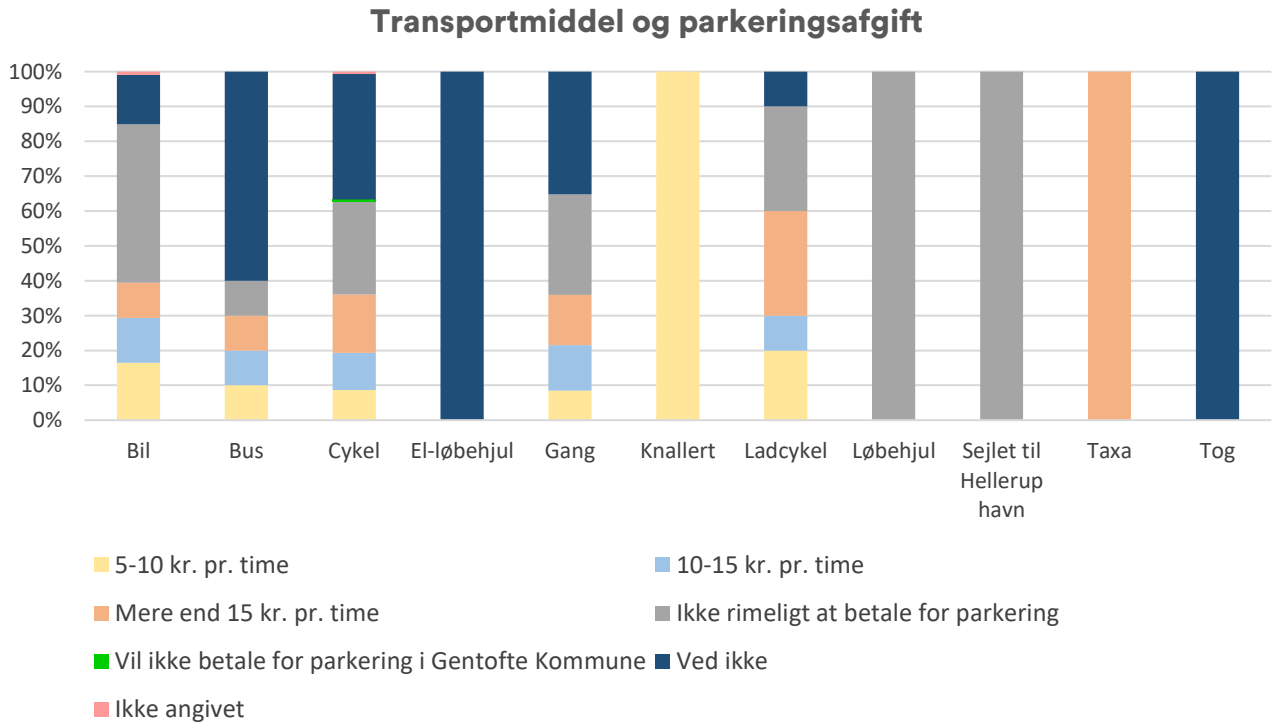
I forbindelse med undersøgelsen er der også blevet spurgt ind til omfanget af kundernes seneste køb. Resultaterne viser, at 68 % af kunder brugte 0-250 kr. på det seneste indkøb.
Undersøgelsen viser også, at bilisterne står for 44 % af den samlede omsætning. Cyklisterne (inkl. ladcykler) står for 22 % af den samlede omsætning, og fodgængerne står for 33 % af den samlede omsætning. Tilsammen står cyklister og fodgængere for 55 % af den samlede omsætning i supermarkederne i Gentofte Kommune.

Betalingsparkering

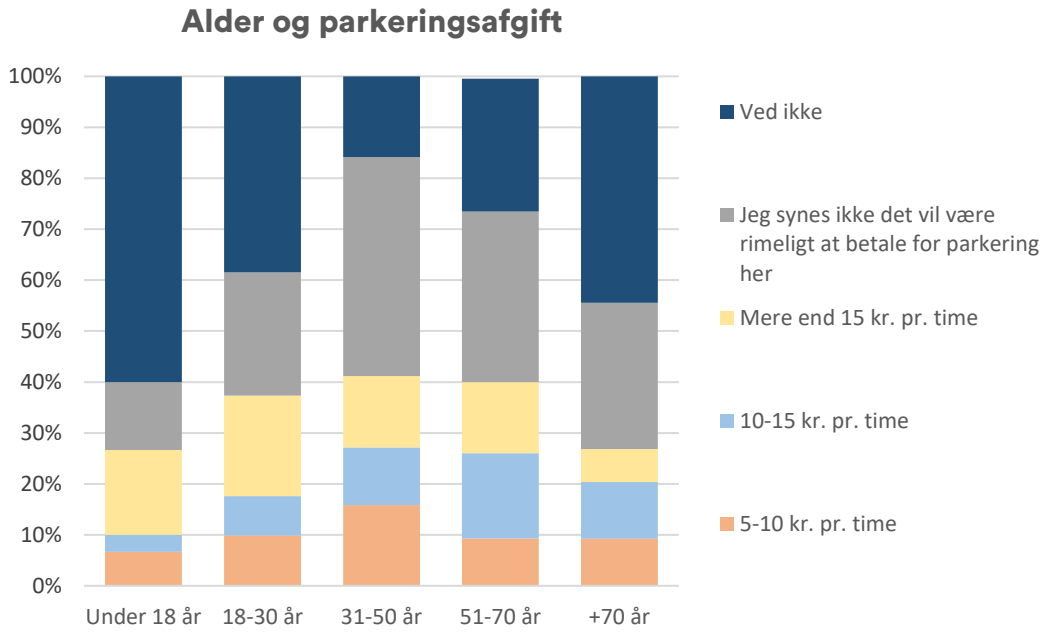
Som en del af de afsluttende spørgsmål er kunderne blevet spurgt om deres holdning til betalingsparkering. Resultaterne viser, at 36 % af kunderne synes det er er rimeligt at betale for parkering efter de to første timer er gratis. Der er imidlertid betydelige forskellige mellem de seks områder. I Gentofte svarer 56 %, at det er rimeligt at betale for parkering efter de to første timer, mens det kun er 11 % af kunderne i Charlottenlund, der svarer positivt på spørgsmålet om betalingsparkering efter de to første timer.
Ca. 40 % af dem, som ankommer med bil, svarer positivt på, at det er rimeligt at skulle betale for parkering efter de to første timer. For dem, som ankommer med cykel eller til fods er andelen ca. 35 %. Forskellen kan skyldes, at der er væsentligt flere af dem, som ankommer med cykel eller til fods, som ikke umiddelbart har en holdning til betalingsparkering. Undersøgelsen viser også, at det særligt er de 31-70-årige, som er mest villige til at betale for parkering – det er samtidig også de aldersgrupper, hvor flest har taget stilling.

	Hvis nu de to første timer altid var gratis, så er det herefter rimeligt at skulle betale for parkering.
COOP 365, **Ordrup**	41 %
COOP 365, **Vangede**	42 %
Meny, **Charlottenlund**	11 %
Netto, **Gentofte**	56 %
Rema 1000, **Dyssegård**	29 %
SuperBrugsen, **Hellerup**	42 %

Figur 13: Interviewdeltagernes holdning til parkeringsafgift.



Figur 14: Interviewdeltagernes holdning til parkeringsafgift ud fra benyttet transportmiddel.



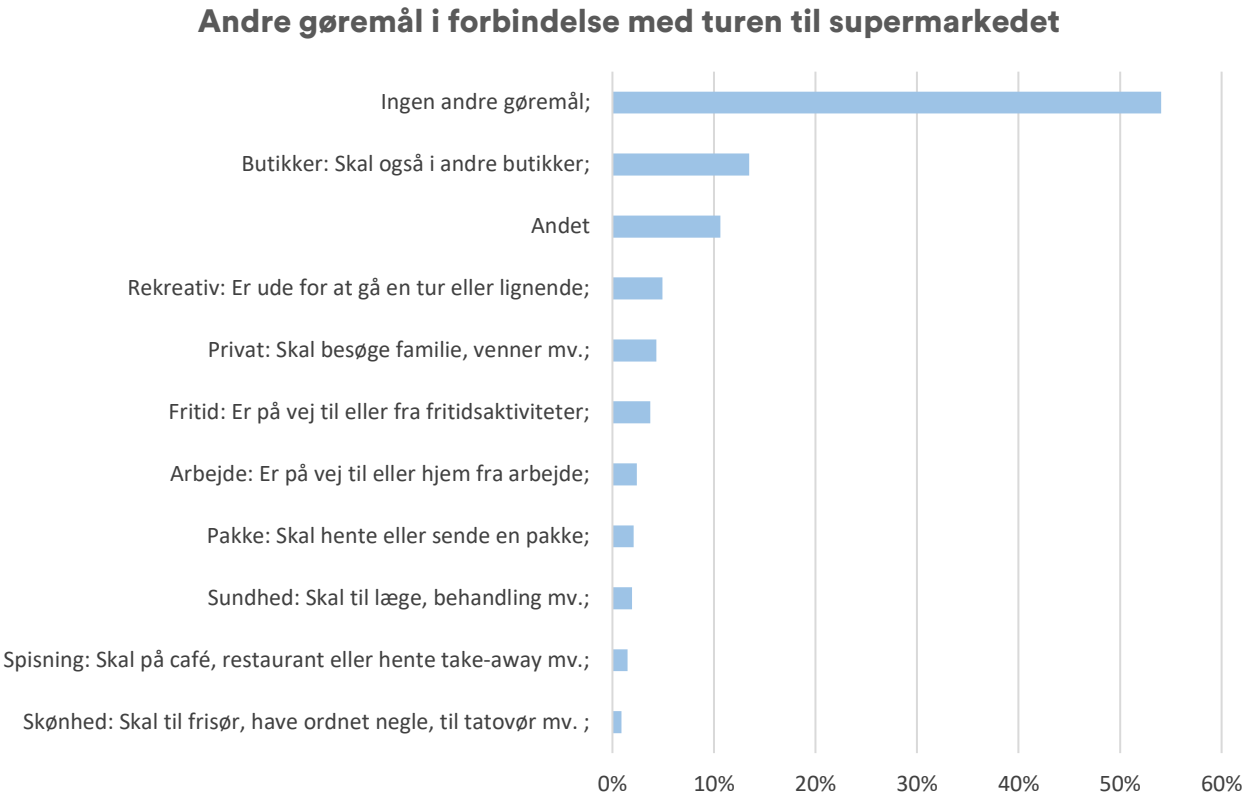
Figur 15: Interviewdeltagernes holdning til parkeringsafgift baseret på alder.

Andre gøremål?

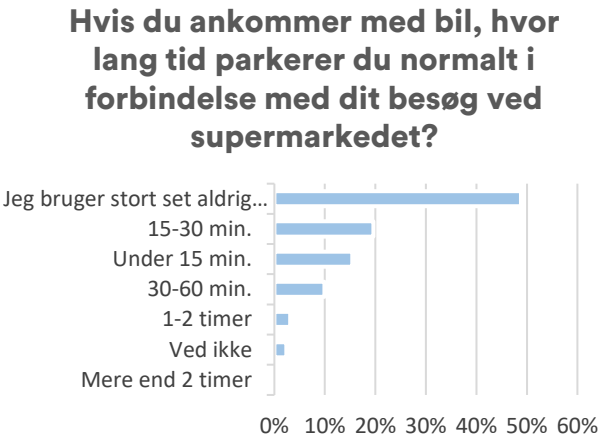
- 50 % har andre gøremål i forbindelse med turen til supermarkedet
- 16 % af alle kunderne svarer, at de også skal i andre butikker i forbindelse med turen

	Andre gøremål (andel, %)
COOP 365, **Ordrup**	7 %
COOP 365, **Vangede**	8 %
Meny, **Charlottenlund**	13 %
Netto, **Gentofte**	16 %
Rema 1000, **Dyssegård**	25 %
SuperBrugsen, **Hellerup**	30 %
Ikke angivet	

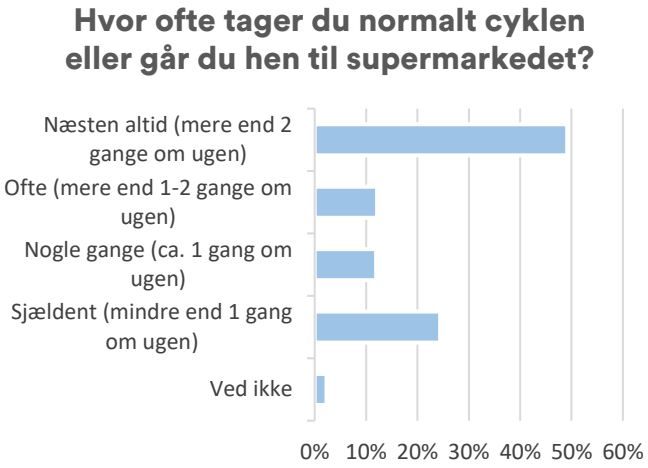
Figur 16: Andel af interviewdeltagerne som havde andre gøremål i forbindelse med deres indkøb.



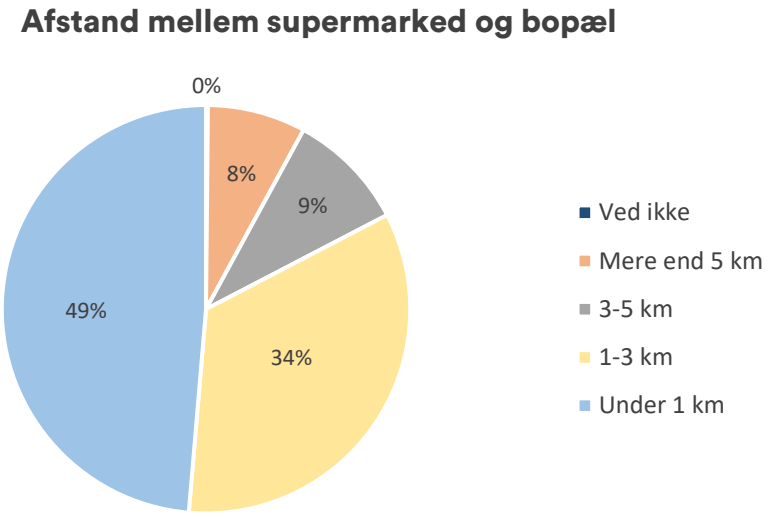
Figur 17: Fordeling af andre gøremål i forbindelse med turen til supermarkedet.



Figur 18: Estimeret afsat tid til parkering ved indkøb.



Figur 19: Brug af cykel som transportmiddel ved indkøb.



Figur 20: Afstand mellem supermarked og bopæl for de adspurgte.

5 RESULTATER, parkeringstællinger

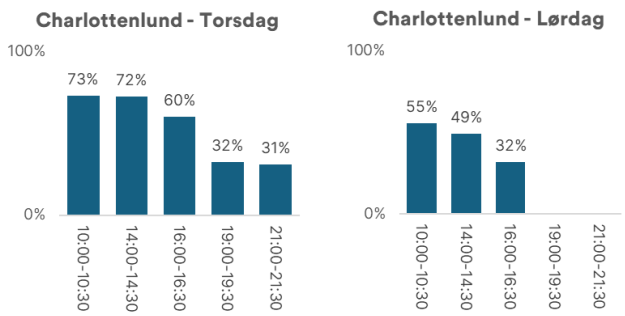
I dette afsnit følger en gennemgang af parkeringstællingerne for de seks butiksområder i Gentofte Kommune, hvor resultaterne beskrives for parkeringsmønstrene. Afsnittet afsluttes med en opsamling der giver en beskrivelse af den samlede belægning i Gentofte, hvilke områder der har højest og lavest parkeringsbelægning, samt indsigter i hvorfor tællingerne ser sådan ud.

5.1 Parkering ved Meny i Charlottenlund

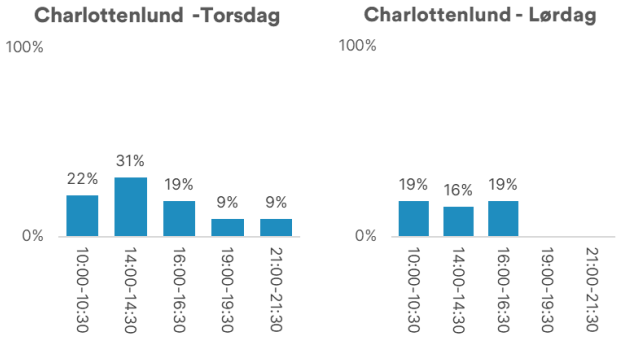
Tabellen nedenfor viser, at der er i gennemsnit for de seks parkeringsområder ved Meny i Charlottenlund, er højest belægning i morgen- og middagstimerne fra kl. 10-14.30, imens der henad eftermiddagen og aftenen observeres en faldende belægningsprocent til et middel eller lavt niveau. De mest benyttede parkeringsområder i området, baseret på tælletidspunkterne for både torsdag og lørdag, er områderne S2, S3 og S4. Den høje belægning ved disse områder, kan skyldes at sidegaderne også betjener andre nærliggende butikker samt tidsbegrænsede servicefunktioner såsom lægetid, frisørtid og lign. De sekundære parkeringsarealer benyttes derfor som primær parkering for andre funktioner end Meny. Dertil er der efter kl. 18 fri parkering, som benyttes af beboere i karrébebyggelsen langs Jægersborg Allé, Rådhusvej og Jensløvsvej. Det primære parkeringsareal P1 og P2 har dog ifølge undersøgelsen altid ledige pladser tilgængelige, hvortil der bør ses nærmere på den minimale brug af parkeringshuset/kælderens brug.

	Torsdag							Lørdag						
	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. Personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel belægnings%
10:00-10:30	P1	44			7	67%	22%	P1	16			6	24%	19%
	P2	5				23%		P2	6				27%	
	S1	69				88%		S1	6				8%	
	S2	10				71%		S2	14				100%	
	S3	17				94%		S3	17				94%	
	S4	18				95%		S4	15				79%	
14:00-14:30	P1	44			10	67%	31%	P1	17			5	26%	16%
	P2	14				64%		P2	10				45%	
	S1	65				83%		S1	12				15%	
	S2	12				86%		S2	8				57%	
	S3	12				67%		S3	13				72%	
	S4	13				68%		S4	15				79%	
16:00-16:30	P1	25			6	38%	19%	P1	11			6	17%	19%
	P2	10				45%		P2	7				32%	
	S1	28				36%		S1	0				0%	
	S2	14				100%		S2	6				43%	
	S3	14				78%		S3	11				61%	
	S4	12				63%		S4	7				37%	
19:00-19:30	P1	6			3	9%	9%	P1	Ikke talt					
	P2	5				23%		P2						
	S1	4				5%		S1						
	S2	6				43%		S2						
	S3	14				78%		S3						
	S4	7				37%		S4						
21:00-21:30	P1	1			3	2%	9%	P1	Ikke talt					
	P2	0				0%		P2						
	S1	14				18%		S1						
	S2	6				43%		S2						
	S3	12				67%		S3						
	S4	11				58%		S4						
I alt		**512**			**29**			**I alt**	**191**			**17**		

Figur 21: Registrering af bil- og cykelparkering på udvalgte parkeringsarealer v. Meny, Charlottenlund.



Figur 22: Belægningsprocent for bilparkering, Charlottenlund.



Figur 23: Belægningsprocent for cykelparkering, Charlottenlund.

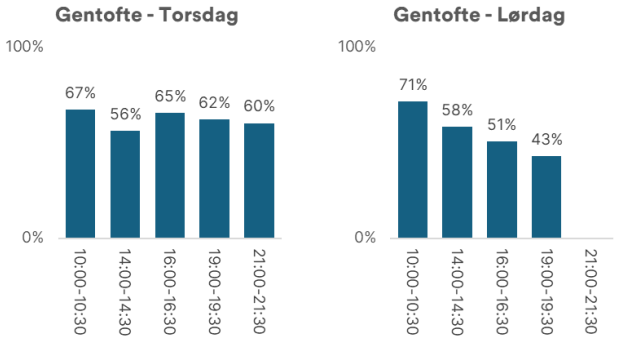
Parkeringstællingen viser forskelligt belægningsmønster på parkeringsområderne torsdag og lørdag. Ved tællingerne kl. 10:00-10:30 er der knap 25% færre biler om lørdagen ift. torsdag. Ved tællingen lørdag kl. 16:00-16:30 er der ca. 47% færre parkerede biler ift. samme tælletidspunkt om torsdagen. Det indikerer to forskellige brugsmønstre for parkeringsområderne ved Meny i Charlottenlund.
Der er generelt registreret en lav belægningsprocent for cykelparkeringen.

5.2 Parkering ved Netto i Gentofte

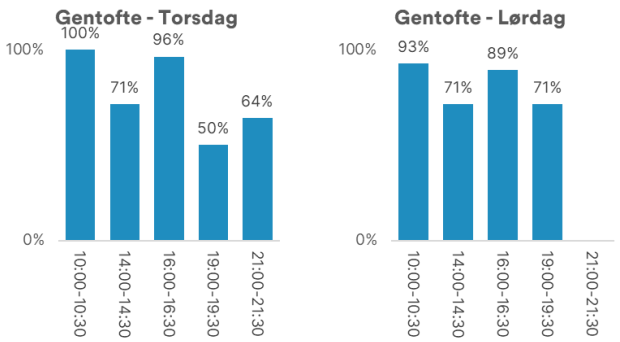
Ved Netto, Gentofte har er der registreret et middel til middelhøjt parkeringsniveau på parkeringsområderne nær butikken om torsdagen. Set over hele torsdagen forholder belægningsprocenten sig relativt stabil. Særligt parkeringsområderne S2 og S3 er eftertragtede af bilisterne, mens P1 og S1 generelt har en lavere anvendelse om torsdagen. Dette parkeringsmønster hænger formentlig sammen med både størrelsen af parkeringsarealerne og reguleringen for områderne, hvor der tillades én times parkering i dagtimerne v. S1, imens der for P1, S2 og S3 gælder 2 timers parkering. Hertil er S2 og S3 også parkeringsarealer langs vejstrækningen hvilket kan være mere attraktivt for bilister.

	Torsdag							Lørdag						
	P-område	Alm. P personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%
	P1	56				52%		P1	78				73%	
10:00-	S1	13	3		28	65%	100%	S1	13	3		26	65%	93%
10:30	S2	20	1			77%		S2	22	1			85%	
	S3	38				75%		S3	32		1		63%	
	P1	47	2			44%		P1	43				40%	
14:00-	S1	9	3		20	45%	71%	S1	14	4		20	70%	71%
14:30	S2	18	2			69%		S2	19				73%	
	S3	34				67%		S3	25		1		49%	
	P1	54				50%		P1	34				32%	
16:00-	S1	12	3		27	60%	96%	S1	12	3		25	60%	89%
16:30	S2	20	1			77%		S2	15				58%	
	S3	38		1		75%		S3	27				53%	
	P1	29				27%		P1	17				16%	
19:00-	S1	12	2		14	60%	50%	S1	10	4		20	50%	71%
19:30	S2	25	1			96%		S2	15				58%	
	S3	33		1		65%		S3	24				47%	
	P1	28				26%		P1						
21:00-	S1	13	2		18	65%	64%	S1						
21:30	S2	22	1			85%		S2		Ikke talt				
	S3	33		1		65%		S3						
I alt		554	21	3	107			I alt	400	15	2	91		

Figur 24: Registrering af bil- og cykelparkering på udvalgte parkeringsarealer v. Netto, Gentofte.



Figur 25: Belægningsprocent for bilparkering, Gentofte.



Figur 26: Belægningsprocent for cykelparkering, Gentofte.

Lørdag er der over hele dagen, registreret et anderledes parkeringsmønster i Gentofte. Her er belægningsprocenterne marginalt højere kl. 10:00 og kl. 14:00 om lørdagen, mens belægningsprocenten er hhv., 14% og 9% lavere i eftermiddags- og aftentimerne lørdag, sammenlignet med torsdag. Dette kan skyldes lørdagshandelen vs. Hverdagen hvor der især handles om eftermiddagen.

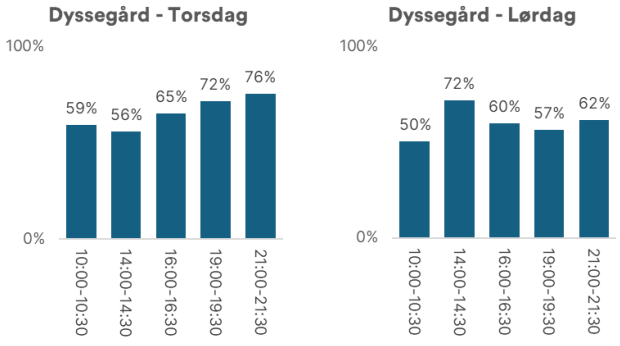
I Gentofte er der høj belægning på cykelparkeringen, især kl. 10:00 og kl. 16:00 er der fyldt eller næsten fyldt kapacitet i cykelparkeringen langs butikkens facade ud mod hovedgaden.

5.3 Parkering ved Rema 1000 i Dyssegård

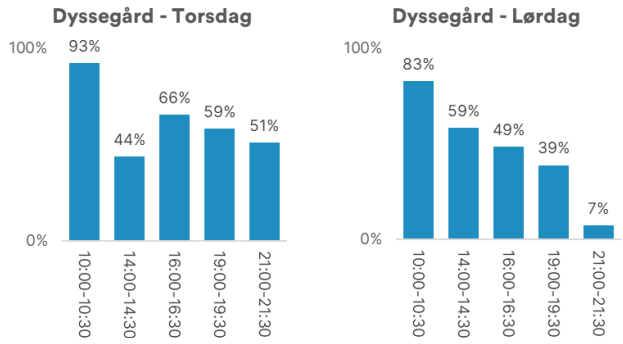
Tabellen herunder viser, at der er høj belægning på parkeringsområderne S1, S2 og S3 for alle tælletidspunkter. Belægningsprocenten på P1 varierer om torsdagen i løbet af dagen, fra et lavt niveau af parkering om morgenen, til et mellem-højt niveau henad eftermiddag og aften. Om lørdagen er belægningsprocenten højest midt på dagen, mens den er lavest i aftentimerne. Fordi parkeringskælderen under Rema 1000 i meget lav grad benyttes, har det betydning for den gennemsnitlige belægningsprocent for området omkring butikken. Ses der bort fra parkeringskælderen (P2), er der især torsdag en høj belægningsprocent i området over hele dagen. Den primære parkering P1 er dog kun fuldt udnyttet torsdag aften. Dette står i sammenhæng med at Rema 1000 er placeret i samme bygning, som Puregym hvor flere kunder benytter supermarkedets kundeparkering.

	Torsdag								Lørdag							
	P-område	Alm. Personbil	Ulovlig	El-bil	Ulovlig	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægning%	P-område	Alm. Personbil	Ulovlig	Handicapbil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægning%
10:00-10:30	P1	12		0		38	31%	93%	P1	11		1		34	28%	83%
	P2	0					0%		P2	1					4%	
	S1	34					94%		S1	35	2				97%	
	S2	16					89%		S2	5		1			28%	
	S3	15					83%		S3	17		2			94%	
14:00-14:30	P1	19		0		18	49%	44%	P1	24				24	62%	59%
	P2	1					4%		P2	1					4%	
	S1	30					83%		S1	36	2				100%	
	S2	8	3		3		44%		S2	17	2	1			94%	
	S3	18	1		1		100%		S3	18	5	1			100%	
16:00-16:30	P1	22		0		27	56%	66%	P1	24				20	62%	49%
	P2	0					0%		P2	2					8%	
	S1	29					81%		S1	31	1				86%	
	S2	16					89%		S2	14	2		1		78%	
	S3	18	3		3		100%		S3	12	4				67%	
19:00-19:30	P1	20		0		24	51%	59%	P1	5				16	13%	39%
	P2	2					8%		P2	1					4%	
	S1	36	1				100%		S1	32					89%	
	S2	18	2		2		100%		S2	17	2		1		94%	
	S3	18	8		8		100%		S3	15					83%	
21:00-21:30	P1	32		0		21	82%	51%	P1	15				3	38%	7%
	P2	1					4%		P2	1					4%	
	S1	33					92%		S1	32					89%	
	S2	18	1		1		100%		S2	17	2				94%	
	S3	18	3		3		100%		S3	15	7				83%	
	I alt	434	22	0	21				I alt	398	29	6	2	97		

Figur 27: Registrering af bil- og cykelparkering på udvalgte parkeringsarealer v. Rema 1000, Dyssegård.



Figur 28: Belægningsprocent for bilparkering, Dyssegård.



Figur 29: Belægningsprocent for cykelparkering, Dyssegård.

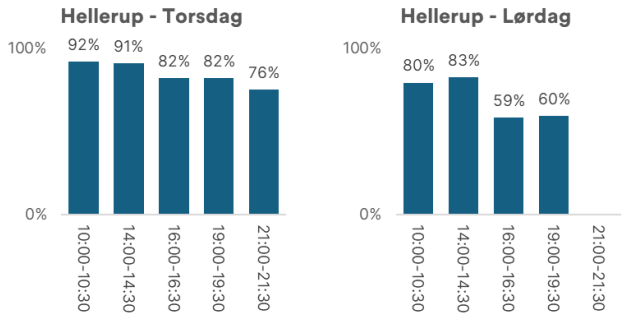
Der er høj belægning på cykelparkeringen i morgen- og middagstimerne, mens der resten af dagen, både torsdag og lørdag, er ledige pladser.

5.4 Parkering ved SuperBrugsen i Hellerup

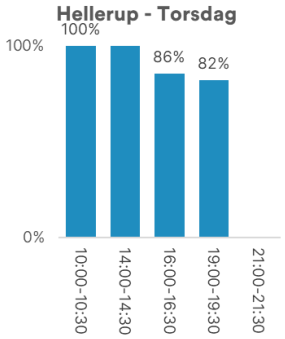
I Hellerup er der høj belægning og mange ulovlige parkeringer på parkeringsområderne S1, S2, S3 og S4, mens der for P1 er mellem til lav anvendelse. S2 indgår i registreringen men det er på strækningen parkering forbudt. På S2, S3 og S4 er der 100% eller næsten 100% belægning over hele torsdagen. Til gengæld er der ledig kapacitet på P1 på alle tælletidspunkter. Torsdag er der højest gennemsnitlig belægning i morgen- og middagstimerne, mens belægningen er faldene derefter.
Lørdag er der fortsat høj belægning i morgen- og middagstimerne, hvor nogle af arealerne er opfyldte, men overordnet set er der registreret en lavere belægningsprocent lørdag sammenlignet med torsdag.

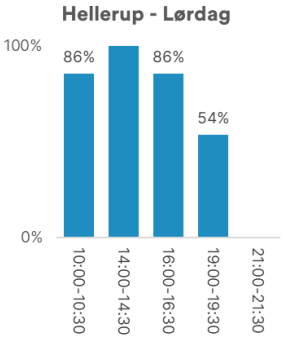
	Torsdag								Lørdag							
	P-område	Alm. personbil	Ulovlig	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. personbil	Ulovlig	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%
10:00-10:30	P1	28					61%		P1	23					50%	
	S1	12	2				100%		S1	9					75%	
	S2	5	1			28	100%	100%	S2	5		1		24	100%	86%
	S3	10	4	1			100%		S3	10	1	2			100%	
	S4	66	2	1	7		100%		S4	48		1	1		73%	
14:00-14:30	P1	26					57%		P1	15					33%	
	S1	12					100%		S1	12					100%	
	S2	5		1		35	100%	125%	S2	5	1	1		33	100%	118%
	S3	10	4	2			100%		S3	10		1			100%	
	S4	66	3	2	9		100%		S4	53		1	2		80%	
16:00-16:30	P1	17					37%		P1	4					9%	
	S1	9					75%		S1	9					75%	
	S2	5	1			24	100%	86%	S2	4		1		24	80%	86%
	S3	10	2	1			100%		S3	7					70%	
	S4	66	2	1	8		100%		S4	39		1	2		59%	
19:00-19:30	P1	13					28%		P1	2					4%	
	S1	10					83%		S1	7					58%	
	S2	5	2	1		23	100%	82%	S2	4		1		15	80%	54%
	S3	10	2	1			100%		S3	9		1			90%	
	S4	66	2	1	12		100%		S4	43		2	7		65%	
21:00-21:30	P1	4					9%		P1							
	S1	9					75%		S1							
	S2	5	2			ikke talt	100%		S2	SuperBrugsen lukkede kl. 19						
	S3	10	3				100%		S3							
	S4	62		2	12		94%		S4							
I alt		**541**	**32**	**14**	**48**	**110**			**I alt**	318	2	13	12	96		

Figur 30: Registrering af bil- og cykelparkering på udvalgte parkeringsarealer v. SuperBrugsen, Hellerup



Figur 31: Belægningsprocent for bilparkering, Hellerup.





Figur 32: Belægningsprocent for cykelparkering, Hellerup.

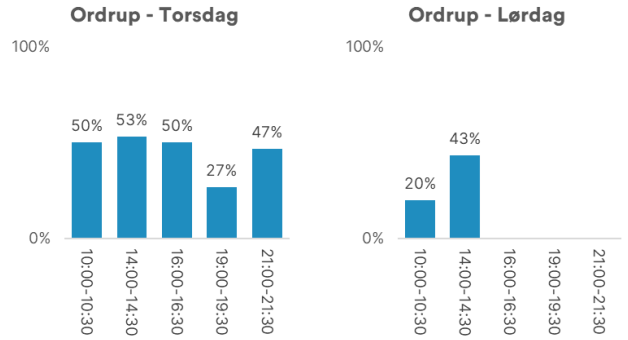
Belægningen for cykelparkeringen er også høj i morgen- og middagstimerne, både torsdag og lørdag. Kl. 14:00 er der registreret op til 25% under kapacitet. Forskellene i parkeringsmønsteret mellem torsdag og lørdag går igen for cykelparkeringen, hvor der er lavere anvendelse lørdag.

5.5 Parkering ved COOP 365 i Ordrup

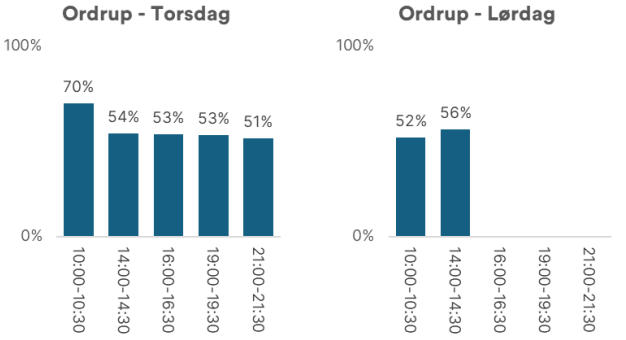
I Ordrup er der i gennemsnit ca. halv fyldt på parkeringsområderne omkring butikken. S2 er det parkeringsområde med højest belægningsprocent, mens P1 er det område med lavest belægning. P1 er der hvor der er flest parkeringspladser, og flest parkerede biler. Tællingerne indikerer at P1 har den største overkapacitet af de observerede parkeringsområder, men der er et større pres på S1 og S2 der ligger langs og tæt på Ordrupvej og derved også betjener andre funktioner.

	Torsdag							Lørdag						
	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%
10:00-10:30	P1	45			10	57%	67%	P1	17			4	22%	27%
	S1	17			5	81%	33%	S1	14			2	67%	13%
	S2	17				71%		S2	16				67%	
14:00-14:30	P1	34			10	43%	67%	P1	30			9	38%	60%
	S1	11			6	52%	40%	S1	15			4	71%	27%
	S2	16				67%		S2	14				58%	
16:00-16:30	P1	26			7	33%	47%	P1						
	S1	11			8	52%	53%	S1			Ikke talt			
	S2	18				75%		S2						
19:00-19:30	P1	13			3	16%	20%	P1						
	S1	15	1		5	71%	33%	S1			Ikke talt			
	S2	17				71%		S2						
21:00-21:30	P1	10			5	13%	33%	P1						
	S1	13			9	62%	60%	S1			Ikke talt			
	S2	19				79%		S2						
I alt		282	1		68			I alt	106			19		

Figur 33: Registrering af bil- og cykelparkering på udvalgte parkeringsarealer v. COOP 365, Ordrup.



Figur 34: Belægningsprocent for bilparkering, Ordrup.



Figur 35: Belægningsprocent for cykelparkering, Ordrup.

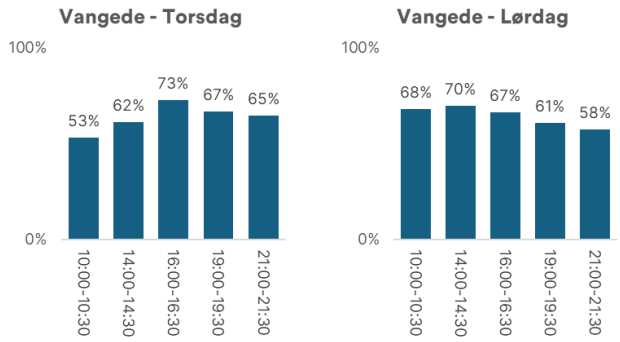
Ved cykelparkeringen er der også god plads i cykelstativerne med en mellem belægning set over hele torsdagen.

5.6 Parkering ved COOP 365 i Vangede

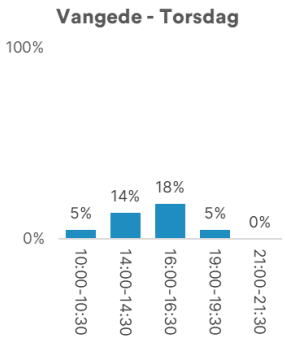
Ved COOP 365 i Vangede er der overordnet registreret en mellem belægning over dagene, både torsdag og lørdag, med en peak periode mellem kl. 14:00 og kl. 16:30. Der parkeres generelt flere biler i Vangede Bygade, hvor der også er større kapacitet. Der er intet tidspunkt under tællingerne hvor der er pres på kapaciteten for de to parkeringsområder.

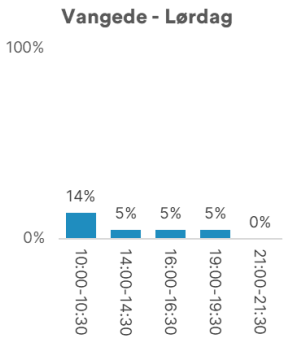
	Torsdag							Lørdag						
	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%	P-område	Alm. personbil	Handicap-bil	El-bil	Cykel-parkering	Belægnings%	Cykel-belægnings%
10:00-10:30	P1	16			1	48%	5%	P1	22		2	3	67%	14%
	S1	25				58%		S1	30				70%	
14:00-14:30	P1	20		2	3	61%	14%	P1	20		2	1	61%	5%
	S1	27				63%		S1	34				79%	
16:00-16:30	P1	26		2	4	79%	18%	P1	21	1	2	1	64%	5%
	S1	29				67%		S1	30				70%	
19:00-19:30	P1	22		2	1	67%	5%	P1	21		1	1	64%	5%
	S1	29				67%		S1	25				58%	
21:00-21:30	P1	22		2		67%	0%	P1	19		3		58%	0%
	S1	27				63%		S1	25				58%	
I alt		243		8	9			I alt	247	1	10	6		

Figur 36: Registrering af bil- og cykelparkering på udvalgte parkeringsarealer v. COOP 365, Vangede.



Figur 37: Belægningsprocent for bilparkering, Vangede.





Figur 38: Belægningsprocent for cykelparkering, Vangede.

Cykelparkeringen anvendes i lavere grad om lørdagen hvorimod der om torsdagen er registreret flere cykler. Der er dog overkapacitet begge dage.

5.7 Opsamling

For de seks observerede områder er der i alt 897 almindelige parkeringspladser. Meny i Charlottenlund har nærhed til flest almindelige parkeringspladser (217), mens Vangede har nærhed til færrest antal parkeringspladser (76).

	Antal parkeringspladser - bilparkering						
	P1	P2	S1	S2	S3	S4	I alt
Charlottenlund	66	22	78	14	18	19	**217**
Gentofte	107		20	26	51		**204**
Dyssegård	39	26	36	18	18		**137**
Hellerup	46		12	5	10	66	**139**
Ordrup	79		21	24			**124**
Vangede	33		43				**76**
I alt							**897**

Figur 39: Antal eksisterende parkeringspladser.

Parkeringsreguleringen for de primære parkeringsområder varierer for hvert supermarked, samt konteksten af disse også varierer fra lokation til lokation ift. butiksudbud, størrelse og antal parkeringsarealer. 64% af parkeringspladserne ved de seks supermarkeder har en tidsrestriktion på to timer, hvorimod 17% af pladserne har én times parkering, og 19% af pladserne har ingen restriktioner.

Der tegner sig et mønster for alle områderne, at P1-områderne har en lav til mellem belægning, mens der i hovedgader og sidegader forekommer en væsentlig højere belægning. Dette skyldes at de registrerede sekundære parkeringsarealer i høj grad betjener andre funktioner og ikke benyttes som supplement til supermarkederne.

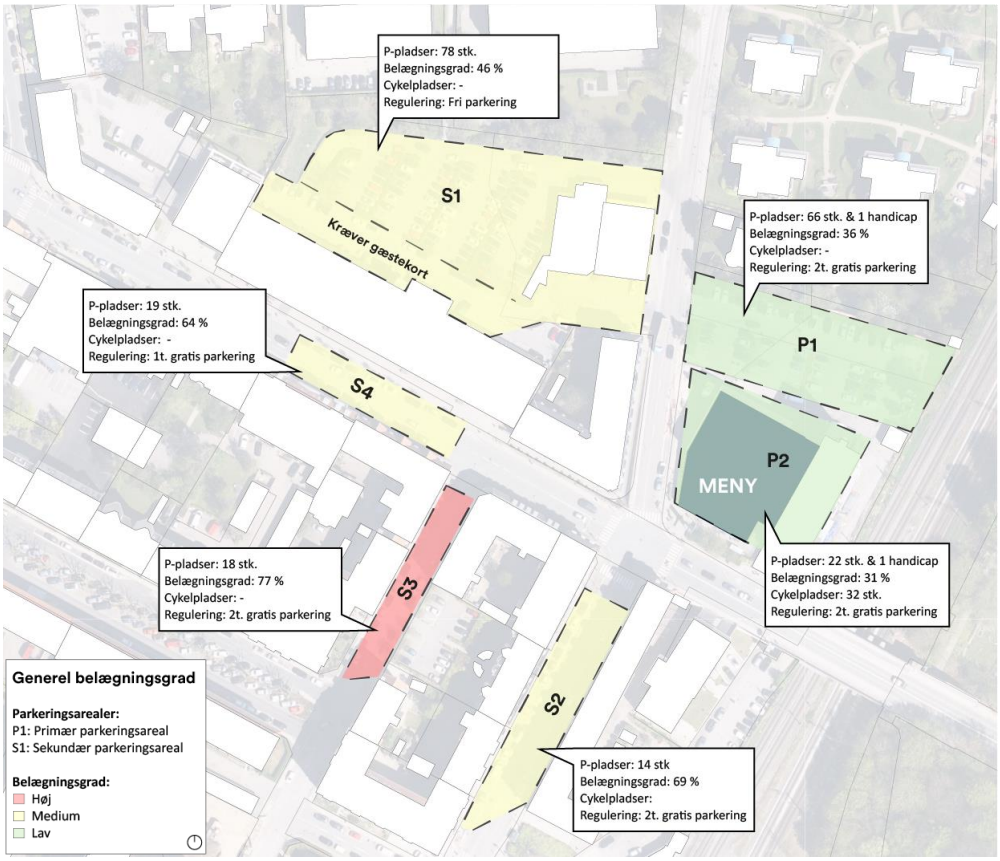
Parkeringssituationen omkring SuperBrugsen i Hellerup skiller sig ud fra de resterende supermarkeder. Torsdag er der registreret næsten 100% belægning ved områderne S2, S3 og S4 på alle tælletidspunkter. Set over hele torsdagen er der registreret en gennemsnitlig belægning på 85% for alle pladserne, mens de resterende lokationer har en belægning i løbet af dagen på mellem 54% og 66%.

Analysen viser, at der ud fra udnyttelsen på tidspunktet for de foretagende tællinger, er tilstrækkelig kapacitet på parkeringspladserne for alle seks lokationer. Særligt P1-områderne har på alle tidspunkter og alle lokationer mange ledige pladser til rådighed.

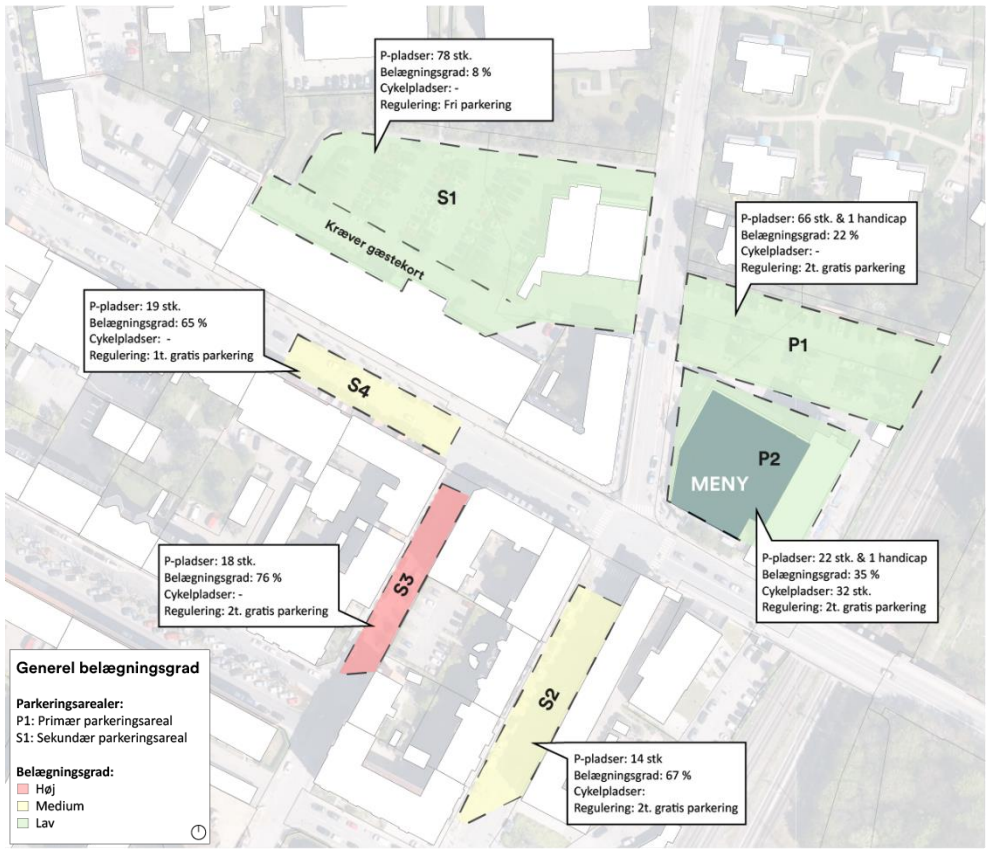
I Charlottenlund, Gentofte, Dyssegård, Hellerup og Ordrup er der registreret højere belægningsprocent på parkeringspladserne om torsdagen end om lørdagen. Her bør man se nærmere på hvilke andre funktioner der er i sammenhæng med supermarkedet, og om der kan være overlap i kundegrundlag og brug af parkeringsarealet.

Cykler

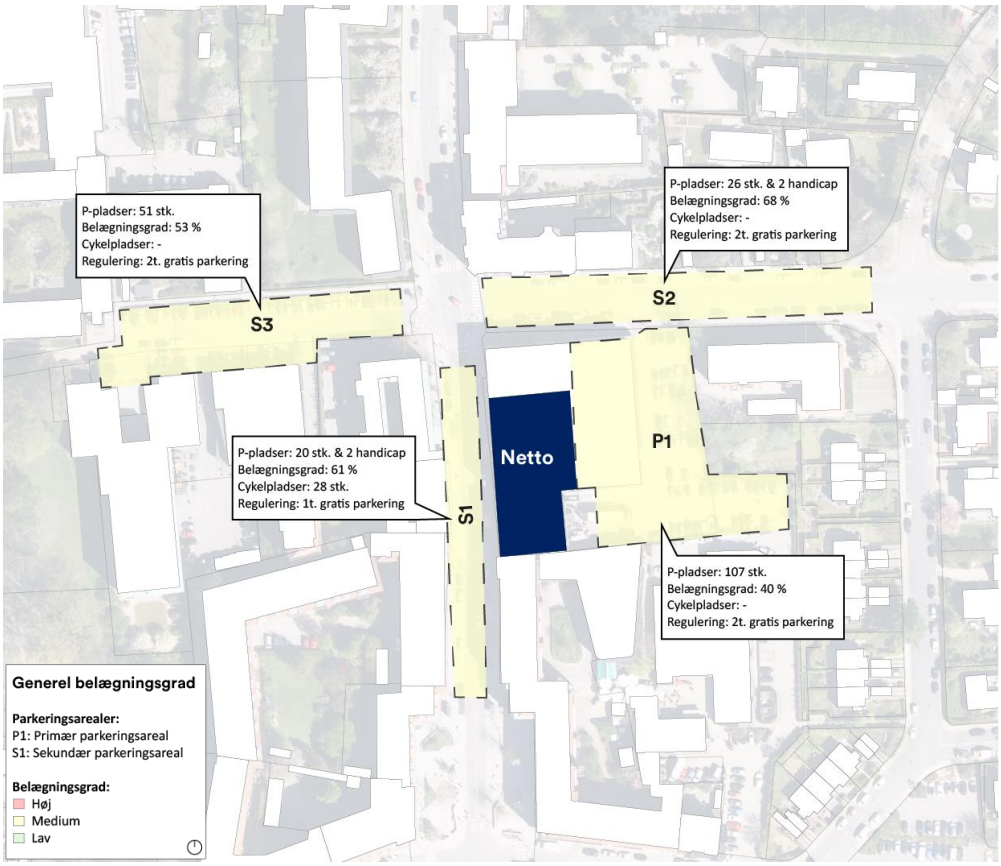
I Gentofte og Hellerup er der højest belægning på cykelparkeringen, efterfuldt af Dyssegård. Der er registreret lavest belægning på cykelparkeringen i Vangede og Charlottenlund. Det generelle billede er dog at der er flere parkerede cykler om torsdagen sammenlignet med lørdag.



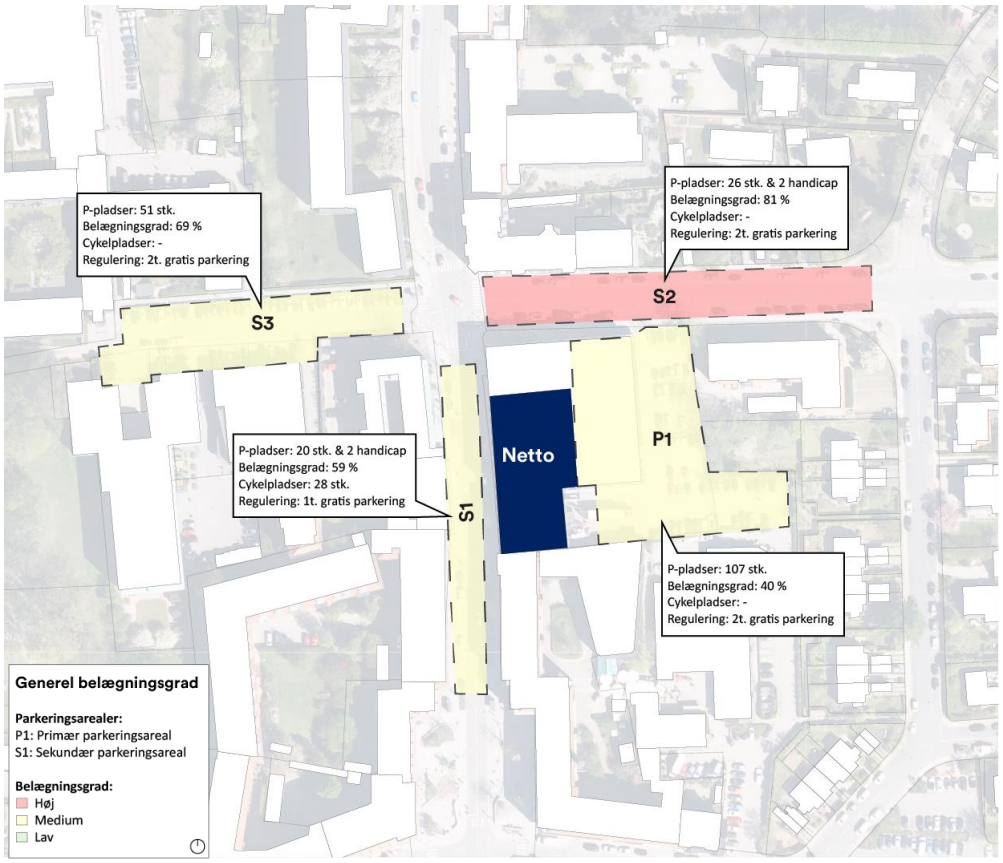
Figur 40: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer torsdag, Charlottenlund.



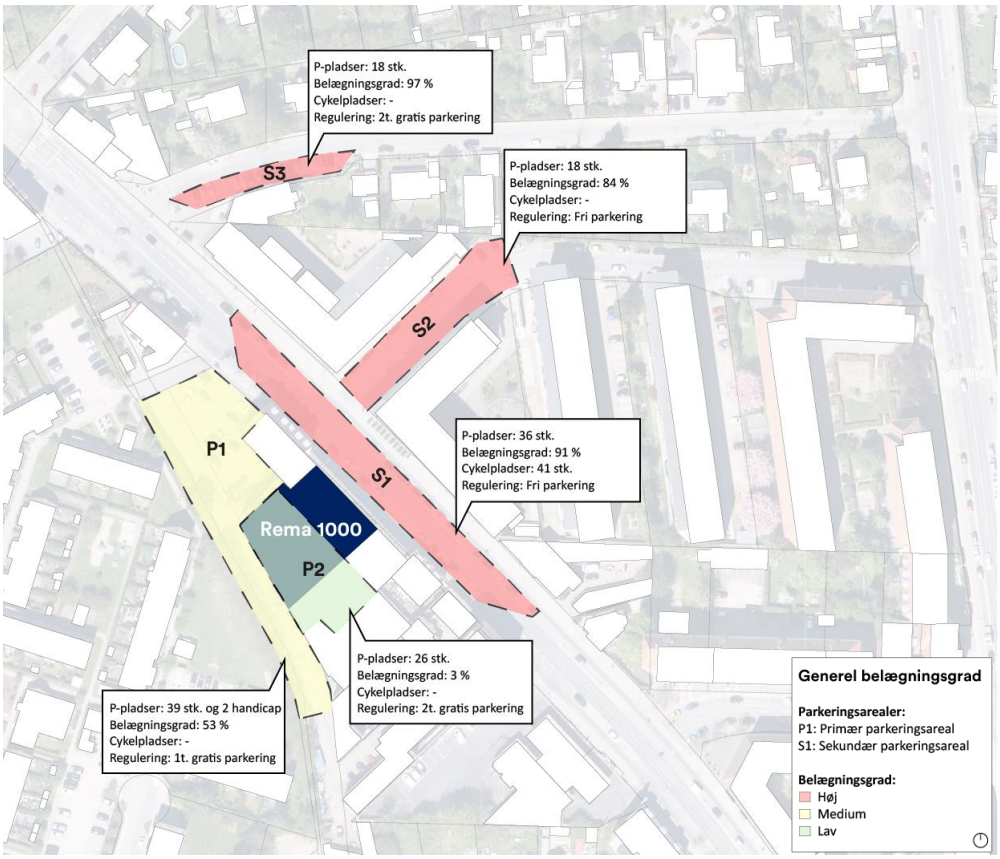
Figur 41: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer lørdag, Charlottenlund.



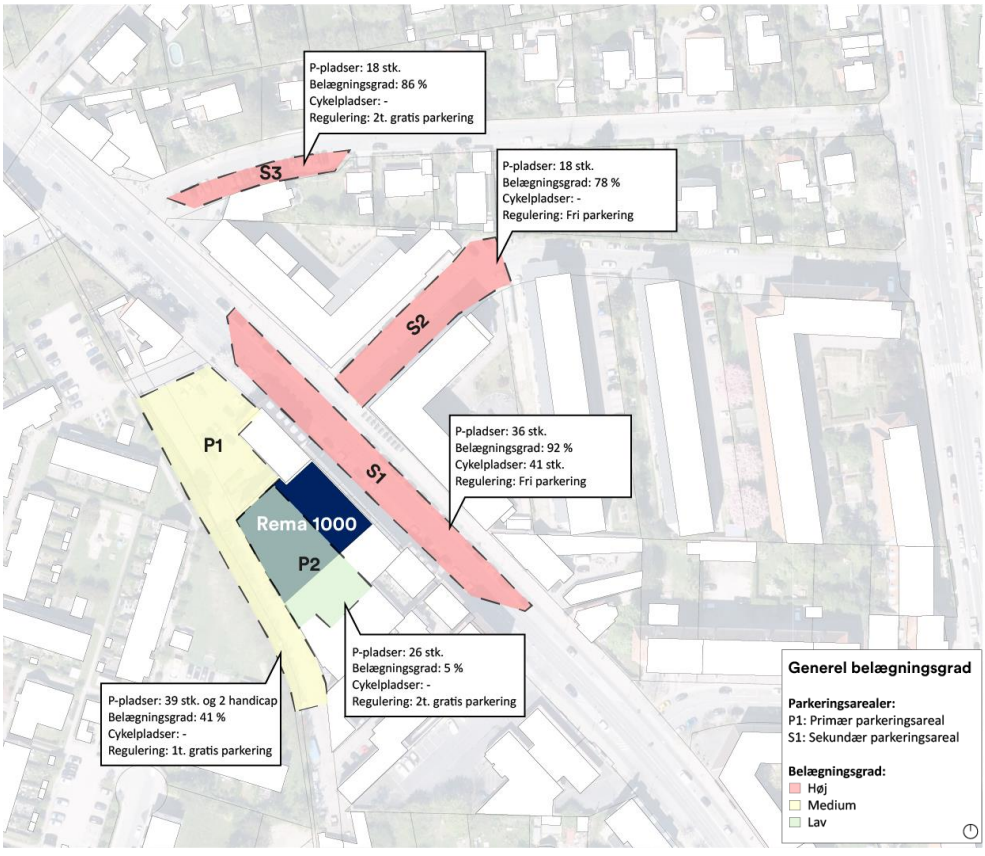
Figur 42: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer torsdag, Gentofte.



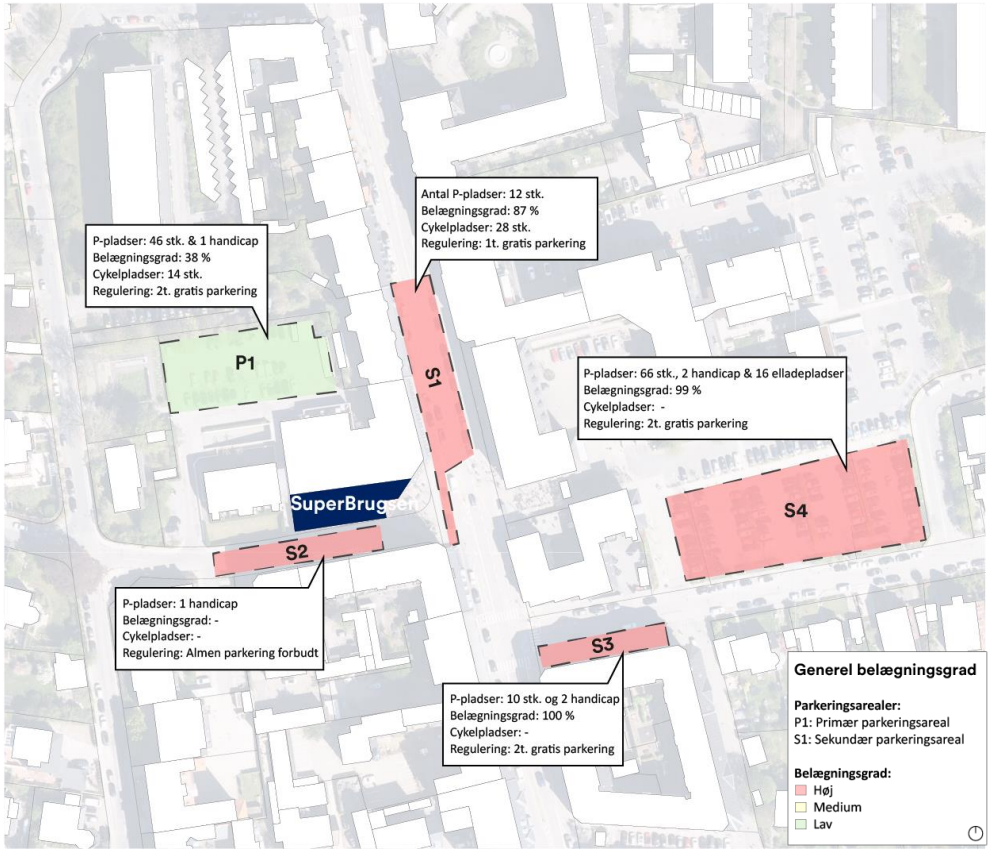
Figur 43: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer lørdag, Gentofte.



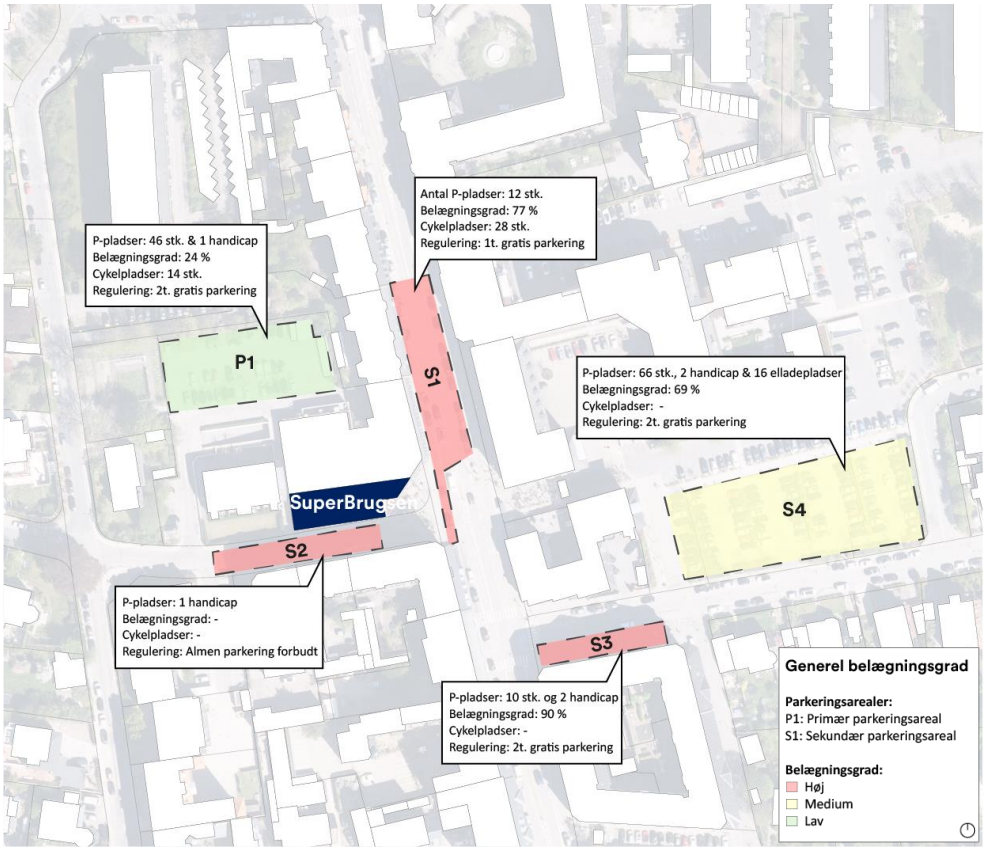
Figur 44: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer torsdag, Dyssegård.



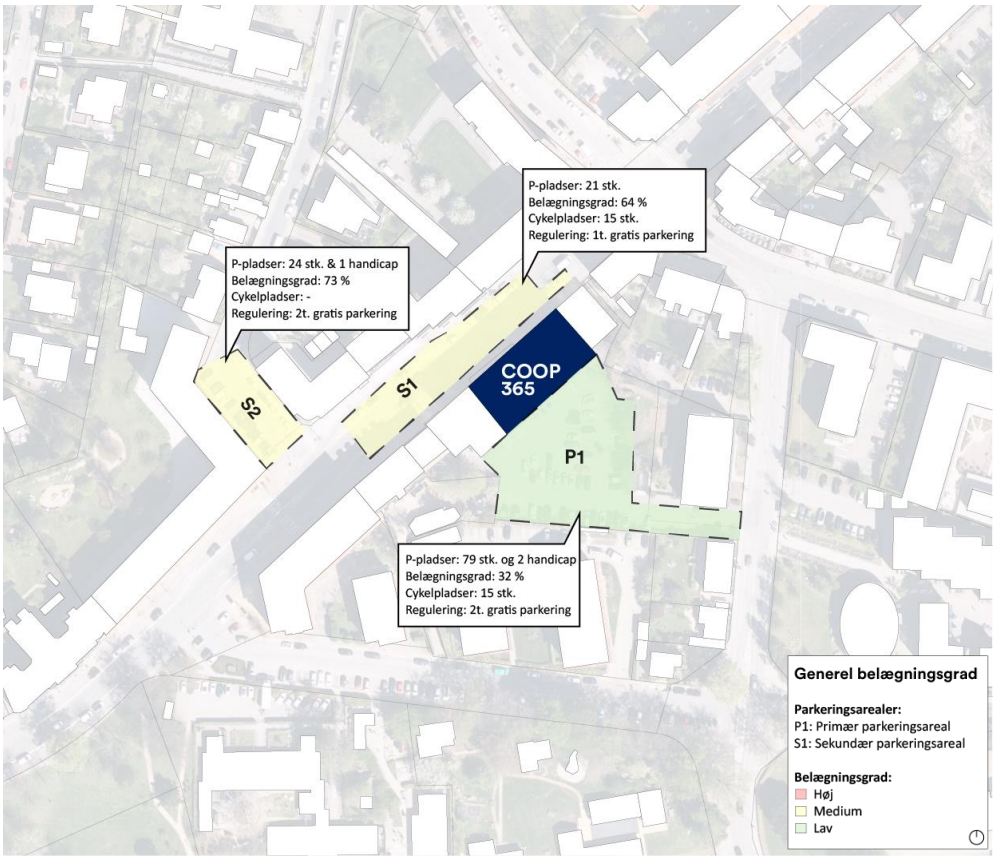
Figur 45: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer lørdag, Dyssegård.



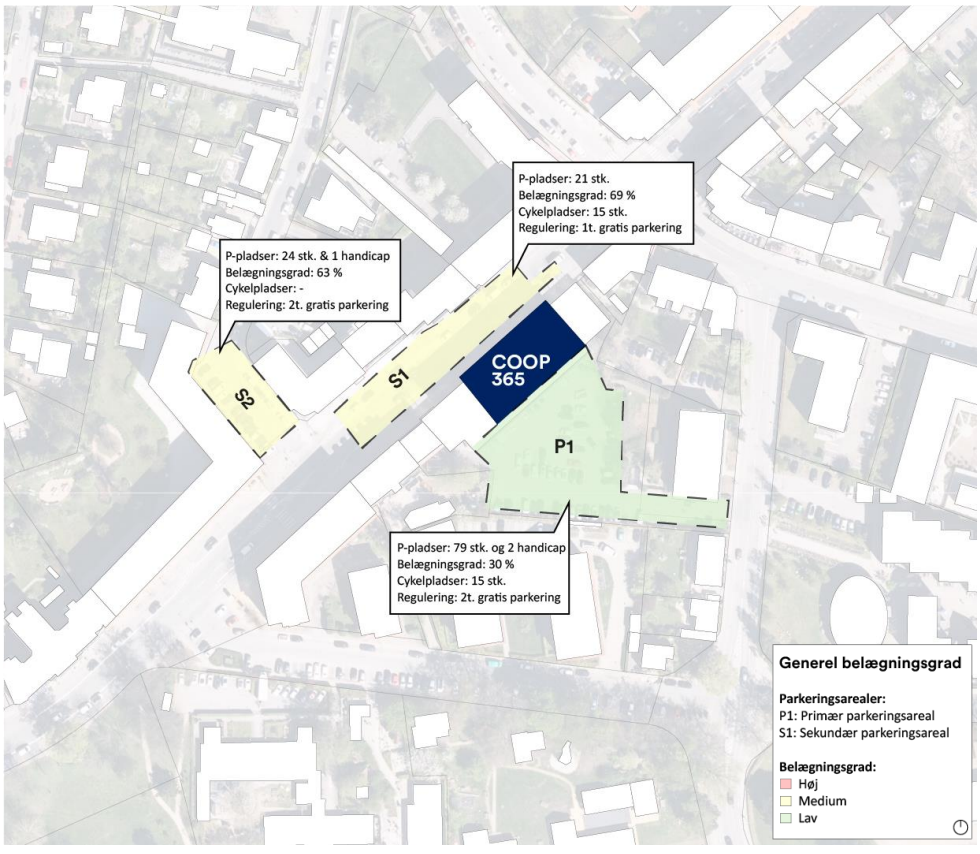
Figur 46: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer torsdag, Hellerup.



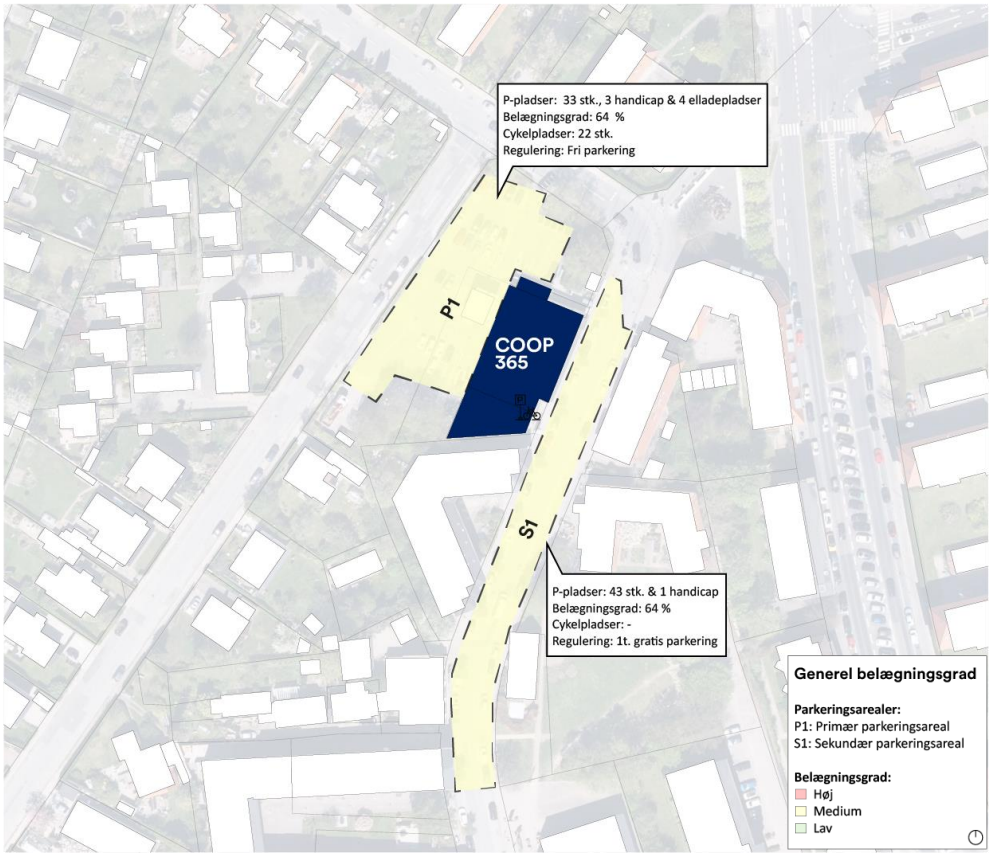
Figur 47: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer lørdag, Hellerup.



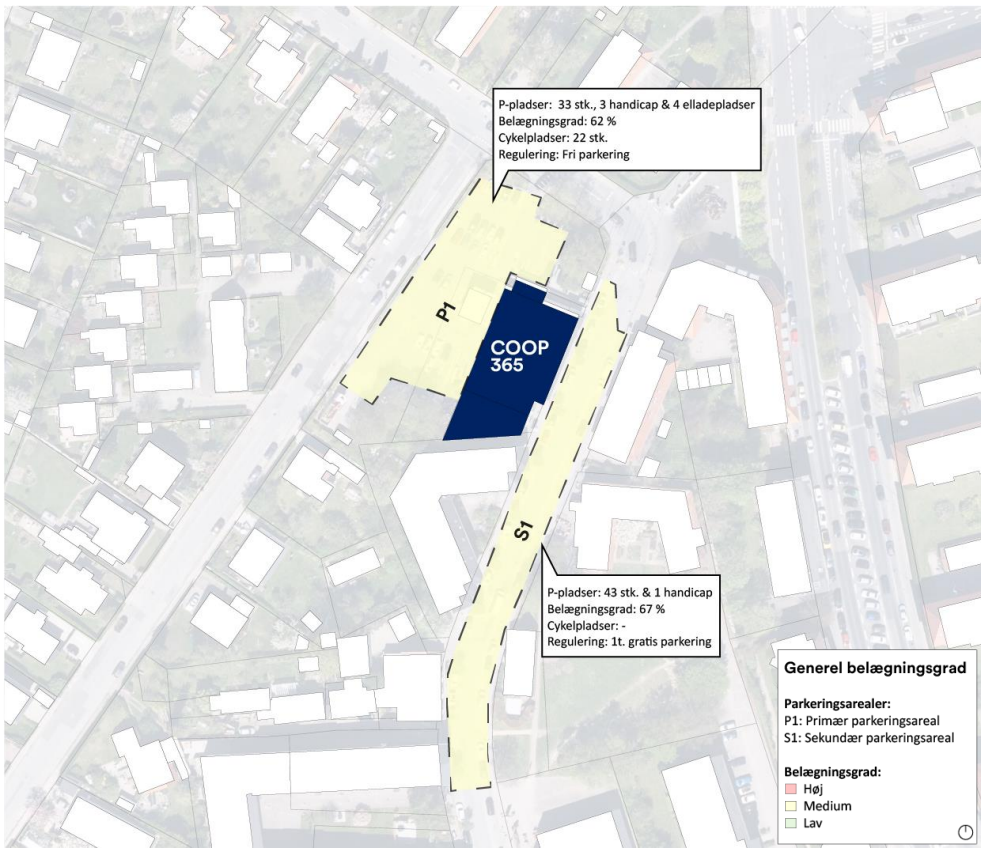
Figur 48: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer torsdag, Ordrup.



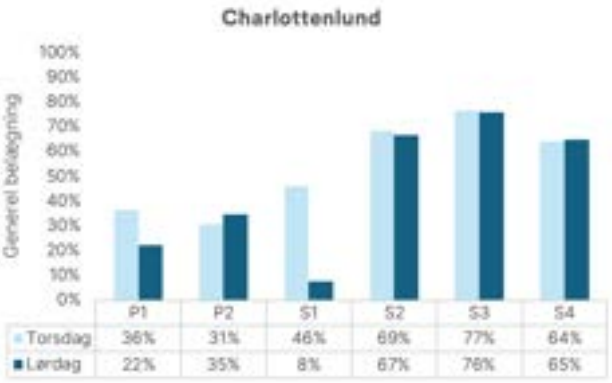
Figur 491: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer lørdag, Ordrup.



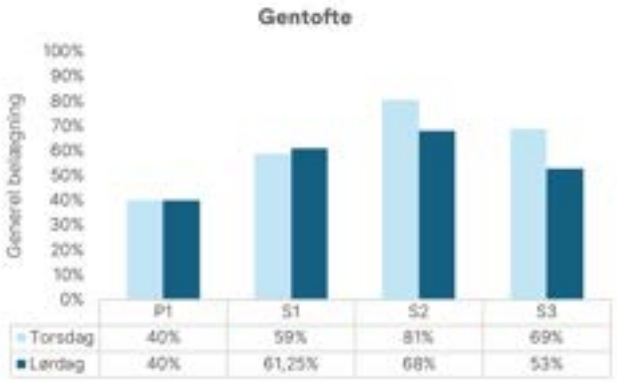
Figur 50: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer torsdag, Vangede.



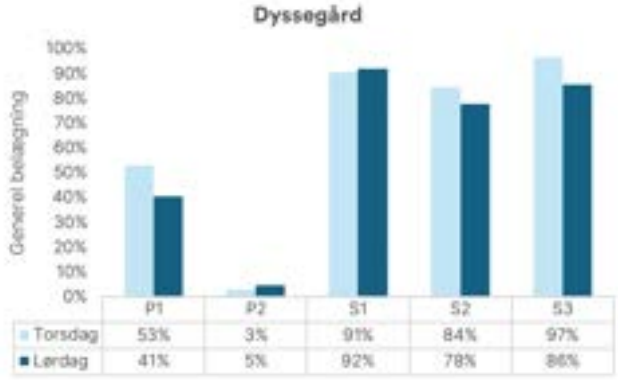
Figur 51: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer lørdag, Vangede.



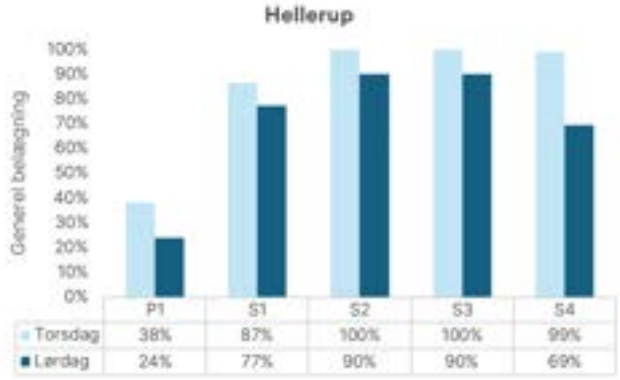
Figur 52: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer, Charlottenlund.



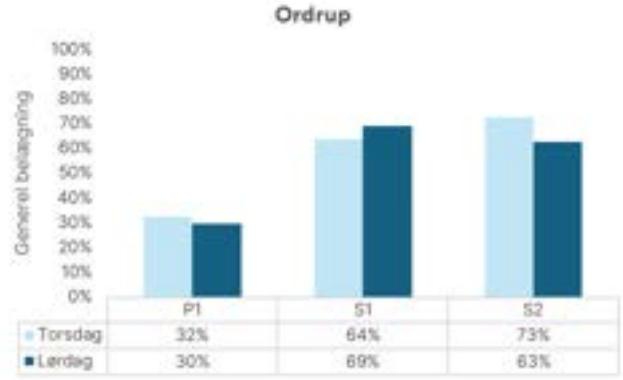
Figur 53: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer Gentofte.



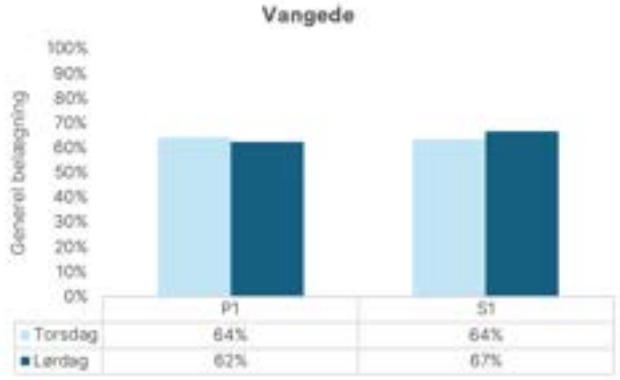
Figur 54: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer Dyssegård.



Figur 55: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer Hellerup.



Figur 56: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer Ordrup.



Figur 57: Generel belægningsprocent for parkeringsarealer Vangede.

6 SAMLET PARKERINGSBEHOV

Det følgende kapitel indeholder en række anbefalinger til parkeringsnormerne ved supermarkederne i Gentofte Kommune. Anbefalingerne tager udgangspunkt i resultaterne fra parkerings- og interviewundersøgelserne – både for hver af de seks undersøgte lokationer samt på tværs. Resultaterne bygger bl.a. på, at omtrent en tredjedel af supermarkedernes kunder ankommer i bil, at langt størstedelen af de kunder, der ankommer i bil, parkerer meget tæt ved det pågældende supermarked, og at langt størstedelen parkerer under 30 min.

For de seks lokationer på tværs er der i dag et gennemsnitligt parkeringsbehov på 1 parkeringsplads pr. 19,7 m^2 supermarked. Det svarer til en gennemsnitlig belægningsgrad på 44 %. Ved en belægningsgrad på 75 % svarer det til en parkeringsnorm på 1 parkeringsplads pr. 26,2 m^2 supermarkedsareal. Der er imidlertid store lokale forskelle.

Netto i Gentofte og COOP 365 i Ordrup i dag har et behov for 1 parkeringsplads pr. 15-18 m^2 ved en belægningsgrad på 75 %. Begge butikker ligger som integrerede dele af en aktiv handelsgade. Ved Rema 1000 i Dyssegård, Super Brugsen i Hellerup og COOP 365 i Vangede ligger det aktuelle parkeringsbehov på ca. 1 parkeringsplads pr. 30 m^2 supermarkedsareal ved en belægningsgrad på 75 %. Butikkerne, særligt dem i Dyssegård og Vangede, er mere eller mindre selvstændigt beliggende supermarkeder målrettet et lokalt opland. Meny i Charlottenlund, der er den mest stationsnære og centralt beliggende butik, har et aktuelt parkeringsbehov på ca. 1 parkeringsplads pr. 40 m^2 supermarkedsareal ved en belægningsgrad på 75 %.

I de fleste sammenlignelige kommuner ligger parkeringsnormerne for supermarkeder i bydelscentre på et niveau på 1-2 parkeringspladser pr. 50 m^2.

	Butiksareal m2	P1 (parkeringspladser)	m2 butiksareal pr p-plads (aktuel)	Parkeringsbehov (v. 40% belægning)	Parkeringsbehov (v. 75% belægning)
Charlottenlund	1900	66	28,8	1 plads pr. 72 m2	1 plads pr. 38,4 m2
Gentofte	1200	107	11,2	1 plads pr. 28 m2	1 plads pr. 15,0 m2
Dyssegård	750	39	19,2	1 plads pr. 48,1 m2	1 plads pr. 25,6 m2
Hellerup	1050	46	22,8	1 plads pr. 57,1 m2	1 plads pr. 30,4 m2
Ordrup	1050	79	13,3	1 plads pr. 33,2 m2	1 plads pr. 17,7 m2
Vangede	750	33	22,7	1 plads pr. 56,8 m2	1 plads pr. 30,3 m2

Figur 58: Beregnet eksempel på p-norm ud fra eksisterende parkeringspladser.

	Områdetype	Detailhandel og udvalgsvarebutik	Dagligvarebutik
Gentofte	Centerområde	1 p-plads / 25 m2	1 p-plads / 12,5 m2
	Lokalcenterområde	1 p-plads / 25 m2	1 p-plads / 12,5 m2
Hørsholm	Almen standard	1 p-plads / 25 m2 bruttoetageareal	
Gladsaxe	Almen standard	Max. 1 p-plads / 25 m2	
	Stationsnære områder og stationsnære kerneområder	Max. 1 p-plads / 50 m2	
Rødovre	Almen standard	1 p-plads / 50 m2 bruttoetageareal	
Rudersdal	Almen standard	1 p-plads / 50 m2 bruttoetageareal	1 p-plads / 25 m2 bruttoetageareal
Holbæk	Almen standard	1 p-plads / 50 m2 bruttoetageareal udvalgsvarebutik og pladskrævende varegruppe	1 p-plads / 25 m2 bruttoetageareal
Lyngby-Taarbæk	Bymidter og bydelscentre	1 p-plads / 35 m2 etageareal	1 p-plads / 35 m2 etageareal
	Lokalcentre	1 p-plads / 50 m2 etageareal	1 p-plads / 35 m2 etageareal
Hillerød	Parkeringszone 1 (Hillerød centrum)	2 p-plads / 100 m2 bruttoetagearel	
	Parkeringszone 2 (Hillerød)	3 p-pladser / pr. 100 m2 bruttoetageareal	
	Øvrige områder	4 p-pladser / 100 m2 bruttoetageareal	
	Slotssøen (søstrækning i centrum)	Min. 0,33 p-plads / 100 m2 bruttoetageareal - max. 0,5 p-plads / 100 m2 bruttoetageareal	

Figur 59: P-normer for butikker og dagligvarer i andre kommuner.

Dokument Navn:	**Høringsnotat - Støjhandlingsplan 2024.docx**
Dokument Titel:	**Høringsnotat - Støjhandlingsplan 2024**
Dokument ID:	**5498552**
Placering:	**Emnesager/Støjhandlingsplan 2024. Endelig vedtagelse/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024. Endelig vedtagelse**
Dagsordenspunkt nr	**2**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**3**

Dette dokument blev genereret af getorganized

GENTOFTE KOMMUNE
Plan og Byg

Høringsnotat

Dato: 3. september 2024
Sagsnr.: EMN-2024-03960

Støjhandlingsplan 2024

Resume af indkomne henvendelser i høringsperioden med bemærkninger og sammenfatning. Ved indsigelsesfristens udløb den 16. maj 2024 havde Plan og Byg modtaget 10 høringssvar.

Bemærkningerne omhandler følgende emner:

- **Emne 1: Støjreduktionstiltag**
- **Emne 2: Hastighed**
- **Emne 3: Diverse forslag**
- **Emne 4: Konkrete spørgsmål og øvrige bemærkninger**

Emne 1: Støjreduktionstiltag
Der opfordres til, at opsætning af støjskærm langs Helsingørmotorvejen samt langs flere kommunale strækninger opprioriteres.

Blandt andet nævnes støjhegn ved institutioner i nærheden af trafikerede veje, samt en støjskærm langs Gentofte Sø, hvor holdningen er, at en høj grøn skærm skæmmer mindre end støjen.

Det spørges også ind til mulighederne for at få opsat støjskærm langs Lyngbyvejen (på kommunal vej og ikke på motorvejen) specifikt med fokus på afkørslerne.

Der foreslås en plan for støjskærme ved alle jernbanebroer (finansieret om nødvendigt at kommunen selv).

Det foreslås at undersøge muligheden for at opsætte diffraktions-værn (”WHIS@wall”).

Eksisterende støjskærm langs Helsingørmotorvejen har ringe virkning og bør erstattes af skærm, der reducerer støjen frem for at reflektere, som det sker nu med skærm lavet af glas.

Desuden opfordres der til at have overdækning af Helsingørmotorvejen som det ultimative mål. Det nævnes, at det indvundne areal kan bidrage til finansieringen.

Der opfordres til udskiftning af slidlag med støjreducerende asfalt på vejene generelt og mere specifikt på blandt andet Bernstorffsvej, Strandvejen og Maglegårdsvej.

Bemærkninger:
Støjskærm langs Helsingørmotorvejen
Det er Vejdirektoratet, der har ansvaret for at reducere støjen fra statens veje og dermed også opsætning af støjskærmene langs Helsingørmotorvejene. Vejdirektoratet har haft Støjhandlingsplan for statens veje 2024-2029 i offentlig høring. Gentofte Kommune sendte den 25. juni 2024 sit høringssvar til

Vejdirektoratet, hvor i det anføres, at hastigheden på Helsingørmotorvejen bør sættes ned fra 90 km/t til 60 km/t, at overdækning af motorveje bør gives en selvstændig behandling i handlingsplanen, at statens pulje til støjbegrænsende tiltag bør øges og at Gentofte Kommune meget gerne vil fortsætte dialogen om opsætning af støjskærme langs Helsingørmotorvejen samt at Gentofte Kommune gerne ser de støjbegrænsende projekter ved Ørnegårdsvej og Jægersborgvej fremmet.

Gentofte Kommune vil således fortsætte dialogen med Vejdirektoratet med henblik på at få opsat støjskærme langs de strækninger på Helsingørmotorvejen og Motorring 3, der fortsat mangler afskærmning.

Ifølge Vejdirektoratets Støjhandlingsplan 2024-2029 opføres de fleste skærme med en overflade (fx aluminium med elementer af gennemsigtigt akryl) mod vejsiden, der forhindrer, at støj kan reflekteres til den anden side af vejen.

Støjskærme på kommunale strækninger, herunder Lyngbyvejen
Støjskærme placeret langs Lyngbyvejen vil indgå i kommunens dialog med Vejdirektoratet om støjafskærmning af Helsingørmotorvejen.

Støjafskærmning ved institutioner
Der er ikke aktuelle planer om etablering af støjafskærmning generelt ved institutioner i nærheden af trafikerede veje. Det vil i konkrete tilfælde, hvor det skønnes hensigtsmæssigt og muligt blive overvejet, om der skal etableres støjafskærmninger.

Støjskærm langs Gentofte Sø
Gentofte Kommune har fået foretaget en analyse af virkningen af etablering af en støjskærm placeret langs Helsingørmotorvejen ud for Gentofte Sø. Analysen viste, at en støjskærm med en højde på 6 meter vil være det, der med det nuværende støjniveau giver den bedste støjreducerende effekt ift. etableringsudgiften på mellem 16 og 20 mio. kr. Gentofte Kommune valgte efterfølgende ikke at gå videre med projektet, da det blev vurderet til at være for dyrt i forhold til den støjreducerende effekt samtidig med, at en støjskærm af denne størrelse blev vurderet til at ville skæmme naturområdet omkring Gentofte Sø. Viser der sig andre mere hensigtsmæssige løsninger, vil Gentofte Kommune tage disse under overvejelse.

WHIS@wall
En såkaldt WHIS@wall er en alternativ støjreducerende installation, der angives at kunne bidrage væsentlig til støjreduktion. Den er som udgangspunkt blot en 1 m høj barrierre, der virker ved diffraktion (afbøjning af lyden). Metoden har været afprøvet i Vallensbæk, hvor resultatet ikke gav den forventede effekt. Gentofte Kommune vil afvente yderligere forsøg.

Støj fra jernbaner
I Gentofte Kommune ligger lange banestrækninger, hvorfor støj fra toge har betydning. Støjen er dog ikke på niveau med støjen fra fx motorveje. Gentofte Kommune vil arbejde for, at den ansvarlige myndighed, BaneDanmark, fremmer tiltag, der kan reducere støjafkastet fra togene. I BaneDanmarks støjhandlingsplan er det anført, at strategien er, at skinnerne slibes, hvorved støjafgivelsen bliver mindre.

Overdækning af Helsingørmotorvejen
Gentofte Kommune planlægger at gennemføre en screening af en mulig overdækning af Helsingørmotorvejen i Gentofte Kommune. Det er forventningen, at screeningen igangsættes i efteråret 2024.
Screeningen skal bl.a. afdække forskellige konstruktionsformer, fysiske forhold og støjreduktionspotentialer samt erfaringsbaserede anlægsoverslag.

Støjreducerende asfalt
Gentofte Kommune anvender ikke SRS-belægninger, fordi deres støjreducerende effekt aftager forholdsvis hurtig over tid, og fordi de kræver særlig vedligeholdelse, især når kørehastigheden er mindre end 80 km/t. I stedet anvendes traditionelle belægninger, der er udviklet, så de har en støjprofil, der matcher SRS-belægningernes, men med længere holdbarhed og bedre kørekomfort.

I de kommende år forventes der udlagt nyt slidlag på udvalgte strækninger i kommunen. Det er endnu uvist hvilke, det drejer sig om.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 2: Hastighedsnedsættelser
Der opfordres til at arbejde videre på at få nedsat hastigheden på Helsingørmotorvejen. Der sættes spørgsmålstegn ved det videre arbejde og dialogen med Transportministeriet. Hvad er næste skridt?

Der opfordres ligeledes til en hastighedsnedsættelse på Høegshmindevej/Smakkegårdsvej til 40 km/t.

Forslag om, at der etableres trafikdæmpende foranstaltninger, for at sænke hastigheden og dermed reducere støjen

Forslag om at opsætte stærekasser, for at sikre overholdelse af reducerede hastighedsgrænser.

Det frarådes at have fokus på hastighedsnedsættelser, da det blot vil flytte trafikken fra de store veje over til de mindre og roligere veje.

Bemærkninger:
Helsingørmotorvejen
Helsingørmotorvejen og Motorring 3 er statslige veje, hvor Vejdirektoratet er vejmyndighed. Gentofte Kommune har mulighed for at komme med ønsker om hastighedsnedsættelse på motorvejene, men det er i sidste ende Vejdirektoratet (og Transportministeriet), der under politiets samtykke, bestemmer hastigheden.

Gentofte Kommune arbejder løbende for at påvirke de statslige myndigheder til at nedsætte hastigheden på statsvejene. Dialogen foregår direkte med Vejdirektoratet og Transportministeriet, men koordineres også igennem det kommunale samarbejde "Silent City", hvor Gentofte Kommune, samme med andre kommuner bl.a. løfter ønsker om hastighedsnedsættelser.

Kommunalbestyrelsen har i begyndelsen af 2022 bedt Vejdirektoratet om at nedsætte hastighedsgrænsen fra 90 km/t til 60 km/t på Helsingørmotorvejen. Den 26. april 2022 modtog Gentofte Kommune svar fra Vejdirektoratet om, at det ikke vurderes trafikalt hensigtsmæssigt at ændre den eksisterende hastighedsbegrænsning på 90 km/t. På baggrund af afslaget fra Vejdirektoratet har Gentofte Kommune sendt breve til transportministrene i henholdsvis juni 2022 og i marts 2023 med opfordring til at hastigheden nedsættes. Gentofte Kommune vil fortsætte arbejdet for, at en hastighedsnedsættelse kan blive en realitet.

Hastighedsdæmpning på kommunale veje.
Gentofte Kommune kan som vejmyndighed komme forslag til hastighedsnedsættelse på de kommunale veje. For at nedsætte hastigheden fx fra 60 til 50 km/t eller 50 til 40 km/t på kommunale veje kræver det godkendelse af Nordsjællands Politi.

Gentofte Kommune følger løbende hastighederne på vejene og prioriterer indsatser på strækninger, hvor der er et hastighedsproblem. Samtidig prioriteres ændring af hastighedsgrænsen til 50 km/t på de veje, hvor grænsen i dag er 60 km/t samt etablering af 40 km/t zoner i boligområder og på skoleveje.

Der mangler på nuværende tidspunkt en endelig afklaring af, om lovgivningen giver mulighed for at nedsætte hastigheden til 40 km/t på de overordnede trafikveje, hvilket vanskeliggører planlægning og nedsættelse af hastighedsgrænser på klasse 1 og 2 veje i Gentofte Kommune.

På klasse 4 veje, kan der efter beboernes ønske, etableres fartdæmpere ved borgerfinansiering.

Mere end en fjerdedel af alle veje i Gentofte Kommune er hastighedsnedsat til under 50 km/t. Disse veje er hovedsageligt klasse 3 og 4 veje.

Gentofte Kommune har et ønske om at trafiksanere Høegshmindevej/ Smakkegårdsvej, herunder at sænke hastigheden. Projektet er dog stadig i planlægningsfasen, og det er endnu ikke afklaret, hvornår og hvordan det kan realiseres.

På Lyngby Omfartsvej er hastigheden sat ned fra 90 km/t til 70 km/t.

Trafikdæmpende foranstaltninger for at sænke hastigheden
Hvis hastigheden på vejen ligger over det ønskede, skal der som udgangspunkt altid etableres fartdæmpere på vejen. Dette gælder også hvis hastighedsgrænsen skal sænkes. Hvis den målte hastighed ikke er for høj, kan hastighedsgrænsen i nogle tilfælde dog sænkes uden yderligere tiltag, hvis politiet tillader det.

Drop hastighedsnedsættelse
Hastighedsnedsættelser er et virkemiddel, der har en positiv effekt på støjen fra vejene. Det bør i givet fald foretages på baggrund af trafikanalyser samt andre supplerende tiltag, så problemerne ikke blot flyttes til andre strækninger. Gentofte Kommune ønsker derfor i fremtiden at gøre brug af dette virkemiddel, hvor det er muligt og er hensigtsmæssigt.

Når hastigheden sænkes, kan det have en række positive effekter:
- Ved at nedsætte hastigheden på de mindre veje flyttes trafikken til de større veje, som er designet til at bære meget trafik.
- Støjniveauet vil sænkes.
- Trafiksikkerheden for alle trafikanter vil for forbedres.

Samtidig kan hastighedsnedsættelse give afledte trafikale udfordringer:
- En hastighedsnedsættelse på de større veje til en lavere hastighed end 50 km/t kan overflytte trafik til de mindre veje, hvis hastighedsgrænse på disse fortsat er 50 km/t. Da hastighedsforskellen kan gøre det mere attraktivt at benytte de mindre veje.
- Øgede omkostninger til etablering og vedligeholdes af fartdæmpere.
- Fartdæmpere kan øge støjniveauet lokalt ved nedbremsning og acceleration ved gennemkørsel af fartdæmperen.

Gentofte Kommune foretager altid en konkret trafikal vurdering eller trafikanalyse inden enkelte projekter realiseres, men ser generelt både støjmæssige og sikkerhedsmæssige fordele ved at lavere hastighedsgrænser.

Stærekasser
Stærekasser er opsat af Vejdirektoratet på strækninger, hvor der er større risiko for trafikulykker og for høj fart. De nuværende placeringer er en del af et nationalt pilotprojekt og blev udvalgt på baggrund af Vejdirektoratets ulykkesstatistik samt Rigspolitiets vurdering. Evalueringen er gennemført og viser positive effekter på hastighederne. Evalueringen danner grundlag for videre politiske drøftelser af, hvordan hastighedskontrollen fremover skal indrettes i Danmark.

Det er på nuværende tidspunkt ikke en mulighed for den kommunale vejmyndighed at opsætte stærekasser.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 4: Diverse forslag
Det foreslås, at kommunen stiller krav i lokalplanerne om, at facader mod støjkilder skal beklædes med støjabsorberende materiale, så støjen ikke reflekteres.

Der foreslås en miljøzone i hele kommunen, hvilket angives at have flere positive effekter; herunder færre biler, varebiler, lastbiler og busser, hvilket betyder mindre støj og mindre emission af forurenende partikler.

Der foreslås en betalingszone, som kan være med til at finansiere de forskellige støjreducerende tiltag.

Det foreslås, at kommunen planter flere vejtræer og anlægger klimabede som led i støjreduktionsstrategien, da det ikke kun bidrager til støjreduktionen, men også giver bedre luftkvalitet, skygge og optager store dele CO_2 og vand fra klimaforandringerne.

Der foreslås restriktioner for lastbiler på Jægersborg Alle og Ordrupvej.

Bemærkninger:
Krav om støjabsorberende facader i lokalplaner
Der stilles krav i lokalplanerne om overholdelse af Miljøstyrelsens grænseværdier for støj på udendørs opholdsarealer, for at støjsikre beboerne i det pågældende byggeri. Der stilles ligeledes krav om, at støjniveauet på facader af nybyggeri ikke må overstige 46 dB før ibrugtagning. Der kan ikke stilles krav om støjabsorberende facader på nybyggeri for at beskytte omgivelserne for evt. reflekterende støj. Hvis det i konkrete tilfælde viser sig, at en sådan løsning er nødvendig for, at de lovgivningsmæssige støjkrav iagttages, vil Gentofte Kommune lade det indgå i projektet.

Etablering af en miljøzone
For at oprette miljøzoner skal der indgives en ansøgning til Miljøstyrelsen med henblik på at få en tilladelse til etablering af miljøzoner på de veje, som opfylder kriterierne i miljøzonebekendtgørelsen om at være;

1) et større sammenhængende byområde på mindst 2 km^2

2) hvor der er betydelig trafik (en årsdøgntrafik på en eller flere veje på omkring 500 tunge køretøjer eller 1.500 varebiler), og
3) hvor luftkvalitetsbekendtgørelsens grænseværdierne for partikelforurening er overskredet.

Det primære fokus i miljøzoner er således luftkvalitet og partikelforurening, ikke støj.

Gentofte Kommunes har undersøgt mulighederne for at indføre miljøzoner i kommunen. Det blev i den forbindelse konstateret, at partikelforureningen ikke har et omfang, der gør det muligt.

Beplantning af vejtræer og klimabede
Gentofte Kommune arbejder med begrønning af veje og pladser og har et ønske om at styrke det grønne i bybilledet. Når der skal udføres større anlægsarbejder på de kommunale veje, herunder fx fjernvarmeprojekter, indgår Park og Vej i koordineringen, hvor muligheden for at etablering af fx træer og nye vejbede indgår i overvejelserne.

Restriktioner for lastbiler
Jægersborg Alle og Ordrupvej er begge klassificeret som Vejklasse 2 – sekundær trafikvej. Her prioriteres trafikafvikling højt, og vejene har en funktion af gennemkørselsveje i området. En restriktion for lastbiler på disse strækninger vil hverken begrænse trafikmængden eller støjgenen i kommunen, men blot flytte trafikken til de omkringlæggende veje, hvor belastningen vil være den samme eller potentielt større.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 7: Konkrete spørgsmål og øvrige bemærkninger

1. Det projekterede trafiksaneringsprojekt på Smakkegårdsvej/Høeghsmindevej skulle være i projektfasen nu, men vi grundejere har intet hørt?

2. Når I påpeger, at motorvejen er den mest støjende, hvorfor tillader Gentofte Kommune opførelsen af ungdomsboliger på Ørnegårdsvej? Er byggeret en skjult mulighed for senere at kræve hastigheden nedsat til 0 på motorvejen?

3. Støj fra Gentofte Station er tydelig i haven og ved åbne vinduer, både når togene sætter i gang, men også ved ind- og udtjekning på rejsekortterminalerne.

4. Et ønske om etablering af cykelsti på Jægersborg Alle samt vejtræer langs Ordrupvej.

5. På baggrund af flere (5) trafikuheld grundet for høje hastigheder med store konsekvenser til følge opfordres der til at få sat hastigheden ned til 50 km/t i starten af Bernstorffsvej. Der ønskes en løsning med ét spor kombineret med hastighedsnedsættelse – som f. eks etableret længere henne af Bernstorffsvej og på Tuborgvej.

Bemærkninger:
Ad. 1: Gentofte Kommune har fortsat et ønske om at trafiksanere Høegshmindevej/Smakkegårdsvej, herunder at sænke hastigheden. Projektet er dog stadig i planlægningsfasen, og det er endnu ikke afklaret, hvornår og hvordan det kan realiseres.

Ad. 2: Lokalplanen udlægger området til boligformål i form af almennyttige ungdoms- og familieboliger. Gentofte Kommune oplever et stort behov for boliger til kommunens unge og Gentofteborgere med boligsocialt behov. Kommunen undersøger løbende alle muligheder for placering af de fornødne boliger. Blandt de få ubebyggede arealer, som kommunen råder over, er der kun fundet få brugbare placeringer. Boligerne opføres, så Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser iagttages.

Ad. 3: Støjen fra jernbanen og omkring stationerne er BaneDanmarks ansvar og bliver behandlet i deres støjhandlingsplan.

Ad. 4:
Cykelsti på Jægersborg Allé
I forbindelse med den gennemførte byfornyelse/forskønnelse af Charlottenlund bydelscenter blev det besluttet, at der ikke skulle anlægges cykelstier på Jægersborg Allé. En cykelsti vil indebære nedlæggelse af parkeringspladser, som er prioriteret af hensyn til de handlende og butiksdrivende. I stedet er der blevet etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger mhp. at prioritere både cyklister og parkeringsmuligheder for handlende i bil.

Vejtræer langs Ordrupvej
Gentofte Kommune arbejder med begrønning af veje og pladser og har et ønske om at styrke det grønne i bybilledet. Når der udføres større anlægsarbejder på de kommunale veje, herunder fx fjernvarmeprojekter, indgår Park og Vej i koordineringen og vurderer i den forbindelse muligheden for etablering af fx træer og nye vejbede. Der er på nuværende tidspunkt ikke planer om et større samlet projekt med fokus på begrønning af Ordrupvej.

Ad. 5:
I 2024 har Gentofte Kommune udarbejdet et ideoplæg til udviklingen af Bernstorffsvej, hvor hastighed og trafik er en del af projektet. I planen peges bl.a. på hastighedsnedsættelser og indsnævring af vejbanen til et spor. Ideoplægget vil danne baggrund for det videre arbejde med at konkretiserer mulige projekter på strækningen.

Ændringsforslag:
Ingen

Sammenfatning
Høringen har ikke givet anledning til ændringsforslag i Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024.

Relateret document 2/3

Dokument Navn:	**Hvidbog - indkomne høringssvar.docx**
Dokument Titel:	**Hvidbog - indkomne høringssvar**
Dokument ID:	**5498539**

Hvidbog

Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024

Offentlig høring d. 21. marts 2024 – 15. maj 2024

1.

Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk)

Fra:

Titel: Bemærkninger til forslag til Støjhandlingsplan 2024

Sendt: 21-03-2024 23:57

Høringssvar til forslag til Støjhandlingsplan

Jeg foreslår følgende:

1. En plan for støjskærme ved alle jernbanebroer, prioriteret efter antal beboere i nærheden vs målt støj. Kommunen bør om nødvendigt også selv finansiere støjskærme uden statsstøtte.

2. Støjhegn ved børneinstitutioner i nærheden af trafikerede veje og jernbaner, fx ved Bernstorffsvej.

3. En egentlig støjvold ved Gentofte Sø mod Helsingørmotorvejen, så støjende trafik hverken høres eller ses fra søens fine stier.

4. Udskiftning af slidlag med støvsvag asfalt på veje i nærheden af beboelse og trafikerede veje såsom Bernstorffsvej, strandvejen og Maglegårdsvej.

Dernæst fraråder jeg fokus på nedsættelse af hastigheden på kommunens vitale trafikårer, såsom motorveje og omfartsveje såsom ryvangs alle, da trafikken og støjen blot forskubbes til rolige veje, hvilket går udover flere beboere samlet set.

Med venlig hilsen/Best regards

2.

Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk)

Fra:

Titel: Ved. støjhandlingsplan

Sendt: 21-03-2024 19:40

Kære rette vedkommende

Det eneste (udover overdækning eller buede støjskærme), der vil virke er nedsættelse af hastigheden på Helsingørmotorvejen fra 90 til 60, hvor den går igennem meget tæt bebygget område udelukkende med beboelse (hele vejen igennem Gentofte).

Dækstøjen er ulidelig - og lastbilerne som kører 90 (og ofte langt over) bidrager eksponentielt til larmen.

I regnvejr kan man høre motorvejen selv med alle vinduer (nye) lukkede. Om sommeren må man bruge aircon for at kunne sove - umuligt at have vinduerne åbne.

Hastighedsnedsættelse er et effektivt og hurtigt tiltag, der vil redde liv for de mange borgere, der ikke kan få ro - til at sove eller opholde sig i naturen i kommunen. Det er utrolig trist sådan som det er nu - og at ministeriet ikke vil godkende det, er skandaløst.

Man kan godt bruge motorvejen til at køre ud af København i høj fart, mens der er dejligt stille og lav hastighed INDE i København. I Gentofte kommune bor man mindst lige så tæt som i Kbh. Og det vil kun blive endnu værre i fremtiden med forbindelse til Nordhavn og Amager.

Mvh.

3.
Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk)
Fra:
Titel: Forslag til Støjhandlingsplan 2024
Sendt: 22-03-2024 10:15

Til Gentofte Kommune
Jeg vil gerne benytte lejligheden til at udtrykke min støtte til initiativet om at reducere trafikstøjen i Gentofte Kommune gennem den foreslåede Støjhandlingsplan 2024. Det er klart, at den stigende støjforurening fra vejtrafikken er en udfordring, der berører mange borgere i Gentofte Kommune, og det er afgørende at tage hånd om dette problem.
Det fremgår tydeligt, at størstedelen af støjproblematikken i Gentofte Kommune stammer fra de statslige veje, såsom Helsingørmotorvejen og Motorring 3. Disse veje udgør en udfordring, hvor løsninger må koordineres på et højere niveau end kommunalt. Derfor er det essentielt, at kommunen retter sit fokus mod andre støjbelastede veje, hvor lokale initiativer kan gøre en konkret forskel. Dette omfatter veje såsom Tuborgvej, Bernstorffsvej, Jægersborg Alle og Ordrupvej, hvor lokal intervention kan bidrage til at forbedre livskvaliteten for borgerne.
Jeg ønsker at bidrage med forslag til Støjhandlingsplan 2024 med særligt fokus på to trafikerede veje i vores kommune: **Jægersborg Alle** og **Ordrupvej**.
1. Miljøzone i hele Gentofte Kommune:
For at forbedre livskvaliteten og reducere støjniveauet i Gentofte Kommune foreslås det at implementere en omfattende miljøzone. En miljøzone vil fungere som et reguleringsredskab for køretøjer med høj emissionsprofil, hvilket vil bidrage til at mindske både støj- og luftforureningens indvirkning på vores lokalsamfund. Ifølge oplysninger fra FDM fra 2022 er der alene i Danmark omkring 77.600 dieselpersonbiler, der falder ind under Euronorm 4 eller ældre, og som potentielt kan bidrage til støj- og luftforurening.
En miljøzone ville også omfatte varebiler, lastbiler og busser, der dagligt kører gennem Gentofte Kommune. Det bør også bemærkes, at udenlandske køretøjer, der rejser gennem vores kommune, også ville blive omfattet af miljøzonen, hvilket vil bidrage til at sikre en mere konsekvent og effektiv reduktion af forurening på tværs af alle køretøjer, der passerer gennem Gentofte Kommune.
Ved at etablere en miljøzone kan vi effektivt reducere antallet af køretøjer, der bidrager til forurening. Dette vil reducere den samlede trafikbelastning og dermed bidrage til en formindskelse af støjniveauet.
Dermed vil en miljøzone ikke blot skabe et sundere og mere bæredygtigt miljø, men også bidrage til trivsel og velvære for alle borgere i Gentofte Kommune. En miljøzone repræsenterer derfor en fornuftig og bæredygtig løsning, der vil gavne både nuværende og kommende generationer af borgere.
2. Vejtræer langs Ordrupvej:
Ordrupvej er en af de trafikerede strækninger i vores kommune, hvor støjniveauet er særligt højt. Jeg foreslår, at der lægges vægt på at plante vejtræer langs Ordrupvej som en del af støjreduktionsstrategien. Vejtræer kan ikke kun bidrage til at reducere støjniveauet, men også forbedre luftkvaliteten, give skygge og skabe en mere behagelig og grøn atmosfære for både fodgængere og cyklister.
3. Etablering af cykelsti på Jægersborg Alle:
Jægersborg Alle er en vigtig gennemfartsvej i vores kommune, hvor der dagligt er en betydelig mængde trafik. For at fremme cyklister og sikre en mere sikker og bæredygtig transportform, foreslår jeg, at der etableres en dedikeret cykelsti langs Jægersborg Alle. En cykelsti vil ikke kun gøre det mere sikkert for cyklister at færdes, men det vil også opmuntre flere borgere til at vælge cyklen som transportmiddel, hvilket vil reducere antallet af biler på vejen og dermed støjniveauet.
4. Restriktioner for lastbiltrafik på Jægersborg Alle og Ordrupvej:
Myldretrafikken i morgentimerne er en tid, hvor mange børn og unge er på vej til og fra skole samt andre aktiviteter i vores kommune. Derfor er det afgørende at sikre deres sikkerhed og tryghed på vejene. Jeg foreslår derfor, at der indføres et forbud mod lastbiler i trafikken på både Jægersborg Alle og Ordrupvej i morgentimerne. Dette tiltag vil ikke kun reducere støjniveauet, men det vil også skabe en mere sikker trafiksituation for de bløde trafikanter.
Disse forslag sigter mod at skabe mere bæredygtige og sikre transportforhold i vores kommune, samtidig med at vi adresserer den støjproblematik, som mange af borgere oplever. Jeg opfordrer Gentofte Kommune til at overveje disse forslag i den videre udvikling af Støjhandlingsplan 2024.
Jeg opfordrer til, at der iværksættes en nærmere undersøgelse af muligheden for at etablere en miljøzone og tilskynde til en mere bæredygtig adfærd i kommunen.

Endelig vil jeg gerne rose Gentofte Kommune for at tage dette vigtige skridt i retning af at tackle trafikstøjen i vores lokalsamfund. Jeg ser frem til at se de konkrete tiltag, der vil blive implementeret som følge af Støjhandlingsplan 2024.

4.
Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk)
Fra:
Titel: Støj fra motorveje - input til støjhandleplan
Sendt: 22-03-2024 07:10

Kære Rette

En gut foreslog **hollandske støjværn, ligesom dem man har bygget andre steder i DK:**

https://www.berlingske.dk/samfund/teknologien-har-allerede-vundet-frem-i-holland-nu-kan-den-blive-loesningen

Og jeg tilføjer **plant flere træer** som optager store dele CO2 og vand fra **klimaforandringer**. Vi har brug for løsninger der er langsigtede og holdbare.

Overvej betalings-zoner til at sponsorere ændringerne. At dele-bildordninger - med samkørsel og færre biler på vejene, honoreres

Mvh.

5.
Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk),
Fra:
Titel: Høringssvar - Støjhandlingsplan 2024 - 5 trafikuheld på 50m strækning i starten af Bernstorffsvej (fra nr 6-12) !!
Sendt: 24-03-2024 19:50

5 trafikuheld - inklusiv 3 totalskadede biler (2 af dem vores) foran vores hus + 2 biler igennem muren på begge vores naboer !!! + politimålinger af hastigheder op til 80-90 km i timen - hvad skal der mere til for at indse at starten af Bernstorffsvej er en racerbane på vej til og fra motorvejen og at der SKAL og MÅ gøres noget der får hastigheden ned !! ***Ingen er døde i nogen af uheldene - endnu...*** **- men det har været rent held at der ikke var nogen borgere på cykelsti eller fortov da bilerne bragede ind i ulykkerne - der er mange cyklister - og mange børn der går til og fra skole !!**

I starten af Bernstorffsvej - lige når man er kørt af motorvejen eller skal til at køre på - er der 2 vejbaner og tilladt hastighed 60 km - det får desværre (jævnfør de gentagne politimålinger samt de 5 uheld på kortere tid - 5 !!!!) en del bilister til at køre 70-90 km i timen, og forveksle Bernstorffsvej med en motorvej.

Vi kan ikke i vores vildeste fantasi forestille os, at det ikke må være en top-top prioritet for Gentofte kommune, at få hastigheden ned på denne strækning - fra Bernstorffsvej 6 og hen til krydset ml Bernstorffsvej og Tuborgvej - før nogen af jeres borgere dør her !!! Måske nogen af de mange børn som går og cykler på denne strækning til og fra skole.

Længere henne af Bernstorffsvej og på Tuborgvej har vej-ændringerne som gør, at der kun er een vejbane betydet at de bilister som ønsker at race 70-90 km i timen (uden hensyn til den fare de skaber !!) betydet at de ikke længere kan race, fordi farten bliver bestemt af de lovlydige borgere.
En sådan een-spors løsning ønsker vi også på strækningen her i starten af Bernstorffsvej - og kombineret med en sænkning til 50 km i timen, tror vi det fjerne den store fare, som denne strækning udgør.

Mvh

6.
Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk)
Fra:
Titel: Høringssvar - forslag til Støjhandlingsplan 2024
Sendt: 26-03-2024 12:04

Til Gentofte Kommune

Tak for muligheden for at kommentere på Gentofte Kommunes forslag til Støjhandlingsplan 2024.

Som ejer af en bolig på Smakkegårdsvej finder jeg det positivt, at I sætter ind med en målrettet strategi mod trafikstøj med mange gode tiltag.

To elementer, der mangler i indsatsen er **opsætning af stærekasser**, og etablering af **klimabede og vejtræer**

- **Opsætning af stærekasser** er nødvendigt for at sikre, at de reducerede hastighedsgrænser overholdes. Vi oplever på Smakkegårdsvej ofte bilister i meget høj fart og hasarderede overhalinger, og det er ikke kun larmende – det er også farligt! Ikke mindst om natten kommer mange bilister i meget høj fart og det er stærkt støjbelastende. Der er pt ingen konsekvenser af at køre for hurtigt, og det er helt afgørende, at der opsættes stærekasser, så trafikreguleringen overholdes!

- **Etablering af klimabede og vejtræer** vil ikke blot regulere og sænke trafikhastigheden, det vil også være støjdæmpende i sig selv. Og en forskønnelse af de kommunale veje.

Jeg vil i forbindelse med denne høring også spørge til det projekterede trafiksaneringsprojekt på Smakkegårdsvej/Høeghsmindevej, som skulle være i projekteringsfasen nu, men vi har som grundejere intet hørt?

Mvh

7.

Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk)

Fra:

Titel: Støjhandlingsplan

Sendt: 09-04-2024 16:13

Gentofte kommune har lavet en støjhandlingsplan 2024

Ikke overraskende er et af forslagene at hastigheden skal sænkes til noget nær kapgang.

Men, det er ikke mit ærinde, men derimod at I påpeger at boliger ved motorvejen er dem der er mest generet af trafikken og alligevel tillader Gentofte Kommune opførelsen af ungdomsboliger ved Ørnegårdsvej.

Jeg kunne godt tænke mig at vide om I snakker sammen oppe på kommunen eller er byggeriet en slet skjult mulighed for senere at kræve hastigheden på motorvejen nedsat til 0 som er socialisternes hedeste ønske.

Her gik jeg og troede at Gentofte var en borgerlig kommune som holdt de borgerlige ideer som frihed høj.

Mvh

8.

Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk)

Fra:

Titel: Forslag til støjhandlingsplan, bemærkninger til oplæg

Sendt: 08-04-2024 22:09

Til Plan & Byg

Vi har som støjplagede borgere med stor interesse læst forslaget til en kommende støjhandlingsplan for Gentofte Kommune igennem.

Vi har følgende bemærkninger til oplægget:

Side 14: Allerede indførte og planlagte foranstaltninger (motorvej)

Her mangler vi en konkret plan for, hvad I påtænker at gøre fremad if. til indsatser. Der står i oplægget, at (kommunen) vil fortsætte arbejdet for, at en hastighedsnedsættelse kan blive en realitet. Men det afspejler ikke en konkret handlingsplan.

Der er sidst sendt et brev i marts 2023. Hvad er den forventede svartid? Hvad er alternativet hvis ikke Transportministeriet svarer på kommunens henvendelser? Der er nu gået et fuldt år siden sidste henvendelse. Hvad er næste skridt?

Side 16: Støjskærme

Vi mangler desuden at få afdækket, hvad mulighederne er for kommunale foranstaltninger fx støjhegn langs Lyngbyvejen (kommunens vej) og ikke Helsingørmotorvejen? Herunder også specifikt ved afkørsler?

Side 15 og side 19: Krav i lokalplanlægningen

Der bør arbejdes aktivt med at tilpasse lokalplaner, så mængden af hårde reflekterende facader mod støjkilderne beklædes med støjabsorberende materiale. Dette for at opnå støjabsorbering fremfor at støjen blot reflekteres tilbage.

Tak for deling.

9.

Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk)

Fra:

Titel: Støjhandlingsplan 2024 Bemærkninger

Sendt: 15-04-2024 18:18

Hej

Med udgangspunkt i Gentofte Kommunes forslag til Støjhandlingsplan 2024 har jeg følgende bemærkninger:

Smakkegårdsvej/Høeghsmindevej ligger ganske vist i de foretagne støjmålinger i den lave ende af spektret, jf. oplysningerne i udkastet. Som beboer på vejen oplever jeg, at der forekommer store udsving hen over døgnet og de forskellige ugedage.

Derfor vil jeg gerne foreslå, at der også afsættes midler til at reducere støjen på vejene bl.a. ved:

1. at der etableres trafikdæmpende foranstaltninger, således at den uhensigtsmæssige interesse for at bruge vejene som racerbane specielt i weekends og i sommermåneder minimeres, (der speedes ofte op med store brølende superbiler med nogle ordentlige lydeffekter)

2. at hastigheden på vejene nedsættes til 40 km/t , også selv om det er en gennemfartsvej med høj trafikintensitet i myldretiden. Det vil reducere støjen. Jeg kan henvise til, at Gladsaxe Kommune har nedsat farten til 40km/t på visse hovedfærdselsårer.

3. at der kommer støjsvag asfalt som belægning på vejene, når anlægsarbejder med fjernvarme, renovering af vand og kloakledninger mv. er overstået.

Med hensyn til togstrækningen så bor vi således, at vi tydeligt kan høre, når A-togene sætter i gang på Gentofte Station. Støjen fra E-togene er ikke nær så dominerende. Desuden går signal ved ind- og udcheckning på Rejsekortterminalerne rigtig tydeligt igennem, hvilket vi specielt oplever, når vi er i haven og på terrassen, og når vi har åbne vinduer.

Venlig hilsen

10.

Til: Plan og Byg (PlanogByg@gentofte.dk)
Cc:
Fra:
Titel: Bemærkninger til forslag til Støjhandlingsplan 2024
Sendt: 19-04-2024 14:02

Gentofte Kommune,

Stor ros og anerkendelse til Gentofte Kommune for at prioritere Forslag til Støjhandlingsplan 2024!

Kommentarer til planen:

1. Planens forslag (planen side 14) om at nedsætte hastigheden på Helsingørmotorvejen fra 90 til 60 km/t skal fremmes, fordi det er effektivt og kan gennemføres, så snart staten anerkender sit ansvar for støjen fra statens veje.
2. Den ultimative løsning er overdækning af Helsingørmotorvejen (planen side 21) og skal fortsat være målet. Det indvundne areal (på overdækningen) kan bidrage til finansieringen. Når overdækningen er gennemført, kan hastigheden eventuelt atter hæves til 80 eller 90 km/t.

Forslag til planen:

3. De eksisterende "støjværn" af glas langs Helsingørmotorvejen har meget ringe virkning. Den hårde overflade reflekterer blot støjen til andre steder i kommunen. Et effektivt støjhegn skal udføres med et lydabsorberende materiale på overfladerne (jf. Gentofte Kommunes vejledning om støjhegn afsnit 2.2.2). De virkningsløse "støjhegn" bør erstattes af rigtige støjhegn. Der kunne måske også placeres diffrakterende støjværn mellem kørebanen og glasvæggene.
4. Kommunen bør genoverveje forslaget om en 6 m høj støjmur langs Gentofte Sø, indtil motorvejen kan blive overdækket. Bekymringen om at det ville skæmme naturområdet omkring Gentofte Sø, kan imødegås ved begrønning (jf. Gentofte Kommunes vejledning om støjhegn afsnit 3.1). Motorvejen og dens støj skæmmer langt værre end en grøn væg.

Med venlig hilsen,

Relateret document 3/3

Dokument Navn:	**Forslag til Støjhandlingsplan 2024 for Gentofte Kommune.pdf**
Dokument Titel:	**Forslag til Støjhandlingsplan 2024 for Gentofte Kommune**
Dokument ID:	**5499025**

20. marts 2024

Forslag til Støjhandlingsplan 2024

Gentofte Kommune

Plan og Byg
Bernstorffsvej 161
2820 Gentofte

Telefon 3998 0000
www.gentofte.dk
plan-byg@gentofte.dk

Forslag til Støjhandlingsplan 2024

(Red.: Indholdet i forslaget sættes efter høringen og den endelige godkendelse i Kommunalbestyrelsen op som hjemmeside. I denne tekstudgave vil enkelte afsnit indeholde gentagelser som konsekvens af behovet i den endelige udgave).

Indholdsfortegnelse

Forslag til Støjhandlingsplan 2024 1
Indledning 3
Resume 4
Gentofte Kommune i tal 5
De ansvarlige myndigheder 6
Støjkortlægning 8
Støjkortlægning – CNOSSOS beregningsmodel 9
Støjkortlægning 2023 - Nord2000 beregningsmodel 10
En vurdering af antal støjbelastede borgere og boliger 12
Handlingsplan 13
Allerede indførte og planlagte foranstaltninger 13
Trafiksanering, hastighedsnedsættelse 13
Vedligeholdelse / udskiftning af asfalt 14
Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger 15
Krav i lokalplanlægningen 15
Bæredygtig mobilitet 15
Støjskærme 16
Tværkommunalt samarbejde – Silent City 17
Støjpulje 18
Fremtidige indsatser 19
De kommende 5 år 19
Trafiksanering, hastighedsnedsættelse 19
Vedligeholdelse og udskiftning af asfalt 19
Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger 19
Krav i lokalplanlægningen 19
Bæredygtig mobilitet 20
Støjskærme og evt. overdækning af motorveje 21
Støj fra jernbaner 21
Tværkommunalt arbejde - Silent City 22

Støjpulje 22
Indsatser mod støj fra trafik om aftenen og natten 22
Institutioner, støjreducerende løsninger 23
Stilleområder 23
Forventet nedbringelse af antal støjbelastede personer og boliger 23
Planer på lang sigt 23
Økonomi 25
Evaluering 26
Referat af den offentlige høring 27

Indledning

Gentofte Kommune har et ønske om at reducere støjen - og dermed de gener borgerne oplever – fra vejene og jernbanerne i kommunen.

I henhold til Miljøministeriets Støjbekendtgørelse nr. 2092 af 18. november 2021 er Gentofte Kommune forpligtet til at kortlægge støj fra de større veje i kommunen og på denne baggrund udarbejde en støjhandlingsplan.

Ansvaret for kortlægning af støj fra jernbaner og handlingsplan ligger hos Transportministeriet ved Banedanmark.

Det er Statens Luftfartsvæsen, der er myndighed for den civile luftfart, og de har fastsat støjbegrænsende bestemmelser i forhold til den støj, flyene bidrager med fra luftrummet (virksomhedsstøj).

Trafikstøjen fra veje i Gentofte Kommune er blevet kortlagt i foråret 2023 på baggrund af trafiktællinger fra 2022, og på baggrund af kortlægningen er denne støjhandlingsplan udarbejdet. Processen skal gentages hvert femte år.

Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024 erstatter den tidligere støjhandlingsplan fra 2021.

Fakta om støj

Trafikstøj måles i decibel (dB).
Den mindste ændring øret kan opfatte er ca. 1 dB.
En fordobling af trafikken øger trafikstøjen med 3 dB.
En forøgelse af lyden på 8-10 dB opfattes som en fordobling af lydens styrke.
Fordobles afstanden fra en bil, aftager lyden med ca. 6 dB, mens lyden fra en vej eller jernbane bliver 3-5 dB lavere, hvis afstanden fordobles.

(Kilde: Miljøstyrelsen, "Støj fra veje", Vejledning 4, 2007)

Resume

Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024 er baseret på en støjkortlægning af vejene i kommunen udført af Sweco i foråret 2023.

Kortlægningen er beregnet på baggrund af tal fra vejtrafikstøjen for 2022 og viser antallet af boliger og personer belastet med et støjniveau højere end Miljøministeriets vejledende grænseværdi på 58 dB.

Således er det beregnet, at 14.031 boliger, svarende til 29.374 personer, er belastet med et støjniveau på over 58 dB, heraf er 1.413 boliger svarende til 2.921 personer stærkt støjbelastede (> 68 dB).

De boliger i kommunen, der er værst generet af trafikstøj, ligger langs de gennemgående vejstrækninger - primært Helsingørmotorvejen og Motorring 3. Disse er begge statsveje, og Vejdirektoratet har ansvaret for disse strækninger og dermed også for udarbejdelsen af en støjhandlingsplan herfor.

Flere af de kommunale strækninger er ligeledes belastet af støj over de vejledende grænseværdier; heriblandt Bernstorffsvej, Høeghsmindevej, Smakkegårdsvej, Vangedevej, Strandvejen, Kystvejen, Ordrupvej og Klampenborgvej. Gentofte Kommune har ansvaret for de kommunale veje og er derfor forpligtet til i handlingsplanen at gøre rede for hvilke støjreducerende foranstaltninger, der allerede er iværksat siden sidste støjhandlingsplan og hvilke tiltag, der er planer om at sætte i værk over de næste 5 år for at reducere vejtrafikstøjen.

Gentofte Kommune vil fortsat sikre, at Miljøministeriets vejledende grænseværdi for trafikstøj overholdes i forbindelse med planlægning af nye boligområder og anlæggelsen af nye veje. Yderligere er det kommunens hensigt, at målsætningen om, at flest mulige boliger belastes med et støjniveau på mindre end 58 dB, efterleves.

Gentofte Kommunes fokusområder

Arbejdet med at reducere støjen er en kompleks opgave, der kræver vedholdenhed og tålmodighed.

For at leve op til målsætningen om at reducere vejtrafikstøjen og dermed reducere antallet af personer og boliger belastet med støj over grænseværdierne, vil Gentofte Kommune de næste 5 år have følgende særlige fokusområder:

- Trafiksanering – herunder hastighedsnedsættelse
- Vedligeholdelse og udskiftning af asfalt
- Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger
- Krav i lokalplanlægningen
- Bæredygtig mobilitet med fokus på at styrke cyklisme, fremme elbilisme, skabe sammenhæng mellem transportformer herunder kollektiv trafik, udnytte automatisering og understøtte deling af køretøjer
- Støjskærme
- Tværkommunale samarbejder
- Støjpulje
- Nattestøj
- Institutioner, støjreducerende løsninger

Gentofte Kommune i tal

Gentofte Kommune har et indbyggertal på ca. 75.000 borgere og et samlet areal på ca. 26 km^2. Af dette areal er 63,4 % udnyttet til boligområde, 2,5 % til erhverv, 2,5 % til butiksformål, 8 % offentlige formål, mens 21,5 % er udnyttet til rekreative-/ fritidsformål.

Gentofte Kommune har i alt 33.702 husstande.

Gentofte Kommune har i alt 270 km vej fordelt på 1 km motorvej, 254 km offentlige veje samt 15 km private boligveje. Hertil kommer 9 km statsvej[1]. Gentofte kommune har 134 km cykelsti. En stor del af trafikken i kommunen er gennemkørende trafik primært langs statsvejene. Yderligere genereres der trafik pga. pendling til og fra arbejdspladser i kommunen. Således pendler 31.730 personer til kommunen for at komme på arbejde, mens 27.125 personer pendler ud af kommunen[2].

Statsvejene i Gentofte Kommune – Helsingørmotorvejen og Motorring 3 – er de største bidragsydere til vejtrafikstøjen, men også flere af de større kommunale veje er belastet af støj over den vejledende grænseværdi på 58 dB; heriblandt Bernstorffsvej, Høeghsmindevej, Smakkegårdsvej, Vangedevej, Strandvejen, Kystvejen, Ordrupvej, og Klampenborgvej.

Kort 1 viser mængden af trafik på de to statslige vejstrækninger i kommunen. På Helsingørmotorvejen på strækningen ved Gentofte Sø kører der ca. 80.000 køretøjer i døgnet og ved Jægersborg ca. 35.000 køretøjer i døgnet. Langs denne strækning ligger beboelsesområder, der bliver belastet af den megen trafik(støj). På Motorring 3 på strækningen, der løber gennem Gentofte Kommune, kører dagligt 96.000 køretøjer i døgnet. På Helsingørmotorvejen ses en anelse mindre trafik end i 2019[3]. Ifølge Vejdirektoratet kan en af årsagerne være øget brug af hjemmearbejde.

Kort 1. Trafikmængde på statsvejene i Gentofte Kommune (Vejdirektoratet.dk, 2023).

I Gentofte Kommune er der 8 S-togsstationer, hvis skinnenet forgrener sig ud i kommunen. Støjen fra jernbanen er også en betydende faktor i det samlede støjbillede.

[1] *Tal fra Vejdirektoratet.dk (2023)*
[2] *Tal fra Gentofte Kommunes Statistikhæfte 2023*
[3] *Tal fra Vejdirektoratet (2023)*

De ansvarlige myndigheder

Ekstern støj fra veje, jernbaner og fly skal i henhold til Europa Parlamentets og Rådets Direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj kortlægges med 5-årige intervaller, og der skal efterfølgende udarbejdes en støjhandlingsplan.

Herunder listes de ansvarlige myndigheder op.

Ansvarlige myndigheder
Kommunale veje
Gentofte Kommune
Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund

Gentofte Kommune har i henhold til miljøbeskyttelsesloven ansvaret for kortlægning af og handlingsplan for vejtrafikstøj fra de større veje i kommunen.

Statens veje i Gentofte Kommune
Vejdirektoratet
Carsten Nieburhs Gade 49
1577 København

Vejdirektoratet har som vejmyndighed det direkte ansvar for planlægningen, anlæg samt drift og vedligeholdelse af statsvejnettet. Hermed har de også ansvaret for kortlægningen af og handlingsplan for vejtrafikstøj fra de statslige veje.

Statens jernbaner i Gentofte Kommune
Banedanmark
Carsten Nieburhs Gade 43
1577 København

Jernbanenettet ejes af den danske stat. Banedanmark er en statsejet virksomhed under Transportministeriet og har det direkte ansvar for planlægningen, projekteringen, anlæg samt drift og vedligeholdelse af de statslige jernbanestrækninger. Hermed har de også ansvaret for kortlægning af og handlingsplan for støj fra disse strækninger.

Lufttrafikken over Gentofte Kommune
Miljøstyrelsen
Tolderlundsvej 5
5000 Odense C

Miljøstyrelsen er i følge miljøbeskyttelsesloven tilsyns- og godkendelsesmyndighed i forhold til støj- og luftforureningen fra lufttrafikken i Københavns Lufthavn. Som følge heraf er det Miljøstyrelsen, der har udarbejdet støjkortlægning og -handlingsplan for Københavns Lufthavn, Kastrup.

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København

Det er Trafikstyrelsen, der er myndighed for den civile luftfart, og de har fastsat støjbegrænsende bestemmelser i forhold til den støj, flyene bidrager med fra luftrummet. Er man generet af støj fra flytrafik, herunder også støj fra lavtgående fly eller lavt kredsende helikoptere, skal man kontakte Trafikstyrelsen.

Fakta om trafikstøj

Støjen fra vejtrafikken kommer dels fra bilernes motorer og dels fra kontakten mellem vejbane og dæk.

Lastvogne er mere støjende end personbiler

For personbiler er støjen fra motoren som regel kraftigere end støj fra dæk og vejbane ved hastigheder under 60 km/t.

For lastvogne og busser (og andre tunge køretøjer) er motorstøjen kraftigere end støj fra dæk og vejbane ved hastigheder over 60 km/t.

Støjkortlægning

I modsætning til de forrige støjhandlingsplaner er proceduren omkring kortlægningen til denne støjhandlingsplan lidt anderledes. Tidligere benyttede medlemslandene i EU forskellige beregningsmodeller, men efter ønske fra EU om et bedre sammenligningsgrundlag og en mulighed for at følge udviklingen på tværs af hele Europa, skal alle medlemslande nu benytte den nye fælleseuropæiske beregningsmodel CNOSSOS. Tidligere har vi I Danmark benyttet os af beregningsmodellen Nord2000.

CNOSSOS er en mere simpel og mindre nøjagtig beregningsmodel end Nord2000, hvilket betyder, at støjniveauerne beregnet ud fra CNOSSOS typisk vil være lavere end niveauerne beregnet ud fra Nord2000. Sammenligner man de to modeller, kan der visse steder være en forskel i det beregnede støjniveau på helt op til 10 dB.

I Danmark er det besluttet, at der skal laves en ekstra beregning ud fra Nord2000-modellen for at have mulighed for at sammenligne denne støjhandlingsplans kortlægning med de foregående EU-støjkortlægninger. Denne handlingsplan er udarbejdet på baggrund af disse beregningerne.

Det er besluttet i EU, at alle medlemslandene skal udføre den strategiske støjkortlægning (CNOSSOS-modellen) i 4 meter over terræn. I Danmark har man valgt at udføre Nord2000 kortlægningen med beregning af støjen 1,5 meter over terræn, da denne højde i mange tilfælde er mere relevant efter danske forhold. Af denne grund er det dermed også tallene beregnet i 1,5 meter, der refereres til i denne handlingsplan.

Gældende grænseværdier

De vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj er defineret af Miljøstyrelsen. Støjgrænserne er angivet som L_{den} (day-evening-night), der er støjens årsdøgnsmiddelværdi).

	dB
Rekreative områder i det åbne land	53
Rekreative i eller nær byområder	58
Boligområder	58
Offentlige formål	58
Liberale erhverv	63

Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for vejtrafik (mst.dk, 2023)

I Gentofte Kommunes nye lokalplaner stilles krav til overholdelse af støjgrænseværdien 58 dB på nærmere afgrænsede opholdsarealer i forbindelse med opførelse af nyt byggeri til støjfølsom anvendelse, hvilket understreger vigtigheden af at have beregninger udført for 1,5 meters højde.

For at leve op til EU-kravene vil CNOSSOS beregningerne samt medhørende støjkort også blive vist i denne støjhandlingsplan. Som en del af støjhandlingsplanen er det desuden et krav at opgøre antallet af personer, **der er berørt af skadelige virkninger (gener og søvnforstyrrelser**), samt antallet af **nye tilfælde (incidens) af iskæmiske hjertesygdomme**[4]. FORCE Technology har, efter ønske fra Miljøstyrelsen, udarbejdet et regneark til beregning af disse helbredseffekter.

[4] *Iskæmisk hjertesygdom er en fælles betegnelse for sygdomme i hjertet, der skyldes forsnævring af de årer, der forsyner hjertet med blod og ilt (Guide til beregning af trafikstøjs sundhedsskadelige effekter, FORCE Technology 2021)*

Støjkortlægning – CNOSSOS beregningsmodel

Denne kortlægning er udarbejdet for at opfylde kravet fra EU's Direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002.

Kortlægningen er udført af konsulentfirmaet Sweco Danmark A/S på baggrund af seneste foreliggende trafiktal (2022) fra Vejdirektoratet suppleret med trafiktal fra Gentofte Kommune. Beregningerne er udført i henhold bekendtgørelse 2092 af 18. november 2021. Der er foretaget beregninger af støjudbredelsen i kommunen samt beregninger af støj ved facaden af boligbebyggelse. Facadestøjberegningerne danner efterfølgende grundlag for opgørelsen af antallet af støjbelastede boliger og personer.

Resultaterne af beregningerne viser årsmiddelværdien for dag-, nat og aftenperioden, der benævnes L_{den} og er beregnet i 4 meter over terræn. Resultaterne for CNOSSOS beregningerne ses i tabellen herunder:

Opfattelse af støj

Støj opfattes mere generende om aftenen og natten end om dagen. Der er i beregningerne taget højde herfor. Således er der i aftenperioden fra kl. 19-22 et genetillæg på 5 dB, mens der i perioden kl. 22-07 er et genetillæg på 10 dB, som indgår ved beregningen af middelværdien for døgnet.

Parameter	Interval (dB)	Antal boliger	Antal personer
Alle veje L_{den} 4 meters højde	55-60	6.262	13.397
	60-65	4.919	9.778
	65-70	1.315	2.618
	70-75	429	871
	> 75	127	285
	I alt	**13.052**	**26.949**

Tabel 1. Oversigt over støjbelastede boliger og personer i Gentofte Kommune for alle veje, beregnet i 4 meters højde, efter Miljøstyrelsens gældende grænseværdier, L_{den} (CNOSSOS-tal beregnet af Sweco Danmark)

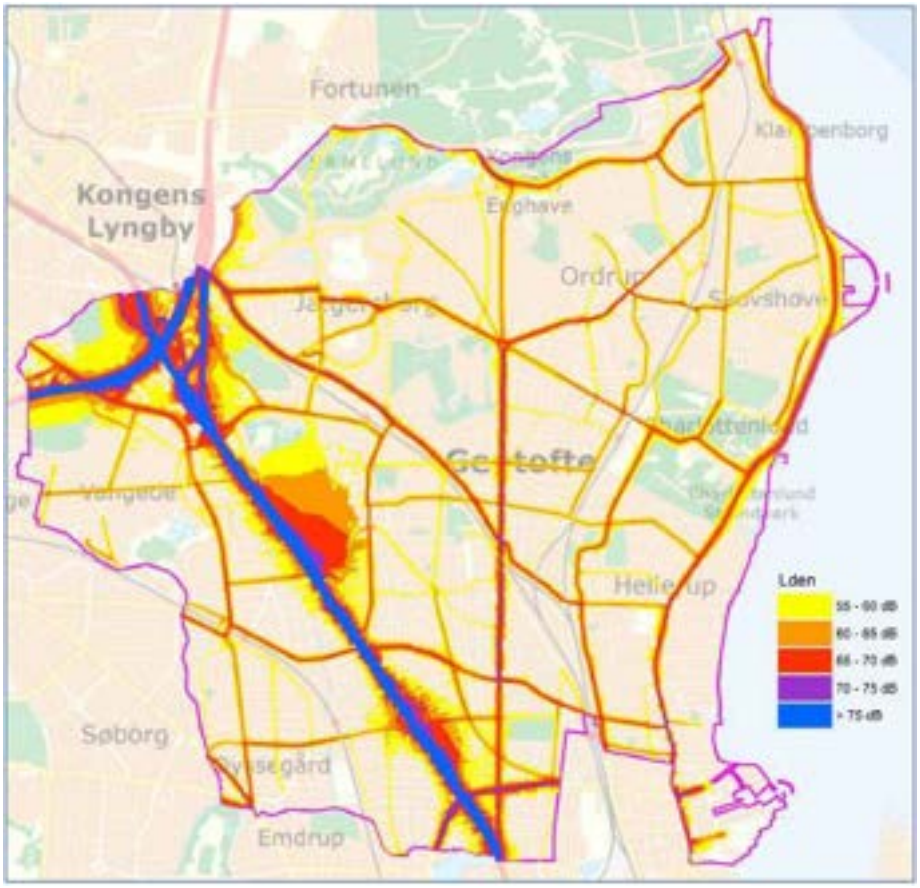
Resultatet af CNOSSOS støjkortlægningen er illustreret i støjkortet nedenfor. Støjen er inddelt i 5 støjintervaller. For CNOSSOS beregningerne er følgende intervaller benyttet: 55-60 dB, 60-65 dB, 65-70 dB, 70-75 dB og > 75 dB

På baggrund af ovenstående CNOSSOS-resultater er der i tabel 2 indsat beregnede tal for helbredseffekter forårsaget af støj fra vejtrafik i Gentofte Kommune:

- der er stærkt generet af trafikstøj.
- der oplever søvnforstyrrelse pga. trafikstøj.
- der er i risiko for at udvikle en iskæmisk hjertesygdom indenfor et givent år, forårsaget af trafikstøj.

Helbredskonsekvens	**Antal personer**
Stærkt generet	4500
Oplever søvnforstyrrelser	926
I risiko for at udvikle iskæmisk hjertesygdom/år	2,8

Tabel 2. Oversigt over udvalgte helbredseffekter på baggrund af vejtrafikstøj (CNOSSOS beregninger) fordelt på personer i Gentofte Kommune (beregnet ud fra regneark udarbejdet af FORCE Technology).



Støjkort over Gentofte Kommune – beregnet ud fra CNOSSOS-modellen (Sweco, Danmark 2022)

Støjkortlægning 2023 - Nord2000 beregningsmodel

Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024 er baseret på en støjkortlægning beregnet ud fra Nord2000 modellen af alle veje i Gentofte Kommune med et årsdøgnstrafiktal over 500 køretøjer.

Kortlægningen er udført af konsulentfirmaet Sweco Danmark A/S på baggrund af seneste foreliggende trafiktal (2022) fra Vejdirektoratet suppleret med trafiktal fra Gentofte Kommune. Beregningerne er udført i henhold bekendtgørelse 2092 af 18. november 2021. Der er foretaget beregninger af støjudbredelsen i kommunen samt beregninger af støj ved facaden af boligbebyggelse. Facadestøjberegningerne danner efterfølgende grundlag for opgørelsen af antallet af støjbelastede boliger og personer.

Resultaterne af beregningerne viser årsmiddelværdien for dag-, nat- og aftenperioden, der benævnes L_{den} og er beregnet i 1,5 meter over terræn. Resultaterne for Nord2000 beregningerne ses i tabellen herunder:

Parameter	Interval (dB)	Antal boliger	Antal personer
Alle veje L_{den} 1,5 meters højde	58-63	8.041	17.331
	63-68	4.577	9.122
	68-73	863	1.764
	> 73	550	1.157
	I alt	**14.031**	**29.374**

Tabel 3. Oversigt over støjbelastede boliger og personer i Gentofte Kommune for alle veje, beregnet i 1,5 meters højde, efter Miljøstyrelsens gældende grænseværdier, L_{den} (Nord2000-tal beregnet af Sweco Danmark)

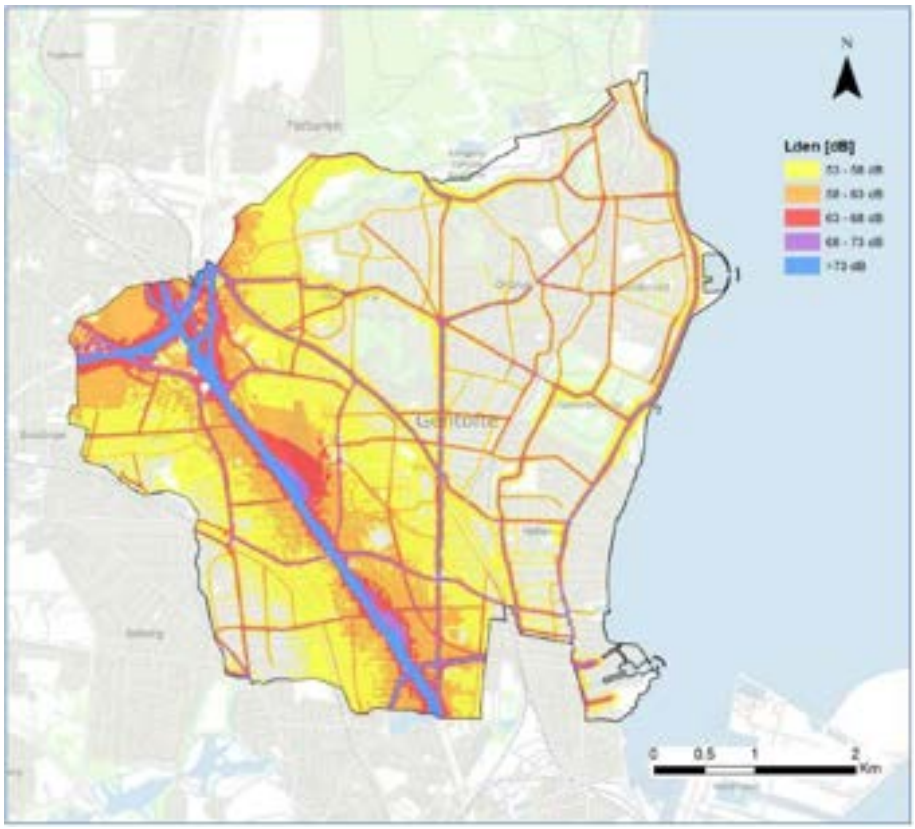
Resultatet af Nord2000-støjkortlægningen er illustreret i støjkortet nedenfor. Støjkortet giver et overblik over fordelingen af støjbelastede veje i kommunen, beregnet som den gennemsnitlige støjkonsekvens over døgnet. Støjen er inddelt i 5 støjintervaller, der er tilpasset Miljøstyrelsens grænseværdier: 58-63 dB, 63-68 dB, 68-73 dB, 73-78 og >78 dB. Inden for disse intervaller er der foretaget en optælling af antal boliger og borgere, der er påvirket af trafikstøj i Gentofte Kommune.

På baggrund af ovenstående Nord2000-resultater er der i tabel 4 indsat beregnede tal for helbredseffekter forårsaget af støj fra vejtrafik i Gentofte Kommune:

- der er stærkt generet af trafikstøj.
- der oplever søvnforstyrrelse pga. trafikstøj.
- der er i risiko for at udvikle en iskæmisk hjertesygdom indenfor et givent år, forårsaget af trafikstøj.

Helbredskonsekvens	**Antal personer**
Stærkt generet	8159
Oplever søvnforstyrrelser	2490
I risiko for at udvikle iskæmisk hjertesygdom/år	4,7

Tabel 4. Oversigt over udvalgte helbredseffekter på baggrund af vejtrafikstøj (Nord2000 beregninger) fordelt på personer i Gentofte Kommune (beregnet ud fra regneark udarbejdet af FORCE Technology).



Støjkort over Gentofte Kommune beregnet ud fra Nord2000-modellen (Sweco, Danmark 2023)

En vurdering af antal støjbelastede borgere og boliger

Der er efter Nord2000-støjkortlægningen foretaget beregninger af støjudbredelsen i kommunen samt beregninger af støj ved facaden af bolig bebyggelse, hvilket er brugt til at fastlægge antallet af boliger og personer belastet af trafikstøj.

Langs de fleste strækninger af statsvejene gennem kommunen samt langs større dele af de kommunale gennemgående vejstrækninger er trafikstøjen højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Det fremgår af støjkortlægningen, at der er **14.031 boliger**, svarende til **29.374 borgere**, der er belastet med trafikstøj over 58 dB, heraf er **1413 boliger** svarende til **2921 borgere** stærkt støjbelastede (> 68 dB).

Støjkortlægningen viser, at antallet for boliger og personer, der er støjramt, er steget i forhold til den forrige kortlægning (baseret på trafiktal fra 2017), idet den tidligere støjkortlægning viste, at 11.427 boliger og 22.770 personer var belastet af et støjniveau på over 58 dB og at 958 boliger og 2.126 personer var stærkt støjbelastede (< 68 dB) af trafikstøj.

En del af forskellen er opstået ved, at virkningen af anvendelse af støjsvag asfalt på motorvejene ikke er så god som forudsat ved den tidligere beregning. Støjen fra motorvejene er af den grund i den nye beregning sat 1,1 dB højere, hvilket betyder, at tallet for støjramte boliger/personer også er højere.

Det ses på støjkortet, at støjen fra statsvejene adskiller sig fra støjen fra de kommunale strækninger ved, at den strækker sig længere ud i de omkringliggende områder og dermed påvirker flere personer/boliger. Støjen langs de kommunale strækninger er i højere grad begrænset til områderne umiddelbart ud til vejene og påvirker dermed færre boliger/personer end støjen fra statsvejene. Samtidig er det også langs statsvejene, at man finder langt den største andel af stærkt støjplagede borgere (over 68 dB).

Banedanmark har udarbejdet støjkortlægning, der viser, der er borgere i Gentofte Kommune, der er belastet af støj fra jernbanetrafik over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 64 dB. Det er ikke ved støjkortlægningen angivet, hvor mange boliger henholdsvis borgere, det drejer sig om.

Handlingsplan

Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024 er baseret på en støjkortlægning af vejene i kommunen udført af Sweco Danmark i 2023.

Handlingsplanen er en samlet plan, der beskriver, hvilke handlinger Gentofte Kommune planlægger at gennemføre indenfor en bestemt periode for at forebygge og nedbringe støjen langs vejene i kommunen.

Processen skal gentages hvert femte år.

Allerede indførte og planlagte foranstaltninger

I Gentoftes Støjhandlingsplan 2021-2026 var der fokus på følgende virkemidler til at reducere støjen fra trafikken:

- Trafiksanering
- Vedligeholdelse / udskiftning af asfalt
- Støjreducerende løsninger på facader i forbindelse med kommunale om- og nybygninger
- Krav i lokalplanlægningen
- Bæredygtig mobilitet
- Dialog med staten om etablering af yderligere støjafskærmning langs motorvejene
- Politiske tiltag for at fremme udviklingen af støjbekæmpelsen

Foranstaltninger foretaget siden sidste støjhandlingsplan er følgende:

Trafiksanering, hastighedsnedsættelse

Hastighedsdæmpende tiltag

Siden 2020 er der etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger på følgende strækninger:

- Lyngby omfartsvej
- Tuborgvej
- Kystvejen
- Hyldegårdsvej ved Kirkevej
- Skovvej
- Skovgårdsvej

Hastighedsnedsættelser

Beregninger udarbejdet af Moe (nu Atelia) i marts 2023, som Gentofte Kommune sammen med de andre kommuner i Silent City partnerskabet har fået udarbejdet, viser, at en nedsættelse af hastigheden på motorvejsnettet i hovedstadsområdet til maksimalt 80 km/t samtidig med, at hastigheden på de omkringliggende veje sænkes til 50 km/t vil betyde, at næsten halvdelen af de stærkt støjbelastede boliger i omegnskommunerne ikke længere vil være stærkt støjbelastede over 68 dB, og at godt en fjerdedel ikke længere vil være støjbelastede over grænseværdien på 58 dB.

Hastighedsnedsættelser er et virkemiddel, der har en positiv effekt på støjen fra vejene. Gentofte Kommune ønsker derfor også at gøre brug af dette virkemiddel og har allerede fået sænket hastigheden på flere strækninger:

Kommunale veje:
Hastigheden på **Tuborgvej** blev i februar 2022 nedsat fra 60 km/t til 50 km/t for at mindske støjgenerne.

Hastigheden er nedsat fra 60 km/t til 50 km/t på **Kystvejen** i 2022 for at give mere tryghed for de bløde trafikanter og sikre et mere roligt miljø til fordel for den rekreative udnyttelse af fortov og cykelsti. Samtidig bidrager hastighedsnedsættelsen til en støjreduktion langs strækningen.

På udvalgte vejstrækninger, heriblandt **Skovgårdsvej** og **Ordrupdalvej**, er hastighedsbegrænsningen nedsat, som en del af en forsøgsordning med hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t, som Gentofte Kommune deltager i. Der arbejdes på nuværende tidspunkt på at få flere strækninger med i ordningen.

Motorveje:
For at aflaste støjplagede borgere har Gentofte Kommune sammen med Lyngby Taarbæk kommune i 2022 fået politiets tilladelse til at nedsætte hastigheden på **Lyngby Omfartsvej** fra 90 km/t til 70 km/t. Hastighedsnedsættelsen blev udført i 2023. Lyngby-Taarbæk har ligeledes fået nedsat hastigheden fra 90 km/t til 70 km/t på deres del af strækningen.

Støjen fra **Helsingørmotorvejen** fylder meget i Gentofte Kommune. Derfor har Kommunalbestyrelsen i begyndelsen af 2022 bedt Vejdirektoratet om at nedsætte hastighedsgrænsen fra 90 km/t til 60 km/t. Den 26. april 2022 modtog Gentofte Kommune svar fra Vejdirektoratet om, at det ikke vurderes trafikalt hensigtsmæssigt at ændre den eksisterende hastighedsbegrænsning på 90 km/t. På baggrund af afslaget fra Vejdirektoratet har Gentofte Kommune sendt breve til transportministrene i henholdsvis juni 2022 og i marts 2023 med opfordring til at hastigheden tillades sat ned. Gentofte Kommune vil fortsætte arbejdet for, at en hastighedsnedsættelse kan blive en realitet.

Vedligeholdelse / udskiftning af asfalt

I forbindelse med den løbende udskiftning af belægninger på kommunens veje anvendes altid den belægning, der afgiver mindst mulig støj, og som passer til den pågældende vejtype**.**

Der er udlagt ny og forbedret vejbelægning, i forbindelse med graveprojekter, på følgende strækninger siden 2020:

- Aftenbakken
- Ahlmanns Allé
- Ammentorpsvej
- AN Hansens Allé
- Brogårdsvej
- Dagvej
- Duntzfelts Allé
- Ermelundsvej
- Gardes Allé
- Gruts Allé
- Hambros Allé
- Holck Winterfeldts Allé
- Hvilevej
- Høyrups Allé
- Indelukket
- Jacobsens Allé
- Jensløvs Tværvej
- Lindegårdsvej
- Lundely
- Lyngby Lokalgade
- Morgenvej
- Munkegårdsvej
- Nybrovej
- Ravnekærsvej
- Richelieus Allé
- Sandtoften
- Strandhøjsvej
- Strandvejen
- Svejagervej
- Søbøtker Allé
- Thulevej
- Ved Stadion
- Vespervej
- Øregårds Allé
- Øregårdsvænget
- Ørehøj Allé
- Øresundshøj

Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger

Ved kommunale ombygninger og nybyggeri anvender Gentofte Kommune støjreducerende løsninger på facader, herunder støjreducerende vinduer, de steder, hvor det vil have en mærkbar effekt.

Krav i lokalplanlægningen

Der har været og er fortsat opmærksomhed på trafikstøj i forbindelse med den fysiske planlægning. Der er udarbejdet flere miljøvurderinger af lokalplanforslag, hvor trafikstøj har været et væsentligt undersøgelsesemne, og hvori er indført bestemmelser, som sikrer, at Miljøministeriets vejledende støjgrænser overholdes i forbindelse med nybyggeri – både på udendørs opholdsarealer og ved byggeriets facader.

Bæredygtig mobilitet

Bæredygtig mobilitet handler blandt andet om at fremme brugen af klimavenlige transportformer, der ligeledes oftest også er mere støjsvage og derfor har en positiv effekt på støjen langs kommunens veje. På vejen mod en mere bæredygtig mobilitet har Gentofte Kommune siden sidste støjhandlingsplan forbedret forholdene for de grønne transportformer følgende steder:

- Der er etableret trafikknudepunkter på Hellerup Station, Charlottenlund Station og Vangede Station, hvor der blandt andet er etableret pladser til løbehjul og cykler på udlejningsbasis.
- Forbedrede forhold til cykelparkering ved to busstoppesteder, Jægersborg Station, Charlottenlund bydelscenter, samt ved HIK's tennisbaner ved Hartmannsvej.
- Påbegyndt etablering af Supercykelstien, Kystbaneruten langs Strandvejen og Kystvejen.
- Etableret cykelsti på Baunegårdsvej mellem Gentoftegade og Erichsensvej, samt forlænget cykelstien langs Maglemosevej i retning mod Strandvejen. Derudover er forholdene for cyklister på Traverbanevej forbedret.

- Dedikeret parkeringspladser til samkørsel og delebiler ved Hellerup Station samt Charlottenlund Station og Vangede Station.

Kampagner

For at sikre sig en mere bæredygtig mobilitet, har Gentofte Kommune gennemført flere kampagner for at fremme cyklisme og flytte borgerne fra bil til cykel. Herunder er listet de kampagner, der er lanceret de seneste år:

- Gentofte Kommune har gennemført et forsøg med udlån af elcykler til borgerne. Formålet var, at borgerne oplevede de positive effekter ved at vælge cyklen til, at de efterfølgende selv ville investere i en (el)cykel.
- 'Vi cykler til skole'. Gode vaner starter fra barnsben, og derfor tilbyder Gentofte Kommune cykeltræning til daginstitutioner og skoler således, at børnene bliver selvtransporterende. Dette vil have en positiv effekt på trafikstøjen omkring skolerne, da målet er, at færre forældrene vil køre deres børn i skole.
- 'Vi cykler til sport'. For at få flere borgere til at vælge bilen fra til fordel for cyklen har Gentofte Kommune, på tværs af opgaveområder, gennemført en kampagne for at fremme cyklisme blandt børn, der cykler til og fra foreningslivet.
- Gentofte Kommune har søsat en kampagne rettet mod ungdomsuddannelser med det formål at flytte elever på ungdomsuddannelser fra bil til cykel. I den forbindelse har der været en specifik kampagne på Ordrup Gymnasium i forlængelse af et forsøg på Kirkevej, hvor denne er blevet omdannet til cykelgade.
- 'Alle børn cykler'. Gentofte kommune opfordrer skolerne til at deltage i kampagner på landsplan såsom 'Gåprøven' og 'Cyklistprøven'.

Støjskærme

I Vejdirektoratets seneste støjhandlingsplan indgik opsætningen af støjskærme langs Helsingørmotorvejen fra **Fuglegårdsvej til Ellegårdsvej**. Staten har afsat 45,2 mio. kr. til projektet. Gentofte Kommune har siden inviteret Vejdirektoratet til dialog om dette. Vejdirektoratet har meddelt, at de og deres rådgiver er i den indledende idéfase af projektet vedrørende etablering af støjafskærmningen langs Helsingørmotorvejen. Projektet var tidligere forventet færdigt i sommeren 2024, men den tidsplan ser ikke ud til at holde. Gentofte Kommune forventer at blive inddraget i drøftelserne om den mere præcise placering af støjskærmen.

I forbindelse med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 har staten afsat penge til støjskærm **langs motorvejsnettet rundt om ungdomsboligerne på Ved Ungdomsboligerne**. Dette projekt forventes gennemført i 2024-2025.

Gentofte Kommune har fået foretaget en analyse af virkningen af etablering af en støjskærm placeret **langs Helsingørmotorvejen ud for Gentofte Sø**. Den pågældende strækning er ca. 900 meter lang. Analysen viste, at en støjskærm med en højde på 6 meter vil være det, der med det nuværende støjniveau giver den bedste støjreducerende effekt ift. etableringsudgiften på omkring 16 mio. kr. Gentofte Kommune valgte efterfølgende ikke at gå videre med projektet, da det blev vurderet til at være for dyrt i forhold til den

støjreducerende effekt samtidig med, at en støjskærm af denne størrelse blev vurderet til at ville skæmme naturområdet omkring Gentofte Sø.

I Gentofte Kommune blev der i 2021 vedtaget **en lokalplan, der regulerer hegning mod vej** ud fra hensynet om at støtte et grønt vejbillede. Lokalplanen giver mulighed for, at der langs stærkt støjbelastede vejstrækninger, kan etableres **støjhegn**, som er højere end ellers tilladt. For at gøre det mere overskueligt at ansøge om tilladelse til etablering af sådanne hegn, har Gentofte Kommune efterfølgende udarbejdet en støjpjece med vejledning hertil. Pjecen finder du **her.** Støjhegn - Vejledning om reglerne for støjdæmpende hegn i Gentofte Kommune

Tværkommunalt samarbejde – Silent City

Vejstøj er et problem på tværs af kommunegrænser, hvorfor støj fra vejen i én kommune kan påvirke borgere i nabokommunen. Der er derfor en fordel i, at kommuner i mellem koordinerer deres indsatser på støjområder, blandt andet i forbindelse med vidensdeling, men også i forbindelse med mere konkrete projekter, som opsætning af støjskærme.

Gentofte Kommune blev i 2020 medlem af **Silent City** netværket under Gate21; et tværkommunalt partnerskab med det fælles mål at arbejde for bedre miljø, sundhed og højere livskvalitet gennem indsatser, der mindsker antallet af støjplagede borgere i medlemskommunerne.

Medlemmer af dette partnerskab er 15 kommuner i hovedstadsregionen, Region Hovedstaden samt Gate 21, der samtidig også er facilitator af partnerskabet. Medlemmerne har alle fælles udfordringer med trafikstøj fra blandt andet motorvejene og forsøger samlet at bidrage til at få sat trafikstøj (endnu mere) på dagsordenen på kommunalt, regionalt og nationalt niveau. De seneste år er dette lykkedes gennem blandt andet en offentlig høring på Christiansborg, konferencer og seminarer, udarbejdelse af og fornyelse af en hvidbog og webhåndbog, presseindsatser og konkrete demonstrationsprojekter.

Gentofte Kommune tilsluttede sig i 2021 en henvendelse fra 10 hovedstadskommuner til Folketingets Transportudvalg, hvori der blev argumenteret for vigtigheden af, at der gøres noget ved trafikstøjen fra de statslige veje, som strækker sig igennem alle kommunerne og som langs alle strækninger, er de største bidragsyder til kommunernes støjbelastning. Målet er at få staten, herunder Vejdirektoratet, til at prioritere opsætning af støjskærme, samt at gå med til en hastighedsnedsættelse på de stærkt belastede strækninger.

Silent City partnerskabet bestilte i 2023 firmaet MOE (nu Atelia) til at analysere effekten af nedsættelse af hastigheden på motorveje og udvalgte lokale veje. Analysen viste, at sættes hastigheden ned på motorvejen til 80 km/t samtidig med, at hastigheden på udvalgte lokale veje sættes ned til 50 km/t vil støjen reduceres mærkbart. Således viste analysen at 50 % færre personer vil være stærkt støjbelastede (> 68 dB) mens 25 % færre personer vil være støjbelastede (> 58 dB).

Analysen og resultaterne heraf er brugt i det videre arbejde og som grundlag for de fortsatte drøftelser med staten om mulige hastighedsnedsættelser på det statslige vejnet, herunder breve i april 2023 til dels transportministeren og i forlængelse heraf øvrige relevante resortministre.

STØJ LAB

Som et initiativ på baggrund af Støjhandlingsplan 2021-2026 arrangerede Gentofte Kommune i maj 2022 en borgersamling om udfordringerne ved trafikstøj i kommunen under titlen STØJ LAB. 60 borgere og politikere mødtes for at drøfte både kort- og langsigtede løsninger på støjudfordringerne. Der var faglige oplæg om trafikstøj af COWI, FORCE Technology, LABLAND og Gentofte kommune. Der blev arbejdet med 4 temaer til at nedbringe trafikstøjen i Gentofte Kommune.

De 4 temaer:

- Reducering af støj ved motorveje med fokus på støjskærme
- Indretning og trafikregulering af lokale veje
- reducering af støj i og ved egen bolig med fokus på private støjskærme
- Smart indretning af rekreative områder

STØJ LAB'et resulterede i mange interessante og handlingsorienterede forslag. Forslagene er efterfølgende taget med i det videre arbejde for at nedbringe trafikstøjen i kommunen, bl.a. i det fortsatte arbejde med at få staten til at sænke hastigheden på motorvejene og etablere støjskærme samt ved udarbejdelse af pjece med nyttig information vedrørende støjafskærmning ved egen matrikel.

Støjpulje

Som opfølgning på Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2021-2026 har Gentofte Kommune afsat 500.000 kr. om året i 5 år til gennemførelse af projekter, der har som formål at reducere belastningen fra trafikstøj. Midlerne kan søges af enkelte borgere, grupper af borgere eller bruges af forvaltningen til for eksempel at arbejde videre med ideer fra STØJ LAB, men også andre initiativer, som bidrager til formålet med puljen.

Midler fra puljen har bl.a. været benyttet til at indgå i Silent City, der er et partnerskab og Living Lab for trafikstøj med deltagelse af 13 kommuner og Region Hovedstaden til analyse af de støjmæssige konsekvenser af nedsættelse af hastigheder og etablering af støjskærme, samt til afholdelse af borgerworkshoppen STØJ LAB og opfølgning på den.

Fremtidige indsatser

Gentofte Kommune påtænker at iværksætte en række støjreducerende foranstaltninger. Nedenfor er en oversigt – og beskrivelse af – de indsatser og fokuspunkter Gentofte Kommune vil prioritere de kommende 5 år samt på sigt.

De kommende 5 år

Trafiksanering, hastighedsnedsættelse

Hastighedsdæmpende tiltag

Gentofte Kommune arbejder løbende på at få nedsat hastigheden på statsveje, og det gælder primært Helsingørmotorvejen. Der er allerede en dialog med både Vejdirektoratet og Transportministeriet.

Yderligere udfører Gentofte Kommune løbende trafiksikkerhedstiltag med fokus på både hastighed og tryghed på vejene. Nedsat hastighed kan betyde reduceret støjniveau, mens øget tryghed kan betyde flere bløde trafikanter, færre bilister og dermed reduceret støjniveau.

Hastighedsnedsættelser

Det forventes, at der i 2024 igangsættes hastighedsnedsættelser på følgende strækninger:

Hastigheden forventes at blive nedsat på **Klampenborgvej** og **Lyngby Lokalgade** til den generelle hastighed i byer; fra 60 km/t til 50 km/t.

I den kommende planlægning for begrønning af **Bernstorffsvej** indgår også et ønske om at nedsætte hastigheden til 50 km/t.

Der planlægges for at etablere påbudt hastighed 40 km/t-zoner minimum 5 steder i kommunen.

Vedligeholdelse og udskiftning af asfalt

I forbindelse med den løbende udskiftning af belægninger på de kommunale veje anvendes altid den belægning, der afgiver mindst mulig støj, og som passer til den pågældende vejtype.

I 2024 vil der på Gentofte Kommunes del af Lyngby Omfartsvej blive udlagt ny klimavenlig belægning, der har en støjreducerende effekt på 2 dB. I de kommende år forventes der at blive udlagt 40- 45.000 kvadratmeter nyt slidlag per år på udvalgte strækninger i kommunen.

Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger

Ved kommunale ombygninger og nybyggerier vil Gentofte Kommune fortsat anvende støjreducerende løsninger på facader, herunder støjreducerende vinduer, de steder, hvor det vil have en mærkbar effekt.

Krav i lokalplanlægningen

I forbindelse med lokalplanlægning vil de trafikstøjmæssige støjforhold fortsat blive vurderet. Hvor der er støjmæssige udfordringer, stilles der krav om etablering af støjafskærmning for at sikre, at udendørs

opholdsarealer samt facader ikke belastes med et støjniveau, der overskrider Miljøministeriets vejledende støjgrænser på 58 dB.

Bæredygtig mobilitet

I tråd med Gentofte Kommunes Bæredygtighedsstrategi *Sammen om et bæredygtigt Gentofte*, der sætter fokus på, hvordan borgere, virksomheder, foreninger og Gentofte Kommune i fællesskab kan skabe et bæredygtigt Gentofte, kan Støjhandlingsplan 2024, med fokus på bæredygtig mobilitet være medvirkende til at understøtte to af de tre bæredygtighedsmålsætninger i Bæredygtighedsstrategien; nemlig ved at være med til at mindske miljøbelastningen samt øge livskvaliteten.

Bæredygtig mobilitet handler blandt andet om at fremme brugen af klimavenlige transportformer, der ligeledes oftest også er mere støjsvage og derfor har en positiv effekt på støjen langs kommunens veje. Hvis der i fremtiden vil være færre benzin- og dieseldrevne biler og flere elbiler, delebiler, samkørsel, cyklister samt et bedre forbundet kollektivt transportnet, vil støjen fra vejene kunne reduceres. Dette vil have en positiv betydning for livskvaliteten hos de borgere, der i dag er udsat for trafikstøj samt reducere miljøbelastningen.

Fremme af cykeltrafikken

Hvis flere ture internt i kommunen eller på tværs af kommunegrænsen flyttes fra bil til cykel, vil det være med til at reducere biltrafikken. For at nå et sådan mål er der følgende forhold, der skal være fokus på:

- Fortsat bedre kvalitet af cykelstierne, herunder opgradering til supercykelsti – der er dog sket en generel forbedring af cykelstiernes beskaffenhed over de seneste år.
- Fortsat etablering af nye cykelstier.
- Sikre endnu flere og bedre cykleparkeringsmuligheder i bydelscentre, ved sportsfaciliteter, ved kulturfaciliteter samt ved skoler og dag- og afteninstitutioner etc.
- Fortsat etablering af trafikknudepunkter til forbedring af kobling til kollektiv trafik.
- Fortsat arbejde med adfærden i forbindelse med trafikken omkring skolerne, så eleverne kan cykle til skole fremfor at blive kørt.
- Flere gratis pumpestationer.
- Bycykler ved stationerne
- Fokus på ”first mile-last mile” muligheder (kobling til kollektiv trafik)
- Et samarbejde i forbindelse med opstilling af bycykler ved (de større) arbejdspladser i kommunen.

Kampagner

Med udgangspunkt i at fremme den bæredygtige mobilitet vil Gentofte Kommune de kommende 5 år fortsætte med at gennemføre kampagner, for at fremme cyklisme og flytte borgerne fra bil til cykel.

Et af Gentofte Kommunes opgaveudvalg ”Fremtidens Transport” havde fokus på blandt andet grøn og sund transport, hvilket ligeledes er i tråd med fokuspunkterne i bæredygtig mobilitet.

Der er flere områder, hvor kommunen vil sætte ind, og hvor det samtidig kan have en støjreducerende effekt. Det drejer sig blandt andet om:

- At fremme delebilsordninger
- At understøtte opsætning af el-ladestandere i kommunen
- At stille krav om emissionsfrie busser (fortrinsvis el-busser) ved udbud
- At der i forbindelse med indkøb af kommunale køretøjer og ved udskiftning af dæk prioriteres at købe dæk med en lav støjklassificering (67-71 dB) ifølge EU's dækklassificering
- At fortsætte indsatsen med at gøre det nemmere at være cyklist. Jf. afsnit nedenfor om *Fremme af cykeltrafikken*
- At udskifte kommunes egne biler i forbindelse med nyindkøb til hybrid/el køretøjer
- At fremme tværkommunale samarbejder i forbindelse med bycykler, dele cykler og -biler
- At fremme gåture gennem sikrere og mere trygge stiforbindelser

Støjskærme og evt. overdækning af motorveje

I forbindelse med Transportministeriets Infrastrukturplan 2035, er der i 2024-25 afsat midler til, at der opsættes støjskærme omkring Ved Ungdomsboligerne. Vejdirektoratet er projektansvarlig.

Gentofte Kommune vil fortsat arbejde for at indgå i en dialog med Vejdirektoratet om at få opsat støjskærme langs de strækninger på **Helsingørmotorvejen** og **Motorring 3**, der fortsat mangler afskærmning, og som stadig er støjplagede.

Der vil blive foretaget en undersøgelse af mulighederne for overdækning af dele af de to motorveje, der løber gennem kommunen, idet sådanne løsninger vil fjerne en stor del af støjudbredelsen.

Støj fra jernbaner

Et ikke nærmere kortlagt antal boliger og borgere er belastet af støj fra togtrafikken på Kystbanen og S-togsbanerne i kommunen. Gentofte Kommune vil arbejde for, at staten og den ansvarlige myndighed fremmer tiltag, der kan reducere støjafkastet fra togene.

Tværkommunalt arbejde - Silent City

Gentofte Kommune vil fortsat være medlem af partnerskabet Silent City. Som medlem har vi som kommune mulighed for, i samarbejde med de andre medlemskommuner, at påvirke debatten på støjområdet, at påvirke beslutningstagere og den offentlig meningsdannelse. Vi vil være med til at arbejde med vidensdeling, kompetenceudvikling samt drive et Living Lab, hvor der i praksis vil blive testet innovative løsninger på trafikstøj.

De kommende år vil det tværkommunale samarbejde i Silent City blandt andet konkret arbejde for:

- Der langs motorvejene etableres støjafskærmning der virker, som for eksempel motorvejsoverdækninger og højere skærme
- Reduktion af trafikstøj gennem lavere hastigheder
- Samle mere viden om de negative helbredseffekter og sikre, at de bliver taget alvorligt.
- Øge viden om beplantningens indvirkning på menneskets opfattelse fa støjgener
- Formidle viden, lave kampagner og påvirke regulering omkring dækstøj

Silent City

Silent Citys vision for fremtiden er, at vi vil have sunde og gode byer. Derfor skal trafikstøjen i hovedstadens omegnskommuner reduceres markant. Ingen borgere må være støjbelastede i en grad, der går ud over sundhed og livskvalitet.

Trafikstøj fra motorvejsnettet er i særligt fokus og skal bekæmpes gennem øgede investeringer, der hjælper flest mulige borgere. Det forudsætter bedre samfundsøkonomiske beregninger, som vægter sundhed, klima og støj på en realistisk måde.

Løsningerne skal findes gennem innovation, test og samarbejde i aktive partnerskaber mellem borgere, kommuner, regioner, virksomheder og lovgivere.

Godkendt af Silent City borgmestermøde 19. juni 2023

Støjpulje

Som opfølgning på Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2021-2026 har Gentofte Kommune afsat 500.000 kr. om året i 5 år til gennemførelse af projekter, der har som formål at reducere belastningen fra trafikstøj. Midlerne kan søges af enkelte borgere, grupper af borgere eller bruges af forvaltningen til for eksempel at arbejde videre med ideer fra STØJ LAB, men også andre initiativer, som bidrager til formålet med puljen.

Midler fra puljen har bl.a. været benyttet til at indgå i Silent City, der er et partnerskab og Living Lab for trafikstøj med deltagelse af 13 kommuner og Region Hovedstaden til analyse af de støjmæssige konsekvenser af nedsættelse af hastigheder og etablering af støjskærme, samt til afholdelse af borgerworkshoppen STØJ LAB og opfølgning på den.

Støjpuljen er til disposition til og med 2026.

Indsatser mod støj fra trafik om aftenen og natten

Støj om aftenen og natten har flere helbredsmæssige omkostninger end støj om dagen. Derfor er der sundhedsmæssige og samfundsøkonomiske incitamenter til at reducere støjpåvirkningen om natten.

Af fremkommelighedsmæssige årsager er det oftest mest fornuftigt at lægge f.eks. varelevering og lignende i aften- og nattetimerne. Gentofte Kommune ønsker at undersøge, om det er muligt at regulere dette på måder, så nattestøjen reduceres.

Institutioner, støjreducerende løsninger

Undersøgelser viser, at støj har en negativ virkning på børns udvikling og indlæring. En målsætning i forhold til at nedbringe og eller sikre, at Miljøministeriets vejledende støjgrænser overholdes i forbindelse med kommunens daginstitutioner er, at have fokus på at alle institutioner ved ombygning og nybyggeri støjbeskyttes. Dette kan sikres løbende via støjbeskyttende bestemmelser i lokalplanlægningen samt vilkår i byggetilladelser.

Stilleområder

Gentofte Kommune har ikke deciderede udpegede stilleområder, og dermed er de heller ikke beskrevet i denne handlingsplan. Gentofte Kommune har mange grønne åndehuller, der alle er sikret – også i forhold til støj – gennem Gentofte Kommunes Grøn Strukturplan samt i Kommuneplan 2021.

Forventet nedbringelse af antal støjbelastede personer og boliger

Af Miljøstyrelsens nyeste støjkortlægning fremgår, at omkring 28 % af alle danskere er udsat for vejtrafikstøj, der ligger over den danske grænseværdi på 58 dB. Internationale studier viser, at der er videnskabelig evidens for, at udsættelse for vejtrafikstøj medfører en øget risiko for forskellige alvorlige sundhedsskadelige effekter[5].

Som nævnt i tidligere afsnit er det beregnet hvor mange personer, der er påvirket af trafikstøj i Gentofte Kommune og hvor mange, der oplever alvorlige gener som konsekvens heraf. Således fremgår det af tabel 4, at det ud fra beregningerne kan antages, at 8.159 personer i Gentofte Kommune oplever en høj grad af gener forbundet med støjen fra vejene, mens 2.490 personer lider af søvnforstyrrelser foranlediget af trafikstøjen. Samtidig viser beregningerne, at 4,7 personer årligt har risiko for at udvikle en iskæmisk hjertesygdom som resultat af at have været påvirket af for meget støj fra vejene.

På baggrund af denne viden ønsker Gentofte Kommune at nedbringe antallet af støjbelastede personer og boliger og dermed også reducere antallet af kommunens borgere, som risikerer at blive syge som konsekvens af trafikstøj.

Planer på lang sigt

Den overordnede målsætning på lang sigt er at reducere antallet af støjbelastede personer og boliger i kommunen. Dette gælder støj fra kommunens egne veje såvel som støj fra statens veje, der løber igennem kommunen.

[5] *Trafikstøj – sygdom og død" af seniorforsker Mette Sørensen, Kræftens bekæmpelse, dec. 2020*

Gentofte Kommune har som mål at reducere antallet af personer og boliger belastet med et støjniveau på over 58 dB. Yderligere er målet, at så få personer og boliger som muligt i kommunen er belastet af et støjniveau over 68 dB fra kommunale veje.

På baggrund af disse mål vil Gentofte Kommunes strategi for fremtiden udmønte sig i følgende tiltag, som allerede er beskrevet i tidligere afsnit:

- Trafiksanering – herunder hastighedsnedsættelse
- Vedligeholdelse og udskiftning af asfalt
- Kommunale byggerier, støjreducerende løsninger
- Krav i lokalplanlægningen
- Bæredygtig mobilitet med fokus på at styrke cyklisme, fremme elbilisme, skabe sammenhæng mellem transportformer herunder kollektiv trafik, udnytte automatisering og understøtte deling af køretøjer
- Støjskærme
- Tværkommunale samarbejder
- Støjpulje
- Aften- og nattestøj
- Institutioner, støjreducerende løsninger

Økonomi

Nogle af omkostningerne til de nævnte virkemidler afholdes som en del af større indsatsområder. Således bliver vedligehold af vejene finansieret over kommunens drifts- og anlægsmidler til kørebaner, mens trafiksaneringstiltag på baggrund af trafiksikkerheds- eller fremkommelighedsmæssige forhold indgår i den samlede prioritering af projekter i kommunens arbejde med trafiksikkerhed.

Der blev i forbindelse med Støjhandlingsplan 2021-2026 afsat en årlig pulje på 500.000 kr. i perioden 2021-2026 til udvikling af tiltag, der kan medvirke til reduktion af trafikstøj. Midler fra puljen har bl.a. været benyttet til at indgå i Silent City, der er et partnerskab og Living Lab for trafikstøj med deltagelse af 13 kommuner og Region Hovedstaden, til analyse af de støjmæssige konsekvenser af nedsættelse af hastigheder og etablering af støjskærme samt til afholdelse af borgerworkshoppen STØJ LAB og opfølgning på den.

Evaluering

Gentofte Kommune vil efter en periode på 2 år evaluere på de indsatser, der nævnt i støjhandlingsplanen. Herefter vil kommune i forbindelse med næste lovpligtige støjkortlægning, lave endnu en evaluering forud for udarbejdelsen af en ny handlingsplan.

Referat af den offentlige høring

Udfyldes efter den offentlige høring.

Plan og Byg
Bernstorffsvej 161
2820 Gentofte

Telefon 3998 0000
www.gentofte.dk
plan-byg@gentofte.dk

Dokument Navn:	**Hvidbog Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø.pdf**
Dokument Titel:	**Hvidbog Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø**
Dokument ID:	**5561003**
Placering:	**Emnesager/Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø. Endelig/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø. Endelig vedtagelse**
Dagsordenspunkt nr	**3**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**2**

Dette dokument blev genereret af getorganized

GENTOFTE KOMMUNE

Hvidbog

Lokalplan nr. 418 - for et område ved Gentofte Sø

Gentofte Kommune

Offentlig høring fra den 06.05.2024 til 01.07.2024

Dokument genereret d.2024-08-14 11:28:58

Høringssvar
Id: 2128

lokalplansforslag til 418 for område nær Gentofte Sø

Dato: 28-5-2024

Høringssvar

Det er uklart hvad hensigten og virkningerne er af de foreslåede ændringer. Derfor vil jeg gerne kunne læse andre borgeres bemærkninger, som tidligere.
De indsendte bemærkninger er ikke at finde på siderne, hvor findes de?

Høringssvar
Id: 2129

Reel betydning

Dato: 29-5-2024

Høringssvar

Jeg savner et overblik over den reelle betydning en ændring vil have.

Høringssvar
Id: 2130

Ændringsforslag og kommentarer til politisk behandling

Dato: 15-6-2024

Høringssvar

Kommentarer og ændringsforslag til lokalplan 418- Område ved Gentofte Sø

Forslagets pkt. 2.2
Hvorfor er ejendommen Tjørnestien 5 ikke medtaget i lokalplanen? Ejendommen er beliggende som en del af de historiske villabebyggelser. Ejendommen vil ellers være overladt til regulering efter bygningsreglementet.
3.3
Hvorfor må der kun etableres liberalt erhverv i enfamiliehuse og ikke fx tofamiliehuse? Lad tofamiliehuse blive omfattet og giv ejerne friheden til om de indbyrdes vil aftale om der kan etableres mindre liberalt erhverv eller ej. Jobmarkedet er i bevægelse og Kommunen bør sikre bedre rammer for arbejde fra eget hjem.
I lokalplan-forslagsområdet ligger mange ældre staldbygninger og udhuse, hvor der i sin tid var håndværk. Disse bygninger bør tillades at kunne indrettes til liberalt erhverv af beboeren af ejendommen uden medhjælp, så områdets karakter og historie følger med tiden og bevares i ånden, hvor man boede og arbejdede fra samme ejendom. Ellers vil områdets særkende og historie ændre sig til et klinisk villaområde uden levende ånd for kulturmiljøet i en moderne tid.

Lokalplanen forholder sig kun til liberale erhverv fra boliger og eksisterende lovlige erhverv. Der kan altså ikke etableres andre typer eller nye erhverv. Politisk bør man være mere forudseende og forholde sig til at Brogårdsvej er stationsnært område. Langs Brogårdsvej bør der også i fremtiden kunne etableres nye mindre specialbutikker som fx når de nuværende butikker med brugskunst, galleri, tapethandler, pizzaria og restaurant lukker en dag. De små handelsbutikker, som p.t. ligger på fx Brogårdsvej nr. 23-25. Fra Gentoftegade og ned til Ikea er Brogårdsvej oplagt at opretholde som sekundær sporadisk handelsgade (enkelte ejendomme med godkendt erhverv) tæt ved Gentofte station som binder Gentofte og Vangede sammen.

6.1
Lokalplanområdet har i dag en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på 33, hvilket vidner om, at man historisk gav lidt bredere rammer for bebyggelse i det stationsnære område og det historiske kulturmiljø er tættere bebygget end andre dele af kommunen. Politisk bør man lave et tillæg til Kommuneplanen, der tillader at dette område får en bebyggelsesprocent på lokalplanområdets nuværende gennemsnit på 33%, så også fremtidige byggerier og ombygninger kan indpasses i de oprindelige tanker der kendetegner området, fremfor at hive standard Kommuneramme-bebyggelsesprocenten på 25% ned fra hylderne. Andre greb som byggelinjer og bebyggelsesgrad (fx at hver parcel max må bebygges med fx 25% i grundareal og en bebyggelsesprocent på max 33) kan anvendes til at sikre tilstrækkelige friarealer og virke mod fortætning.

Tofamiliehusene med to boliger, der sikrer, at Gentofte er en blandet by med boliger til forskellige indkomstklasser, rammes særligt hårdt af en bebyggelsesprocent på 25 og max 50 m2 sekundær bebyggelse, da de falder ind i kategorien af fritliggende villaer og ikke etageboliger i lokalplan-sammenhæng. Det er nærmest umuligt at bygge et skur og få overdækket tilstrækkelig p-areal til hver boligs beboere for to-familiehuse, hvis det max er 50 m2 for hele to-familiejendommen. Etageboligbebyggelser får lov at bygge 35 m2 sekundær bebyggelse pr. bolig iht. bygningsreglementet. Lokalplanen bør derfor fastsætte at det for tofamiliehuse tillades 35 m2 sekundær bebyggelse pr. bolig på grunden, så to-familiehuse får 70 m2 og sidestilles med det i bygningsreglementet der er gældende for etageboligbebyggelse f.s.v.a.

sekundær bebyggelse.

6.2
Med bestemmelsen om der højst må indrettes én beboelsesbygning pr. ejendom, afskærer man os borgere fra at anvende/ombygge ældre staldbygninger, udhuse og havehuse til fx et mere moderne anneks i boligareal-standard, hvor gæster kunne overnatte. Kunne man ikke tillade dette uden at disse bygninger blev bygget om til ”selvstændige beboelser”? Fx at en formulering om, ”at der kan pr. ejendom indrettes én selvstændig beboelsesbygning og ét fritliggende supplementsrum/anneks med godkendt boligareal, dog uden køkken og bad”. Lokalplanen skal bevare området, men gerne give os borgere frihed til at følge med tidens tendenser og livsførelse.
Hvis man politisk vil være fremadsynet og fremme boliger til de mange enlige ældre, der kommer i årene fremover, så giv os borgere mulighed for at flere generationer eller en enlig bedstefar kunne bo på ejendommen sammen med den yngre generation. Lokalplanforslaget kunne indeholde en formulering om ”at der kan pr. ejendom indrettes to selvstændige beboelsesbygninger” eller ”én fritliggende beboelsesbygning og ét fritliggende supplementsrum/anneks der kan godkendes som boligareal og indrettes med køkken og bad”.

6.6.
Lokalplanen sikrer med byggelinjer fint udsigten og friarealer op til Gentofte Kirke. Dog er det upræcist hvad der gælder for Tjørnegårdsvej, hvor vejbyggelinjen ikke er nævnt i meter eller indtegnet på kort. Kan lokalplanforslaget ikke blot skrive hvor mange meter fra vejens midterlinje denne byggelinje på Tjørnegårdsvej skal være, fremfor at man skal kigge i de over 100 år gamle tinglyste servitutter?
Generelt opfordres det til, at forvaltningen læser og aflyser de ældre Villaservitutter af tingbøgerne og skriver det der skal gælde fremover direkte i lokalplanen. Ellers vil de ældre Villaservitutter nogle steder sætte mere restriktive regler for byggelinjer, hegnshøjde og andet og mudre forståelsen og administrationen i Plan og Byg-forvaltningen og for os borgere.

Kære politikere bed forvaltningen ryde op i og aflyse de ældste ikke-digitaliserede offentlige (villa)servitutter, som Gentofte Sogneråd i sin tid 1918 lod tinglyse i lokalplanområdet for at regulere bebyggelse og benyttelse af ejendomme, så disse aflyses fuldstændig af tingbøgerne, så der fremad kun bliver ét plangrundlag i form af lokalplaner vi borgere skal forholde os til. bed forvaltningen til inspiration fremvise en Villaservitut for Tjørnegårdsvej som ikke på alle punkter fortrænges af den foreslåede lokalplan og derfor vil være gældende og mere restriktiv end lokalplanen og skal administreres sammen med lokalplanen. Lad forvaltningen bruge tiden der skal til og gør arbejdet ordentligt i stedet for at der skal være to administrationsgrundlag Villaservitut og Lokalplan. Måske har forvaltningen ikke engang læst alle Sognerådets pålagte servitutterne. Forvaltningen vil naturligvis sige at det vil tage meget lang tid at læse og aflyse de gamle Villaservitutter og indføre alt relevant i Lokalplanen, men husk at Sognerådet/det offentlige i sin tid lod offentlige servitutter tinglyse og nu følger med tiden og laver en Lokalplan, som bør samle alt for et enkelt administrationsgrundlag til gavn for borgere og forvaltning.

Høringssvar
Id: 2131

Tilslutning til lokalplanen, men kommentarer vedr. søbeskyttelseslinjen

---

Dato: 27-6-2024

Høringssvar

Dansk Ornitologisk Forening (DOF) kan tilslutte sig intentionerne og bestemmelserne i forslaget til lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø.

Under gennemgangen af lokalplanforslaget er vi blevet opmærksom på, at kort 1 på side 25 mangler sø- og åbeskyttelseslinjen på søens vestside; den er ellers omtalt på forslagets side 32. Den korrekte udgave af denne beskyttelseslinje fremgår af kortet på side 13 i den vedhæftede version af kommunens udviklingsplan for Gentofte Sø og Brobæk Mose. NB! Der er desværre også forkerte udgaver af den pågældende beskyttelseslinje i omløb, også hos Gentofte Kommune. Den vedhæftede udgave stammer fra Overfredningsnævnets afgørelse fra 1981 om søbeskyttelseslinjens beliggenhed og uddybes gerne, om nødvendigt.

Under gennemgangen støtte vi desuden på følgende formulering på side 32: ”Det vil i forbindelse med høringen om forslag til Lokalplan 418 blive undersøgt, om Miljøstyrelsen på baggrund af lokalplanforslaget kan godkende en reduceret søbeskyttelseslinje inden for lokalplanområdet.” DOF anmoder hermed om at få tilsendt kopier af kommunens anmodning/henvendelse til Miljøstyrelsen i denne forbindelse samt af svaret fra Miljøstyrelsen, når det foreligger. På forhånd tak.

Mange hilsner
pva. Dansk Ornitologisk Forening, lokalafdelingen for københavnsområdet
v/Thomas Vikstrøm, 2970 0224

Gentofte Sø og Brobæk Mose

Udviklingsplan 2012

GENTOFTE KOMMUNE

Forsidefoto: Brudelys langs vestsiden af Gentofte Sø

FORORD

Grøn Strukturplan

I 2010 vedtog Kommunalbestyrelsen 'Grøn Strukturplan', der er en rammeplan for den grønne ressource i Gentofte Kommune. Denne nye udviklingsplan for Gentofte Sø og Brobæk Mose er et led i opfyldelsen af de vedtagne målsætninger for parker, naturområder og andre grønne områder i kommunen

Natura 2000

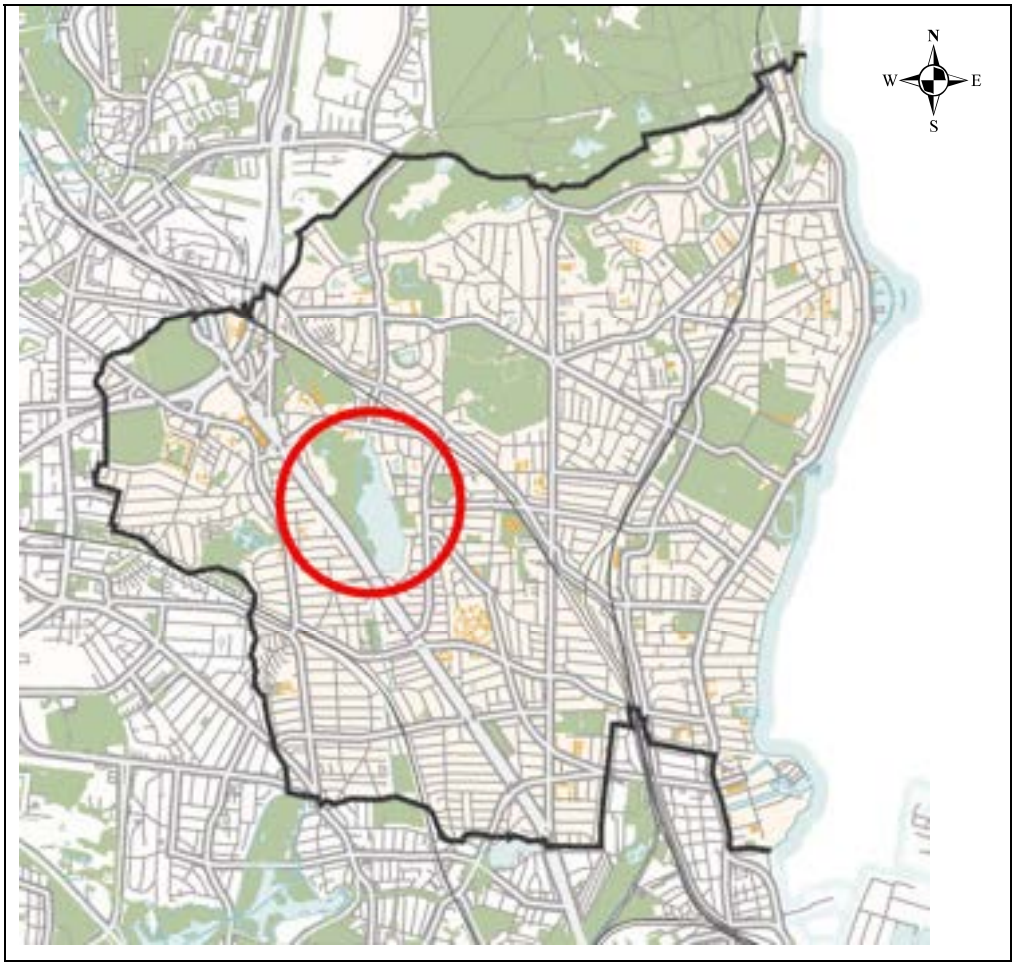
Gentofte Sø og Brobæk Mose er udpeget som Natura 2000 område, fordi området indeholder naturtyper, der er særlig truede. Staten har udarbejdet en naturplan, som stiller krav om bevarelse og udvikling af disse naturtyper.

Gentofte Kommune har siden 1980'erne plejet Gentofte Sø og Brobæk Mose efter en udviklingsplan, som tager udgangspunkt i bevarelse og udvikling af de særlige naturtyper. Da området tillige er offentligt ejet, staten stiller ikke krav om, at der skal udarbejdes en særlig handleplan til efterlevelse af kravene i statens naturplan.

Gentofte Kommune har alligevel valgt at opdatere den eksisterende udviklingsplan, og vil i den forbindelse også indarbejde andre interesser end de biologiske interesser – d.v.s. rekreative, sundhedsmæssige og miljømæssige forhold.

Udviklingsplanen sendes til godkendelse hos Teknik- og Miljøudvalget.

Oversigtskort over Gentofte Kommune med Gentofte Sø og Brobæk Mose.



INDHOLDSFORTEGNELSE

side

Oversigtskort over området 6

INDLEDNING 7

Generelt (herunder Natura 2000 og driftsplan); Målsætning for området; Interessenter; borgerinddragelse og offentliggørelse 7

PLANMÆSSIG STATUS 8

Natura 2000; Vandplan og vandhandleplan; Spildevandsplan; Kommuneplan 2009 og lokalplan 8

Deklarationsfredninger 11

Beskyttelseslinjer 13

Beskyttede naturtyper 14

OMRÅDETS HISTORISKE UDVIKLING 15

GEOLOGISKE FORHOLD 16

Terrænforhold og naturlig afvanding; Afvanding i dag 16

PLEJE AF DELOMRÅDE 1-10 18

Generelt for plejen 18

Delområde 1 19

Delområde 2 21

Delområde 3 22

Delområde 4; Delområde 5; Delområde 6; Delområde 7; Delområde 8 25

Delområde 9; Delområde 10 26

GENERELLE RETNINGSLINJER FOR DRIFT 27

STIER OG INVENTAR 28

Belægning på stier; Bænke og affaldsbeholdere; Skilte 28

OFFENTLIGE LEGEPLADSER 29

Strategi for de offentlige legepladser; Legeplads syd for Gentofte Sø 29

Legeplads i Gentofte Park 30

REKREATION OG BEVÆGELSE 31
Stiruter; Lys langs sti; Motionsredskaber (BKO); Boldspil; Ro og fordybelse; Sejlads på søen 31

FLORA 32
Naturovervågning; Sjældne plantearter; Kæmpebjørneklo og andre invasive arter 32

FAUNA 33
Naturovervågning af fuglelivet; Vindelsnegl; Fisk; Information om fugle 33

MILJØMÆSSIGE FORHOLD OG KLIMATILPASNING 34
Overløb i forbindelse med skybrud; Opstemning af vand 34

AFSLUTNING 35
Fremtidige muligheder 35

LITTERATUR 36

KORTBILAG
Kortbilag 1 - Matrikelkort 38
Kortbilag 2 – Samlet naturbeskyttelse 39
Kortbilag 3 – Områdeinddeling 40
Kortbilag 4 - Plejekategorier jf. driftsplan 2011 41
Kortbilag 4 - Stikort 42

Oversigtskort over området, som er dækket af udviklingsplanen

INDLEDNING

Generelt

Gentofte Sø og Brobæk er det største kommunalt ejede grønne område i Gentofte Kommune med et areal på 53,3 ha. Området indeholder store biologiske og rekreative værdier, der værdsættes af lokale bruger, og som tillige har stor regional betydning. Langs søbredden forløber sti, der bruges til motionsløb, spadsereture m.v., og den udgør endvidere en trafiksikker forbindelse til flere skoler og pendlere.

Natura 2000

Udviklingsplanen for Gentofte Sø og Brobæk Mose skal opfylde de krav, der stilles i Naturstyrelsens naturplan for området, som er udpeget som Natura 2000-område.

Driftsplan

Gentofte Sø og Brobæk plejes efter en driftsplan, som har sin basis i udviklingsplanen for området. Driftsplanen revideres hvert år, så der f.eks. kan tages højde for orkidéernes udbredelse eller hydrologiske forhold.

Målsætning for området

Formålet med naturplejen af Gentofte Sø og Brobæk Mose er en sikring og forøgelse af områdets naturvidenskabelige, rekreative, pædagogiske og æstetiske værdier. Disse værdier må betegnes som enestående i lokal og regional sammenhæng. Som eksempler kan nævnes:

- Områdets betydning som levested for svømmefugle, vandplanter og orkidéer.
- Områdets tilgængelighed og varierede udbud af muligheder for friluftsaktiviteter som gåture, cykling, fiskeri, lystsejlads, skøjteløb mm.
- Områdets varierede landskab og relativt lave forureningsgrad.

Interessenter og frivillighed

Gentofte Kommune ejer arealerne omkring Gentofte Sø samt Brobæk Mose, og har ansvaret for områdets pleje. Forvaltning et sker i dialog med de mange interessenter, der udviser stort engagement og interesse i området. Ændringer i plejen, anlægsarbejder eller andre større aktiviteter afklares altid i forhold til interessenterne, hvoraf især kan nævnes:

- Caretakergruppen, der som frivillige foretager løbende overvågning af flora og fauna, og som er i tæt dialog med Gentofte Kommune herom.
- Høslætlauget, der som frivillige foretager en årlig afhøstning af et engareal.
- Gentofte Sogns Grundejerforening, som deltager i et årligt møde med Gentofte Kommune, hvor blandt andet Gentofte Sø og Brobæk Mose er på dagsordenen.
- Danmarks Naturfredningsforening, som deltager i et årligt møde med Gentofte Kommune, hvor blandt andet Gentofte Sø og Brobæk Mose er på dagsordenen.
- Lystfiskeriforeningen
- Grønt Råd

Borgerinddragelse og offentliggørelse

Den foreliggende udviklingsplan er et resultat af en viderebearbejdelse af udviklingsplanen fra 2005. I forbindelse med viderebearbejdelsen sendes planen i høring hos interessenterne, samt sendes til godkendelse i Teknik- og Miljøudvalget.

Der er udarbejdet en guidebog for området 'Rundt om Gentofte Sø* i samarbejde med biolog Thomas Vikstrøm. Bogen er lagt frem på bibliotekerne samt i Kommuneservice. Udviklingsplan, guidebog samt supplerende oplysninger findes desuden på Gentofte Kommunes hjemmeside, www.gentofte.dk.

PLANMÆSSIG STATUS

Natura 2000

Gentofte Sø og Brobæk Mose er udpeget som Natura 2000 område, fordi området indeholder naturtyper, der er særlig truede. Dette gælder følgende:

- Kalkrige søer og vandhuller med kransnålalger
- Næringsrige søer og vandhuller med flydeplanter eller store vandaks
- Vandløb med vandplanter
- Hængesæk og andre kærsamfund dannet flydende i vand.
- Kilder og kildevæld med kalkholdigt (hårdt) vand.
- Rigkær
- Skovbevoksede tørvemoser
- Elle- og askeskov ved vandløb, søer og væld.

Staten udsendte i 2011 naturplanen for området. Naturplanen udstikker rammerne for, hvordan området skal plejes for at bevare og udvikle naturværdierne. Kravene i naturplan 2011 imødekommes af udviklingsplanen, hvor der især fokuseres på

- Fortsat slåning af uønsket opvækst på de engarealer, hvor bl.a. den sjældne s*ump-vindelsnegl* lever.
- Sikring af kildevæld og hængesæk mod tilgroning
- Bekæmpelse af invasive arter som f.eks. *bjørneklo*, *gyldenris* og *hvid kornel*.
- Undersøgelse af, om der er behov for ændret hydrologi i sumpskoven.

Vandplan og vandhandleplan

Staten udsendte i 2011 en vandplan, som dækker hele Danmark. I forlængelse heraf skal kommunerne udarbejde handleplaner, som efterlever kravene i vandplanen. For Gentofte Sø og Brobæk Mose er der derved krav om fortsat at vedligeholde de to vandløb, Brobækken og Fasanhaverenden, så de opnår god økologisk tilstand. Vandhandleplanen indeholder desuden en målsætning om, at overløb fra Brogårdsbassinet skal mindskes.

Spildevandsplan

I Spildevandsplanen 2011-14 anføres det, at belastningen af Brobækken fra overløb fra Brogårdsbassinet skal mindskes. Forhold vedr. spildevands-overløbene behandles ikke i denne udviklingsplan.

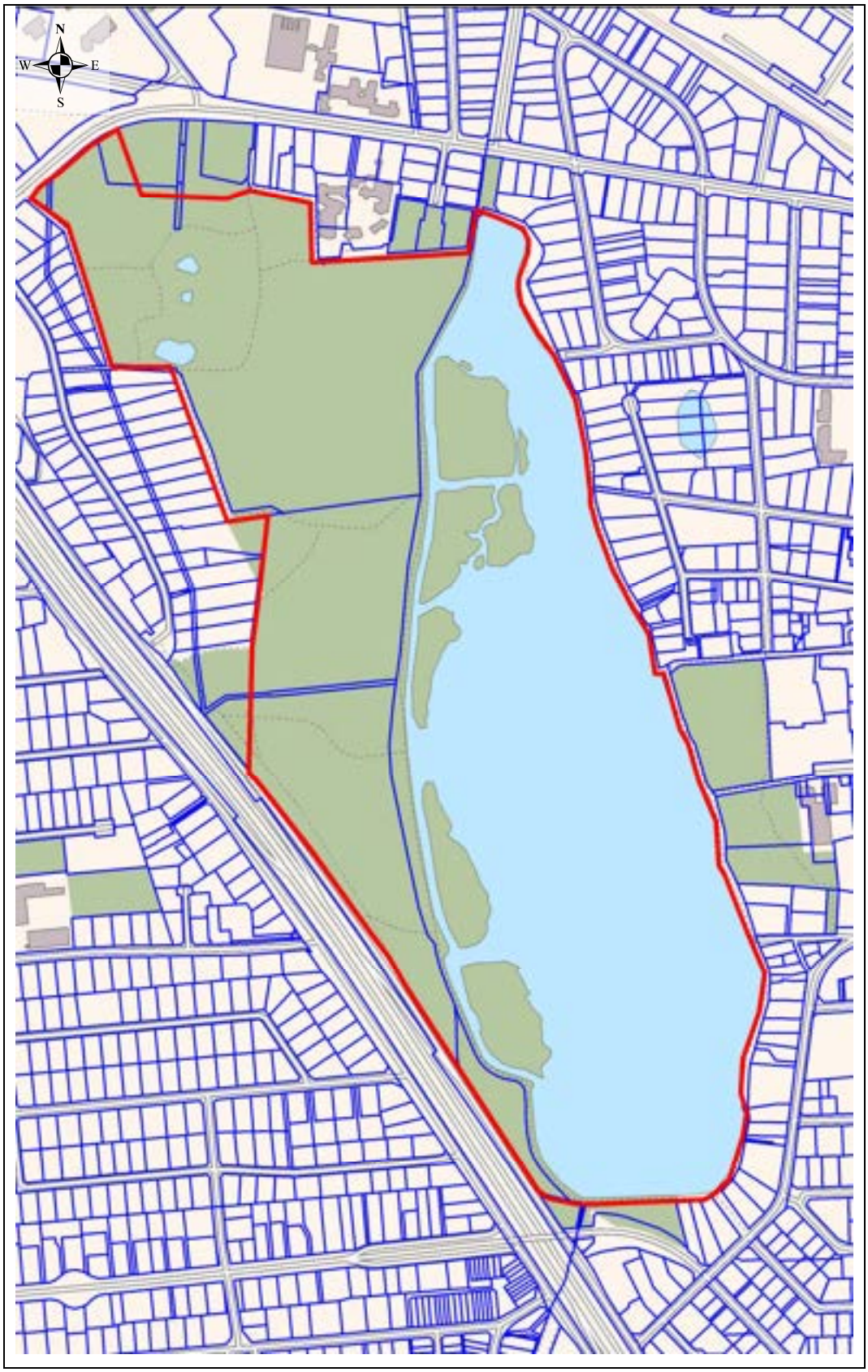
Kommuneplan 2009

Gentofte Sø, Brobæk Mose (inklusiv Gentofte Park) er i kommuneplanen fra 2009 udlagt som ¨rekreativt grønt område med bevaringshensyn.

Lokalplan

Den nordlige del af Brobæk Mose – vest for Brogårdsbassinet – er udlagt som særligt lokalplanområde. Evt. bygge- og anlægsaktivitet i dette område må kun ske efter forudgående lokalplanlægning

Afgrænsning af
Natura 2000-området



Oversigt over de to deklarationsfredninger

Deklarationsfredning af Gentofte Park

Gentofte Park (Tidligere kaldt Gentofte Folkepark) blev fredet 22. maj 1962 for at sikre områdets anvendelse som offentligt grønt område. Ændringer af områdets funktion kræver tilladelse fra Fredningsnævnet. Fredningsbestemmelsen lyder:

Ejendommen skal i sit fulde omfang bevares som rekreativt, grønt område og være tilgængeligt for offentligheden i det omfang, som den givne parkmæssige udformning forudsætter.

Der kan i folkeparken foretages alle sådanne ændringer, som tjener dens opretholdelse og udbygning som rekreativt område.

Der må ikke anbringes master og lignende, med mindre de tjener belysnings- eller trafikformål, og der må ikke anbringes reklameskilte eller andre for parken skæmmende indretninger.

Det skal være muligt at foretage sådanne mindre ændringer i folkeparkens afgrænsning, som er nødvendig til udvidelse af de tilstødende veje.

Deklarationsfredning af Brobæk Mose

Brobæk Mose blev fredet 30. august 1988, for at sikre naturværdierne. Fredningsbestemmelsen lyder:

§ 1. Formål: at bevare de landskabelige værdier, og at sikre og regulere offentlighedens adgang til området.

§ 2.. Bevaring af området: Det fredede område skal bevares i dets nuværende tilstand. Der må således ikke foretages terrænændringer eller ændringer af den hidtidige anvendelse af arealerne, og der må ikke opføres bebyggelse eller foretages yderligere beplantning, medmindre en sådan ændring i områdets nuværende tilstand er tilladt i de følgende bestemmelser eller tillades ved en dispensation efter § 11.

§ 3. Begrænsning af fredningsområdet: Den nordvestlige del af fredningsområdet indtil den på fredningskortet angivne linje udgår af fredningen, såfremt Gentofte Kommunalbestyrelse vedtager en lokalplan, der i det mindste omfatter dette areal og det øst derfor liggende ejendomme mellem Brogårdsvej og fredningsområdet til og med matr. nr. 29h, Vangede By, Vangede.

§ 4. Terrænændringer og afvanding: Som anført i § 2, må der ikke foretages terrænændringer, herunder afgravning, opfyldning eller planering. Der må heller ikke foretages yderligere afvanding af det fredede område, eller foretages regulering eller rørlægning af vandløb. Fredningen er ikke til hinder for sædvanlig vedligeholdelse af eksisterende dræn, grøfter og vandløb.

§ 5. Yderligere beplantning: Uanset § 2 må der plantes løvfældende buske eller træer på et indtil 4 m bredt bælte langs Brogårdsvej.

§ 6. Naturskov: De arealer, der er vist på fredningskortet med signatur for 'naturskov', skal bevares som naturskov uden indgreb af nogen art, bortset fra foranstaltninger til bekæmpelse af bjørneklo. Anden vegetation må ikke opgraves eller fjernes på anden måde, og de døde træer, grene og stubbe må kun fjernes, hvis de er til ulempe for færdslen på stier.

Det pålægges Gentofte at fjerne de eksisterende trådhegn og på den strækning, der er særligt markeret på fredningskortet, opsætte nye lave trådhegn i en højde og

udformning, som kan modvirke, at løsgående hunde kommer fra stien ind i skoven.

Det pålægges endvidere kommunen at opsætte en eller flere informationstavler med oplysning om formålet med, at arealet henligger uplejet.

§ 7. Sti- og vejanlæg: Der må ikke anlægges veje eller befæstede stier ud over de på fredningskortet viste stier, men fredningen er ikke til hinder for, at der i øvrigt etableres passagemuligheder i området.

§ 8. Bebyggelse og andre faste konstruktioner og anlæg. Som anført i § 2 må der ikke opføres bebyggelse (herunder spejderhytter, bådeskure, boder el. lign.), og der må heller ikke etableres andre faste konstruktioner eller anlæg. Eksempelvis må der ikke opstilles master, vindmøller, fugletårne og skydeplatforme, og der må ikke etableres boldbaner, parkerings- eller oplagspladser. Der må heller ikke anbringes campingvogne, telte, ophalede både el. lign. Om hegning henvises til § 9.

§ 9. Offentlighedens adgang: Offentligheden har adgang til det fredede område. Der må kun foretages hegning til opfyldelse af påbuddet i § 6, og af hensyn til naturvidenskabelige, sikkerhedsmæssige og midlertidige arbejdsmæssige formål.

§ 10. Naturpleje: Det pålægges Gentofte Kommune at foretage naturpleje for at sikre åbne vandflader i tagrørstilgroninger og i øvrigt for at skabe de bedst mulige livsbetingelser for områdets flora og fauna i overensstemmelse med fredningens formål, se dog § 6 om naturskoven.

§ 11. Dispensation: En dispensation fra bestemmelserne i § 2-10 kan meddeles efter reglerne i Naturfredningslovens § 34, når det ansøgte ikke vil komme i strid med fredningens formål.

Adgangsforbud på holmene

Der er fri adgang til hele området – bortset fra rørholmene i Gentofte Sø. Gentofte Kommune har fastsat adgangsforbud for offentligheden til disse holme for at skåne fuglelivet.

Beskyttelseslinjer

Fredskov, skovbyggelinje samt Sø- og åbeskyttelseslinje

Der udpeget tre felter med fredskov. Det indebærer, at området jf. Skovlovens § 3 skal bevares som højskov. Naturstyrelsen er myndighed for fredskovsarealerne.

Den vestlige del af området samt Gentofte Park er omkranset af en skovbyggelinje. Den kommunale planmyndighed er myndighed for skovbyggelinjen.

Selve søen samt tilstødende arealer mod vest og Gentofte Park er omkranset af en Sø- og åbeskyttelseslinje. Den kommunale miljømyndighed er myndighed for sø- og åbeskyttelseslinjen.

Kort over

Fredskov

Skovbyggelinje

Sø- og å-beskyttelseslinje

Beskyttede naturtyper jf. Naturbeskyttelsesloven

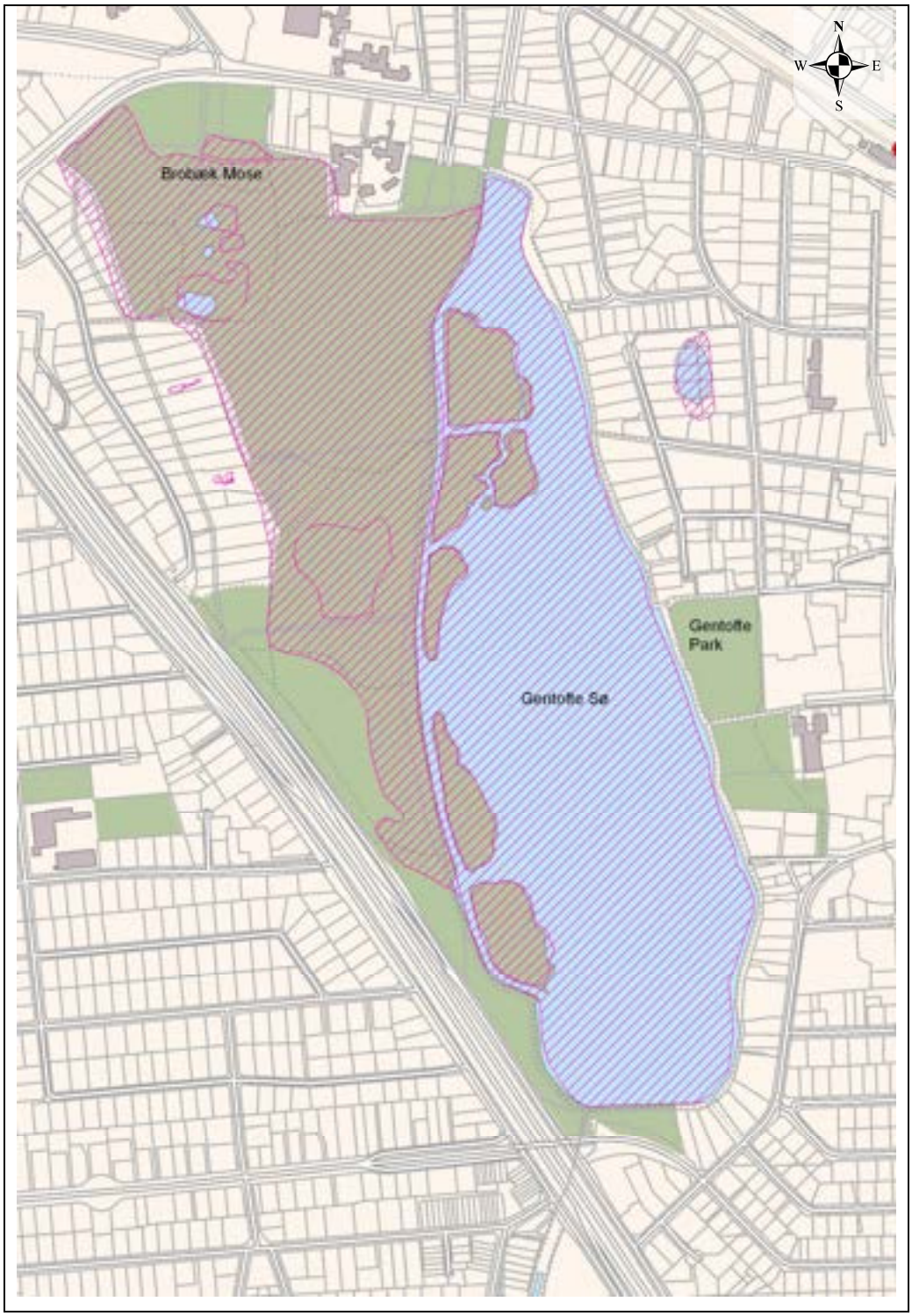
En stor del af området er beskyttet af Naturbeskyttelsesloven § 3. Det indebærer, at der ikke må foretages tilstandsændringer inden for det udpegede område uden, at der er indhentet tilladelse fra den kommunale miljømyndighed.

Rørhøst kræver dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3. Rørhøst mellem 1. marts og 31. oktober kræver derudover tilladelse fra Naturstyrelsen.

Kort over

§ 3 områder

Afgrænsning af § 3 – området er vejledende, idet beskyttelsen afhænger af en konkret besigtigelse af området i forhold til udvikling af områdets karakter og naturindhold.



OMRÅDETS HISTORISKE UDVIKLING

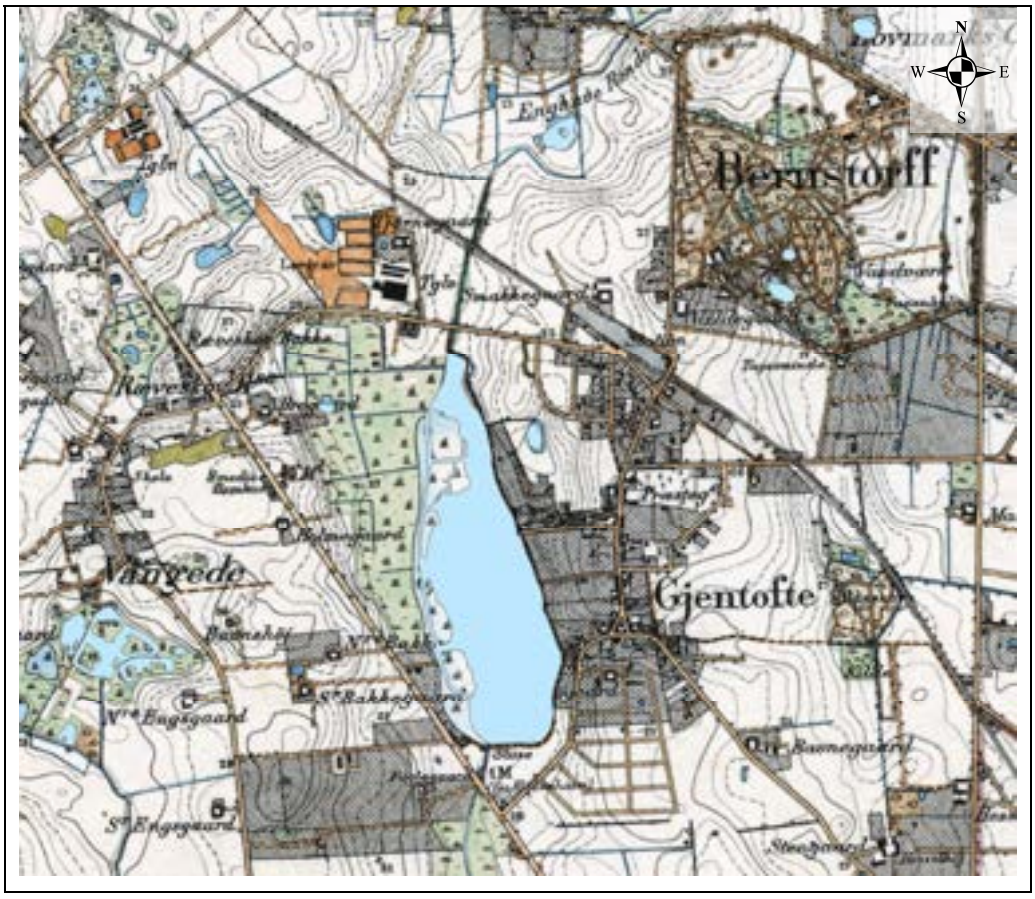
Historie

Siden yngre stenalder har der været bosættelser ved Gentofte Sø. Men den mest markante udvikling skete, dels da kong Frederik II i 1570 besluttede at anlægge *Kongevejen* til Frederiksborg Slot, Fredensborg og Kronborg, og dels da København i slutningen af 1500-tallet begyndte at lede drikkevand til byen blandt andet fra Gentofte Sø via Gentofte Rende. Derved blev det tidligere tilløb til søen ændret til et afløb fra søen. Københavns Kommune ejer stadig selve søen, selvom denne forvaltes og plejes af Gentofte Kommune.

I forbindelse med udskiftningen i Gentofte i midten af 1700-tallet blev de matrikelskel, som endnu i dag præger kommunens matrikelkort, en realitet. Omkring Gentofte Sø indebar udskiftningen en omlægning af Kongevejen, som derved fik sit nuværende forløb tæt forbi søen. I forbindelse med udskiftningen ændredes mosens navn fra *Rørmosen* til *Vangede Brogårds Mose.*

I slutningen af 1700-tallet etablerede Alexander Mitchell en strømpefabrik umiddelbart ved søen for enden af den vej, der i dag hedder Mitchellstræde. Senere udvides fabrikken med et blegeri og vaskeri. Herudover udnyttedes Gentofte Sø til Tuborgs indvinding af is til bryggeriets køleanlæg. Men den store industrielle udnyttelse af søen skete ikke, blandt andet fordi Københavns Kommune havde direkte interesse i vandkvaliteten i søen indtil 1959, hvor anvendelsen af Gentofte Sø som drikkevandsreservoir ophørte.

Kort fra 1842-1899



GEOLOGISKE FORHOLD

Terrænforhold og naturlig afvanding

Gentofte Sø ligger mellem to højderygge mod hhv. øst og vest, og den afvandes i dag mod syd til Gentofte Rende. Der er tilløb til søen dels fra Brobækken og Holmegårdsrenden og dels fra naturlige kildevæld i området.

Oprindeligt var der også tilløb til søen syd fra det, der i dag er Gentofterenden.

Gentofte Sø blev oprindeligt afvandet til dalstrøget mod nord til det område, der den gang hed Jægersborg Sø (nu Søndersø og Hundesømosen), og som omkransede Jægersborg Slot (senere Jægersborg Kaserne). Herfra ledtes vandet videre til Øresund ad dalstrøget syd for Ermelunden. Det er den strækning, der nu kaldes Hvidørebækken.

Afvanding i dag

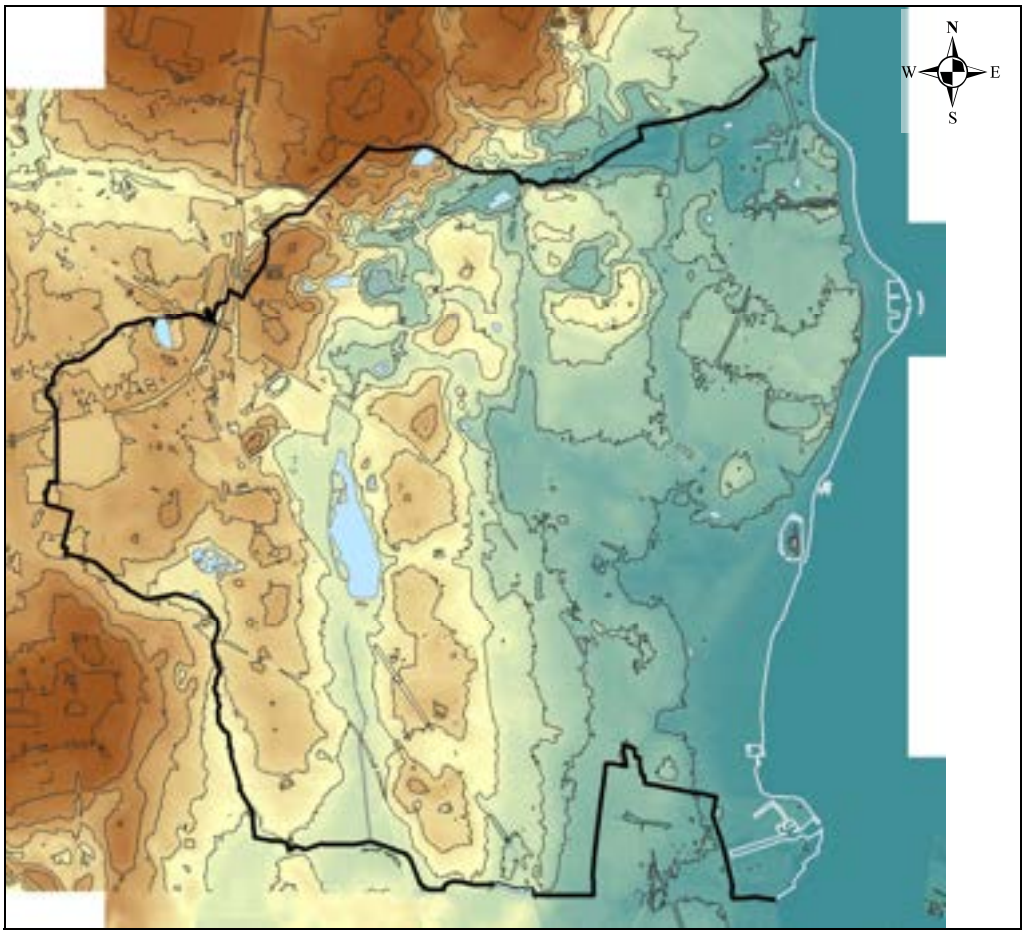
I dag afvander søen kun mod syd til Gentofterenden.

Det nordlige afløb fra Gentofte Sø er lukket af. I det oprindelige afvandingstracé mod nord forløber en af Gentofte Kommunes største spildevandsledninger, der leder spildevandet til rensning i Lynetten via ledningssystemet langs Hvidørebækken. Hvidørebækken er stadig i funktion som et åbent vandløb, der bortleder overfladevand fra tilstødende arealer.

Terrænkort

Høj: 56,58 moh

Lav : -3,23 moh



Gammelt kort over vandforhold

PLEJE AF DELOMRÅDER

Området er opdelt i 10 delområder, hvoraf flere indeholder flere forskellige naturtyper. I dette afsnit gennemgås for alle delområder:

- Beskrivelse
- Mål
- Plejeindsats

Delområdernes afgrænsning fremgår af kort bagest i udviklingsplanen, kortbilag 3

Generelt for områderne øst for søen - parkpræg

Plejen af de grønne områder omkring Gentofte Sø udføres i samklang med de tilstødende arealer samt under hensyntagen til områdernes karakter.

Områderne øst for søen ligger tæt på Gentofte By og benyttes intensivt til nærrekreation af mange borgere. Stien langs søkanten fra Brogårdsvej til Fuglegårdsbroen forløber langs de tilstødende baghaver og har karakter af en promenadesti. Generelt plejes områderne øst for søen med det formål at fremhæve parkpræget, idet det har været den oprindelige intension med Gentofte Park, som blev anlagt som lysthaver i slutningen af 1800tallet. Samtidig dannes derved en overgang mellem de typisk intensivt plejede villahaver og selve søområdet. Endelig bevirker parkpræget, at området er mere robust over for den intensive benyttelse.

Generelt for områderne vest for søen - naturpræg

Områderne vest for Gentofte Sø består af mose- og engarealer samt spredte tørvegrave. I disse områder dominerer naturindholdet, og der er gode muligheder for alsidige naturoplevelser. Anvendelsen af disse områder sker hovedsagelig på stien langs søkanten, hvor rørsumpene og fuglekrattet dominerer. Plejen i disse områder plejes generelt med det formål at fremme naturpræget, så netop kontrasten til de parkprægede østlige områder opleves som en værdifuld oplevelse for områdets brugere.

Krav i Natura 2000-planen

Natura 2000-planen stiller krav til plejen af udvalgte områder: Hængesæk, engarealer (rigkær) og kildevæld. Dette indarbejdes i plejen af de delområder, som beskrives i udviklingsplanen.

DELOMRÅDE 1	Den fredede del af Brobæk Mose udgør størstedelen af delområde 1 og består hovedsagelig af fugtig, urørt naturskov samt arealer med målsætning om at udvikle naturskov. Desuden er der gamle tørvegrave og vandhuller. Endelig er der rørsumpen omkring tørvegravene og ikke mindst Brobækken, der forløber gennem hele området.
Urørt, fugtig naturskov (A)	Beskrivelse: Fugtig naturskov, mange steder domineret af op mod 100-årige *rødel*, der flere steder mod øst er stævnet. Andre steder dominerer *pil* eller *birk*, og indimellem ses mindre rørsumpe i tilgroning med *el, pil* og *sildig gyldenris.* De spredte birkebevoksninger rummer næringsfattige tørvemospartier. I sydvesthjørnet af det fredede område findes en askeplantning fra omkring 1930 med en kraftig underskov. En stor del af asketræerne er ved at være udlevede, og mange træer er døende. I askeskovens nordlige del er bunden dækket af et smukt og varieret, forårsblomstrende urtesamfund. Et areal vest for tørvegravene blev i 1950 indrettet med *lodden pil* som et 'solbad' til patienterne på det dengang fungerende Niels Steensens Hospital. Der ses nu kun svage spor af dette solbad. Mellem tørvegravene og Gentofte Sø findes et delvist tilgroet og oversvømmet stisystem anlagt i 1930'erne. Stierne, der er vanskelige at spore i terrænet, rummer nu en værdifuld flora og vigtige yngelokaliteter for frøer. Langs villahaverne mod vest forløber Fasanhaverenden, der leder overfladevand fra det tilstødende terræn ind i mosen. Der er god gennemstrømning i renden, som leder vandet ind i den store tørvegrav nord for Fasanhaverenden. Arealet syd for regnvandsbassinet har været benyttet som losseplads, men er nu tilgroet med krat af især *rødel, pil* og *hvid kornel.* Arealet syd øst for Brogårdsbassinet har været benyttet til frugt- og biavl, men er nu vokset til og indgår i naturskovsarealet. I den sydlige del af området er der langs stien mod delområde 3 bestande af skovgøgeurt og Priklæbet gøgeurt Målsætning: Området bevares som urørt, fugtig naturskov, hvor der dog foretages bekæmpelse af *kæmpebjørneklo, hvid kornel, sildig gyldenris* og lign. Kildevæld i sumpskoven sikres mod tilgroning. Bestandene af orkidéer bevares og sikres mulighed for videre udbredelse. Fasanhaverenden skal have god økologisk kvalitet jf. vandplanen. Plejebehov: Udryddelse af *kæmpebjørneklo, hvid kornel, sildig gyldenris* o. lign. ved rodstikning og bortgravning. I den sydlige del af område 1 afhøstes vegetationen langs stien i 60 cm højde i juni, og efter 1. september klippes rabatten i bund. Der foretages ikke regelmæssige indgreb i Fasanhaverenden, men der fjernes løbende affald m.v. Der sikres dog fortsat gennemstrømning i renden.

Vandhuller (B)	Beskrivelse: I perioden 1993-95 har Gentofte Kommune og Københavns Amt udgravet vandhuller ved Gentofte Sø, hvoraf to af disse ligger i delområde 1. Målsætning: Vandhullerne skal fungere som ynglesteder for padder og andre vandhulsdyr, og samtidig have en rekreativ og pædagogisk funktion. Af hensyn hertil er vandhullerne i delområde 1 placeret i umiddelbar tilknytning til stisystemet. Plejebehov: Den største vandhulsdybde skal holdes på 1-2 m, og bredderne skal holdes jævnt og svagt skrånende af hensyn til dyr, planter og børn. Vandhullerne friholdes løbende for skyggende bevoksning på sydsiden.
Brobækken (C)	Beskrivelse: Reguleret bæk med usædvanlig konstant, men lille vandføring. Rørlagt fra udspringet til mosen. Naturligt højt okkerindhold på de første 25 m. Okkerfældningsbassinet ved bækkens indløb er ikke i funktion. Nedstrøms denne strækning tjener bækken ca. 1 gang årlig til afledning af aflastningsvand fra regnvandsbassinet. Målsætning: Varieret, slynget bæk med naturligt dyre- og planteliv. Bækken skal jf. vandhandleplanen have god økologisk kvalitet. Okkerbassinet bør fjernes. Plejebehov: Bækken plejes jf. det gældende vandløbsregulativ. Det omfatter slåning af et bælte på hver side af bækken samt skånsom grødeskæring i strømrenden. (Vandplan-krav)
Området ved Vangede Kilde (D)	Beskrivelse: Tidligere parkanlæg, hvor kun få træer og stentruget ved Vangede Kilde er tilbage. Stien omkring kilden er belagt med chaussésten. Vandet er okkerholdigt. Området er stærkt præget af Vidarskolens elevers hårde slid af arealerne. Målsætning: At skabe et lysåbent område omkring kilden. Plejebehov: Der er indgået aftale med Vidarskolen om indsamling af affald på området. Beplantning må ikke afvige væsentligt fra moseområdets øvrige plantekarakter.
Tørvegrave (E)	Beskrivelse: Klarvandede, kalkrige søer med rigt dyre- og planteliv. Målsætning: Ren- og klarvandede søer med rigt dyre- og planteliv, samt gode muligheder for oplevelse heraf i den sydligste tørvegrav. Plejebehov: Oprensning af bundlaget må ikke udføres på grund af sjælden vegetation og igangværende dannelse af naturtypen hængesæk.

Rørsumpen i det fredede moseparti (F)	Beskrivelse: Rørsumpe med bevoksning af pilekrat og kraftigt forekomst af *sildig gyldenris*. Målsætning: Mosaik af blomstereng, rørsump og pilekrat. Plejebehov: Vinterhøst af rør ca. hver 5. vinter, dog efterlades altid sammenhængende arealer med rør til ynglende fugle. Ældre og døde vedplanter bevares, mens nyindvandrede fjernes.
Bræmme langs vestsiden af Gentofte Sø (N)	Beskrivelse: Varieret søbred med en naturlig forekomst af bl.a. orkidéerne *kødfarvet gøgeurt, priklæbet gøgeurt* og *purpurgøgeurt*. På nogle strækninger er der store forekomster af tagrør, samt spredte gamle pile- og elletræer. Rørvegetationen langs stien vælter ind og lukker stien, hvis ikke denne klippes et par gange i vækstsæsonen. Gentofte Kommune oprenser med få års mellemrum kanalen vest for holmene, når tilgroning af kanalen truer med at gøre holmene landfaste. Målsætning: En varieret søbred med et rigt, naturligt blomsterflor samt fine udsigtssteder over Gentofte Sø. Plejebehov: Hvor der er orkidéer, afhøstes bredvegetationen i 60 cm højde i juni og i bund primo august. Hvor der ikke er orkidéer, klippes bræmmen langs søen primo august. Det afhøstede materiale samles i bunker og fjernes hurtigst muligt. På vestsiden udvises der særligt hensyn over for den sjældne skærmplante *strandkvan*, som overfladisk sket kan minde lidt om *kæmpebjørneklo.* Kanaloprensningen videreføres som hidtil.

OMRÅDE 2 Regnvandsbassinet	Beskrivelse: Forsinkelsesbassin med kortklippet græs. Nordvand a/s har ansvaret for området og udfører plejen. Målsætning: Regnvandsbassinets omgivelser indgår som en del af det fredede mosereal, mens selve bassinet klippes som en plæne, så det kan rengøres efter brug. Ifølge Spildevandsplanen skal kapaciteten af bassinet øges, hvormed at antallet af overløb mindskes. Plejebehov: Ugentlig græsklipning i bassinet.

OMRÅDE 3	Delområde 3 består af en mosaik af forskellige naturtyper, der støder op til hinanden: pilekrat, birkebevoksninger, rørsump, blomsterenge, Holmegårdsrenden, vandhuller, samt motorvejsskråningen. Samlet fremstår området som engarealer med spredte grupper af rør og forskellige kratbevoksninger.
Pilepartier syd for Brobæk Mose (G)	Beskrivelse: Pilekrat Målsætning: Uberørt krat i succession mod naturskov. Plejebehov: Intet, bortset fra udryddelse af *kæmpebjørneklo, sildig gyldenris, hvid kornel, japansk pileurt* og lign. forvildede haveplanter.
Birkebevoksninger syd for Brobæk Mose (H)	Beskrivelse: Næringsfattige tørvemospartier i stærk tilgroning med *dunbirk*. Fra bevoksningerne høster Gentofte Kommune grene og kviste til brug for fastelavnsris og dekorationer. Målsætning: Lysåbne fattigkær Plejebehov: Birkene udtyndes, dog bevares de ældste træer.
Rørsump (I)	Beskrivelse: Rørsump med bevoksning af pilekrat og kraftig forekomst af *sildig gyldenris.* Målsætning: Mosaik af blomstereng og rørsump Plejebehov: Der foretages årlig sommerhøst i uge 27-30 i lavest mulig højde. Af hensyn til dyrelivet bruges ikke slagleklipper. Det afhøstede materiale samles i bunker, hvorefter det hurtigst muligt fjernes. (Natura 2000-krav) Ældre og døde vedplanter bevares, mens nyindvandrede fjernes. Gentofte Kommune har indgået en aftale med et frivilligt høslætlaug, som foretager årlig afhøstning af dele af område L. Langs stien syd for Brobæk Mose klippes i 60 cm højde i juni, og efter 1. september klippes rabatten i bund.
Forsøgsparcel (FP)	Beskrivelse: Rørsump opstået ved tilgroning af engområde siden 1932. Siden 1981 har Gentofte Kommune drevet en forsøgsparcel med årlig høslæt. Målsætning: Blomstereng med bl.a. orkidéerne *kødfarvet gøgeurt, priklæbet gøgeurt, skovgøgeurt, majgøgeurt, purpurgøgeurt* og *sumphullæbe* samt ynglemulighed for *vibe* og *sanglærke*. Plejebehov: Der foretages årlig sommerhøst i uge 27-30 i lavest mulig højde. Af hensyn til dyrelivet må der ikke benyttes slagleklipper. Det afhøstede materiale samles i bunker, hvorefter det fjernes hurtigst muligt. (Natura 2000-krav)

Rørsump omkring de sydligste birkebevoksninger (J)	Beskrivelse: Rørsump med forekomst af *sildig gyldenris*. Målsætning: Rørsump uden opvækst af vedplanter med bl.a. *blågrå siv* og *kødfarvet gøgeurt* samt bedre ynglemuligheder for frøer og salamandre. Plejebehov: Al nyopvækst af vedplanter fjernes.
Holmegårdsrenden med nærmeste omgivelser (K)	Beskrivelse: Til dels rørlagt afvandingskanal med meget ringe vandføring, undtagen når den - i kraft af sin funktion som overløb fra det underjordiske spildevandsbassin syd for Søbredden - gennemskylles med opspædet husspildevand. Målsætning: Eng og rende med rekreativ, biologisk og æstetisk værdi. Plejebehov: Der afhøstet et ca. 2 m bredt bælte på hver side af renden en gang årligt som sommerhøst. Der må ikke benyttes slagleklipper af hensyn til dyrelivet. Sumpvegetationen af tagrør m.v. i selve renden lades urørt, så den kan bidrage til omsætning af de næringsstoffer, der tilføres renden ved kloakoverløbene.
Vandhuller (B)	Beskrivelse: I perioden 1993-95 har Gentofte Kommune og Københavns Amt udgravet vandhuller ved Gentofte Sø, hvoraf to af disse ligger i delområde 3. Målsætning: Vandhullerne skal fungere som ynglesteder for padder og andre vandhulsdyr, og samtidig have en rekreativ og pædagogisk funktion. Af hensyn hertil er det ene vandhul placeret i umiddelbar tilknytning til stisystemet, mens det andet er placeret mere afsides for at sikre ro til padderne. Desuden skal vandhullerne fungere som voksested for vandplanterne *vandrøllike, frøbid* og *krebseklo.* Plejebehov: Den største vandhulsdybde skal holdes på 1-2 m, og bredderne skal holdes jævnt og svagt skrånende af hensyn til dyr, planter og børn. Vandhullerne friholdes for skyggende bevoksning på sydsiden med en afhøstning i juli. Hvis vandhullerne vokser til, oprenses de i vinterhalvåret, og den oprensede grøde fjernes fra området.
Engarealer mellem Lyngbyvej og Gentofte Sø (L)	Beskrivelse: Oprindeligt engområde, som i forbindelse med Lyngbyvejens udvidelse blev fyldt op med lerjord og tilsået med kulturgræsser. Derefter blev området indtil først i 1980'erne vedligeholdt som græsplæne. Siden har området været drevet ekstensivt med 1 årlig græsslåning. På engarealerne vokser Danmarks næststørste bestand af *priklæbet gøgeurt*, der er Gentofte Kommunes ansvarsart. Længst mod nord syd for Søbredden ligger et underjordisk regnvandsbassin til aflastning af Holmegårdsrenden og Gentofte Sø. Målsætning: Varieret eng med lysåbne vandhuller og spredte vandhuller. Bestanden af orkidéer skal bevares og have gode muligheder for at udvikle sig. Plejebehov: De åbne arealer afhøstet 1 gang årligt i sensommeren efter 1. august, når orkidéerne er afmodnede. Af hensyn til dyrelivet må der ikke benyttes slagleklipper. Det afhøstede materiale samles i bunker og fjernes hurtigst muligt.

Motorvejsskråningen (M)	Beskrivelse: Kunstig skrænt, etableret ved Lyngbyvejens udvidelse omkring 1970. Skråningen er hovedsagelig tilplantet med *hybridasp*, som har udviklet sig til tæt stangskov. Målsætning: Tæt beplantningsbælte til afskærmning mod motorvejen. Plejebehov: Der fældes omkring de store *pil*, så de får plads til at udvikle sig. Alle *hybridasp* fjernes på længere sigt, og der etableres en ny beplantning, som skærmer mod motorvejen.
Bræmme langs vestsiden af Gentofte Sø (N)	Beskrivelse: Varieret søbred med en naturlig forekomst af bl.a. orkidéerne *kødfarvet gøgeurt, priklæbet gøgeurt* og *purpurgøgeurt*. På nogle strækninger er der store forekomster af *tagrør*, samt spredte gamle pile- og elletræer. Rørvegetationen langs stien vælter ind og lukker stien, hvis ikke denne klippes et par gange i vækstsæsonen. Gentofte Kommune oprenser med få års mellemrum kanalen vest for holmene, når tilgroning af kanalen truer med at gøre holmene landfaste. Målsætning: En varieret søbred med et rigt, naturligt blomsterflor samt fine udsigtssteder over Gentofte Sø. Plejebehov: Hvor der er orkidéer, afhøstes bredvegetationen i 60 cm højde i juni og i bund primo august. Hvor der ikke er orkidéer, klippes bræmmen langs søen primo august. Det afhøstede materiale samles i bunker og fjernes hurtigst muligt. Kanaloprensningen videreføres som hidtil.

OMRÅDE 4 Områdets sydvestligste del mellem Lyngbyvej og Gentofte Sø	Beskrivelse: Oprindelige marker, enge, haver og sø, som ved mortorvejsudvidelsen blev fyldt op med lerjord og tilsået med kulturgræsser. Indtil sidst i 1980érne holdt som græsplæner. I 1870érne plantedes store grupper af *pil, el, ask, hvid kornel* og *asp*, og i 1999 og 2011 etableredes en skovbræmme hovedsagelig *ask, eg, rødel* og *tjørn.* Målsætning: Skovbælte af løvfældende, hjemmehørende træarter, der udgør en tæt og frodig afskærmning af søen langs motorvejen. Plejebehov: Der foretages løbende den nødvendige udtynding i bevoksningen, så denne udvikler sig til en egentlig skovbræmme.

OMRÅDE 5 Legeplads ved Fuglegårdsvej	Beskrivelse: En kommunal legeplads, sidst renoveret i 2010, indhegnet med trådhegn. Beplantningen består af pilekrat af *båndpil og rosmarinpil* samt en lund af *hvidpil* i den østlige del og *poppel* i den vestlige del. Målsætning: Beplantningen skal danne en frodig ramme om legepladsen og være robust nok for at kunne modstå stort slid og voldsom leg. Plejebehov: Pilekrattet klippes ned hvert 5. år.

OMRÅDE 6 Gentofte Park (Folkeparken)	Beskrivelse: Gentofte Park er med sine gamle træer af stor værdi for fuglelivet. Parken ligger på en vestvendt skråning med flere fine udsigtssteder over søen. Legepladsen er senes omlagt i 2003. Boldbanen indrammes af en ligusterbeplantning samt et fritvoksende hasselhegn. Målsætning: Park med hovedvægt på en rekreativ og æstetisk funktion men med hensyntagen til de eksisterende naturværdier. Plejebehov: Parken plejes, så den fremstår som et romantisk parkanlæg med højere plejeniveau end i den øvrige del af Gentofte Sø og Brobæk Mose.

OMRÅDE 7 Krageøen – den sydligste holm i Gentofte Sø	Beskrivelse: Holm med rørsump og mange, gamle piletræer. Målsætning: Holm, bevokset med naturskov til afskærmning mod motorvejen. Plejebehov: Intet på selve holmen.

OMRÅDE 8 De seks nordlige holme i Gentofte Sø	Beskrivelse: Holme bevokset med rørsump og spredte birketræer. Holmene er opstået som hængesække. Den nordligste holm holdes ryddet for vedplanter. På holmen syd herfor er en del af vedplanterne fjernet. Målsætning: Rørbevoksede, træfrie hængesæk-holme med engpræg om foråret. Plejebehov: Vedplanter fjernes så vidt muligt, og vegetationen høstes, og det afhøstede materiale fjernes. Hvis der kan gives tilladelse til afbrænding af holmene i vinterperioden, er dette den plejemetode, der foretrækkes.

OMRÅDE 9 Søbredden langs østsiden af Gentofte Sø	Beskrivelse: Varieret søbred, tidligere befæstet med kampestenssætninger og faskiner. Midt i 1970érne forsynedes østbredden men en række kunstige halvøer for at skjule kloakdæksler fra en stor spildevandsledning, der blev lagt ned under Gentofte Sø. Til og med 1980 blev bredzonen holdt med kortklippet græs. Faskinerne langs søens nordøstlige ende erstattedes primo 1980érne med en flad, let skrånende bred af rullesten, hvorpå en naturlig bredvegetation med bl.a. orkidéerne *kødfarvet gøgeurt, skovgøgeurt, purpurgøgeurt* og *priklæbet gøgeurt* har indfundet sig. På lavt vand ud for bredden indfinder der sig ofte bevoksninger af *tagrør* og *dunhammer*. Langs søkanten står solitære piletræer, der er meget karakterfulde. Græsset omkring træerne og langs de tilstødende kanter klippes tæt. Ud for den gamle strømpefabrik ved Mitchellsstræde står et gammelt eksemplar af den sjældne *sort pil*. Målsætning: En flad, let skrånende søbred med et rigt, naturligt blomsterflor og gode fødesøgnings- og rastemuligheder for bl.a. fugle og snog. Bevarelse af en bestand af karaktergivende, gamle piletræer på bredden som en naturlig overgang til de tilstødende haver. Plejebehov: Den resterende kampestenssætning erstattes, hvor forholdene giver mulighed for det, med en flad bred af rullesten. Bræmmen langs søkanten klippes hvert år i august. Det afklippede materiale samles i bunker, og fjernes hurtigst muligt. Halvøernes yderste halvdel holdes med lav vegetation til gavn for fuglelivet. Bestanden af piletræer suppleres løbende ved nyplantning af *hvidpil* og *skørpil*. Der udvises særligt hensyn over for eksemplaret af *sortpil* ved Mitchellsstræde. Bevoksningerne af *tagrør* og *dunhammer* på lavt vand fjernes løbende.

OMRÅDE 10 Gentofte Sø	Beskrivelse: Klarvandet, kalkrig sø med et rigt dyre- og planteliv, bedst udviklet i den sydøstlige del af søen. Er blandt Danmarks 10 reneste søer over 20 ha. I henhold til en aftale mellem Gentofte Kommune, Gentofte Sogns Grundejerforening og Lystfiskeriforeningen er sejlads med robåd tilladt på Gentofte Sø i perioden 1. juni – 30. november. Der må kun sejles med robåd, højst 6 i alt. Landgang på søens rørholme må ikke finde sted. Fiskeri er kun tilladt fra båd, og hvis der er indhentet særligt fiskekort til Gentofte Sø. Søen ejes af Københavns Kommune Målsætning: Ren- og klarvandet sø med et rigt dyre- og planteliv, samt gode oplevelsesmuligheder heraf. Udbredelse af *Tagrør* mindskes med regelmæssige indgreb. Plejebehov: *Tagrør*, som vokser i vandet omkring holme og langs søbredden skæres tilbage, så de ikke breder sig ud i søen. Oprensning af bundlaget må ikke udføres på grund af den meget sjældne og helt unikke undervandsvegetation.

GENERELLE RETNINGSLINJER FOR DRIFT

Nedenstående punkter udstikker nogle generelle retningslinjer for den løbende drift.

Gødskning og sprøjtning	Der må ikke benyttes sprøjtemidler og gødskning i området. Dog kan RoundUp være nødvendig ved bekæmpelse af rodskud langs motorvejen, men da skal der indhentes dispensation jævnfør Gentofte Kommunes pesticidafviklingshandlingsplan (2001).
Bekæmpelse af aggressive have-eksoter	For tiden er først og fremmes bekæmpelsen af *kæmpebjørneklo*, *japansk pileurt, hvid kornel* og *sildig gyldenris* aktuel. *Kæmpebjørneklo* bekæmpes løbende forår og sommer inden frøsætningen ved spadestikning. NB! Der må udvises varsomhed med at bevare den sjældne planteart *strandkvan*, der p.t. vokser to steder på søens vestbred. *Hvid kornel* udryddes manuelt. NB! Der må udvises varsomhed med at bevare mosens sårbare bestand af den vilde *rød kornel*. *Sildig gyldenris* vil til en vis grad trænges tilbage ved den foreslåede pleje, men bør i øvrigt løbende fjernes manuelt.
Døde eller syge træer	Beskæring og fjernelse af sådanne træer i naturprægede områder eller del af dem begrænses til, hvad hensynet til publikumssikkerheden kræver. Ved fældning af store træer tilstræbes det at efterlade en ufarlig 'træruin'. Gamle træer kan være hjemsted for flagermus, hvorfor der skal drages omsorg for bevarelse af disse. Hvis det er nødvendigt helt at fælde træet, må det kun ske i perioden september-oktober.
Dræning og opfyldning	Søges generelt undgået, da det forringer naturværdierne, lige som dræning øger risikoen for udtørring af tilstødende arealer samt okkerforurening. Undtaget herfra er skovtilplantningsområdet langs motorvejen i sydvest, samt foranstaltninger til opretholdelse af stisystemet.

STIER OG INVENTAR

Belægning på stier

Beskrivelse: Belægningen på stien omkring Gentofte Sø er udlagt i slotsgrus. Stien øst for søen er ca. 3 m bred, mens stien langs søens vestbred er 1,5-2 m bred.

Stierne, som forløber gennem Brobæk Mose, er udlagt i ege-vedflis i de fugtige område, og i slotsgrus i de tørre områder.

I søens nordvestlige hjørne forløber stien på en pontonbro med et trædæk af ubehandlet eg.

Målsætning: Stierne i området skal være farbare hele året, og skal være sikre at færdes på.

Plejebehov: Der udlægges løbende grus / ege-vedflis på stierne, så disse fremstår jævne. Der er desuden behov for løbende at udskifte de kanter, som holder på siderne af de flisbelagte stier.

Stien langs vestsiden af søen kan med fordel udvides til at være 2 m bred, så det forbedrer passagemuligheden på stien. Ved en udvidelse af stien må der ikke foretages anlægsaktivitet i bræmmen mellem stien og søen, fordi der på dette sted er mange forekomster af gøgeurter. Udvidelsen skal derfor fortages på vestsiden af stien. Anlægsarbejdet forudsætter indhentning af tilladelse hos miljømyndighederne.

Langs stier gennem tagrørsområder samt langs stien vest for Gentofte Sø foretages klipning af vegetation langs begge sider for at undgå, at rørvegetationen vælter ind over stien. OBS: Nedklipningen mellem stien og søen skal foretages under hensyntagen til gøgeurter m.fl. i dette område, og der skal derfor klippes i 60 cm højde i juni, og først derefter igen må klippes i bund primo august.

Bænke og affaldsbeholdere

Beskrivelse: Der er placeret bænke, affaldsbeholdere langs stierne i område, hvorfra man kan nyde udsigten eller blot tage sig et hvil.

Målsætning: Bænke og affaldsbeholdere skal være i god stand og dække det daglige behov for gode siddepladser, affaldsspande m.v. Desuden skal det fremstå ensartet og velholdt, så det virker indbydende. Der kan med fordel suppleres med bord-bænkesæt på steder med læ og fine udsigtsforhold.

Plejebehov: Bænke og affaldsbeholdere udskiftes, så de er af samme type, og der opsættes supplerende inventar, hvor dette vurderes nødvendigt. Vedligeholdelse af inventaret skal imødegå hærværk og graffiti løbende enten ved afrensning eller ved overmaling af graffiti.

Skilte

Beskrivelse: Sti-ruterne er markeret med skilte, som leder brugeren rundt på stierne.

I Brobæk Mose er der ved Brobækkens udløb placeret et skilt, der oplyser om områdets pleje samt om flora og fauna.

Dansk Ornitologisk Forenings Caretaker-gruppe har et informationsskab, der er placeret ved spejderhuset for enden af Fiskebakken. I dette skab informerer caretakerne løbende om naturen omkring Gentofte Sø.

Målsætning: Skiltene skal fremstå tydelige og ensartede.

Plejebehov: Skiltene rengøres og renses løbende for graffiti. Når et skilt er ødelagt udskiftes det med et nyt.

OFFENTLIGE LEGEPLADSER

Strategi for de offentlige legepladser

De offentlige legepladser i Gentofte Kommune skal være forskellige fra hinanden i udfoldelsesmuligheder og udtryk. I dag er der f.eks. naturlegepladser, vandlegepladser, legepladser med smart designede redskaber og legepladser, der lægger op til boldspil.

Den enkelte legeplads udformes ud fra stedets særlige karakter, og der lægges stor vægt på, at legepladsen får sin særlige identitet. Legeredskaberne skal henvende sig til forskellige primære aldersgrupper og tilbyde aktiviteter, der normalt ikke indgår i de redskaber, som børnene kender fra institutionerne

Legeplads syd for Gentofte Sø ved Fuglegårdsvej

Beskrivelse: Legepladsen er indrettet med inspiration fra miljøet omkring søen. Her er brugt elementer som sand, vand, drivtømmer og fiskenet for at understrege stedets beliggenhed.

Centralt er der en bred rutsjebane med en fin udsigt ud over Gentofte Sø. Neden for rutsjebanen er der et højt klatrenet samt et mindre legelandskab med forskellige legefunktioner.

På hver side af legepladsen, der er opdelt af en beplantningsslange af pilebuske, er der en overdækning med bænke. Ved den vestligste overdækning er der et keramikrelief - en lille sø med forskellige vanddyr.

I den ene ende af legepladsen omkranser pilebuskene et sand-legeområde samt en række vippedyr og en traditionel vippe.

Endelig er der to gyngestativer med henholdsvis to babygynger og to dækgynger.

Legepladsen er sidst renoveret i 2010.

Målsætning: Legepladsen skal fremstå sikker og inspirere børn til kreativ leg og aktiv bevægelse.

Plejebehov: I forhold til sikkerheden på legepladsen tilses denne hver uge i forhold til akutte skader, hærværk m.v. Derudover udføres et årligt sikkerhedskontrol af en ekstern legepladsinspektør.

Hvis det er nødvendigt at fjerne legeredskaber p.g.a. nedslidning, hærværk el. lign., søges det at opstille nye redskaber som erstatning herfor.

Legeplads i Gentofte Park

Beskrivelse: Legepladsen er opdelt i 3 delområder: Længst mod sydøst ligger en boldbane, der er omkranset af beplantning.

Mod nordøst er der en grusbelagt plads med mulighed for street-basketball. Den vestligste del af legepladsen er indrettet med en 5-gynge, hvorfra der er fine kig op i henholdsvis trækronerne og ud over Gentofte Sø. Derudover er der en lille karrusel ved indgangen fra stien mod Gentofte Sø.

Legepladsen blev sidst renoveret i 2003.

Målsætning: Legepladsen skal fremstå sikker og inspirere børn til sportsleg og aktiv bevægelse.

Plejebehov: I forhold til sikkerheden på legepladsen tilses denne hver uge i forhold til akutte skader, hærværk m.v. Derudover udføres et årligt sikkerhedskontrol af en ekstern legepladsinspektør.

Hvis det er nødvendigt at fjerne legeredskaber p.g.a. nedslidning, hærværk el. lign., søges det at opstille nye redskaber som erstatning herfor.

REKREATION OG BEVÆGELSE

Gentofte Sø og Brobæk Mose benyttes af rigtig mange borgere til den daglige rekreation og motion. Mange skoler og institutioner benytter desuden områdets stier til motionsdage og –arrangementer.

Stiruter

Det regionale net af hovedstier, som skaber forbindelser mellem kommunerne i hovedstadsområdet, forløber gennem området på den vestlige side af søen. Denne regionale hovedsti har forbindelse mod syd via Utterslev Mose og mod nord via Ermelunden.

Derudover er der etableret tre stiruter i Gentofte Kommune. To af disse ruter, Park-ruten og Søruten, passer Gentofte Sø på en del af strækningen. Disse ruter er markeret med et særligt skilt. Gentofte Kommune har udarbejdet en guidebog, som oplyser om seværdigheder langs ruterne. Bogen fås på Gentofte Rådhus og bibliotekerne.

Der er udlagt en ca. 4 km lang rute om Gentofte Sø samt gennem Brobæk Mose, som er markeret som en Hjertesti. Park og Vej har udarbejdet en guidebog, som oplyser om stedets historie, geologi, biologi m.v. til denne rute, som er markeret med Hjerteforeningens skilte. Bogen fås i Kommuneservice samt på bibliotekerne.

Stien omkring Gentofte Sø er 2,6 km lang, og denne benyttes rekreativt af rigtig mange mennesker.

Langs stiruterne kunne der opstilles markeringer til brug for f.eks. løbe-intervaltræning.

Lys langs stier

Det er blandt motionisterne et stort ønske om, at der opsættes lys langs nogle af sti-ruterne, hvorved mulighederne for den daglige motion i det mørke vinterhalvår ville forbedres markant.

Samtidig er det meget væsentligt, at man kan opleve dyr og planter i tusmørke og mørke. Naturværdierne i Brobæk Mose og tilstødende arealer vægtes så højt, at der ikke kan opstilles belysning disse steder.

Langs stien øst om Gentofte Sø samt på stierne i den vestligste del af Brobæk Mose kunne der dog etableres belysning i form af pullertlamper, som kaster lyset nedad på stiens belægning. Denne type belysning ville forbedre tilgængeligheden især i vinterhalvåret, og påvirkningen af Brobæk Mose ville være begrænset.

Motionsredskaber (BKO)

På legepladsen syd for Gentofte Sø er der placeret en gruppe træningsredskaber – såkaldte BKO-redskaber. Disse er opstillet i et forløb med forbindelse til Dyssegårdsparken via stien langs Gentofte Rende.

Boldspil

På legepladsen i Gentofte Park er der etableret en lille græsbane med to flytbare mål, som benyttes meget af børn og deres forældre. Et andet sted på legepladsen er der indrettet en bane til streetbasket, som især benyttes af unge mennesker.

Ro og fordybelse (afstresning)

Bænke og opholdssteder placeres på områder med fine udsigter og ofte også omsluttet af en beskyttende beplantning. Der skal være rolige og trygge opholdssteder, hvorfra man kan iagttage områdets naturværdier. Disse områder skal ligge i passende afstand fra områder med fysisk aktivitet og uro.

Sejlads på søen

I sommerperioden efter 1. juni kan alle leje en robåd på Gentofte Sø.

Der er indgået en aftale mellem Lystfiskeriforeningen, Gentofte Sogns Grundejerforening og Gentofte Kommune om udlejning af robåde på Gentofte Sø. Bådene udlejes fra Fiskebakken, og udlejningen administreres af Gentofte Sogns Grundejerforening.

FLORA

Naturovervågning

Floraen på forsøgsparcellen (FP)i Brobæk Mose er siden 1981 blevet overvåget af Københavns Amt, og siden har Naturstyrelsen foretaget overvågning af forsøgsparcellen.

Overvågningen består af en årlig optælling af orkidébestanden på engen. Med jævne mellemrum, når ressourcerne tillader det, foretages Raunkiær-cirkelanalyser.

Caretaker-gruppen foretager derudover supplerende observationer af orkidébestandene. Gruppen foretager hvert år i juni måned en fælles besigtigelse med Park og Vej for at klarlægge udbredelsen af orkidéer, så der kan tages hensyn til dette i plejen af områderne. Park og Vej opdaterer i forlængelse heraf kortet over orkidéernes udbredelse i området.

Sjældne plantearter

På engarealerne syd for Brobæk Mose samt langs dele af stien såvel øst som vest for Gentofte Sø er der forekomster af forskellige gøgeurter. Det omfatter blandt andet: *kødfarvet gøgeurt, priklæbet gøgeurt, purpurgøgeurt, skovgøgeurt, ægbladet fliglæbe, sumpphullæbe* og *majgøgeurt*.

Desuden findes *vand-brunrod, strudsevinge, vandrøllike, krebseklo* samt den sjældne skærmplante *strandkvan*, som overfladisk set kan minde om kæmpebjørneklo,.

I selve søen findes bl.a. *stjernetråd, skør kransnål, aks-tusindblad, spinkel vandaks, liden vandaks* og *kredsbladet vandranunkel*.

Kæmpebjørneklo og andre invasive arter

Der er forekomst af *kæmpebjørneklo* flere steder i området. Park og Vej foretager løbende bekæmpelse af disse i hele vækstsæsonen. Det samme gælder *hvid kornel* og *sildig gyldenris.*

FAUNA

Naturovervågning af fuglelivet

Der er et rigt fugleliv ved Gentofte Sø og Brobæk Mose. Caretaker-gruppen foretager jævnligt observationer af fuglelivet, og udgiver i den anledning en samlet rapport over fuglelivet ved Gentofte Sø.

Desuden orienterer gruppen på Dansk Ornitologisk Forenings hjemmeside (www.dof.dk) løbende om observationer ved Gentofte Sø.

Vindelsnegl

I forbindelse med Natura 2000-planen blev der sat fokus på *vindelsnegl*, som er observeret ved forsøgsparcellen og område L. Den pleje, som udføres på disse arealer bevarer og udvikler levemulighederne for denne snegl, hvis sneglehus er 1,6-1,9 cm stort.

Fisk

I Gentofte Sø er der en stor bestand af *rudskalle* og *gedde* samt bestande af *karpe*, *karusse, aborre* og *suder*. Desuden har der været bestande af *ål* og *karper*, men disse er sandsynligvis gået til under de to vintre 2010-11 og 2011-12, hvor søen var isbelagt i en lang periode. Karperne var udsat i søen gentagne gange inden da, og karperne er ikke naturligt forekommende i søen. Danmark ligger på nordkanten af artens udbredelsesområde, og da karper har brug for 22 grader varmt vand i forsommeren, kan de kun i meget sjældne tilfælde formere sig i Gentofte Sø..

Der gives ikke tilladelse til fornyet udsætning af karper, fordi der er særlige krav til bevarelse og udvikling af Natura 2000-området. Der kan således ikke gives tilladelse til udsætning af arter, der ikke er naturligt forekommende i søen.

Information om fugle

Gentofte Kommune har planlagt at indgå et samarbejde med Fugleværnsfonden om informationstavler m.v., som skal øge publikums viden om og forståelse for områdets fugleliv.

MILJØMÆSSIGE FORHOLD OG KLIMATILPASNING

Gentofte Sø er en klarvandet, kalkrig sø med et rigt dyre- og planteliv. Søen er blandt Danmarks 10 reneste søer over 20 ha.

Der er naturligt tilløb fra Brobækken i den nordlige del af søen. Vandet herfra er rent, men med et stort naturligt okkerindhold.

Overløb i forbindelse med skybrud

I forbindelse med skybrud kan der være overløb fra Brogårdsbassinet, hvor opblandet regn- og spildevand ledes via Brobækken til Gentofte Sø. Der kan desuden være overløb fra det underjordiske bassin syd for Søbredden, hvorfra opblandet regn- og spildevandet via Holmegårdsrenden ledes til Gentofte Sø.

Ifølge Gentofte Kommunes Spildevandsplan 2011-14 må der være 0,5 overløb årligt fra hvert af de to spildevandsbassiner. I tilfælde af mange skybrud kan der forekomme overløb hyppigere. Spildevandsplan 2011-14 beskriver mål om at Brogårdsbassinets kapacitet skal udvides, hvorved antallet af overløb til Brobækken mindskes.

Ved voldsomme skybrud skyller en del af det opblandede spildevand ind i tørvegravene. I forbindelse med driften sikres det, at der er en vold mellem Brobækken og tørvegravene i Brobæk Mose, men ved særlig høj vandstand er det ikke tilstrækkeligt til at tilbageholde vandet.

Ved udvidelse af kapaciteten i Brogårdsbassinet, vil antallet af overløb til Brobækken blive reduceret markant.

Opstemning af vand

Der har været et ønske om midlertidig tilbageholdelse af regnvandet i Gentofte Sø i forbindelse med skybrud, for derved at mindske oversvømmelser i områderne omkring Gentofte Rende.

Et eksternt konsulentfirma udarbejdede i 2011 en rapport til Gentofte Kommune, hvor blandt andet en mulig aflastning af Gentofte Rende blev undersøgt. Konklusionerne herfra var blandt andet, at vandafledningen fra Gentofte Sø kun i meget ringe grad belaster Gentofte Rende i forbindelse med skybrud. Gentofte Kommune har derfor ingen planer om midlertidigt at opstemme regnvand i Gentofte Sø.

AFSLUTNING

Fremtidige muligheder

For en fuldt udbygget kommune som Gentofte Kommune er det helt unikt, at der er et område som Gentofte Sø og Brobæk Mose. Området rummer usædvanlig værdifulde biologiske og rekreative kvaliteter til glæde for såvel lokale som regionale borgere. Derudover har området så mange biologiske værdier, at det har stor bevågenhed både nationalt og internationalt. Dette er baggrunden for, at området er udpeget som Natura 2000-område, der er en naturbeskyttelse under EU.

Gentofte Kommune vil sikre, at rammerne for de mange unikke naturværdier bevares, samt at mulighederne for borgernes oplevelse, motion og afslapning løbende udvikles og forbedres.

Med denne udviklingsplan er der sat nogle målsætninger for, hvordan værdierne i Gentofte Sø og Brobæk Mose styrkes.

Med angivelse af plejeindsatser tilrettelægges den daglige drift af området, så indsatskravene i Natura 2000-planen efterleves.

Parallelt hermed er rammerne præciseret for, hvordan borgernes muligheder for rekreation, motion, leg og bevægelse kan integreres under hensyntagen til områdets naturværdier. Hermed understøtter Gentofte Sø og Brobæk Mose borgernes sundhed og trivsel, samt imødegår et udbredt ønske om at kunne bevæge sig i grønne omgivelser.

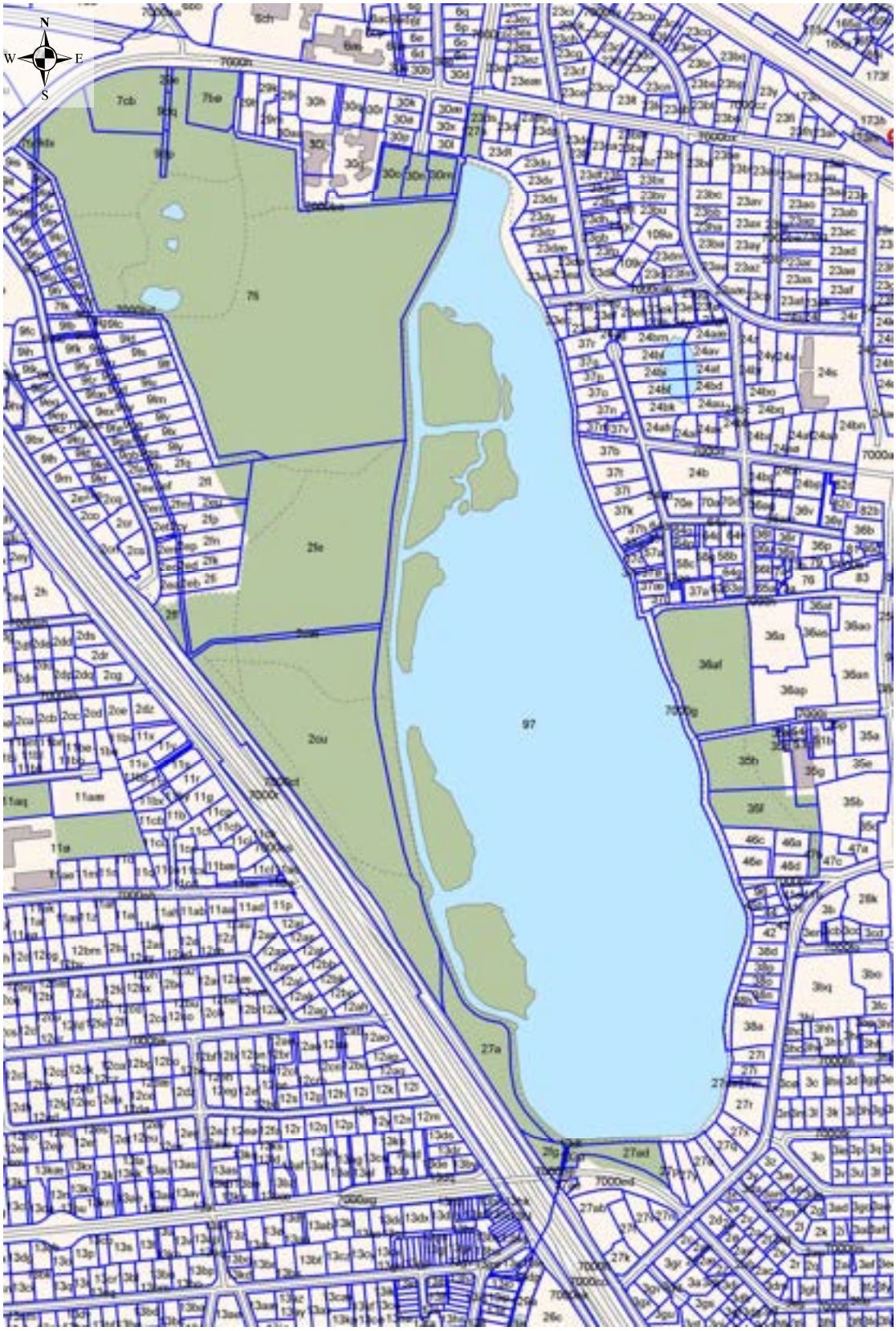
LITTERATUR

Oversigt over relevant litteratur

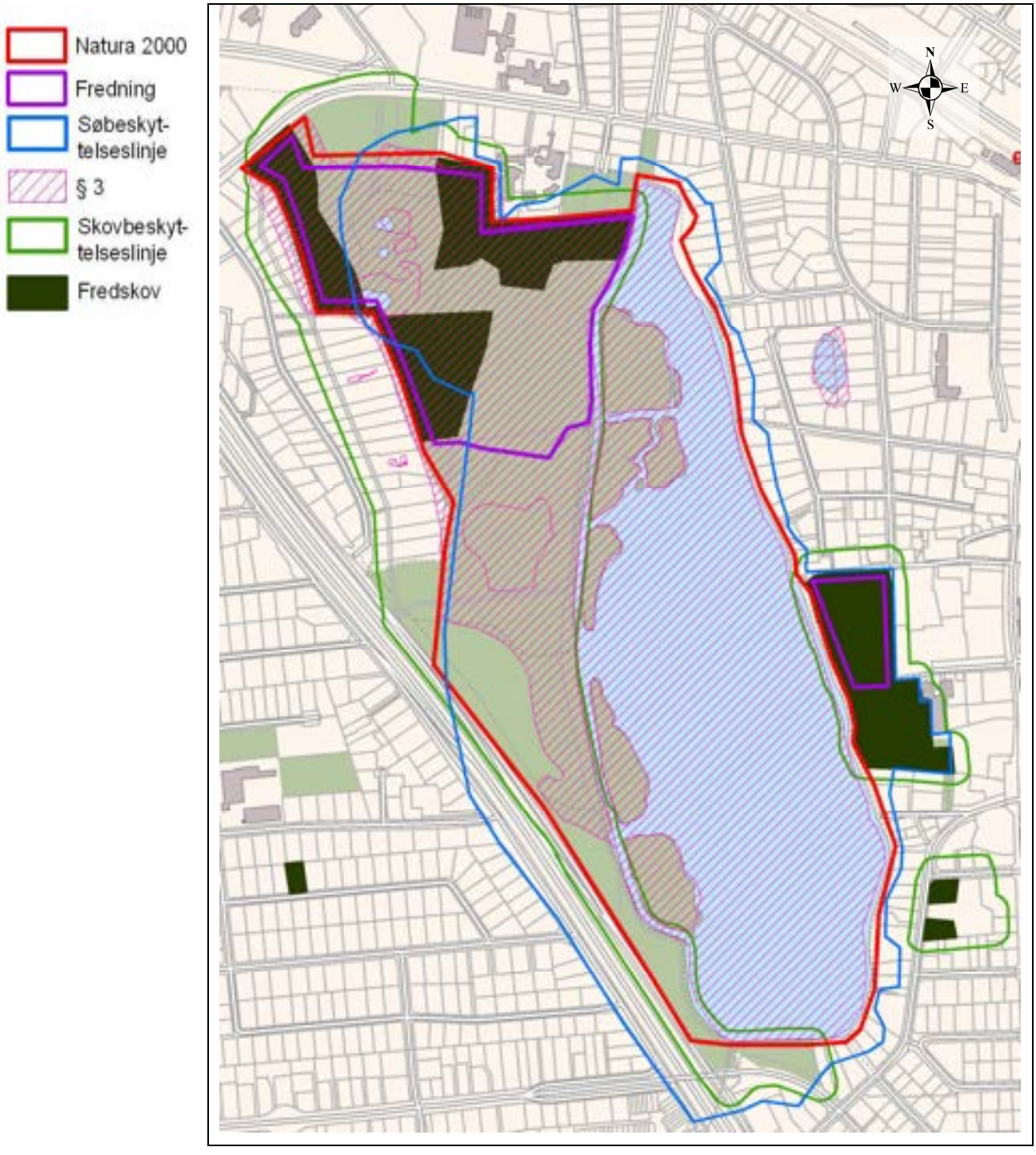
- Buchwald, E. (1981): Plejeplansforslag for del af engene vest for Gentofte Sø. - Gentofte Natur og Ungdom. Upubl.
- Buchwald, E. (1992): Danmarks sidste rene søer. - Vand og Miljø 9, 6:197-199
- Buchwald, E og S. Søgaard (2000): Danske naturtyper i det europæiske NATURA 2000 netværk. -- Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen.
- Buchwald, E og T. Vikstrøm (1999): 10 års pleje af tilgroet eng ved Gentofte Sø. - Urt 15, 3: 71-80
- Carl Bro Energi & Miljø (1998): Tilstand 1990-1986. – Københavns Amt, Teknisk Forvaltning.
- Christiansen, S. G. & S. Moeslund (1989): Botanisk overvågning i hovedstadsregionen 1982-1989, s. 191-193. Naturovervågning nr. 74. – Hovedstadsrådet.
- Fredningsnævnet for Københavns amtsrådskreds (1962): Kendelse om Folkeparken. Udskrift af forhandlingsprotokol.
- Overfredningsnævnets delafgørelse af 12. februar 1981 i sagen om fredning af 'Insulinmosen' ved Gentofte Sø i Gentofte Kommune (sag nr. 2466/80)
- Overfredningsnævnets afgørelse af 30. august 1988 om fredning af Brobæk Mose.
- Gentofte Kommune (2009): Kommuneplan 2009.
- Gentofte Kommune (2010): Grøn Strukturplan 2010-13.
- Gentofte Kommune (2005): Gentofte Sø udviklingsplan. Park og Vej i samarbejde med Thomas Vikstrøm.
- Grøn, P. N. (2000): Vegetationen i Gentofte Sø 2000. – Bio/consult for Københavns Amt.
- Høy, T & J. Dahl (1995): Søerne i Roskilde Amt, Københavns Kommune og Københavns Amt. – Danmarks Søer, bd. 3. Strandbergs Forlag.
- Københavns Amt, Vegetationsanalyser 2001.
- Nielsen, M. & T. Vikstrøm (1998): Fuglelokaliteter i Københavns Amt, - Dansk Ornitologisk Forening.
- Vikstrøm, T. (1987): Vegetationsundersøgelse Brobæk Mose foretaget juli-september 1986. Gentofte Kommune, Teknisk Forvaltning, Stadsgartnerens kontor.
- Vikstrøm, T.(1992): Naturanvendelsen ved Gentofte Sø. – Geografisk Orientering 22, 5: 456-459. Geografiforbundet.
- Vikstrøm, T. (1997): Kilder i Københavns Amt. – Miljøserie nr. 75. Københavns Amt, Teknisk Forvaltning.
- Vikstrøm, T. (2008): Årsrapport over fugleobservationer 2007

KORTBILAG 1, 2, 3, 4 OG 5

KORTBILAG 1 - Matrikelkort



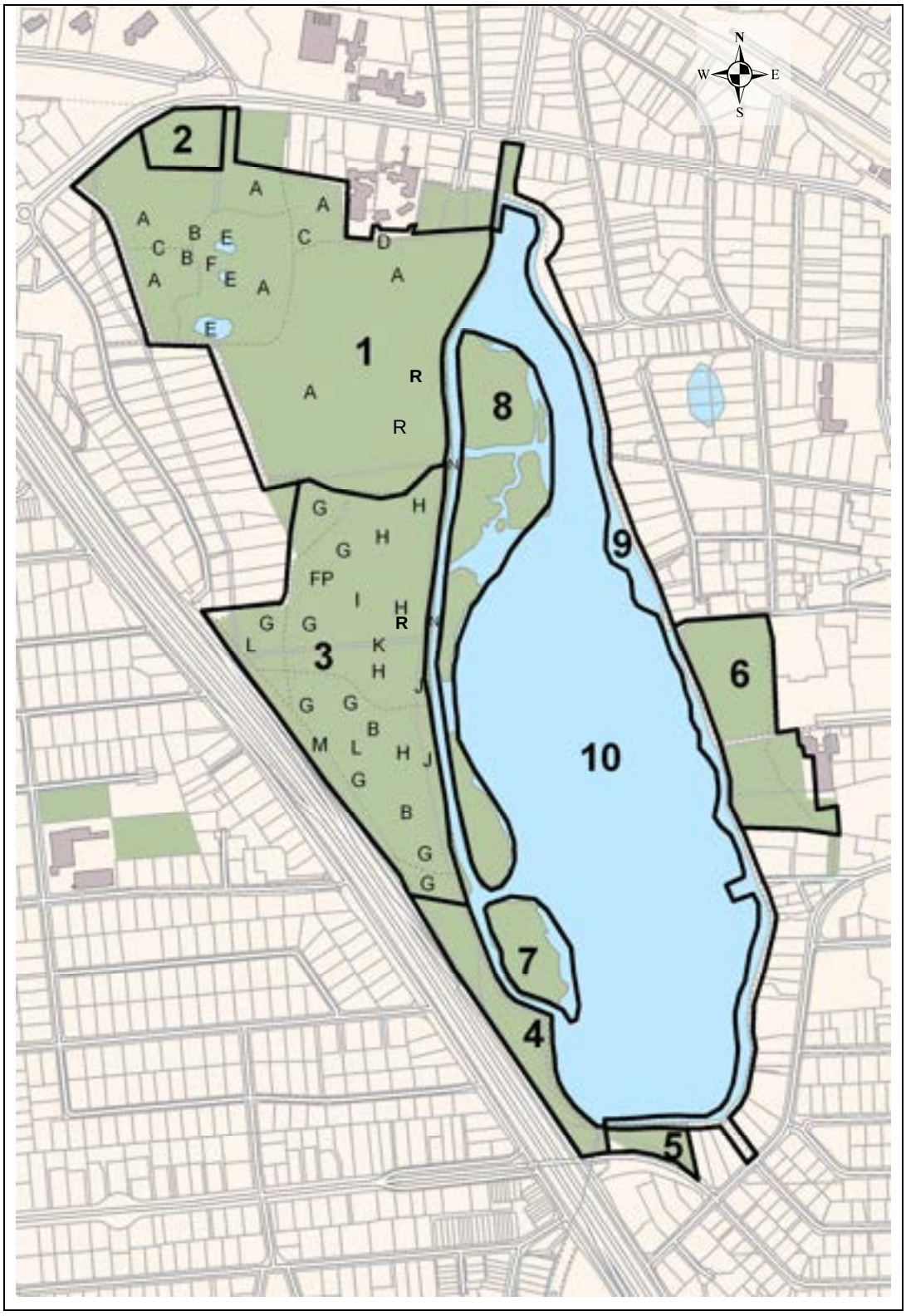
KORTBILAG 2 – Samlet naturbeskyttelse



KORTBILAG 3 – Kort over delområder

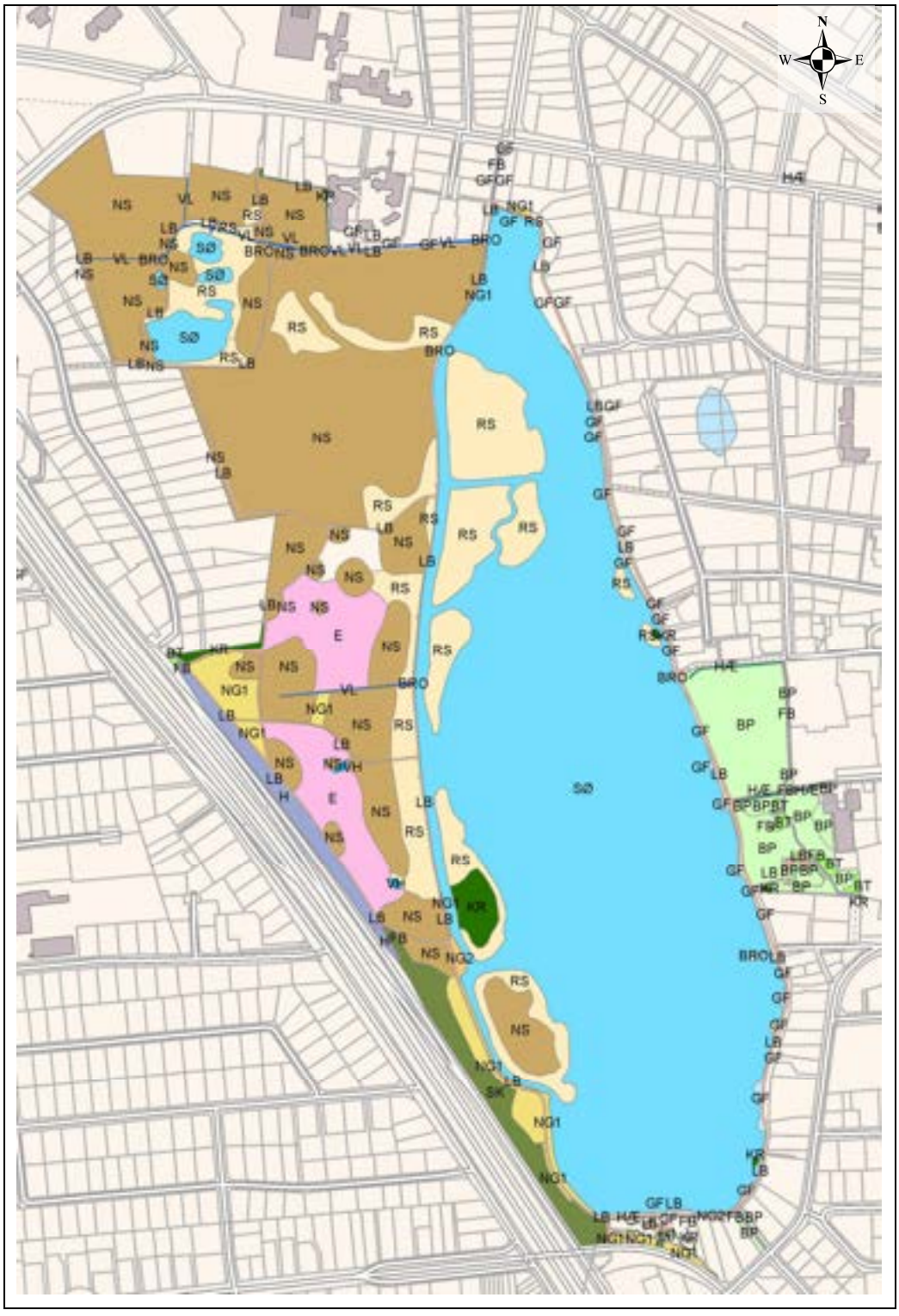
Kort over delområde 1-10

Bogstaver og tal refererer til tekst om delområderne



KORTBILAG 4 – Plejekategorier fra Park og Vejs driftsplan 2011

- BP- Brugsplæne
- BRO - Bro
- BT - Busket
- E - Eng
- HÆ - Hæk
- KR - Krat
- FB - Fast belægning
- LB - Løs belægning
- NG1 - Naturgræs
- NG2 - Naturgræs
- NS - Naturskov
- RS - Rørsump
- SK - Skov
- SØ - Sø
- VH - Vandhul
- VL - Vandløb



KORTBILAG 5 – Stiruter

Hjertesti

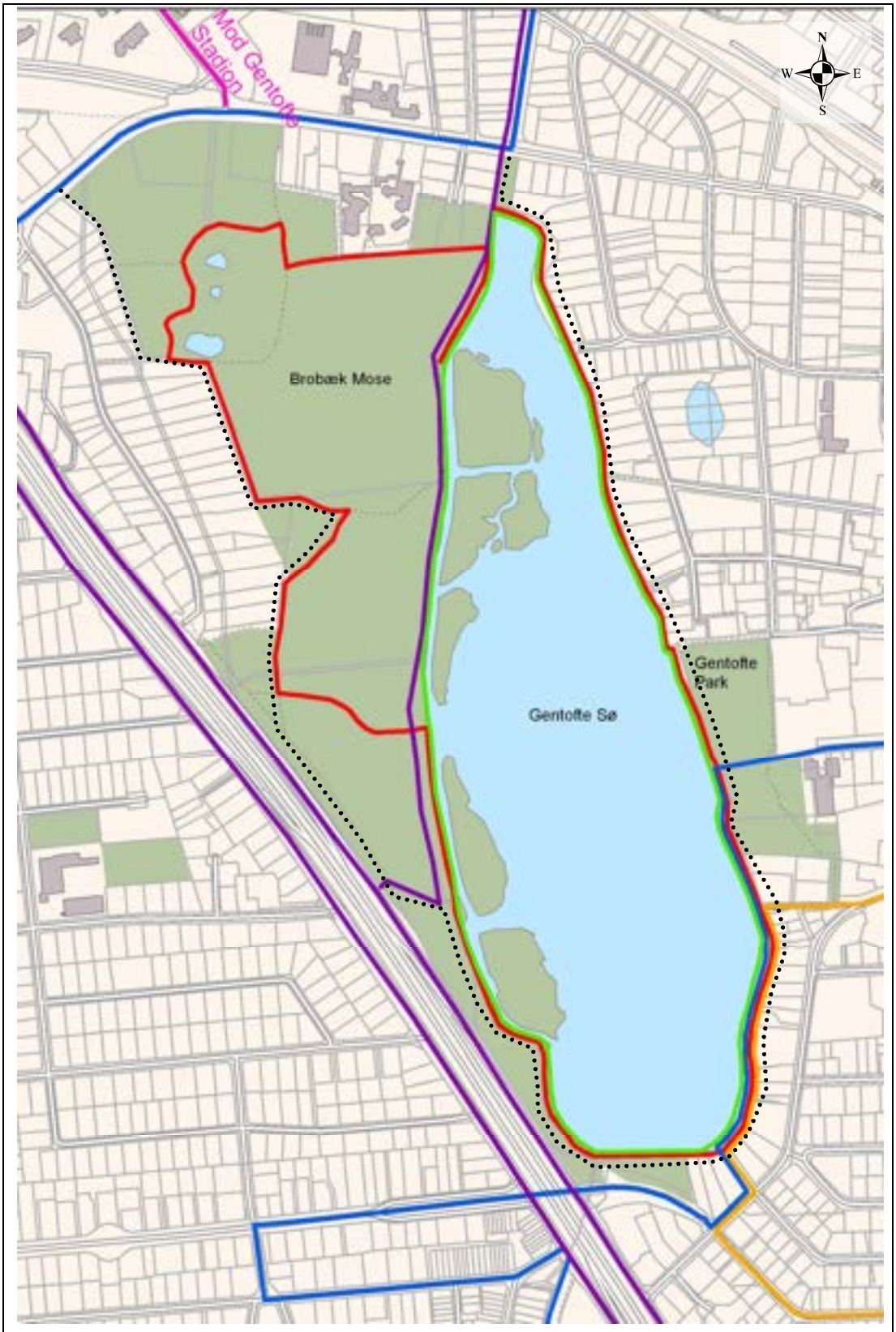
Regional hovedsti

Søruten

Parkruten

Sti langs søkanten

Mulig diskret pullert-belysning



Park og Vej

Gentofte Rådhus
Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund
Telefon: 39 98 81 00

E-Mail: park-vej@gentofte.dk
Internet: www.gentofte.dk

GENTOFTE KOMMUNE

Relateret document 2/2

Dokument Navn:	**Høringsnotat vedrørende Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø.pdf**
Dokument Titel:	**Høringsnotat vedrørende Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø**
Dokument ID:	**5564561**

Dato: 15.08.2024
Sagsnr.: EMN-2024-04253

Høringsnotat

Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø

Resume af indkomne henvendelser i høringsperioden med bemærkninger og sammenfatning. Ved indsigelsesfristens udløb den 1. juli 2024 havde Plan og Byg modtaget 4 høringssvar.

Bemærkningerne omhandler følgende emner:

- Emne 1: Uklarhed vedrørende lokalplanforslagets formål, virkninger og betydning.
- Emne 2: Lokalplanens afgræsning og grunden til at Tjørnestien 5 ikke er medtaget i den.
- Emne 3: Begrænsning af etablering af liberalt erhverv til kun enfamiliehuse fastsat i § 3.3.
- Emne 4: Begrænsningen af bebyggelsesprocent til 25, som er fastsat i § 6.1, tager ikke højde for, at den nuværende gennemsnitlige bebyggelsesprocent i området er 33.
- Emne 5: Begrænsning af antallet af beboelsesbygning til kun en pr. ejendom, som er fastsat i § 6.2.
- Emne 6: Uklarhed om placering af byggelinjerne langs Tjørnegårdvej, i modsætning til de to byggelinjer pålagt langs Kirkebakken, som er præcis defineret i § 6.6 samt på Kort 1.
- Emne 7: Ønske om, at forvaltning rydder op og aflyser alle de ældste servitutter, der regulerer bebyggelse og benyttelse af ejendomme i området, som ikke er blevet digitaliseret, således at det fremadrettet kun er lokalplanen, der vil regulere dette.
- Emne 8: Manglende angivelse på Kort 1 af sø- og åbeskyttelseslinje som omkranser arealer ved Gentofte Sø.

Emne 1
Uklarhed vedrørende lokalplanforslagets formål, virkninger og betydning for områdets beboere.

Bemærkninger:
Lokalplan 418 har som formål:

- at områdets bevares som et attraktivt villaområde
- at ny bebyggelses tilpasses områdets karakter
- at sikre bevaringsværdige bygninger
- at fastholde områdets grønne vejbillede

For at realisere dette anvender lokalplanforslaget de standardbestemmelser for villaområder i Gentofte Kommunen samt noget yderligere regulerende bestemmelser for at beskytte områdets særlige kulturmiljø og landskab ved at fastsættelse to byggelinjer langs Kirkebakken for at beskytte sigtelinjen mellem Gentofte Sø og Gentofte Kirken.

Det vil betyde at lokalplanområdet, som indtil nu ikke havde detaljeret bebyggelsesregulerende bestemmelser, vil fremad bevares som et attraktive villaområde.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 2
Lokalplanens afgræsning og grunden til at Tjørnestien 5 ikke er medtaget i den.

Ejendommen Tjørnestien 5 er ikke inkluderet i lokalplanen, selvom den er en del af de historiske villabebyggelser. Dette vil overlade ejendommen til regulering efter bygningsreglementet, hvilket skabe usikkerhed.

Bemærkninger:
Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø har som formål at fastsætte området som et attraktivt villaområde for helårsbeboelse.

Ejendommen Tjørnestien 5. matr.nr. 6ac, Vangede, er ikke inkluderet i lokalplanafgræsningen fordi i Kommuneplan 2021 indgår i et enkeltområde for lokalplanlægning med anvendelser og bebyggelsesregulerende bestemmelser som ikke tillades i villaområder med åben-lav boligbebyggelse.

Tjørnestien 5 indgår i enkeltområde 5. D19- Tjørnestien og Brogårdsvej- som fastsætter områdets generel anvendelse til offentligt formål og til daginstitutioner, døgninstitutioner som specifik anvendelse. Den maksimal bebyggelsesprocent for den enkelte ejendom er 80%, den maksimale antal etager er 4 og den maksimale bygningshøjde er 15 m.

Lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø omfatter til gengæld et homogen villaområde selvom der indgår i 3 enkeltområder 5. B44- Brogårsdsvej og Brobæk Mose-, 5. B45- Tjørnkrogen- og 5.B 46- Brogårdsvej og Gentoftegade. Alle tre enkelte områder fastsætter generel anvendelse til boligformål og specifik anvendelse til åben-lav boligbebyggelse. Den maksimale bebyggelsesprocent for den enkelte ejendom er 25, det maksimale antal etager er 2 og den maksimale bygningshøjde er 9 m.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 3
Der forslås, at man også på tofamiliehuse bør kunne etablere liberale erhverv, og ikke kun på enfamiliehuse. Dette vil give ejerne mere frihed og bedre mulighed for at tilpasse sig det moderne jobmarked.

Bemærkninger:
Bestemmelse § 3.3 som regulerer muligheder for etablering af liberalt erhverv i villaområder, som begrænser dette anvendelse til enfamiliehuse, er et general bestemmelser i alle lokalplaner som gælder for alle villaområder i Gentofte Kommune og som også indgår i de generelle rammer for lokalplanlægning i Gentofte Kommuneplan 2021, fremtidige Kommuneplan 2025 samt i tidligere udgaver af Gentofte Kommuneplan.

Kommentar til § 3.3 i Lokalplanen forklarer at erhverv i bolig er generelt tilladt, når erhvervet udøves at beboerne uden fremmed medhjælp, og ejendommenes karakter af boligejendom og kvarterers præg af boligområde i øvrigt fastholdes. Som eksempler på sådanne erhverv kan nævnes frisør-, advokat-, revisor- og arkitekt virksomhed og lignende liberale erhverv samt dagplejer og lignende.

Hovedargument for denne bestemmelse er at undgår trafik og parkeringsproblemer tilknyttet til liberalt erhverv aktiviteter i villaområder med dobbelthuse og tofamiliehuse, som allerede kan være udfordret med § 5.1 krav om at der skal udlægges areal til mindst 2 parkeringspladser til

bolig samt at ved etablering af liberalt erhverv i enfamiliehuse skal der anlægges mindst 1 parkeringsplads til erhvervet.

Desuden man vil undgå andre gener af diverse karakter som disse liberalt erhvervsaktiviteter kunne fremprovokere ved en fortætning af antallet af mennesker som kunne opholde sig på villaområder som allerede er fortætte med dobbelthuse og tofamiliehuse.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 4
Begrænsningen af bebyggelsesprocent til 25, som er fastsat i § 6.1, tager ikke højde for, at den nuværende gennemsnitlige bebyggelsesprocent i området er 33.

Bemærkninger:

Lokalplansforslag 418 for et område ved Gentofte Sø fastlægger en bebyggelsesprocent på 25, hvilket er standard for de fleste bevarende lokalplaner for villaområder i Gentofte Kommune. Denne bestemmelse er også inkluderet i Kommuneplan 2021 samt i tidligere udgaver under rammerne for lokalplanlægning af boligområder med villa-åben/lav bebyggelse. Formuleringen i Kommuneplanen er som følger:

"Villa – åben/lav
Inden for området må boligerne kun benyttes til helårsbeboelse. Der kan opføres eller indrettes bebyggelse til institutioner og boliger til offentlige formål med en maksimal bebyggelsesprocent på 25."

Denne bebyggelsesprocent hænger sammen med følgende bestemmelser om antallet af beboelsesbygninger pr. ejendom og minimumgrundstørrelse:

- På en villagrund må der kun opføres eller indrettes én beboelsesbygning.
- Grunde til villabebyggelse må ikke udstykkes med et grundareal på mindre end 800 m² til enfamiliehuse. Der må ikke opføres eller indrettes tofamiliehuse (med vandret lejlighedsskel) på grunde mindre end 1.000 m², og dobbelthuse (med lodret lejlighedsskel) på grunde mindre end 1.200 m². Bygninger med delvis lodret skel vil blive betragtet som dobbelthuse.

Enkelte lokalplaner, såsom Lokalplan 373 for området omkring Hellerup Havn og Strandpark, fastsætter en bebyggelsesprocent på 35 for delområde A, som anvendes til villabebyggelse. Dette skyldes den tætte og urbane bystruktur omkring havnen. Bebyggelsen består overvejende af villaer med en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på 35 og en mindre del af områdets bebyggelse mod sydvest som består overvejende af etageboliger med en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på 60. De fleste villaer er opført i 2½ etager, og mange af dem er indrettet som flerfamilieboliger med op til 4 boligenheder per ejendom. Her tales der om både fysisk og anvendelsesmæssig

tæthed, hvor et tæt bebygget og aktivt boligkvarter udgør rammen for havnens mange aktiviteter og øvrige rekreativ gøremål.

Området omkring Gentofte Sø, omfattet af lokalplan 418, har en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på 33, hvilket indikerer en mindre tæt og urban bystruktur sammenlignet med fx Hellerup Havn. Selvom Gentofte Sø-området også har rekreative funktioner, er dets karakter mindre urban, hvilket afspejler en forskel i både den fysiske tæthed og den måde, området anvendes på.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 5
Begrænsning af antallet af beboelsesbygning til kun en pr. ejendom, som er fastsat i § 6.2.

Bemærkninger:
Bestemmelsen som siger, at der må højst opføres eller indrettes én beboelsesbygning pr. ejendom, er en standardformulering i alle villalokalpaner i Gentofte Kommune. Denne bestemmelse er også inkluderet i Kommuneplan 2021 samt tidligere udgave under rammer for lokalplanlægning for boligområder med villa-åben/lav bebyggelse med følgende formulering: *På en villagrund må der kun opføres eller indrettes én beboelsesbygning.* Formålet med denne bestemmelse er at undgå en uhensigtsmæssig fortætning af Gentofte kommunens villaområder.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 6
Der er uklarhed om placering af byggelinjerne langs Tjørnegårdvej, da lokalplanen hverken angiver afstanden til vejskellet i meter eller viser linjerne på Kort 1. Dette står i kontrast til de to byggelinjer langs Kirkebakken, som er fastlagt til at ligge 7 m fra vejskellet og er tegnet ind på Kort 1.

Bemærkninger:
Det drejer sig om to forskellige slags byggelinjer. Byggelinjen langs Tjørnegårdsvej er en såkaldt vejbyggelinje, som har til formål at sikre mulighed for at udvide vejen til en større bredde eller foretage ændringer af hensyn til trafikken. Byggelinjen langs Kirkebakken har derimod til formål at bevare den visuelle akse mellem Gentofte Sø og Gentofte Kirken.

Der er tinglyst byggelinjer på næsten alle statens veje. På denne måde undgås det, at værdifulde byggerier mv. opføres træt på vejen, og i værste fald skal nedrives, hvis vejen på et tidspunkt skal udvides. Vejbyggelinjer kan også være pålagt af trafiksikkerhedsmæssige grunde.

Hvis man ønsker at opføre nyt byggeri eller lave en om- eller tilbygning indenfor det areal, som er pålagt vejbyggelinje, skal man have tilladelse fra Vejdirektoratet.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 7
Der fremsættes ønske om, at forvaltningen rydder op og aflyser alle de ældste servitutter, der regulerer bebyggelse og benyttelse af ejendomme i området, som ikke er blevet digitaliseret. Formålet er, at det fremadrettet kun er lokalplanen, der regulerer dette.

Bemærkninger:
Aflysning af de nævnte servitutter kan medføre en administrativ lettelse og mere overskuelige regler for grundejere og borgere, men det kræver en betydelig indsats. Det er vigtigt at sikre en grundig vurdering af hver servitut for at undgå juridiske komplikationer og at overveje en gradvis implementering for at fordele ressourcerne effektivt.

Ændringsforslag:
Ingen

Emne 8
Dansk Ornitologisk Forening (DOF) tilslutter sig intentionerne og bestemmelserne i forslag til lokalplan 418 for et område ved Gentofte Sø, men har følgende kommentarer:

- **Manglende Søbeskyttelseslinje på Kort 1**:

  Kort 1 på side 25 mangler sø- og åbeskyttelseslinje på søens vestside, selvom den er omtalt på side 32.

  Den korrekte linje fremgår af kortet på side 13 i kommunens udviklingsplan for Gentofte Sø og Brobæk Mose.

- **Korrekt Søbeskyttelseslinje**:

  Der er forkerte udgaver af beskyttelseslinjen i omløb, også hos Gentofte Kommune.

  Den korrekte version stammer fra Overfredningsnævnets afgørelse fra 1981.

- **Reduceret Søbeskyttelseslinje**:

  DOF beder om kopier af kommunens anmodning til Miljøstyrelsen om godkendelse af en reduceret søbeskyttelseslinje samt Miljøstyrelsens svar.

Bemærkninger:

- Plan og byg har anmodet Miljøstyrelsen om en sindsskrivelse vedrørende reduktion af sø- og åbeskyttelseslinje omkring Gentofte Sø for at lette administration og fastsætte beskyttelseslinjen i området.

- Plan og byg besluttede ikke at inkludere søbeskyttelseslinje på Kort 1, fordi den tegnede søbeskyttelseslinje o i vores GIS system ikke var præcis nok og kunne være misvisende og skabe usikkerhed hos naboerne omfattet af det omtale søbeskyttelseslinje.

- Plan og byg har sendt en kopi af anmodning om godkendelse af søbeskyttelseslinje til Miljøstyrelsen til DOF.

Ændringsforslag:
Ingen

Sammenfatning

Høringen har ikke givet anledning til ændringsforslag i lokalplan og kommuneplantillæg.

Dokument Navn:	**Hvidbog Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal.pdf**
Dokument Titel:	**Hvidbog Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal**
Dokument ID:	**5561029**
Placering:	**Emnesager/Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal. Endelig/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal. Endelig vedtagelse**
Dagsordenspunkt nr	**4**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**2**

Dette dokument blev genereret af getorganized

GENTOFTE KOMMUNE

Hvidbog

Lokalplan nr. 419 - for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal

Gentofte Kommune

Offentlig høring fra den 06.05.2024 til 01.07.2024

Høringssvar
Id: 2127

pkt. 3.5 transformerstationer

Dato: 24-5-2024

Høringssvar

Jeg er bekymret for, hvad det betyder i praksis. Hvordan er sådanne transformerstationer udformet, hvor meget fylder de, og hvor skal de ligge i forhold til de eksisterende ejendomme?
Kommer de til at skæmme de eksisterende matrikler og hvordan er det med evt. sundhedsskadelighed? Og hvad betyder det for ejendomsværdien af berørte matrikler?

Vi vil nødig have en transformerstation i baghaven.

Relateret document 2/2

Dokument Navn:	**Høringsnotat Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal.pdf**
Dokument Titel:	**Høringsnotat Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal**
Dokument ID:	**5564656**

Dato: 14. august 2024
Sagsnr.: EMN-2024-04255

Høringsnotat

Lokalplan 419 for et område mellem Gentofte bydelscenter og baneareal

Resume af indkomne henvendelser i høringsperioden med bemærkninger og sammenfatning. Ved indsigelsesfristens udløb den 1. juli 2024 havde Plan og Byg modtaget 1 høringssvar.

Bemærkningerne omhandler følgende emne:

Udseende, omfang og placering af de i § 3.5 angivne transformerstationer og lignende installationer til sikring af den nødvendige energiforsyning, som kan opføres inden for lokalplanområdet.

Emne 1

Bekymring for, hvad § 3.5 betyder i praksis:

- Hvordan er sådanne transformerstationer udformet?
- Hvor meget fylder de?
- Hvor skal de lige i forhold til de eksisterende ejendomme?
- Kommer de til at skæmme de eksisterende matrikler?
- Er de sundhedsskadelig?
- Hvad betyder det for ejendomsværdien af de berørte matrikler?

Bemærkninger:

Typer og funktion af transformerstationer

Transformerstationer kan indledes i 2 typer- hovedtransformerstation og netstation eller sekundære transformerstationer. Transformerstationer på private grunde i villaområder er sekundære transformerstationer som omdanner højspænding fra elnettet til en lavere spænding, der er passende til brug i husholdninger. De fungerer som distributionspunkter, der leverer elektricitet til et specifikt område, sikre en jævn fordeling og mindsker risiko for overbelastning.

Udseendet af transformerstationer

En sekundær transformerstation/netstation er typisk mindre huse (kiosk), et lille tårn (tårnstation), en kasse i forhaven eller sat på en mast (mastestation). Fælles for disse er, at de nedtransformerer elektriciteten til den spænding, der anvendes hos forbrugeren.

Her er nogle nøglepunkter om deres funktion, betydning og overvejelser i forbindelse med deres placering i beboelsesområder:

Overvejelse ved placering af transformerstationer

- **Sikkerhed:** Transformerstationerne skal placeres, så de er sikrede og utilgængelige for offentligheden, især børn.
- **Støj og Visuel Æstetik:** Moderne transformerstationer designes ofte til at være så lydløse og visuelt diskrete som muligt for at minimere forstyrrelser i boligområder.
- **Tilgængelighed:** Skal være tilgængelige for vedligeholdelse og nødreparationer, hvilket betyder, at de ofte placeres tæt på veje eller stier.
- **Reguleringer og Lovgivning:** Der er strenge regler og standarder for placering og konstruktion af transformerstationer for at sikre sikkerhed og minimere miljøpåvirkninger.

Miljø- og Sundhedsaspekter

- **Elektromagnetiske Felter (EMF):** Der er ofte bekymringer om EMF-eksponering, men forskning viser, at korrekt designede og placerede transformerstationer ikke udgør en sundhedsrisiko.
- **Miljøpåvirkning:** Placering og design skal tage hensyn til lokale miljøforhold for at minimere påvirkningen af flora og fauna.

Byggetilladelser og Inspektioner

- **Byggetilladelser**: Opførelse af transformerstationer kræver normalt byggetilladelse fra lokale myndigheder. Denne proces indebærer typisk en vurdering af projektets overensstemmelse med gældende bygningsreglementer og planlægningslove.
- **Regelmæssige inspektioner**: Transformerstationer skal inspiceres regelmæssigt for at sikre, at de opfylder sikkerheds- og miljøstandarder. Disse inspektioner udføres af både operatøren og relevante myndigheder.

Ejendomsværdi

Placering af sekundære transformerstationer i villaområder er nødvendige for ar sikrer pålidelig og stabil elektricitetsforsyning til boliger og kan ikke betragtes som en negativ faktor for ejendommes værdi.

Ved at tage alle de ovennævnte faktorer i betragtning kan sekundære transformerstationer effektivt understøtte energibehovet i villaområder, samtidig med at de opretholder sikkerheds- og miljøstandarder.

Ændringsforslag:
Ingen

Sammenfatning
Høringen har ikke givet anledning til ingen ændringsforslag i lokalplan.

Dokument Navn:	**2024-03-19_LP 435 (offentlig høring).pdf**
Dokument Titel:	**2024-03-19_LP 435 (offentlig høring)**
Dokument ID:	**5420803**
Placering:	**Emnesager/Lokalplan 435 for rækkehusene ved Vesterdalen.Forslag/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Forslag til Lokalplan 435 for Vesterdalen. Supplerende høring**
Dagsordenspunkt nr	**5**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**7**

Dette dokument blev genereret af getorganized

Lokalplan 435

for rækkehusene ved Vesterdalen

Gentofte Kommune

Forslag

Indholdsfortegnelse

Lokalplanens baggrund 1
Eksisterende forhold 2
Lokalplanens formål og indhold 4
Lokalplanbestemmelser 11
§ 1 Formål 12
§ 2 Område og zonestatus 13
§ 3 Anvendelse 14
§ 4 Udstykning 15
§ 5 Veje, stier og parkering 16
§ 6 Bebyggelsens omfang og placering 17
§ 7 Bebyggelsens udseende 20
§ 8 Ubebyggede arealer 21
§ 9 Bevaringsbestemmelser 23
§ 10 Servitutter og lokalplaner 26
§ 11 Retsvirkninger 27
Kort og bilag 28
Kortbilag 1 29
Kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3 30
Matrikelkort 33
Tegningsbilag 1 - facader og tagflader 34
Tegningsbilag 2 - rækværk 46
Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning 47
Miljøvurdering 52
Lokalplanens midlertidige retsvirkninger 54
Status 55

Lokalplanens baggrund

Nærværende lokalplan er udarbejdet med henblik på en opdatering af plangrundlaget for de bevaringsværdige rækkehuse beliggende nord for Vesterdalen.

Med udgangspunkt i det eksisterende plangrundlag og med et ønske om yderligere bygningsdetaljerede bestemmelser er lokalplanen revideret til et tidssvarende grundlag. Dette for at sikre, at istandsættelse og eventuelle forandringer sker på et ensartet grundlag, så helheden og bebyggelsens arkitektoniske kvaliteter bevares, samtidig med at beboerne gives en udvidet mulighed for at tilpasse boligen til deres behov.

Rækkehus langs Sønderengen

Eksisterende forhold

Lokalplanområdet ligger i Dyssegård Bydel og omfatter rækkehusbebyggelsen "Ny Søndergård" beliggende mellem Gentofterenden og Dyssegårdsparken mod øst og etageboligbebyggelsen langs Vangedevej mod vest. Mod syd og mod nord afgrænses området af villabebyggelse. Bebyggelsen er opkaldt efter gården, der lå ved lokalplanområdets vestlige del, langs Vangedevej.

Lokalplanområdet omfatter 140 ejendomme, og har et samlet areal på ca. 3,7 ha ekskl. vejarealer.

De bevaringsværdige rækkehuse blev opført i perioden 1942-1954 på baggrund af en bebyggelsesplan udført af arkitekterne Kay Fisker, Eske Kristensen og Erik Fisker. Bebyggelsesplanen omfattede både rækkehusene og lejlighedsbebyggelsen ved Vangedevej/Eskeager, og på nogle af de første udkast var der angivet en børneinstitution i midten af området, der aldrig blev realiseret.

Rækkehuse langs Sønderengen

Ny Søndergårds bebyggelse er fordelt i 12 rækker af forskudte rækkehuse, med ni boliger i hver. Dog har den anden sidste række mod øst kun otte boliger og området indeholder altså 107 boliger i alt. Rækkehusene forbindes af vejen Vesterdalen, langs lokalplanområdets sydlige afgrænsning. Almindingen, Sønderengen og Slettevej er gennemgående veje, der forbinder området med de omkringliggende villaområder, mens de øvrige rækkehuse ligger langs deres egne stikveje og -stier.

Samtlige rækkehuse er opført i gule mursten med rødt tegltag og taghældning på 40-45 grader. De vestlige rækker er bygget med en "knækket" grundplan, som også er set i andre rækkehusbebyggelser fra perioden - fx Ermelundshusene i Jægersborg. På denne måde fremstår husene som halvanden etages huse, frem for to-etages. De øvrige rækker fremstår kun i en etage ud mod vejen. Til trods for de enkelte huses forskellige ydre og indre karakterer, fremstår området som en samlet bebyggelse.

Midt i området, mellem Almindingen, Sønderengen og Slettevejs rækkehuse, ligger to store grønne opholdsarealer og garagebygninger, til beboernes fælles anvendelse.

Terrænet falder nogenlunde jævnt, fra vest mod øst, ned til Gentofterenden. De fleste haver er afgrænset af grønne hegn og der er kun få høje eller markante træer.

Rækkehuse ved Eskeager

Lokalplanens formål og indhold

Formålet med lokalplanen er at fastholde området som et attraktivt og overordnet ensartet rækkehusområde, at sikre bevaringsværdige bygninger, fastholde områdets grønne vejbilleder og ophæve en utidssvarende lokalplan.

Lokalplanområdet må kun anvendes til helårsboliger i de eksisterende rækkehuse og der må ikke indrettes nye boliger. Forbuddet omfatter også opdeling af eksisterende boliger i mindre boligenheder. Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at øge boligtætheden, da det vil være utilpasset i forhold til bydelen, vil forringe parkeringsforholdene og den enkelte boligs tilgængelige udearealer.

Lokalplanen fastsætter forbud mod matrikulære ændringer, herunder udstykninger, arealoverførsler og sammatrikuleringer.

Lokalplanen giver mulighed for opførelse af sekundær bebyggelse som skure, udhuse, drivhuse, garager og carporte. Den sekundære bebyggelse skal placeres inden for de byggefelter der er angivet til den konkrete type bebyggelse på **kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3**. Byggefelter til garager svarer til de eksisterende garager i området.

Byggefelterne til carporte har en størrelse på 3 x 5 meter og er placeret, så de danner en ensartet rytme langs vejen, så de så vidt muligt understreger rytmen i de bevaringsværdige rækkehuse.

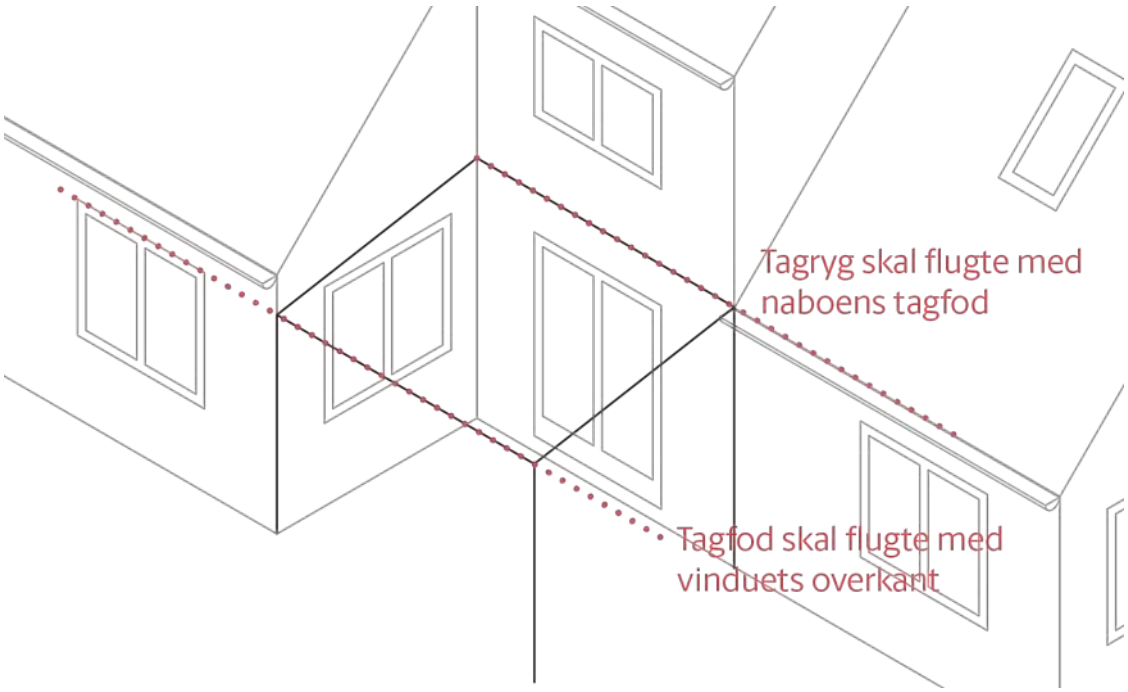
Byggefelterne til carporte angiver også, hvor det er tilladt at etablere uoverdækkede parkeringspladser. I dag har flere boliger indrettet parkering langs de små adgangsstier (fx mellem Eskeager og Langengen). På grund af stiernes bredde kan det ikke tillades at indrette nye parkeringspladser langs disse.

I forhold til den tidligere Lokalplan 58, er der udpeget nye byggefelter skure, udhuse og drivhuse. Disse er primært tiltænkt behovet for cykel- og affaldsskure. Byggefelterne er placeret minimum 80 cm fra vejskel, så der er plads til at plante levende hegn foran. Der skal tages forbehold for, at affaldsskurenes udformning kan påvirke renovationsmedarbejdernes mulighed for affaldsafhentning, selvom de er opført inden for lokalplanens rammer.

Skure, udhuse, drivhuse og carporte, der må placeres umiddelbart op ad facaden på den bevaringsværdige bebyggelse, må ikke gives en højde, der blokerer for vinduerne og arkitekturen og skal derfor opføres inden for de mintgrønne linjer, jf. **tegningsbilag 1**.

Rækkehuse langs Langengen

På rækkehusene langs Eskeager, Langengen og Almindingen - der er kendetegnet ved deres forskudte grundplan - er der mulighed for at opføre en terrasseoverdækning. For at sikre en vis ensartethed skal overdækningerne opføres inden for de på **kortbilag 2.1 og 2.2** viste byggefelter og udfylde hele byggefeltet. De skal opføres, så "tagryggen" flugter med tagfoden på naboens tag og med en ensidig hældning, så tagfoden flugter med stuevinduet på boligen, i princippet som vist på tegningen nedenfor.
Terrasseoverdækningen skal udføres i hvidmalet træ- eller metalkonstruktion med glastag. Terrasseoverdækningens side mod naboen må gerne lukkes til, men tillukningen skal udføres i glas eller matteret glas i 1,20 m højde og over. Havesiden skal være åben.



Tegning af princip for terrasseoverdækninger på Eskeager, Langengen og Almindingen. Eksemplet er vist på husene langs Eskeager.

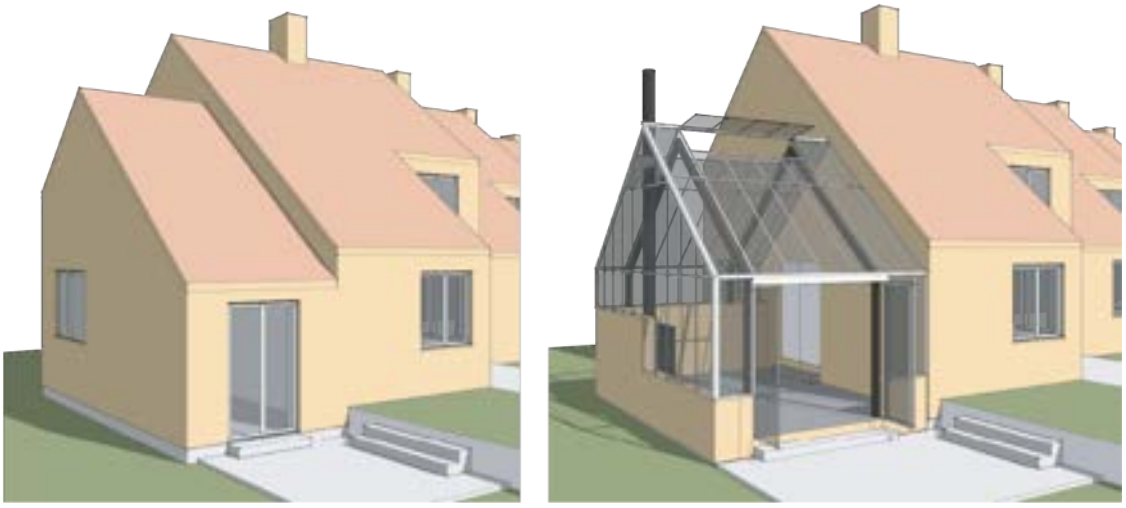
Sekundær bebyggelse skal udføres som trækonstruktion eller træbeklædt med fladt tag eller med ensidig hældning. Dog må garager i de med priksignatur angivne felter på **kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3** opføres i gul mursten, som de eksisterende. Drivhuse må opføres i glas. Træværket skal males i en af farverne mørk brun (NCS S 8010-Y90R, NCS S 8010-Y70R eller NCS S 8010-Y50R), mørk brun rød (NCS S 5540-Y90R), mørk grøn (NCS S 7020-G70Y), sort (NCS S 9000-N) eller mørkere nuancer af samme farver.

Uanset den generelle højdebegrænsning på sekundær bebyggelse, skal den sekundære bebyggelse opføres inden for de på **tegningsbilag 1** viste mintgrønne linjer, hvis de opføres i et byggefelt, der ligger umiddelbart op ad bevaringsværdig bebyggelse. Dette er for at sikre den overordnede bevaringsværdi og undgå, at vinduerne bliver "hugget over".

På nogle af de nordlige enderækkehuse vurderes det, at der kan opføres tilbygninger uden at skæmme bevaringsværdien af det enkelte rækkehus eller kvarteret som helhed. Tilbygningerne skal placeres inden for de på **kortbilag 2.1 og 2.2** angivne byggefelter med rød skravering. De kan enten opføres som en muret tilbygning eller som et orangeri/drivhus/vinterhave. Tilbygningens tag skal have samme hældning som det rækkehuse, der bygges til. Tagfladerne skal ligge minimum 40 cm lavere end på det oprindelige hus for at skabe en visuel opdeling af det nye og gamle.

Hvis tilbygningen opføres som muret tilbygning, skal taget udføres i røde tegl, svarende til teglstenene på det rækkehus, der bygges til. Vinduer og døre skal i format og opdeling svare til de vinduer og døre, der er anvendt på det oprindelige rækkehus - der kan dog gives tilladelse til mindre variationer, hvis Gentofte Kommune vurderer, at de er tilpassede bebyggelsens udtryk.

Hvis tilbygningen opføres som orangeri/drivhus/vinterhave kan den opføres med delvist muret facade i op til 1,5 m højde. Tagkonstruktionen skal være symmetrisk, da asymmetriske glastagskonstruktioner virker fremmet i forhold til de bevaringsværdige rækkehuses udtryk.



Eksempler på tilbygninger, der kan tillades, til de på kortbilagene angivne nordlige enderækkehuse.

Der må ikke sættes skilte (fx reklamer) op på facader eller andetsteds, udover navneskilt og husnummerskilt af almindeligt omfang.

Lokalplanen fastholder de fælles opholdsarealer på matrikel 19ek og 19fc og sikrer, at de bevares som grønne arealer, der ikke må opdeles i mindre haver eller befæstes. Der kan indrettes en legeplads på maksimalt 250 m^2 inden for de grønne arealer. Adgangsvejen til garagerne mellem Almindingen og Sønderengen må, af hensyn til regnvandsopstuvning og det landskabelig udtryk ikke asfalteres, men må gerne befæstes med småsten, som i dag, grus eller andre lignende belægninger.

For at fastholde lokalplanområdets karakter, videreføres bestemmelsen om beplantningshøjder fra den tidligere Lokalplan 58. På **kortbilag 1** er angivet, hvor der er begrænsninger på træhøjden.

Lokalplanen stiller krav om, at hegn langs skel skal udføres som levende hegn i form af ligusterhæk. Dog må hegn i naboskel i de "lange" haver - angivet på **kortbilag 1** - også gerne udføres i træværk. Levende hegn langs vejskel skal plantes 0,4 m fra skel for at sikre, at det kan opnå en sund bredde uden at gro ud over offentlige arealer og fællesarealer. I forbindelse med levende hegn kan det tillades, at der opsættes trådhegn med en maksimal højde på 1,25 meter.

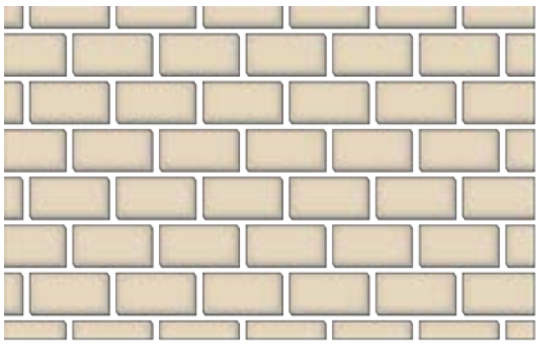
Der må ikke foretages terrænreguleringer uden kommunens forudgående tilladelse. Formålet er primært at sikre, at overfladevand håndteres på egen grund .

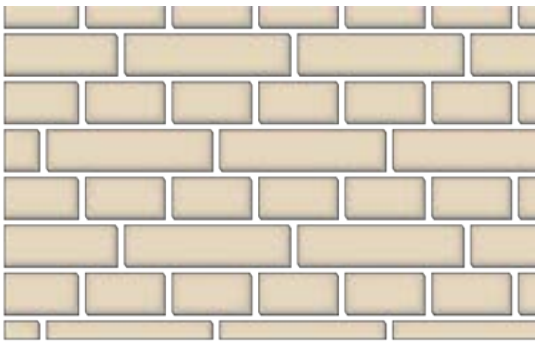
I § 9 fastsættes bestemmelser til sikring af den bevaringsværdige rækkehusbebyggelse. Som udgangspunkt må bebyggelsen ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Gentofte Kommunes accept. Dette gælder også dør-, vindues- og altanudskiftninger, ændringer i materialevalg, farvesætning, vinduesformater og udformning i øvrigt.

Der skal også indhentes forudgående tilladelse fra kommunen, selvom ændringerne er i overensstemmelse med bestemmelserne i § 9.

Formålet med bevaringsbestemmelserne er at bevare den bevaringsværdige bebyggelse og sikre, at lokalplanområdet fremover fremstår som et ensartet rækkehusområde.

På **tegningsbilag 1** er angivet, hvordan facader skal fremstå på den enkelte husrække. Facader skal fremstå i blank mur med håndstrøgne gule mursten med lys grå tilbageliggende fuge. Overliggerne - den bjælke der ligger over vinduet - på Almindingen og Sønderengen, lige numre, skal fremstå hvidmalet (NCS S 0502-Y20R). Såfremt overliggerne males hvide, er det tilladt at male dem uden forudgående tilladelse fra kommunen. På husene langs Eskeager, skal murværket udføres som kopforbandt. På de øvrige rækker, skal murværket udføres som krydsforbandt.


Kopforbandt


Krydsforbandt

Vinduer skal ligeledes fremstå som på **tegningsbilag 1**. Tegningsbilaget har begrænset detaljering, det er det vigtigste, at vinduerne udføres med de opdelinger og glaspartier, som kan ses på bilaget - de fleste vinduer har en enkelt lodret opdeling. Vinduerne skal udføres med ramme og karm af træ. Karmen skal males hvid (NCS S 0502-Y20R) og vinduesrammen skal fremstå i træ - enten ufarvet, hvid- (NCS S 0502-Y20R) eller brunmalet (NCS S 8010-Y90R).

Døre skal med hensyn til materialer, farver og eventuel detaljering fremstå som angivet på **tegningsbilag 1**. For nogle døre er der angivet to mulige udformninger. Dette er enten af praktiske årsager, da dørhullerne er noget højere end moderne standarder og det kan skabe konstruktive problemer, hvis man vil isætte energivenlige vinduespartier. Ved nogle døre, har der været tvivl om, hvilke døre, der oprindeligt har været anvendt, og det er vurderet, at muligheden for variation ikke ville reducere bebyggelsens samlede bevaringsværdi væsentligt.

De udvendige adgangstrapper skal fremstå som på tegningsbilagene i ufarvet/umalet beton. Rækværk skal udføres som på **tegningsbilag 2** i hvidmalet stål (NCS S 0502-Y20R). Rækværk skal udføres i runde stålprofiler.

Tage skal udføres som de eksisterende, som vist på **tegningsbilag 1** og beklædes med røde tegl, svarende til hvad der oprindeligt er brugt. Træværk skal fremstå malet mørk brun (NCS S 8010-Y90R) og tagrender og nedløbsrør i umalet gråt metal, som stål eller zink. Gentofte Kommune kan give dispensation til, at tage, der ikke tidligere er blevet hævet, kan hæves op til 65 mm (lodret) i forbindelse med efterisolering. Ved hævning af tag skal det eksisterende murforbandt videreføres og der skal undgås særligt tykke fuger eller mursten, der lægges parallelt med taghældningen under tagstenene i gavlen.

Kviste skal udformes som de eksisterende, som angivet på **tegningsbilag 1**. Der må ikke etableres nye kviste. Kvistenes flunker - d.v.s. deres sider - skal fremstå i træ, malet rødbrun (NCS S 4550-Y90R), eller gråt umalet metal, som stål eller zink.

På facadetegningerne på **tegningsbilag 1** er med mint-grøn streg angivet de tilladte placeringer af nye ovenlys. Derudover kan eksisterende lovlige ovenlys genetableres. Der må ikke placeres flere ovenlys på en tagflade, end der er angivet på facadetegningerne. Hvis man allerede har et eller flere ovenlys, med en anden placering end angivet på facadetegningen, kan man altså ikke opføre alle de ovenlys på tegningen, før end man har sløjfet nogle af sine eksisterende ovenlys.

På de rumlige tegninger på **tegningsbilag 1**, er med blå streg angivet de eksisterende ovenlys, som Gentofte Kommune har registreret ved selvsyn, i forbindelse med udarbejdelsen af Lokalplan 435. Der er ikke taget stilling til, om ovenlysvinduet er lovligt. Vinduernes størrelse og placering er vejledende.

Lokalplanen fastsætter, at skorstene skal udføres i mursten svarende til facadens mursten.

Lokalplanbestemmelser

I henhold til lov om planlægning, lovbekendtgørelse nr. 223 af 1. marts 2024 fastsættes herved følgende bestemmelser for det i § 2 beskrevne område:

§ 1 Formål

1.1

Det er lokalplanens formål:

- at området bevares som et attraktivt rækkehusområde
- at sikre, at området overordnet fremstår som et ensartet rækkehusområde
- at sikre bevaringsværdige bygninger for at fastholde områdets særlige miljøkvaliteter
- at fastholde områdets grønne vejbilleder
- at ophæve en utidssvarende lokalplan

§ 2 Område og zonestatus

2.1

Lokalplanen afgrænses som vist på **matrikelkortet**.

2.2

Lokalplanen omfatter følgende matrikler samt alle nye matrikler, der udstykkes fra disse:

19a, 19ds, 19dt, 19du, 19dv, 19dx, 19dy, 19dz, 19dæ, 19dø, 19ea, 19eb, 19ec, 19ed, 19ee, 19ef, 19eg, 19eh, 19ei, 19ek, 19el, 19em, 19en, 19eo, 19ep, 19eq, 19er, 19es, 19et, 19eu, 19ev, 19ex, 19ey, 19ez, 19eæ, 19eø, 19fa, 19fb, 19fc, 19fd, 19fe, 19ff, 19fg, 19fh, 19fi, 19fk, 19fl, 19fm, 19fn, 19fo, 19fp, 19fq, 19fr, 19fs, 19ft, 19fu, 19fv, 19fz, 19fæ, 19fø, 19ga, 19gb, 19gc, 19gd, 19ge, 19gf, 19gh, 19gi, 19gk, 19gl, 19gm, 19gn, 19go, 19gp, 19gq, 19gr, 19gs, 19gt, 19gu, 19gv, 19gx, 19gy, 19gz, 19gæ, 19gø, 19ha, 19hb, 19hc, 19hd, 19he, 19hf, 19hg, 19hh, 19hk, 19hl, 19hn, 19ho, 19hp, 19hq, 19hr, 19hs, 19ht, 19hu, 19hv, 19hx, 19hy, 19hz, 19hæ, 19hø, 19ia, 19ib, 19ic, 19id, 19ie, 19if, 19ig, 19ih, 19ii, 19ik, 19il, 19im, 19in, 19ip, 19iq, 19ir, 19is, 19it, 19iu, 19ix, 19iy, 19iz, 19iæ, 19iø, 19ka, 19kb, 19kc, 19kd, 19ke, 19kf, 19kg, alle Vangede Ejerlav

2.3

Lokalplanens område ligger i byzone.

§ 3 Anvendelse

3.1

Lokalplanens område må kun anvendes til boligformål i form af rækkehusbebyggelse. Boligerne må kun benyttes til helårsbeboelse.

Der må ikke indrettes nye boliger inden for lokalplanområdet.

3.2

Inden for lokalplanområdet kan der opføres transformerstationer og lignende installationer til sikring af den nødvendige energiforsyning.

3.3

Uanset ovenstående bestemmelser i § 3 vil eksisterende lovlig anvendelse kunne fortsætte i bygninger, der er genopført i overensstemmelse med § 6.8 efter brand, eksplosion eller lignende særlige tilfælde.

§ 4 Udstykning

4.1

Indenfor lokalplanområdet må der ikke ske yderligere udstykning, arealoverførsel eller matrikulære sammenlægninger.

4.2

Uanset § 4.1 kan der ske udstykning af grunde til brug for de i § 3.2 nævnte transformerstationer og lignende installationer.

§ 5 Veje, stier og parkering

5.1

Parkeringspladser må udelukkende anlægges inden for de på **kortbilag 2** angivne felter til carport eller garage.

Kommentar til 5.1

Etablering af nye overkørsler kræver særskilt tilladelse fra vejmyndigheden.

5.2

De eksisterende interne stier og adgangsveje på matrikel 19a, 19ix, 19hk, 19iy og 19iz, alle Vangede, må ikke hverken helt eller delvist nedlægges.

5.3

Adgangsvejen til garagerne på matrikel 19hk Vangede må ikke asfalteres.

§ 6 Bebyggelsens omfang og placering

6.1

Der må ikke opføres ny bebyggelse udenfor de på kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3 angivne byggefelter.

6.2

Der må ikke opføres ny bebyggelse uden for de på kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3 angivne byggefelter. Dette gælder også skure, udhuse, drivhuse, carporte, garager, overdækninger, halvtage og lignende sekundær bebyggelse.

Inden for de på kortbilagene viste byggefelter til tilbygning, må der udelukkende opføres tilbygninger efter retningslinjerne i § 6.7.

Terrasseoverdækninger må udelukkende opføres inden for de på kortbilagene viste byggefelter til formålet.

Skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundær bebyggelse - herunder cykel- og affaldsskure - må udelukkende opføres inden for de på kortbilagene viste byggefelter til formålet.

Carporte og garager må udelukkende opføres inden for de på kortbilagene viste byggefelter til formålet.

Der kan uanset ovenstående i § 6.1 og § 6.2 opsættes legeredskaber af sædvanligt omfang på de fælles opholdsarealer jf. **§ 8.1**.

6.3

På rækkehusene langs Eskeager, Langengen og Almindingen skal terrasseoverdækninger opføres efter følgende retningslinjer:

- overdækningen skal udfylde hele byggefeltet,
- overdækningens haveside må ikke lukkes til,
- mod nabo må overdækningen gerne lukkes til, men i 1,20 m højde og over, skal tillukningen udføres i glas eller matteret glas,
- tagryggen på overdækningen skal flugte med tagfoden på naborækkehuset og
- tagfoden på overdækningen skal flugte med overkanten på boligens vinduer i stueplan.

Kommentar til 6.3

Se i øvrigt principtegning under afsnittet "Lokalplanens formål og indhold".

6.4

Skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundær bebyggelse må ikke gives en højde der overstiger 2,5 m.

Det samlede areal af skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundær bebyggelse må ikke overstige 20 m^2 for den enkelte ejendom.

Uanset ovenstående, må skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundær bebyggelse opført i byggefelter, der ligger umiddelbart op ad bevaringsværdig bebyggelse, ikke gives en højde, der overstiger de på **tegningsbilag 1** angivne mintgrønne streger.

Opføres et skur, udhus, drivhus eller lignende sekundær bebyggelse nærmere skel end 2,5 m, skal følgende betingelser være opfyldt:

- De sider der vender mod skel mod nabo og sti, må ikke udgøre en større samlet længde end halvdelen af det nærliggende skel. Alle skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundære bygninger inden for 2,5 m af skellet medregnes.
- Der må ikke udføres vinduer, døre eller lignende åbninger mod skel mod nabo og sti.

6.5

Carporte og garager må ikke gives en højde der overstiger 2,5 m.

Uanset ovenstående, må carporte opført i byggefelter, der ligger umiddelbart op ad bevaringsværdig bebyggelse, ikke gives en højde, der overstiger de på **tegningsbilag 1** angivne mintgrønne streger.

Kommentar til 6.5

Foran Slettevej lige numre kan der være behov for at regulere terrænet, for at opføre carporte. Terrænreguleringer kræver særlig tilladelse i henhold til § 8.4.

6.6

Inden for de på kortbilag 2.1 og 2.2 angivne byggefelter kan der opføres tilbygninger til de eksisterende nordlige enderækkehuse efter følgende retningslinjer:

- Bebyggelsesprocenten må ikke ved opførelse af tilbygninger overstige 35.
- Tilbygninger skal opføres enten i gule mursten og rødt tegltag eller som orangeri/drivhus/vinterhave med glasfacade og -tag. Hvis tilbygninger udføres som orangeri/drivhus/vinterhave kan de opføres med delvist muret facade i op til 1,5 m højde. De anvendte mursten og teglsten skal svare til dem, der er anvendt på det oprindelige rækkehus, der bygges til.
- Tage skal udføres som saddeltag med samme hældning og orientering som det eksisterende rækkehus, der bygges til. Hvis tilbygningen udføres som orangeri/drivhus/vinterhave skal tagkonstruktionen være symmetrisk.
- Tagflader på tilbygninger skal ligge minimum 40 cm lavere end på det oprindelige rækkehus, der bygges til.
- Vinduer og døre skal udføres, så de svarer til de godkendte vinduer og døre på det oprindelige rækkehus, der bygges til, jf. § 9.4 og **tegningsbilag 1**.
- Der må ikke opføres murede skorsten eller lignende murede tagelementer på tilbygningen.

6.7

Uanset ovenstående bestemmelser i § 6 kan der ske genopførelse af eksisterende lovlige bygninger med samme omfang, placering og arkitektur i form af nyt byggeri til erstatning for bygninger, som på grund af skader efter brand, eksplosion, eller lignende særlige tilfælde ikke kan istandsættes.

§ 7 Bebyggelsens udseende

7.1

Ny bebyggelse skal tilpasses den eksisterende omkringliggende bebyggelse og udformes således, at der efter Kommunalbestyrelsens skøn opnås en god helhedsvirkning.

Bevaringsværdig bebyggelse skal overholde bestemmelserne i § 9.

7.2

Garager, carporte, skure, udhuse, cykel- og affaldsoverdækninger og lignende småbygninger skal opføres og fremstå i træ eller træbeklædning med fladt tag eller ensidig taghældning. Carporte skal opføres som åbne konstruktioner, dog må siden længst fra vejskel gerne træbeklædes.

Træværk på småbygninger skal males i en af farverne mørk brun (NCS S 8010-Y90R, NCS S 8010-Y70R eller NCS S 8010-Y50R), mørk brun rød (NCS S 5540-Y90R), mørk grøn (NCS S 7020-G70Y), sort (NCS S 9000-N) eller mørkere nuancer.

Garager må dog også gerne opføres og fremstå i blank mur med håndstrøgne gule mursten med lys grå fuge. Fugen skal være tilbagetrukken. Garageporte skal fremstå i rød brun malet træ (NCS S 4550 Y90R)

Terrasseoverdækninger skal opføres i hvidmalet (NCS S 0502-Y20R) træ- eller metalkonstruktion med glastag.

Drivhuse skal opføres i glas.

7.3

Skiltning udover almindelig navneplade og husnummerskilt, må ikke finde sted.

§ 8 Ubebyggede arealer

8.1

De fælles opholdsarealer bestående af matrikel 19ek og 19 fc, begge Vangede, skal bevares som ubebyggede, grønne arealer og må hverken befæstes eller opdeles i mindre haveenheder.

Der kan uanset ovenstående indrettes en legeplads på maksimalt 250 m^2 indenfor de fælles opholdsarealer.

8.2

Inden for de på kortbilag 1 viste felter, må højden på træer og beplantning ikke overstige 4 meter.

Inden for de på kortbilag 1 viste felter, må højden på træer og beplantning ikke overstige 8 meter.

Kommentar til 8.2

De i 2. punktum nævnte felter, hvor beplantningen ikke må overstige 8 meter, er defineret således, at felterne ligger minimum 10 meter fra de eksisterende rækkehuse.

8.3

Hegn langs skel skal udføres som levende hegn i form af ligusterhæk. Dog må hegn langs de på **Kortbilag 1** angivne skel også godt udføres som træværk med en højde på maksimalt 1,8 meter.

Levende hegn må ikke plantes nærmere skel mod vej, sti eller fællesarealer end 0,4 meter.

I forbindelse med levende hegn kan det tillades, at der opsættes trådhegn med en maksimal højde på 1,25 m.

8.4

Der må ikke ske terrænregulering uden Kommunalbestyrelsens tilladelse.

Kommentar til 8.4

For at sikre, at der ikke foretages uhensigtsmæssige terrænreguleringer nær offentlige veje, er følgende fastsat i Lov om offentlige veje:

Det kræver vejmyndighedens tilladelse at foretage udgravning eller påfyldning nærmere vejens areal end 3 m samt nærmere vejens areal end svarende til to gange højdeforskellen mellem udgravning eller påfyldning og vejens areal.

En del af lokalplanområdet er omfattet af en åbeskyttelseslinje. I henhold til naturbeskyttelsesloven, må der ikke foretages terrænændringer inden for åbeskyttelseslinjen.

8.5

Ubebyggede arealer, der ikke benyttes til parkering, gårdsplads eller lignende skal udlægges som grønne områder/ have.

Der må ikke opsættes skilte, reklamer og lignende på ubebyggede arealer.

Oplag, herunder parkering af ikke indregistrerede køretøjer, henstilling af containere mv., må ikke finde sted.

§ 9 Bevaringsbestemmelser

9.1

Bestemmelserne i § 9.2-9.10 gælder udelukkende for bygninger, der på **kortbilag 1** er udpeget som bevaringsværdige.

9.2

Bygninger, der på **kortbilag 1** er markeret som værende bevaringsværdige, må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde. Dette gælder også dør- og vinduesudskiftninger, ændringer i materialevalg, farvesætning, vinduesformater og udformning i øvrigt.

9.3

Facader

Facader skal fremstå i blank mur i håndstrøgne gule mursten med lys grå fuge. Fugen skal være tilbagetrukken.

Forbandtet (murstensmønstret) skal være krydsforbandt, bortset fra husene langs Eskeager, som skal være koppeforbandt. På bebyggelse, hvor der oprindeligt er anvendt murstik over vindues- og døråbninger, skal der anvendes murstik. På bebyggelse, hvor der oprindeligt er anvendt murbjælker over vindues- og døråbninger, skal der anvendes murbjælker.

Overliggerne - det vil sige bjælkerne over vinduerne - på Almindingen, lige og ulige numre, og Sønderengen, lige numre, skal fremstå hvidmalede (NCS S 0502-Y20R). Det er, uanset § 9.2, tilladt at male overliggerne hvide (NCS S 0502-Y20R), uden Kommunalbestyrelsens tilladelse.

Facader skal fremstå som på **tegningsbilag 1**.

Der må ikke udføres nye vinduer, døre eller andre murhuller i facaden. Der kan dog i særlige tilfælde, udføres nye døre eller vinduer i gavle på enderækkehuse.

Kommentar til 9.3

Kopforbandt og krydsforbandt er gengivet i diagramform i afsnittet "Lokalplanens formål og indhold".

9.4

Vinduer

Vinduer i facader og kviste skal fremstå som på **tegningsbilag 1**.

Vinduer i facader og kviste skal udføres med karm og ramme i træ. Den faste karm skal fremstå i hvid (NCS S 0502-Y20R) og vinduesramme i enten hvid (NCS S 0502-Y20R) eller mørk brun (NCS S 8010-Y90R).

9.5

Døre

Døre der på **tegningsbilag 1** er angivet med døropdelinger, dørudsmykninger eller andre detaljer, skal fremstå som på tegningsbilaget.

9.6

Adgangstrapper

Udvendige trapper skal fremstå som på **tegningsbilag 1** og **2** i umalet/ufarvet beton.

Rækværk skal fremstå i hvidmalet (NCS S 0502-Y20R) stål og udformes som vist på **tegningsbilag 2**.

9.7

Tage

Tage skal udføres med samme form, hældning og omfang som de eksisterende og beklædes med røde tegl, svarende til hvad der oprindeligt er brugt.

Udhæng, sternbrædder og vindskeder skal udføres som eksisterende, vist på **tegningsbilag 1**. Vindskeder, sternbrædder, tagspær og øvrigt træværk skal fremstå malet mørk brun (NCS S 8010-Y90R).

Tagrender og nedløbsrør skal udføres i gråt metal og må ikke males eller på anden måde overfladebehandles, således at farven ændres.

På rækkehuse, hvor taget ikke tidligere er blevet hævet, kan taghøjden, efter Kommunalbestyrelsens særlige tilladelse, øges med op til 65 mm i forbindelse med efterisolering.

9.8

Kviste

Kviste skal udformes som de eksisterende, som angivet på **tegningsbilag 1**. Kviste skal fremstå med flunker i træ malet brun rød (NCS S 4550-Y90R) eller gråt umalet metal. Vinduesrammer og karm skal males som ejendommens øvrige vinduer. Vindskeder og øvrigt træværk skal males mørk brun (NCS S 8010-Y90R).

Der må ikke etableres nye kviste.

9.9

Ovenlys

Nye ovenlys må udelukkende etableres med samme omfang og placering som eksisterende lovlige ovenlys eller som angivet med mintgrøn streg på **tegningsbilag 1**. Den synlige del af ovenlysets ramme skal svare til de på tegningsbilagene angivne mål.

Der må ikke sættes flere ovenlysvinduer i en tagflade, end der er angivet på tegningsbilagene.

Kommentar til 9.9

Angivelse af eksisterende ovenlys er vist med blå streg på tegningsbilagene. Placering og omfang er vejledende.

9.10

Skorsten

Skorsten skal fremstå som blank mur i gule mursten, svarende til facaden.

§ 10 Servitutter og lokalplaner

10.1

Lokalplan 58 for et område nord for Vesterdalen ophæves for de af lokalplanen omfattede ejendomme med følgende matrikelnumre:

19a, 19ds, 19dt, 19du, 19dv, 19dx, 19dy, 19dz, 19dæ, 19dø, 19ea, 19eb, 19ec, 19ed, 19ee, 19ef, 19eg, 19eh, 19ei, 19ek, 19el, 19em, 19en, 19eo, 19ep, 19eq, 19er, 19es, 19et, 19eu, 19ev, 19ex, 19ey, 19ez, 19eæ, 19eø, 19fa, 19fb, 19fc, 19fd, 19fe, 19ff, 19fg, 19fh, 19fi, 19fk, 19fl, 19fm, 19fn, 19fo, 19fp, 19fq, 19fr, 19fs, 19ft, 19fu, 19fv, 19fz, 19fæ, 19fø, 19ga, 19gb, 19gc, 19gd, 19ge, 19gf, 19gh, 19gi, 19gk, 19gl, 19gm, 19gn, 19go, 19gp, 19gq, 19gr, 19gs, 19gt, 19gu, 19gv, 19gx, 19gy, 19gz, 19gæ, 19gø, 19ha, 19hb, 19hc, 19hd, 19he, 19hf, 19hg, 19hh, 19hk, 19hl, 19hn, 19ho, 19hp, 19hq, 19hr, 19hs, 19ht, 19hu, 19hv, 19hx, 19hy, 19hz, 19hæ, 19hø, 19ia, 19ib, 19ic, 19id, 19ie, 19if, 19ig, 19ih, 19ii, 19ik, 19il, 19im, 19in, 19ip, 19iq, 19ir, 19is, 19it, 19iu, 19ix, 19iy, 19iæ, 19iø, 19ka, 19kb, 19kc, 19kd, 19ke, 19kf, 19kg, alle Vangede Ejerlav

§ 11 Retsvirkninger

11.1

Når lokalplanen er endeligt vedtaget og offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af planen, kun udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende, lovlige anvendelse af en ejendom må fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv pligt til at udføre de anlæg, der er indeholdt i planen.

Kommunalbestyrelsen kan dispensere fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen, eller tidsbegrænses til maksimalt 3 år, dog 10 år for studieboliger. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved en ny lokalplan.

Dispensation kan kun ske efter en skriftlig orientering af naboer mfl., medmindre kommunalbestyrelsen skønner, at dispensationen er af uvæsentlig betydning for de pågældende.

En lokalplan tilsidesætter ikke anden lovgivning, medmindre dette er særligt hjemlet i lovgivningen.

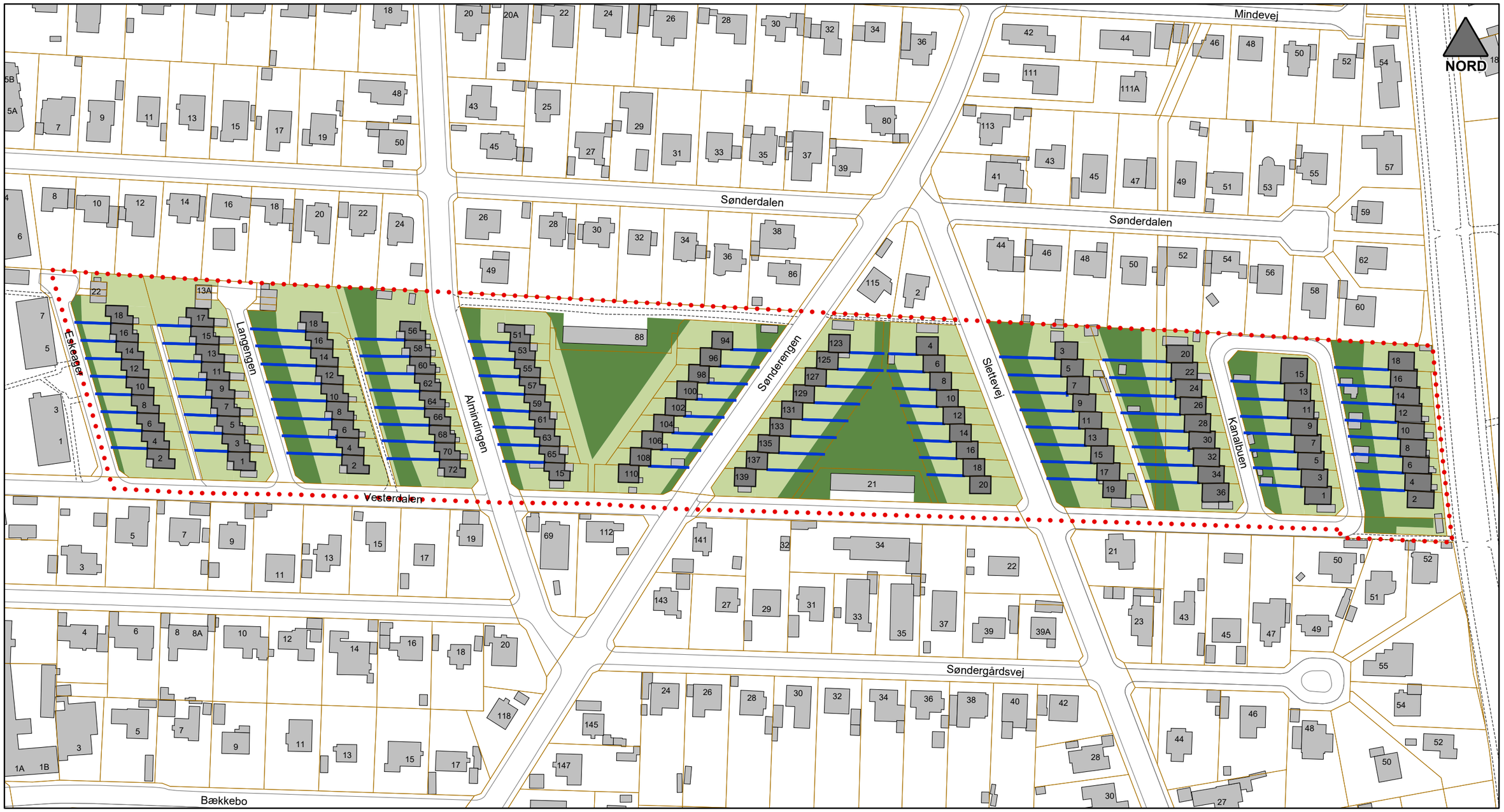
Private bygge- og tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanens bestemmelser, fortrænges af lokalplanen.

Kommunalbestyrelsen kan ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af lokalplanen.

Lokalplanen udlægger arealer til offentlige formål. Under visse forudsætninger kan ejeren af en ejendom, der er omfattet af denne bestemmelse, kræve ejendommen overtaget af kommunen mod erstatning.

Lokalplanen bestemmer, at nærmere angivne bebyggelser ikke må nedrives uden tilladelse fra kommunalbestyrelsen. I de tilfælde, hvor tilladelse til nedrivning ikke opnås, kan ejeren under visse forudsætninger kræve ejendommen overtaget af kommunen mod erstatning.

Kort og bilag



MÅL 1:1.600

KORTBILAG 1
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

Lokalplanafgrænsning

Matrikelgrænser

Bevaringsværdig bygning

Træer maks. 4 m

Træer maks. 8 m

Træværks- eller ligusterhegn

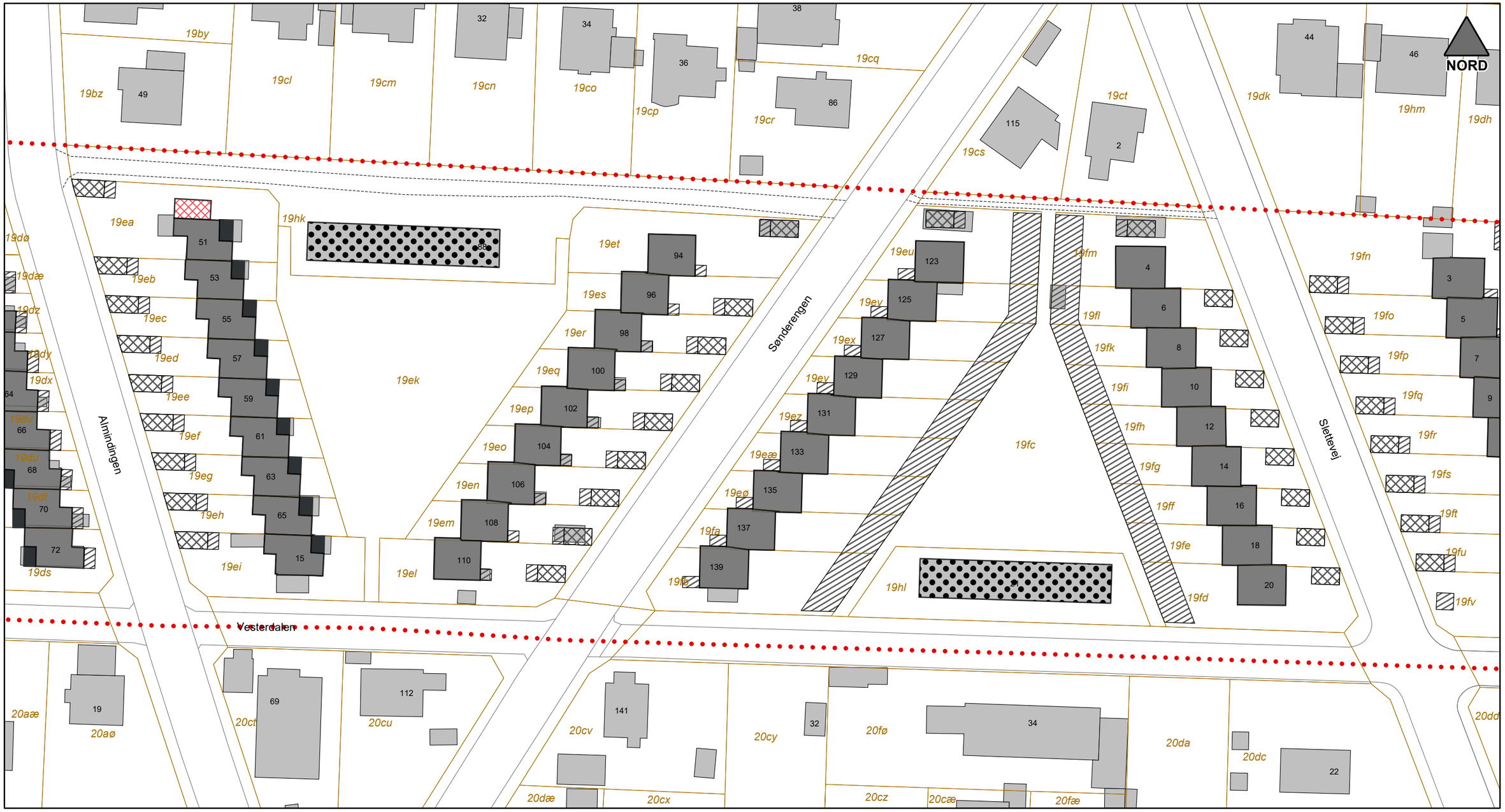
GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2024

MÅL 1:700

KORTBILAG 2.1 - Vestlige rækker
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

Lokalplanafgrænsning
Matrikelgrænser
Bevaringsværdig bygning
Skure/udhuse/drivhuse
Carport
Garage
Terrasseoverdækning
Tilbygning
Eksisterende bygning

GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2024

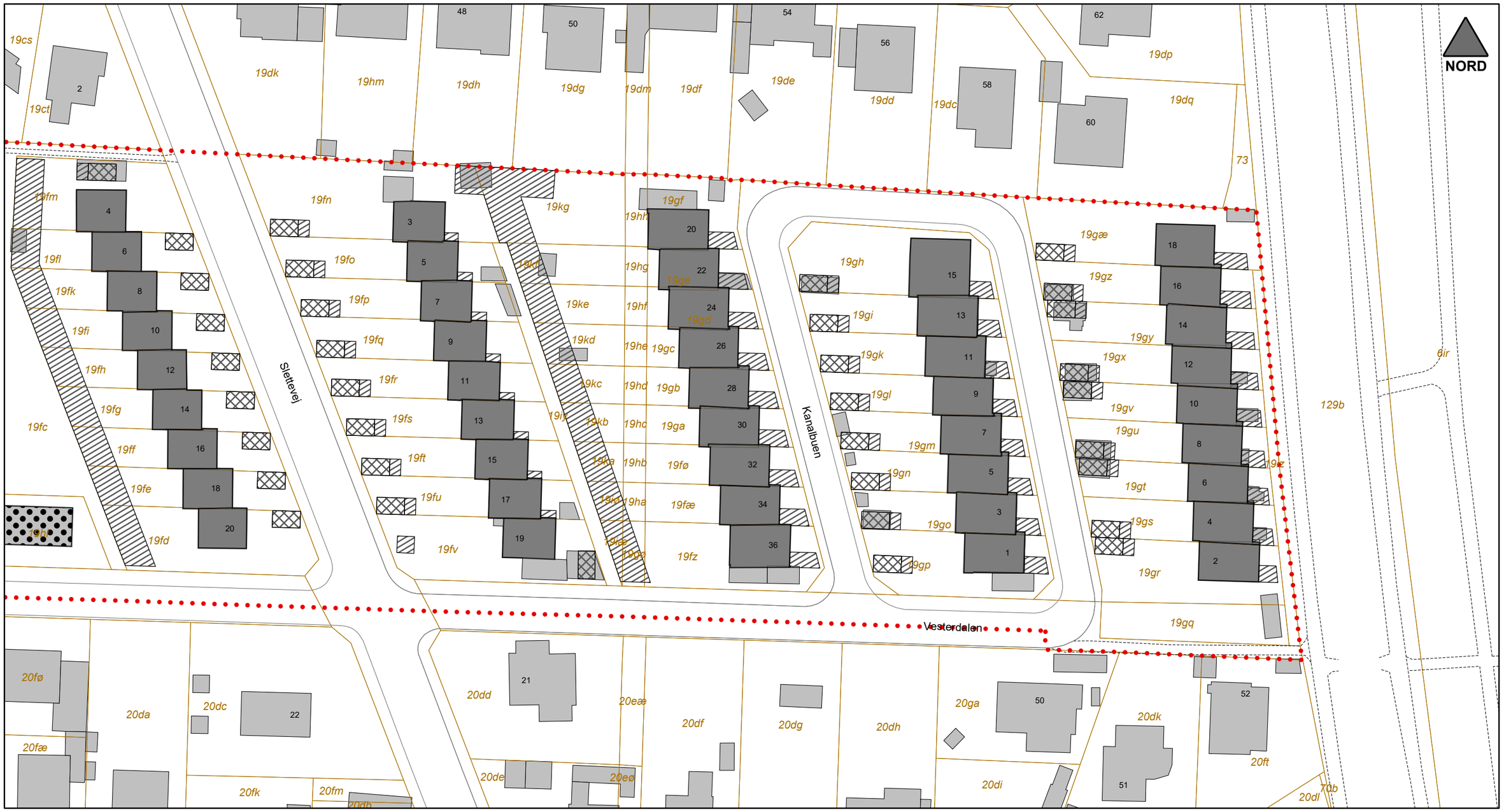


MÅL 1:700

KORTBILAG 2.2 - Midterste rækker
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

- Lokalplanafgrænsning
- Matrikelgrænser
- Bevaringsværdig bygning
- Skure/udhuse/drivhuse
- Carport
- Garage
- Terrasseoverdækning
- Tilbygning
- Eksisterende bygning

GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2024

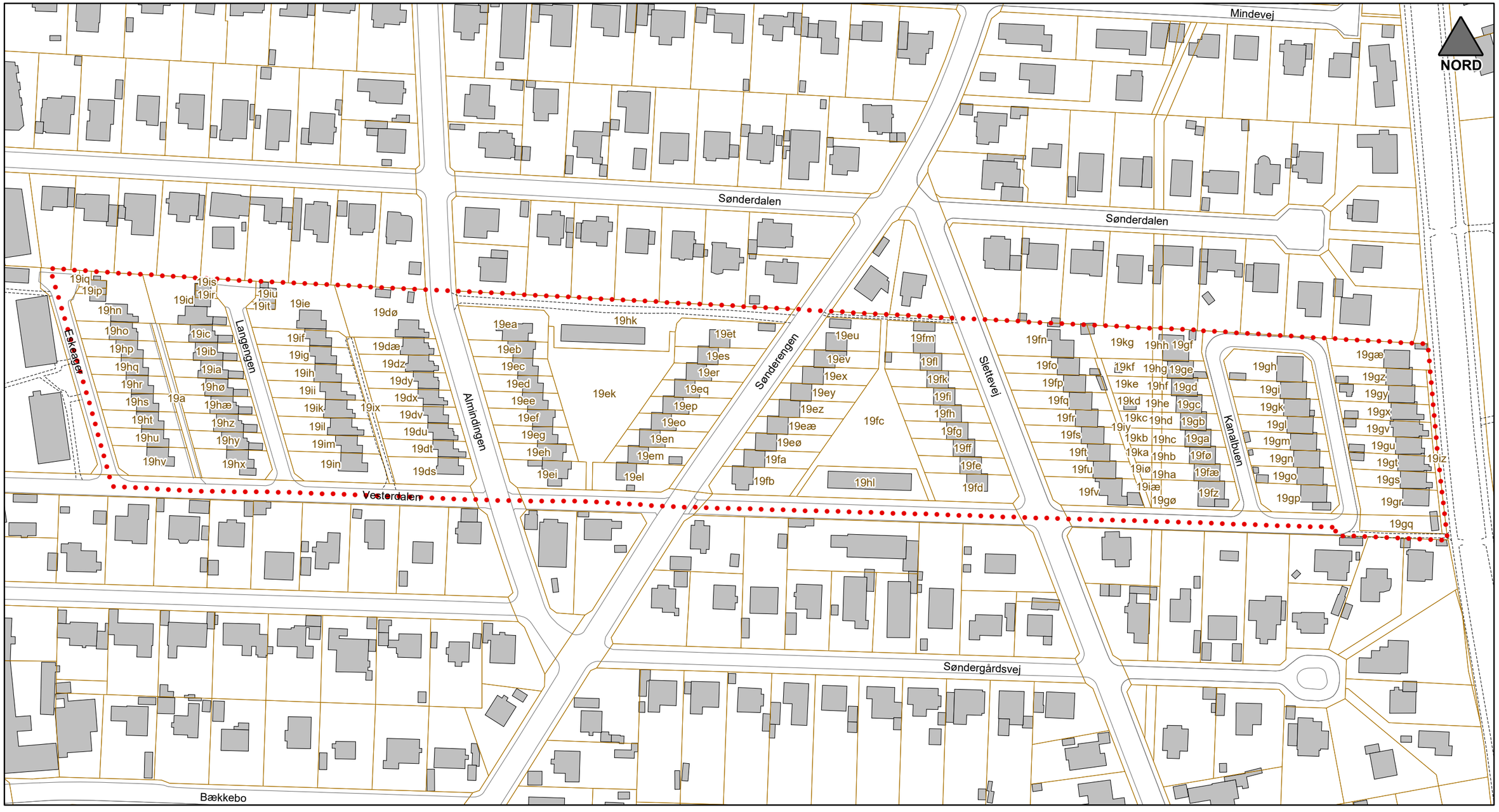


MÅL 1:700

KORTBILAG 2.3 - Østlige rækker
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

- Lokalplanafgrænsning
- Matrikelgrænser
- Bevaringsværdig bygning
- Skure/udhuse/drivhuse
- Carport
- Garage
- Terrasseoverdækning
- Tilbygning
- Eksisterende bygning

GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2024

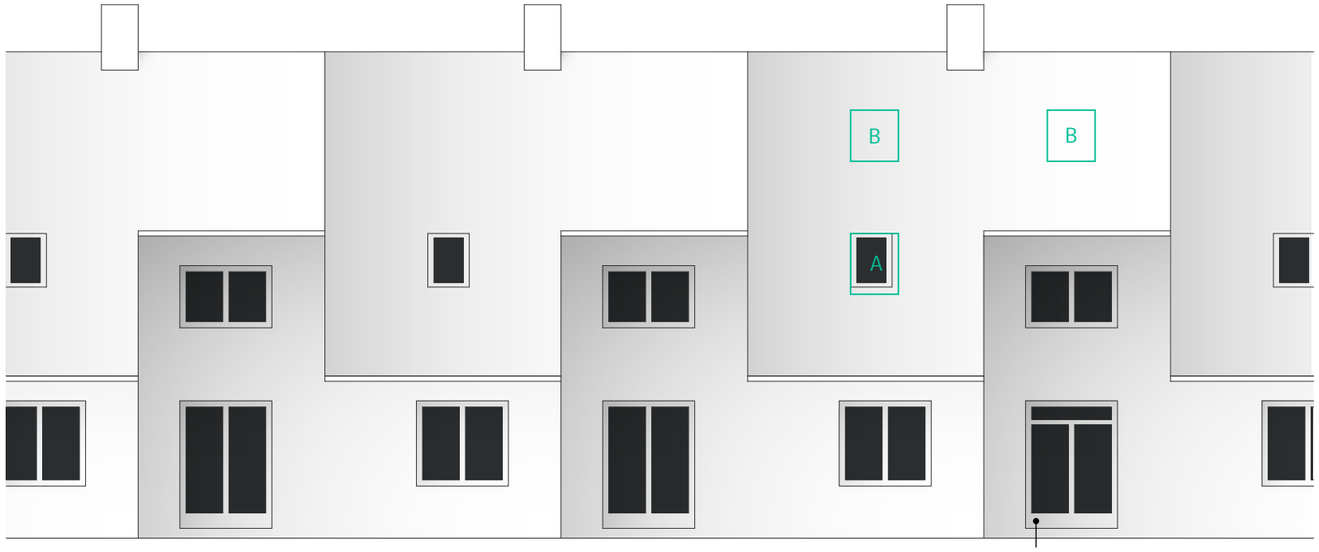


MÅL 1:1.600

MATRIKELKORT
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

Lokalplanafgrænsning Matrikelgrænser

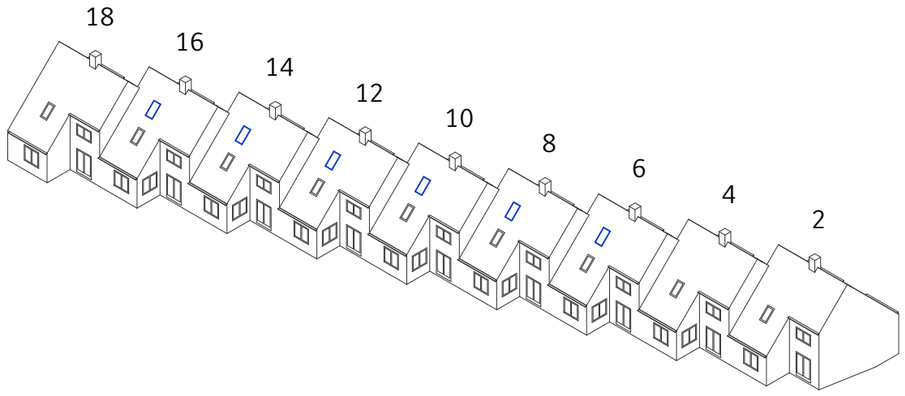
GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2023



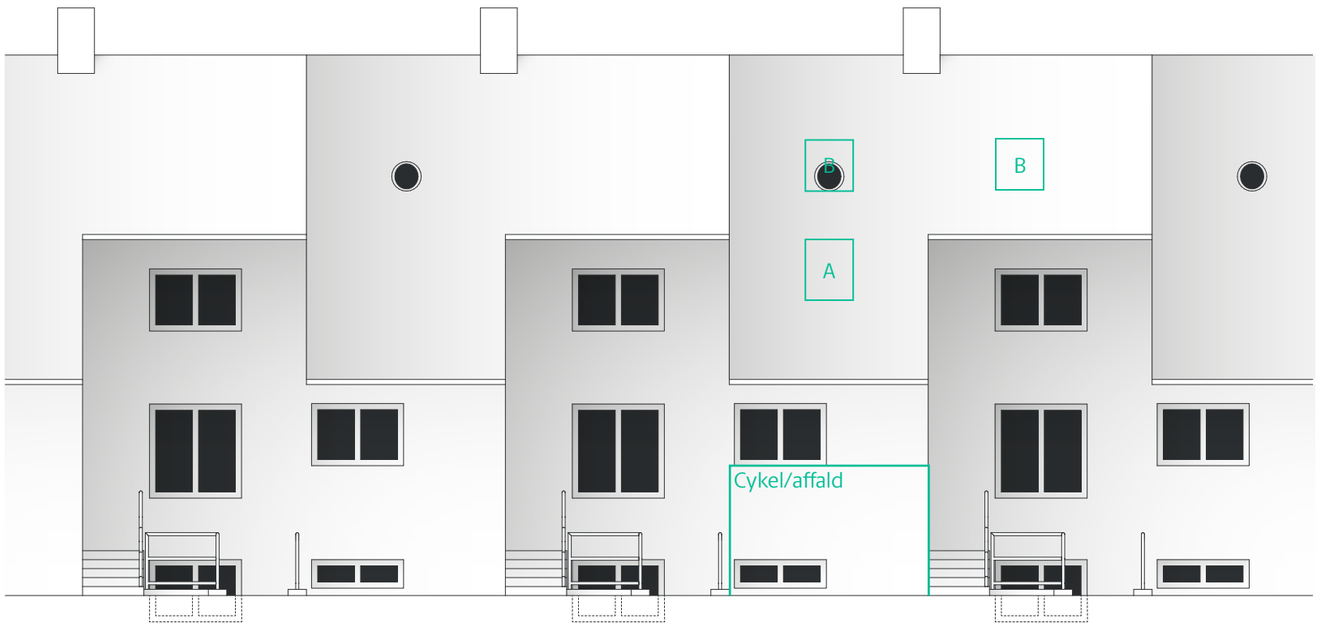
Dør: Hvidmalet træ
Ramme: Hvidmalet

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

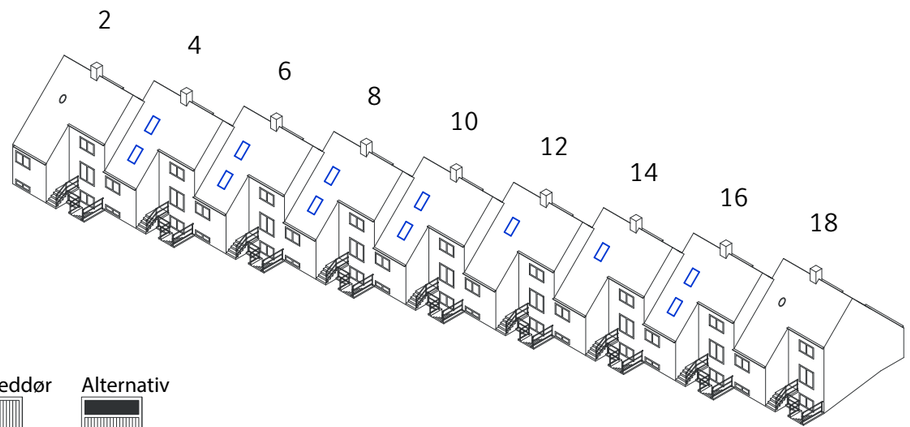
Facade mod vest, 1:100



Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.



Facade mod øst, 1:100



Hoveddør Alternativ

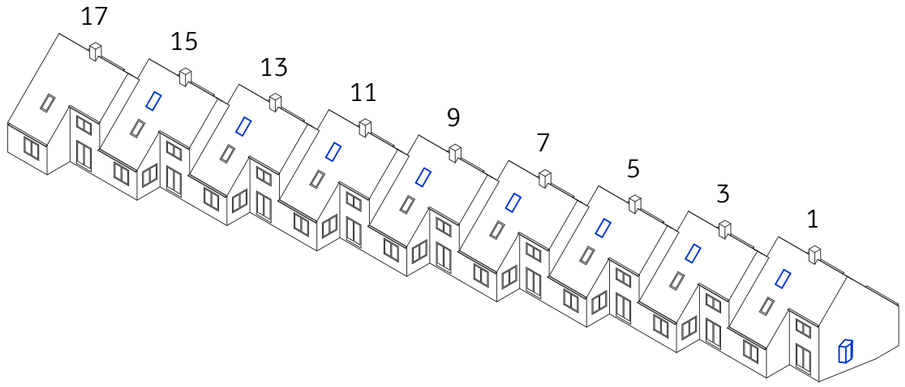
Dør: Umalet træ
Ramme: Hvidmalet

Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Langengen ulige numre

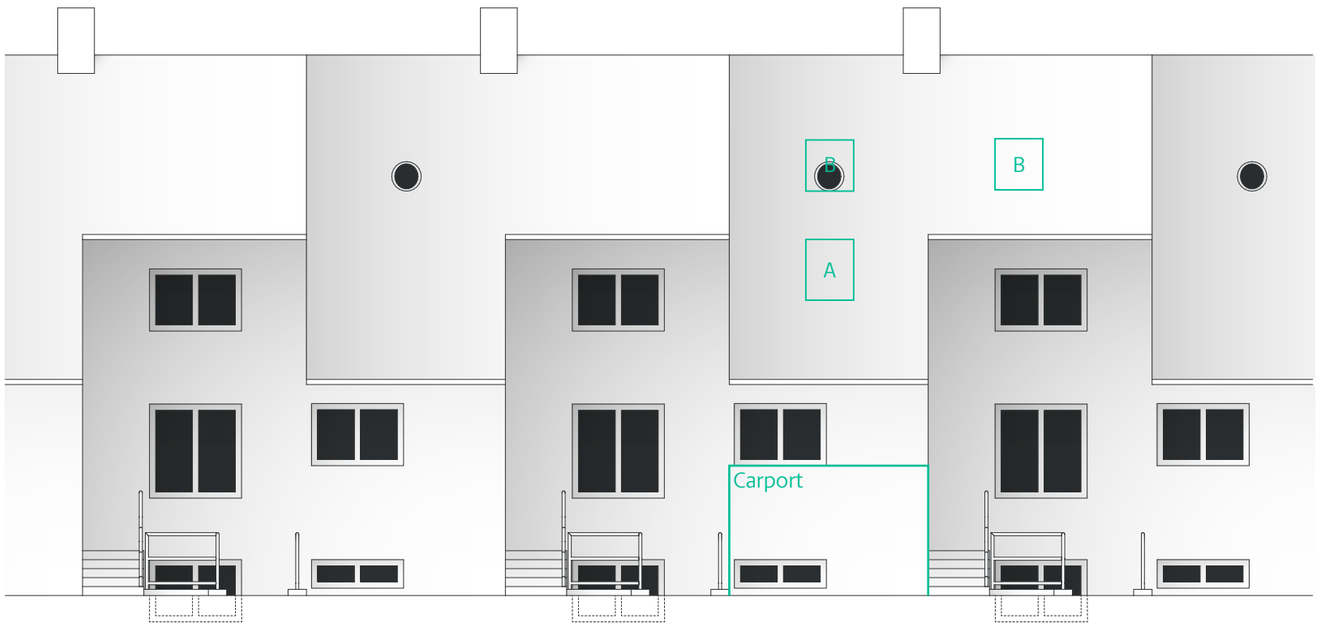
Dør: Hvidmalet træ
Ramme: Hvidmalet

Facade mod vest, 1:100

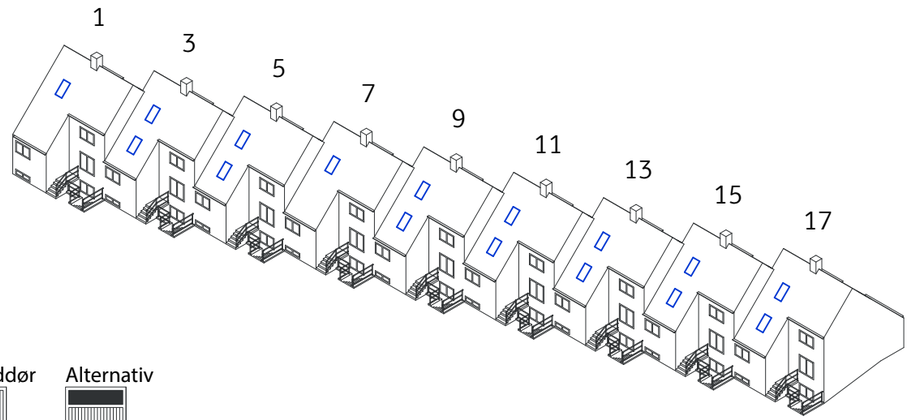


Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm



Facade mod øst, 1:100



Hoveddør
Alternativ

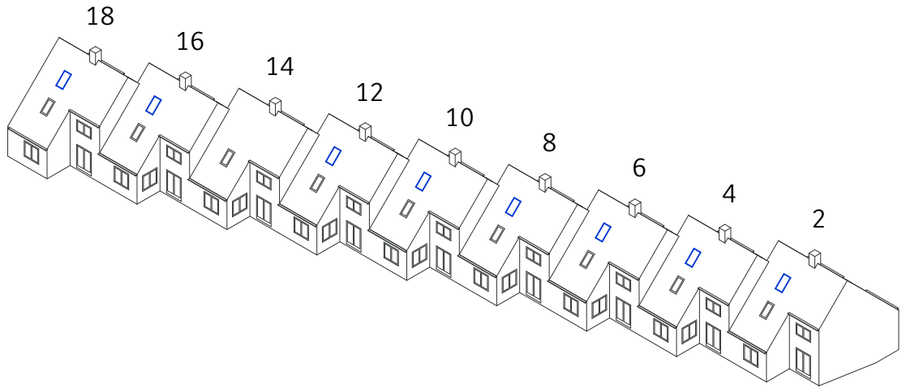
Dør: Umalet træ
Ramme: Hvidmalet

Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Langengen lige numre

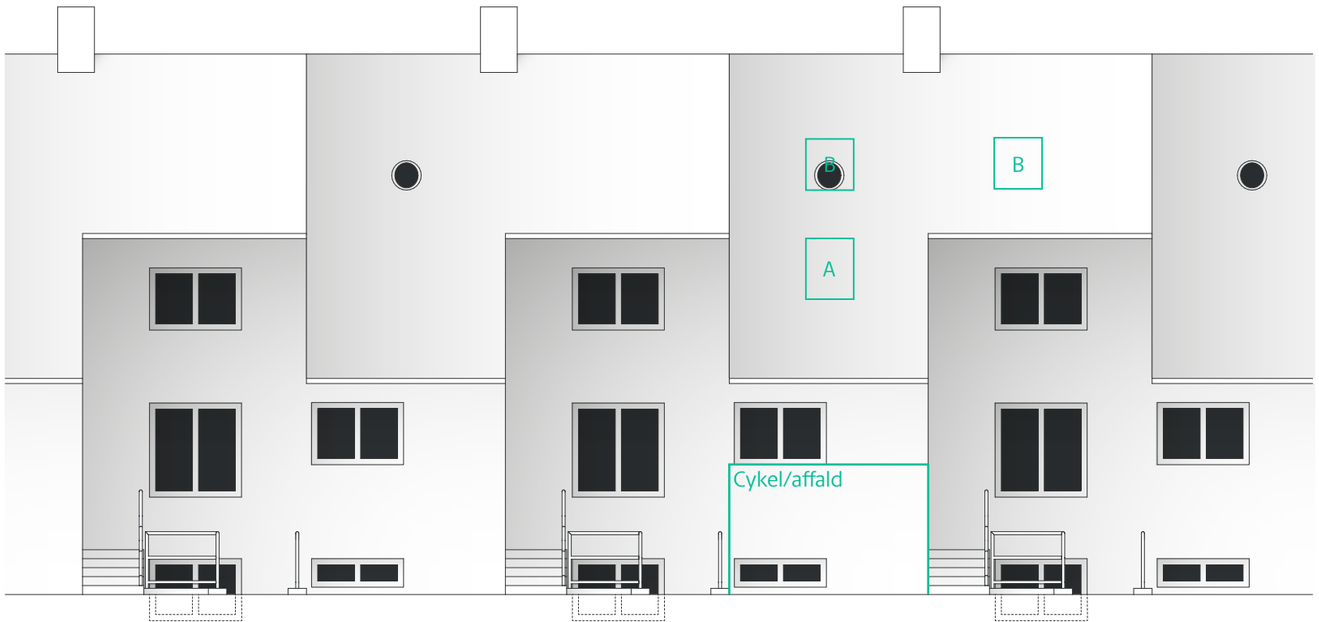
Dør: Hvidmalet træ
Ramme: Hvidmalet

Facade mod vest, 1:100

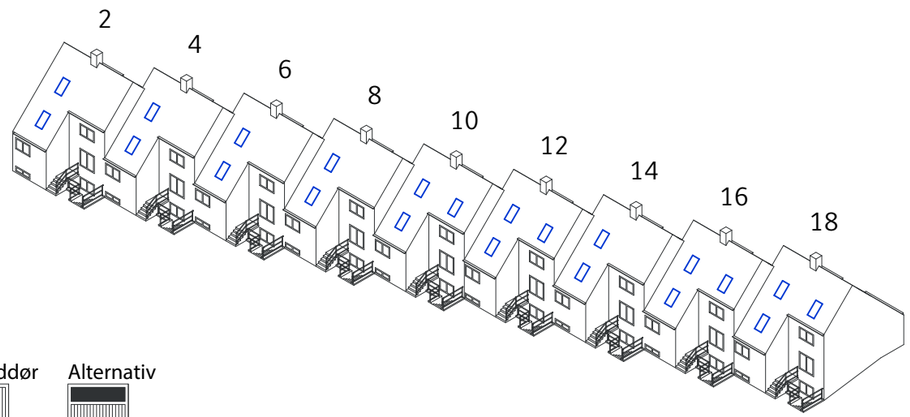


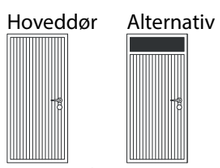
Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm



Facade mod øst, 1:100



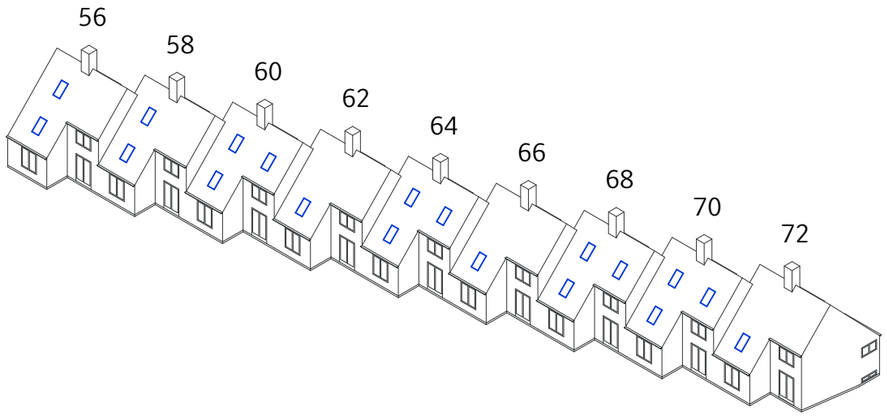


Dør: Umalet træ
Ramme: Hvidmalet

Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

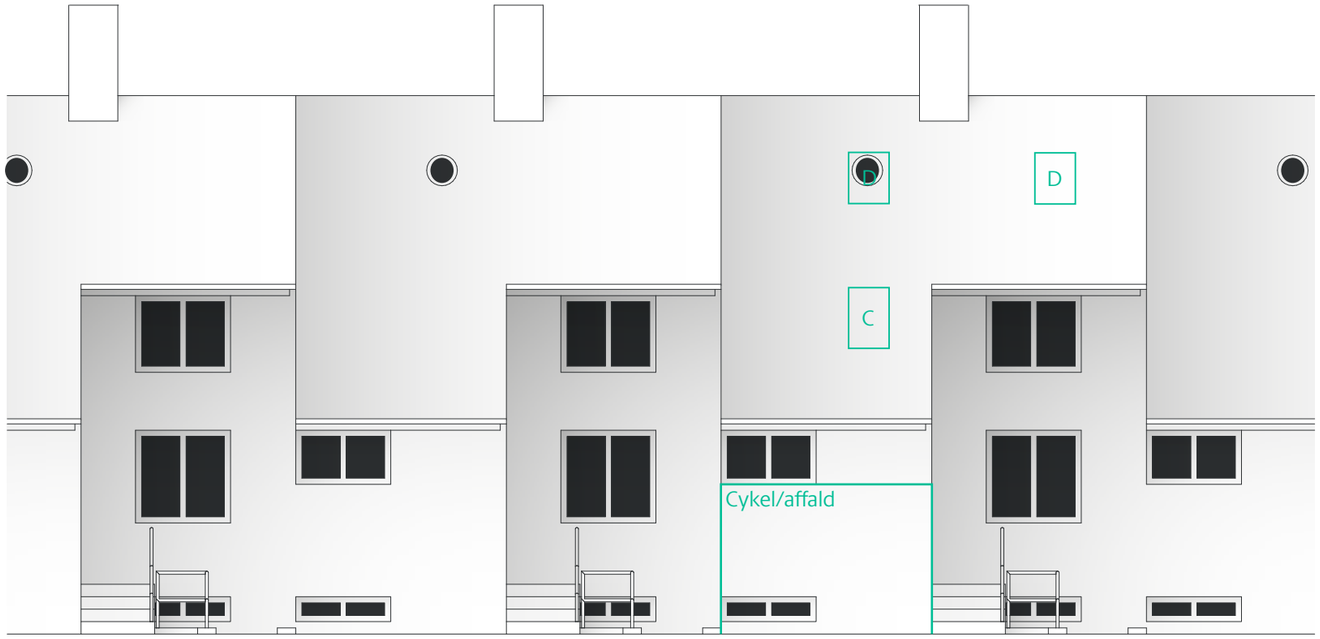
Almindingen lige numre

Facade mod vest, 1:100

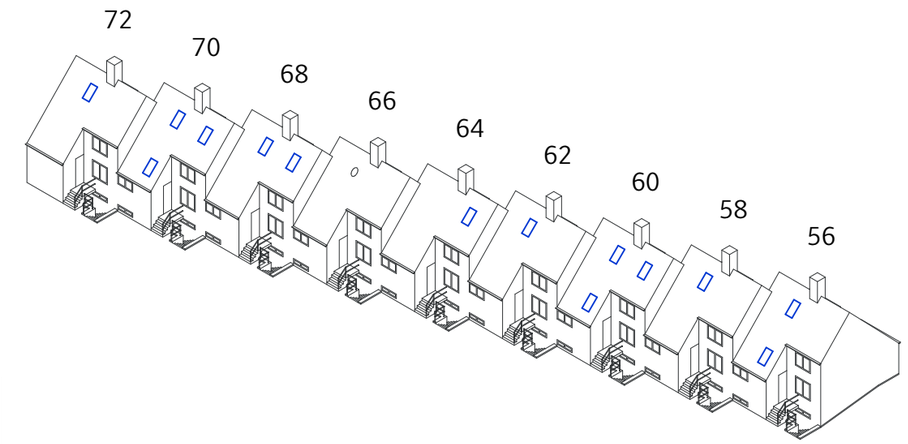


Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type C: 660 mm x 1400 mm
Ovenlys type D: 660 mm x 1180 mm

Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.



Facade mod øst, 1:100

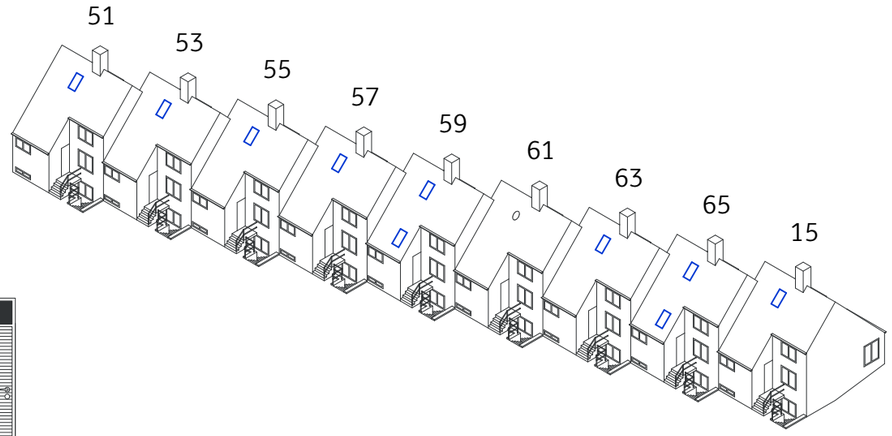


Hoveddør
Dør: Umalet træ
Ramme: Hvidmalet

Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Almindingen ulige numre

Facade mod vest, 1:100



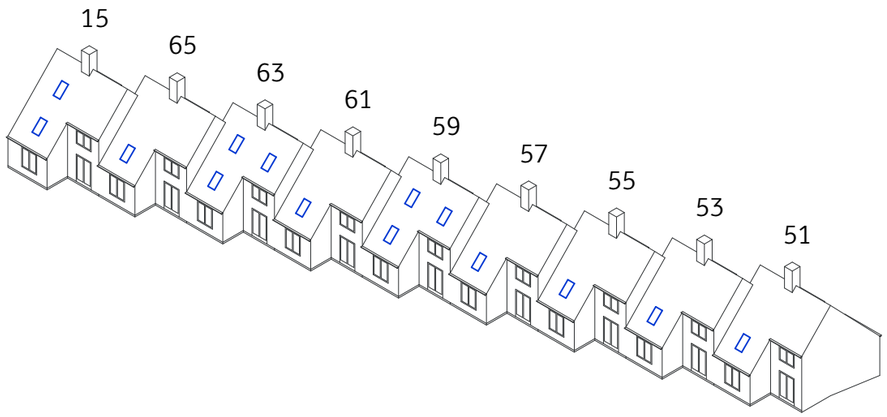
Hoveddør
Dør: Umalet træ
Ramme: Hvidmalet

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

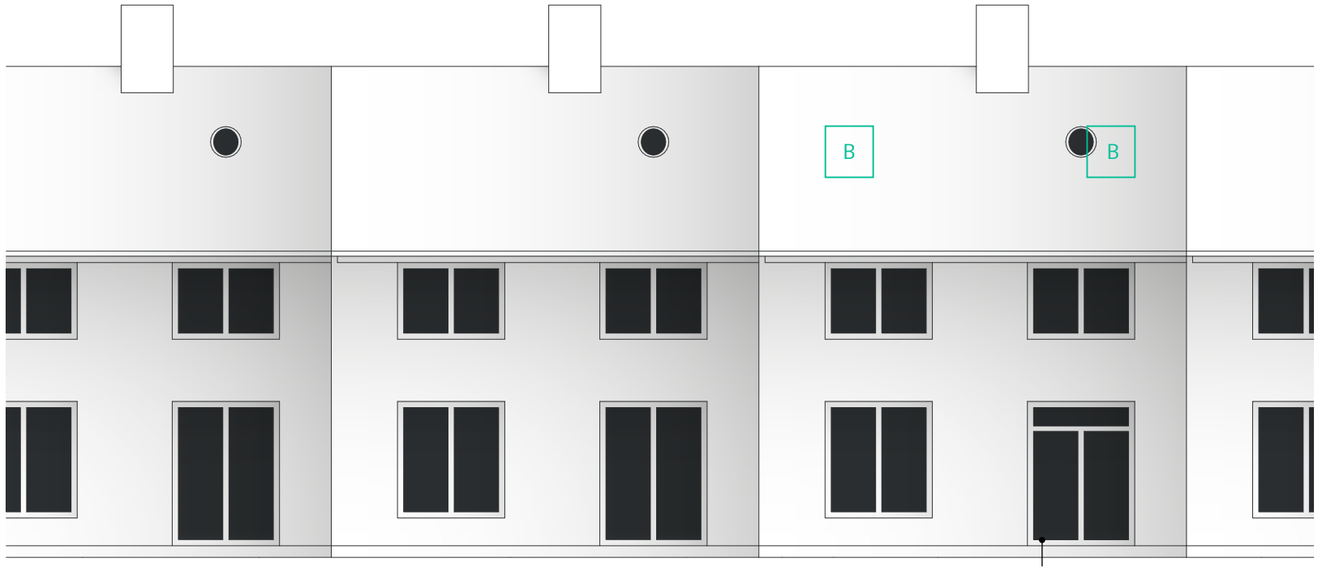
Dør: Hvidmalet træ
Ramme: Hvidmalet

Facade mod øst, 1:100

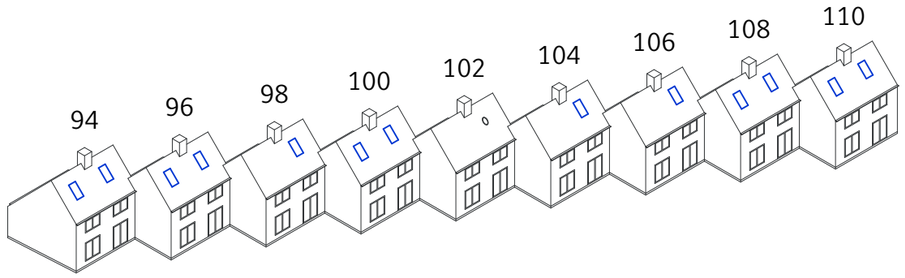


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Sønderengen lige numre

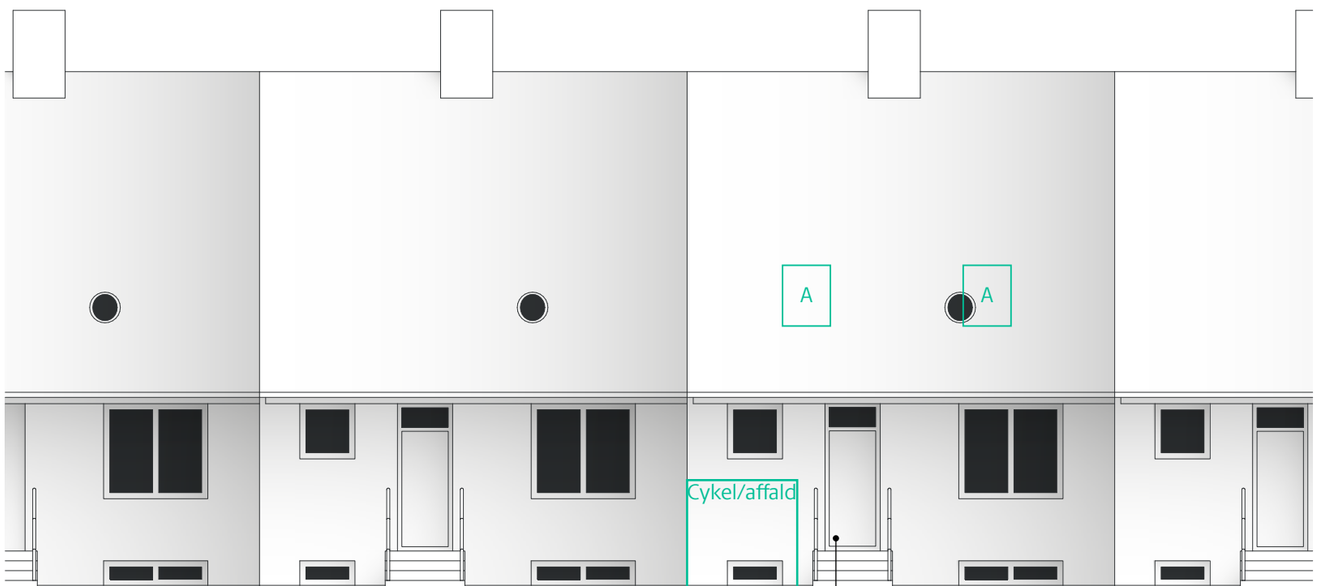


Facade mod vest, 1:100

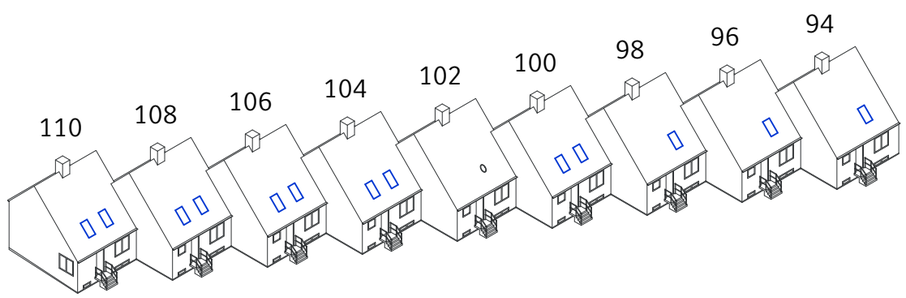


Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.



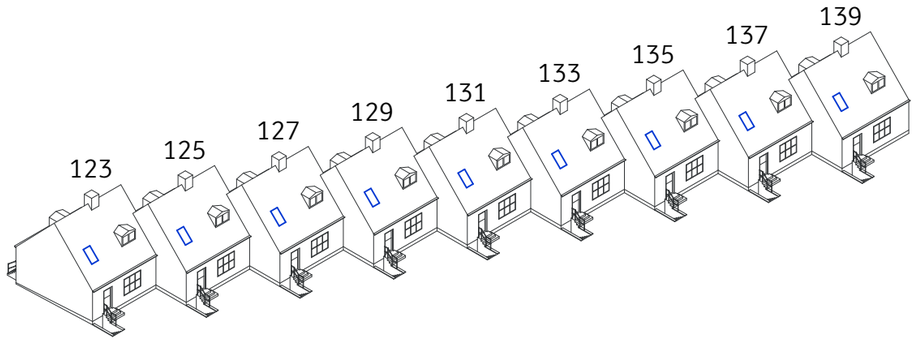
Facade mod øst, 1:100



Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Sønderengen ulige numre

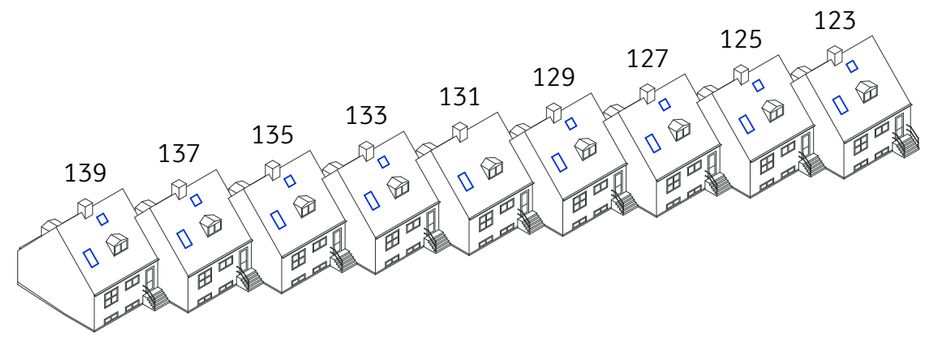
Facade mod vest, 1:100



Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

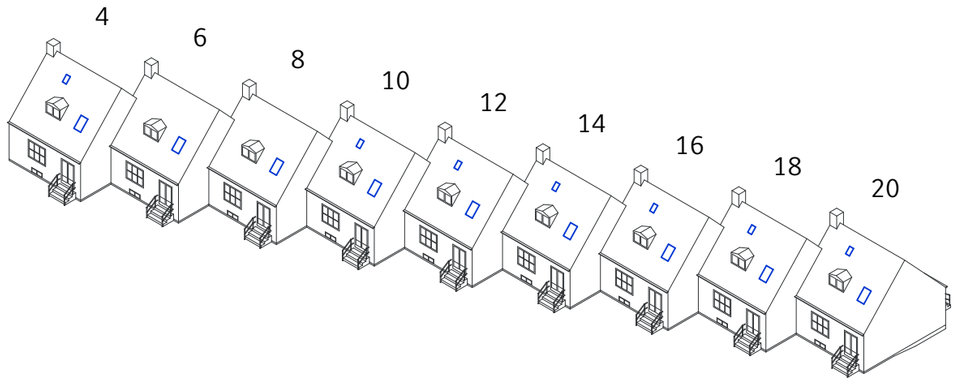
Facade mod øst, 1:100



Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Slettevej lige numre

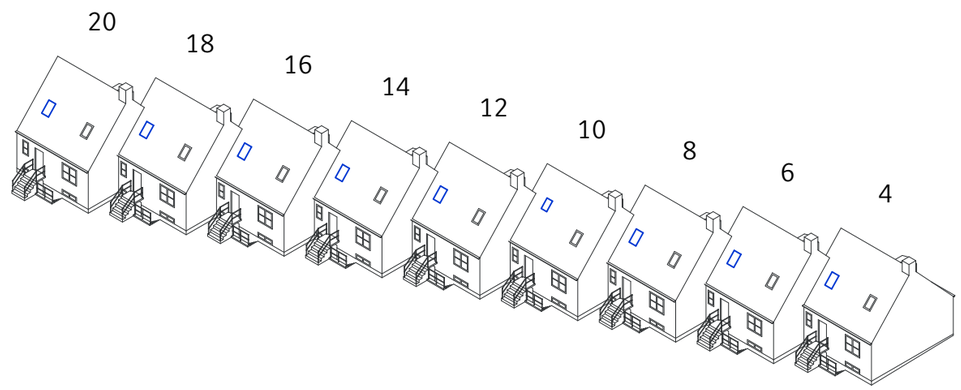
Facade mod vest, 1:100



Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

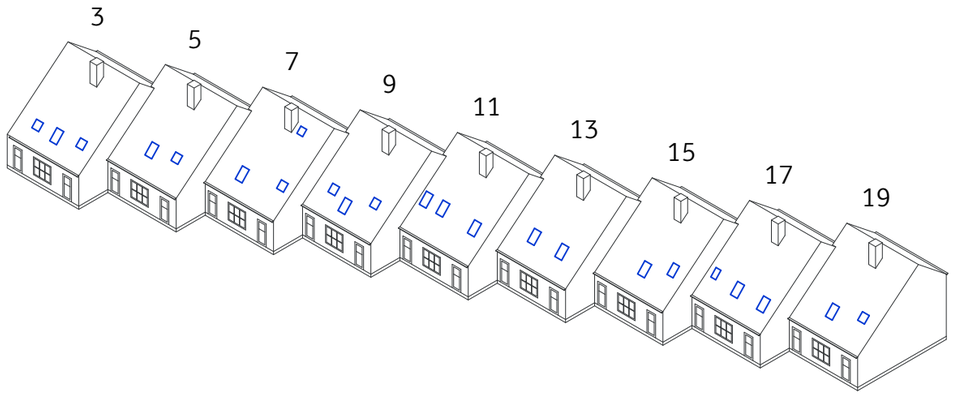
Facade mod øst, 1:100



Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

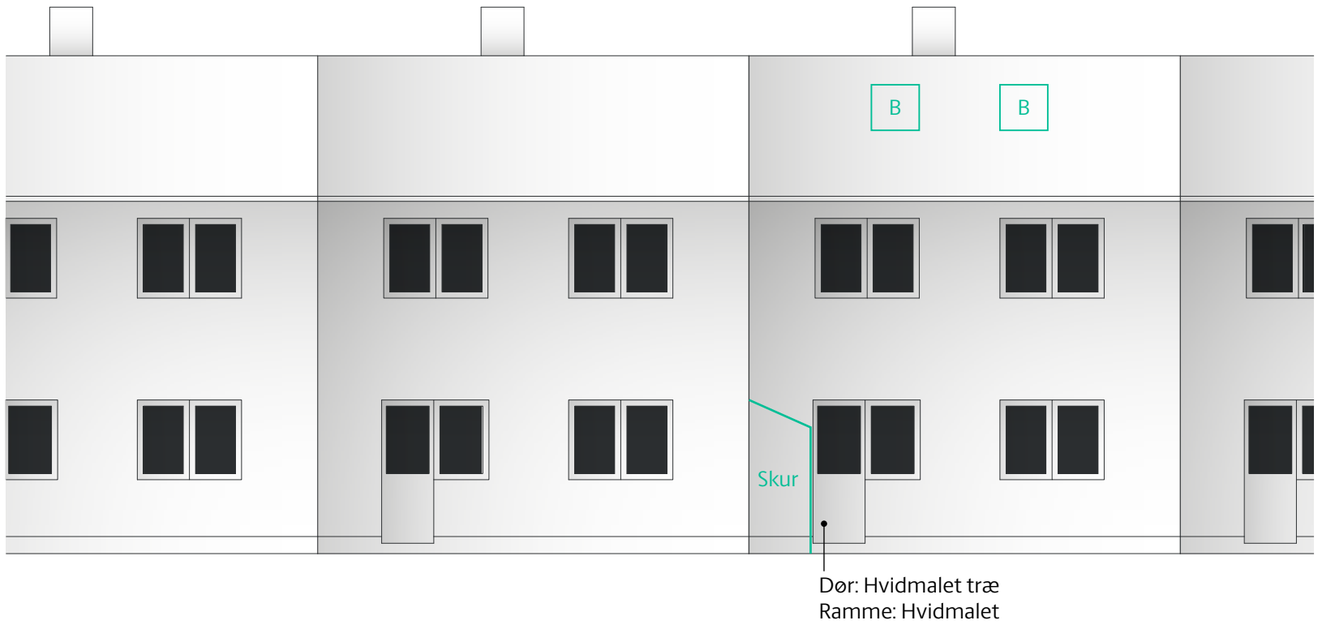
Slettevej ulige numre

Facade mod vest, 1:100

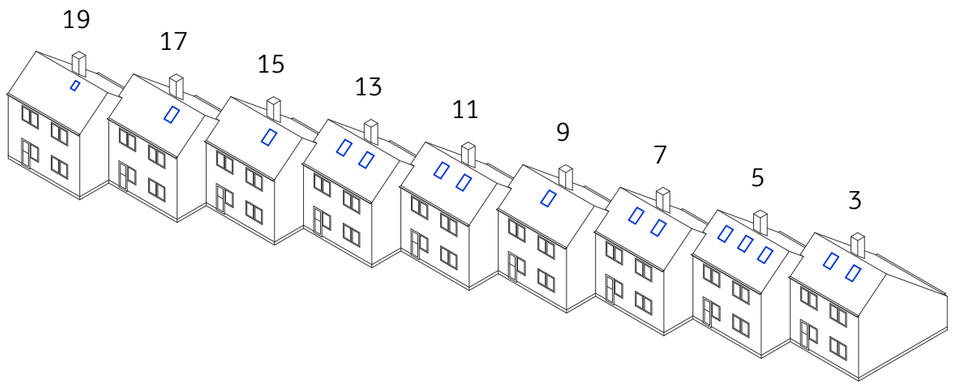


Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

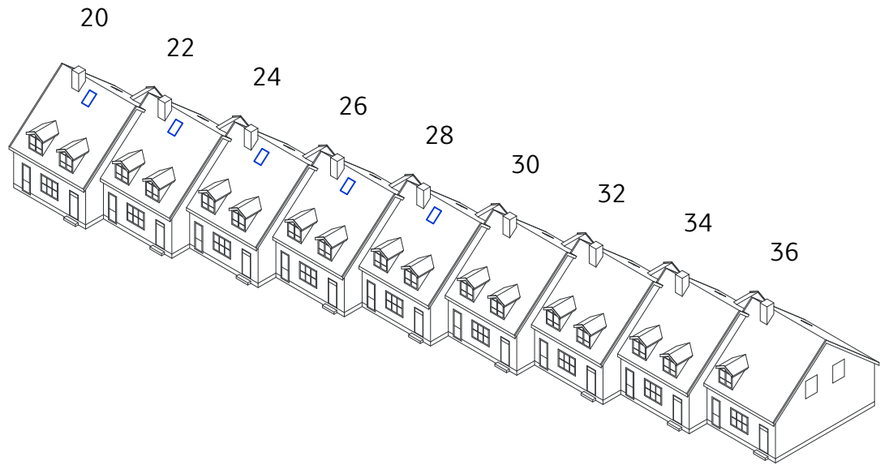


Facade mod øst, 1:100



Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

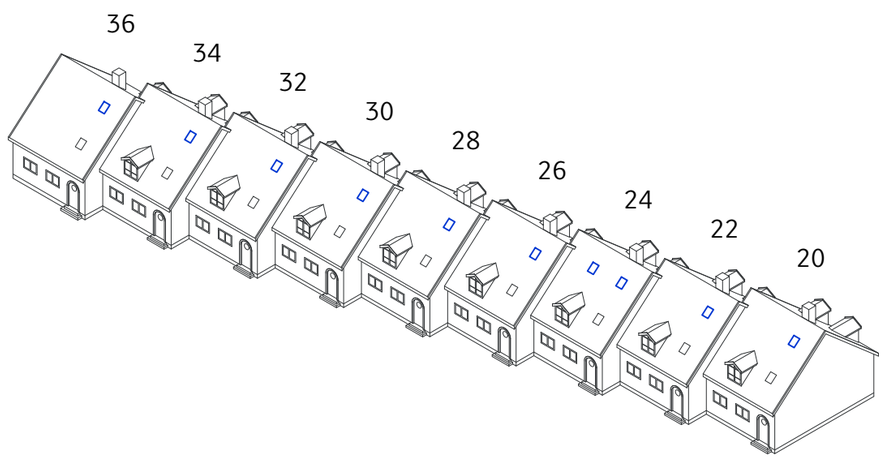
Facade mod vest, 1:100



Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

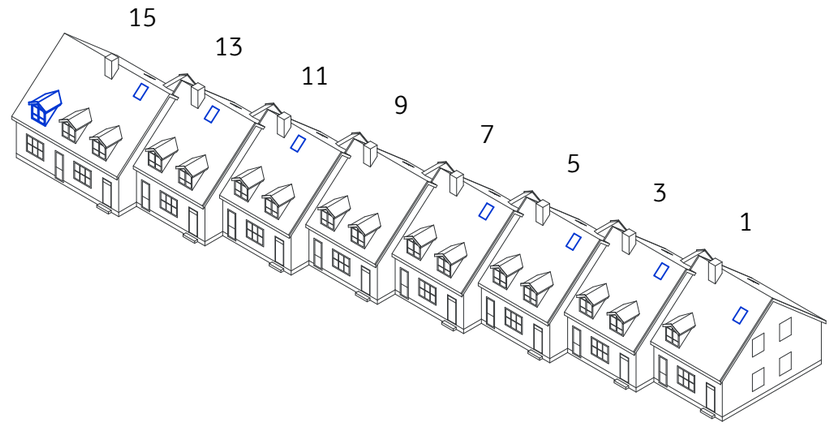
Facade mod øst, 1:100



Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Kanalbuen ulige numre

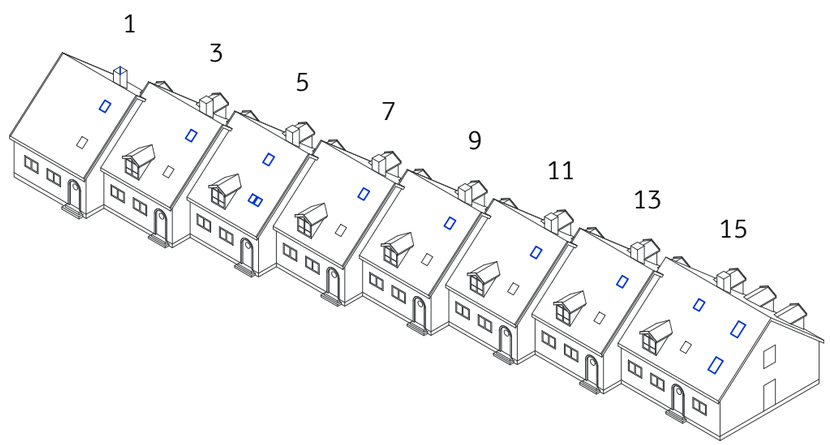
Facade mod vest, 1:100



Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

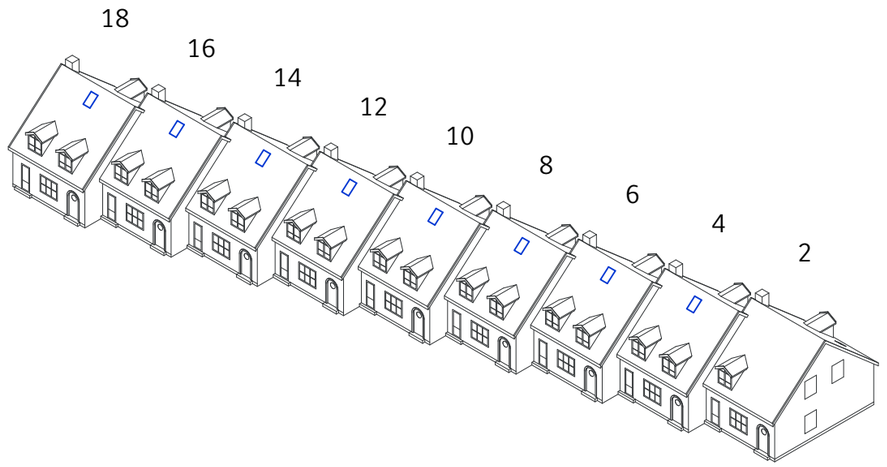
Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

Facade mod øst, 1:100



Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

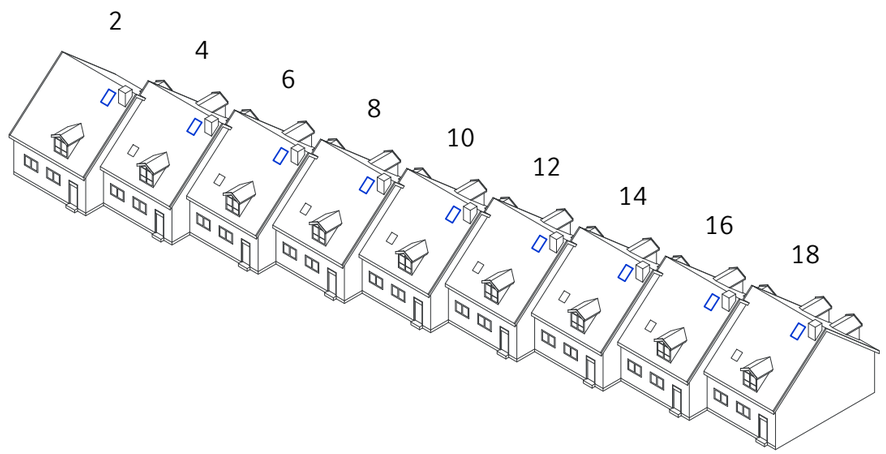
Facade mod vest, 1:100



Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

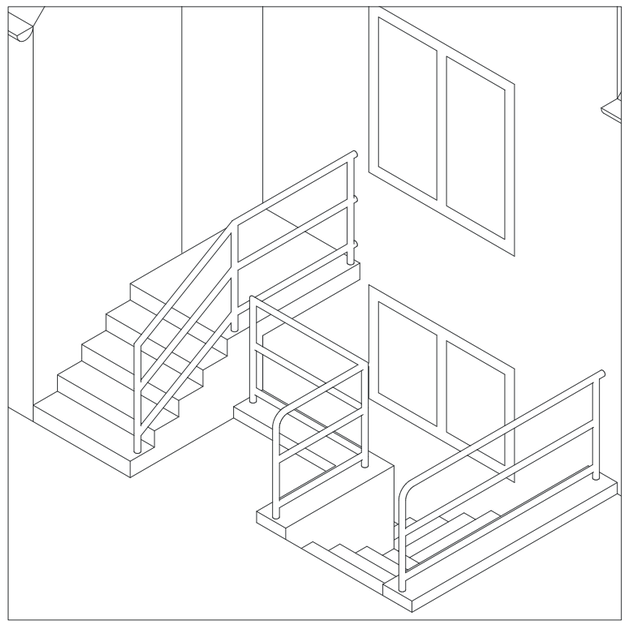
Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

Facade mod øst, 1:100

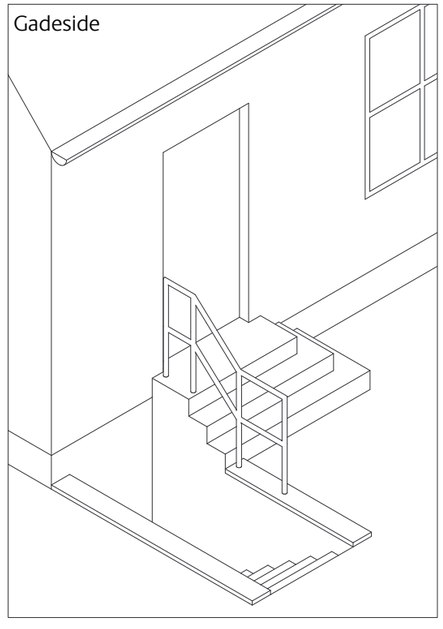


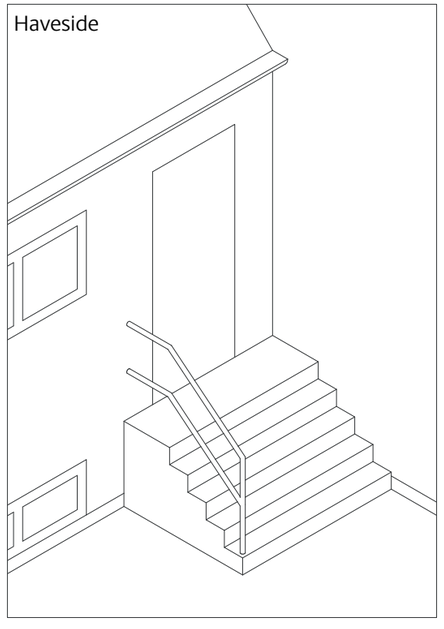
Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Eskeager og Langengen

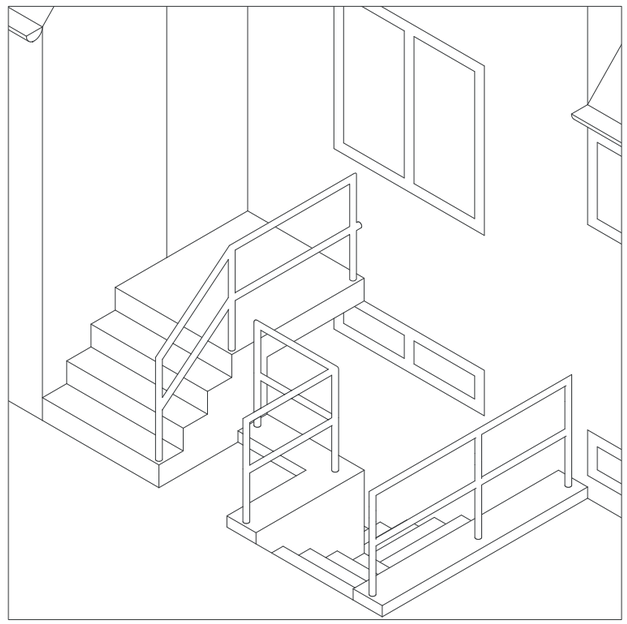


Sønderengen ulige numre

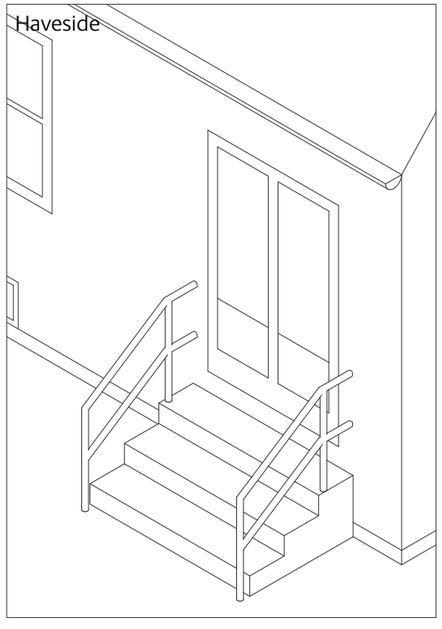




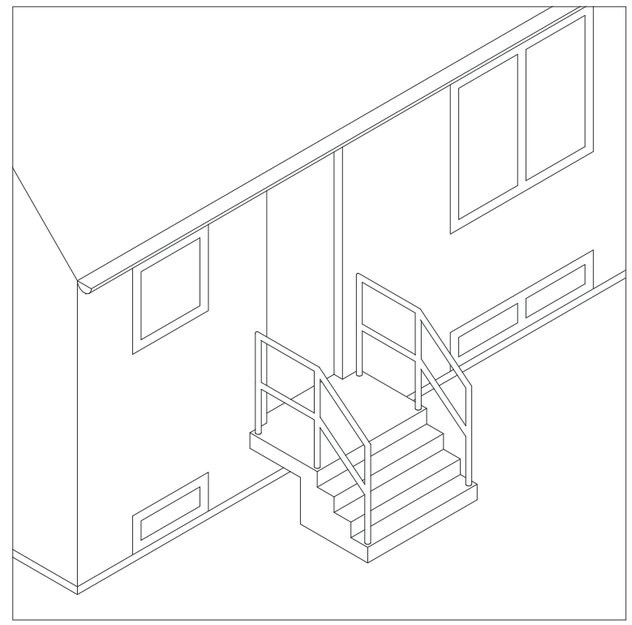
Almindingen lige og ulige numre

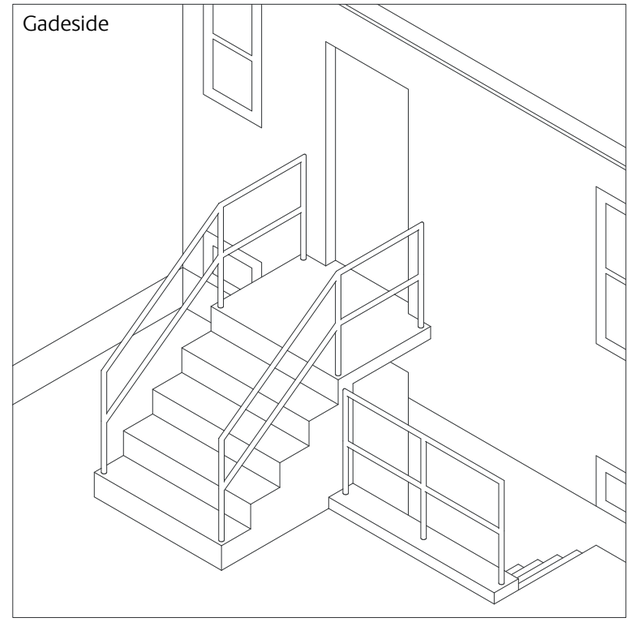


Slettvej lige numre



Sønderengen lige numre





Tegningsbilag 2 - rækværk
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning

Kommuneplan 2021

Lokalplanområdet indgår i enkeltområde 7.B21 i Kommuneplan 2021 for Gentofte Kommune.

Rammen fastsætter, at der ikke må opføres yderligere bebyggelse bortset fra mindre bygninger som carporte og udhuse. Der er udarbejdet Tillæg 10 til Kommuneplan 2021, for at give mulighed for mindre tilbygninger til eksisterende boliger, under visse forudsætninger.

Byplanvedtægter og lokalplaner

Nærværende lokalplanområde er omfattet af Lokalplan 58 for et område nord for Vesterdalen og Lokalplan 405 for fritliggende kældre og hævede opholdsarealer. Området er ikke omfattet af byplanvedtægter.

Lokalplan 58 aflyses ved vedtagelsen af Lokalplan 435, da relevante bestemmelser er videreført til Lokalplan 435.

Lokalplan 405 har til formål at begrænse bebyggelsesmæssig fortætning ved at regulere omfanget af fritliggende kældre og hævede opholdsarealer. Da nærværende lokalplan ikke fastsætter bestemmelser herom, vil Lokalplan 405 fortsat være gældende for lokalplanområdet.

Servitutter

Ifølge planlovens bestemmelser bortfalder private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der ikke indholdsmæssigt er forenelige med lokalplanen.

Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der ikke bortfalder som følge af disse bestemmelser, vil fortsat være gældende.

Fredning og bevaringsplanlægning

I Kommuneplan 2021 udpeges de bevaringsværdige bygninger. Alle bygninger opført før 1970 er vurderet og placeret i en af følgende kategorier:

- høj bevaringsværdi med karakteren 1-3
- middel bevaringsværdi med karakteren 4-6 og
- lav bevaringsværdig med karakteren 7-9

Kommunalbestyrelsen har besluttet, at også bygninger med middel bevaringsværdi tildelt karakteren 4 som udgangspunkt er bevaringsværdige. Det betyder, at i alt ca. 4.500 bygninger er udpeget som bevaringsværdige i Kommuneplanen.

Alle 107 rækkehuse inden for lokalplanområdet er udpeget som bevaringsværdige, hvoraf 28 er udpeget med karakteren 2, 77 er udpeget med karakteren 3 og 2 er udpeget med karakteren 4. Senere tilbygninger i form af udestuer, carporte, halvtage m.v. er ikke bevaringsværdige.

De bevaringsværdige huse må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde. Dette gælder også dør-, vindues- og altanudskiftninger, ændringer i materialevalg, farvesætning, vinduesformater og udformning i øvrigt.

Klimatilpasning

Kraftige regnskyl vil blive hyppigere i fremtiden. Udvikling og implementering af systemløsninger, der ikke leder vandet til kloaknettet, men nyttiggør eller afleder regnvand lokalt, skal fremmes.

Anvendelse af Lokal Afledning af Regnvand (LAR) i forbindelse med klimatilpasning skal være i overensstemmelse med spildevandsplanen.

Hvis der er ønske eller behov for nedsivning af regnvand, kræver det en forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

Tilgængelighed og handicapforhold

Bebyggelse og ubebyggede arealer skal opfylde bestemmelserne om tilgængelighed i bygningsreglementet. Områdets bebyggelse og friarealer, herunder veje, stier og parkeringsarealer, skal indrettes og udføres således, at tilgængeligheden for mennesker med funktionsnedsættelse sikres.

Lokalplanen regulerer ikke udformning af ubebyggede arealer herunder veje, stier og parkeringspladser, hvorfor der ikke er indsat bestemmelser om tilgængelighed og handicapforhold.

Trafikforhold og vejbyggelinjer

Lokalplanen regulerer ikke etablering af fartdæmpende foranstaltninger, hastighedsnedsættelser eller andre trafikale forhold på vejarealerne.

Miljøforhold

Hele Gentofte Kommune er byzone og dermed omfattet af områdeklassificeringen. Det betyder, at jorden som udgangspunkt er lettere forurenet og jordflytninger skal derfor anmeldes til kommunen.

Der er ved lokalplanens vedtagelse ikke kendskab til kortlagt jordforurening inden for lokalplanområdet. Dog skal Gentofte Kommune gøre opmærksom på, at grundejer har pligt til at rette henvendelse til miljømyndigheden i Gentofte Kommune, såfremt grundejer ligger inde med oplysninger om eller får kendskab til anden jord- eller grundvandsforureningsforhold.

Spildevand

Det samlede afløb for den enkelte ejendom må ikke overstige den vandmængde, der svarer til spildevandsplanens fastsatte afløbskoefficient.

I tilfælde af at afløbskoefficienten ikke kan overholdes, skal regnvandet forsinkes eller på anden måde håndteres lokalt på egen grund.

Håndtering af regnvand på egen grund kræver forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

Varmeplanlægning

I henhold til lov om varmeplanlægning har Gentofte Kommunalbestyrelse vedtaget planer for varmeforsyningen i kommunen med delplan for fjernvarmeforsyning og delplan for naturgasforsyning.

Lokalplanområdet forsynes med fjernvarme.

Kystnærhed

Lokalplanen er ikke omfattet af planlovens bestemmelser for de kystnære dele af byzoneområder.

Bilag IV-arter

I Gentofterenden findes forskellige beskyttede padder, der kan søge op på land og ind i haverne nærmest renden, for at overvintre. Lokalplanen muliggør kun i begrænset grad ny bebyggelse i haverne, og forholdene for overvintrene padder vil derfor være uændrede.

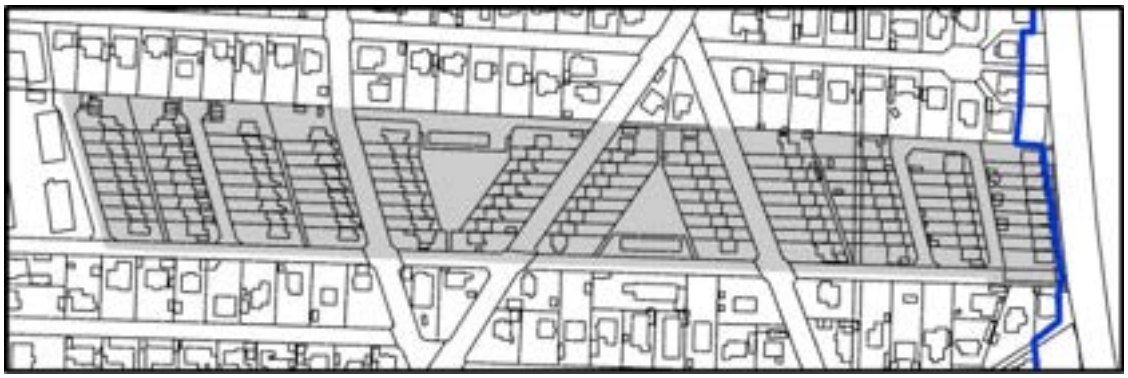
Træerne i lokalplanområdet vurderes ikke ved planens udarbejdelse at have en karakter, der gør dem egnede som bosteder for beskyttede fugle eller flagermus.

Naturbeskyttelse

Lokalplanområdet er i henhold til Naturbeskyttelsesloven omfattet af en åbeskyttelseslinje, langs Gentofterenden. Det er ikke tilladt at placere bebyggelse, campingvogne og lignende eller foretage beplantning eller ændringer i terrænet inden for åbeskyttelseslinjen.

Åbeskyttelseslinjen gælder inden for 150 meter af Gentofterenden, bortset fra områder, hvor der inden 1971 var opført væsentlig bebyggelse. Da bebyggelsen inden for lokalplanområdet er opført inden 1971 gælder åbeskyttelseslinjen kun på arealet mellem renden og rækkehusene på Kanalbuen 2-18. Det omfattede areal er angivet på kortbilag 1 og 2.

Dispensationer i henhold til Naturbeskyttelsesloven kan i særlige tilfælde gives af Kommunalbestyrelsen.



Tilladelser fra andre myndigheder

Lokalplanens virkeliggørelse er ikke afhængig af tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder end Kommunalbestyrelsen.

Ekspropriation

Ifølge planloven skal der i alle lokalplaner oplyses om betingelserne for ekspropriation i forbindelse med en lokalplan. Det følgende afsnit er udelukkende en oplysning om de gældende regler for ekspropriation og er ikke nødvendigvis et udtryk for, at der vil ske ekspropriation i forbindelse med lokalplanen.

Kommunalbestyrelsen kan i medfør af planloven ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af en endeligt vedtaget lokalplan eller byplanvedtægt og for varetagelsen af almene samfundsinteresser.

Ekspropriation er tvungen afståelse af ejendom og kan efter Grundlovens § 73 kun ske ifølge lov hvor almenvellet kræver det og mod fuldstændig erstatning.

Efter praksis gælder desuden en række betingelser, som skal være opfyldt ved en ekspropriation. Ekspropriationen skal således være lovlig, nødvendig og tidsmæssigt aktuel for realiseringen af ekspropriationsformålet. Herunder skal ekspropriationen være rimelig i den konkrete situation.

En mere detaljeret gennemgang af betingelserne for ekspropriation og processen herfor kan bl.a. findes i Erhvervsstyrelsens "Vejledning om ekspropriation efter planloven" og Vejdirektoratets "Vejledning om ekspropriation efter vejloven".

Kort over rammer for lokalplaner - Kommuneplan 2021

Miljøvurdering

Der er i henhold til § 8, stk. 2 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter, LBK nr. 4 af 3. januar 2023, foretaget en vurdering af, om planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Der er gennemført en screening, og på denne baggrund er det vurderet, at planen ikke vil få væsentlig indvirkning på miljøet, og der udarbejdes derfor ikke en miljøvurderingsrapport.

Lokalplanen har karakter af bevarende lokalplan. Området består af et eksisterende og udbygget rækkehusområde med meget begrænsede muligheder for etablering af yderligere bebyggelse.

De miljømæssige konsekvenser ved en realisering af lokalplanens bestemmelser vurderes at være status quo for områdets miljø lokalt såvel som regionalt.

Det er vurderet, at lokalplanen ikke påvirker yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter. Se i øvrigt under afsnittet Lokalplanens forhold til anden planlægning, vedrørende bilag IV-arter.

Klagevejledning

I henhold til miljøvurderingslovens § 48, stk. 1, kan en afgørelse efter miljøvurderingslovens § 10 om ikke at gennemføre en miljøvurdering (i form af en miljørapport) af et planforslag, der er udarbejdet i henhold til planloven, påklages til Planklagenævnet. Der kan kun klages over retlige spørgsmål.

Klagen skal indgives skriftligt til Planklagenævnet ved brug af klageportalen, der kan findes på **www.naevneneshus.dk**

Klagefristen udløber 4 uger fra datoen for den offentlige bekendtgørelse.

Der kan i særlige tilfælde indgives klage udenom klageportalen. Ønsker du at blive undtaget for brug af klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning sammen med din klage til **plan-byg@gentofte.dk** eller med brev til Gentofte Kommune, Plan og Byg, Bernstorffsvej 161, 2920 Charlottenlund.

Det er en betingelse for nævnets behandling af klagen, at klager indbetaler et gebyr. Gebyret for at klage udgør for privatpersoner 900 kr. og for virksomheder og organisationer 1.800 kr.

Nævnet påbegynder behandlingen af klagen, når gebyret er modtaget. Betales gebyret ikke på den anviste måde og inden for den fastsatte frist, kan klagen afvises fra behandling. Vejledning om gebyrbetalingen kan findes på **www.naevneneshus.dk**

Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter miljøvurderingsloven skal være anlagt ved domstolene inden 6 måneder efter den offentlige bekendtgørelse i henhold til miljøvurderingslovens § 54.

Lokalplanens midlertidige retsvirkninger

Når lokalplanforslaget er offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af forslaget ikke bebygges eller i øvrigt udnyttes på en måde, der kan foregribe indholdet i den endelige plan.

Eksisterende lovlig bebyggelse og eksisterende lovlig anvendelse af en ejendom vil kunne fortsætte som hidtil, også efter lokalplanens endelige vedtagelse.

Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag er udløbet, kan kommunalbestyrelsen give tilladelse til, at en ejendom bebygges eller anvendes i overensstemmelse med forslaget, såfremt det er i overensstemmelse med kommuneplanen og der ikke er tale om at påbegynde et større bygge- eller anlægsarbejde.

Tilladelse kan dog ikke meddeles så længe en indsigelse fra Miljøministeren eller en nabokommune opretholdes.

Disse midlertidige retsvirkninger gælder fra den 21. marts 2024 og indtil forslaget er endeligt vedtaget, dog højst indtil den 20. marts 2025.

Status

Forslag til Lokalplan 435 for rækkehusene ved Vesterdalen er:

- vedtaget af Gentofte Kommunalbestyrelse den 18. marts 2024
- offentliggjort den 21. marts 2024
- i høring frem til den 16. maj 2024

Relateret document 2/7

Dokument Navn:	**Tillæg 10 til Kommuneplan 2021.pdf**
Dokument Titel:	**Tillæg 10 til Kommuneplan 2021**
Dokument ID:	**5421044**

Gentofte Kommune

TILLÆG 10 TIL KOMMUNEPLAN 2021

Forslag til Tillæg 10 til Kommuneplan 2021

BAGGRUND

Gentofte Kommune har udarbejdet nyt plangrundlag for rækkehusene ved Vesterdalen. For at give mulighed for mindre tilbygninger på enkelte rækkehuse er udarbejdet Tillæg 10 til Kommuneplan 2021.

FORSLAG TIL NY RAMME

Rækkehusene ved Vesterdalen udgør rammeområde 7.B21 i Kommuneplan 2021. Ifølge rammens særlige bestemmelser må der ikke opføres yderligere bebyggelse bortset fra mindre bygninger som carporte og udhuse.

Tillæg 10 tilføjer, at der også kan opføres mindre tilbygninger til eksisterende boliger. Det er en betingelse, at tilbygningen respekterer de gældende hensyn til klima og bygningsbevaring, og at den enkelte ejendoms bebyggelsesprocent ikke ved opførelsen af tilbygningen kommer til at overstige 35.

MILJØVURDERING

Der er foretaget en samlet screening af rammeændringens og lokalplanens indvirkning på miljøet, herunder om planforslagene kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter eller udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder. Det vurderes, at de ændringer i anvendelsen, som rammeændringen åbner op for, kun vil have begrænset effekt på områdets miljø lokalt og ingen betydning regionalt.

Det er vurderet, at de ændringer, som kommuneplantillægget åbner for, er så begrænsede, at de vil have en uvæsentlig påvirkning af miljøet.

Det er derfor besluttet i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), at der ikke udarbejdes miljørapport.

EKSISTERENDE RAMME

Rammenummer	7.B21
Rammenavn	Vesterdalen
Bydel	Dyssegård
Generel anvendelse	Boligområde
Specifikke anvendelser	Tæt-lav boligbebyggelse
Bebyggelsesprocent	-
Bebyggelsesprocent af	Vælg et element.
Maksimalt etager	2
Maksimal bebyggelseshøjde	9
Bemærkning	Del af risikoområde. Klimahensyn. Ikke yderligere bebyggelse bortset fra mindre bygninger som carporte og udhuse. Bevaringshensyn.

FORSLAG TIL NY RAMME

Rammenummer	7.B21
Rammenavn	Vesterdalen
Bydel	Dyssegård
Generel anvendelse	Boligområde
Specifikke anvendelser	Tæt-lav boligbebyggelse
Bebyggelsesprocent	-
Bebyggelsesprocent af	Vælg et element.
Maksimalt etager	2
Maksimal bebyggelseshøjde	9
Bemærkning	Del af risikoområde. Klimahensyn. Bevaringshensyn. Ikke yderligere bebyggelse bortset fra mindre bygninger som carporte og udhuse. Der kan desuden gives tilladelse til mindre tilbygninger til eksisterende boliger, såfremt de respekterer klimahensyn, bevaringshensyn og den enkelte ejendoms bebyggelsesprocent ikke derved overstiger 35.

KOMMUNEPLAN 2021

Kommuneplan 2021 indgår som en del af Gentofte-Plan, der er kommunens strategiske styringsværktøj. Gentofte-Plan samler kommuneplan, budget og mål. Kommuneplan 2021 blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen 30. august 2021. En digital udgave af Kommuneplan 2021 findes på gentofte.dk/kommuneplan2021

Kommuneplanen indeholder hovedstrukturen for de overordnede mål for kommunens udvikling, retningslinjer for arealanvendelsen, rammer for lokalplaners indhold og en redegørelse for planens forudsætninger.

Rammerne er ikke mere detaljerede, end at der fortsat er rimelig fleksibilitet i grundlaget for lokalplanlægningen. Der er således sikret mulighed for justering og detaljering i forbindelse med fastlæggelse af lokalplanernes bestemmelser, som i mange tilfælde vil være skærpede i forhold til rammernes.

Kommunalbestyrelsen kan ændre kommuneplanens rammer ved at udarbejde et tillæg til kommuneplanen. Tillægget kan først vedtages endeligt efter en offentlig høring på mindst 8 uger. Såfremt der kun er tale om mindre rammeændringer, der ikke strider mod planens hovedprincipper, eller uvæsentlige ændringer i hovedstrukturen, kan høringsperioden reduceres til mindst 4 uger.

Rammeændringer vil som regel blive fulgt op af en lokalplan.

RETSVIRKNINGER

Kommuneplanen har ikke en direkte bindende virkning for grundejerne, men ifølge planloven skal kommunalbestyrelsen virke for kommuneplanens gennemførelse. Kommunen kan desuden modsætte sig opførelse af bebyggelse eller ny anvendelse af bebyggelse eller arealer i strid med kommuneplanens rammebestemmelser i områder, der ikke er omfattet af en lokalplan.

STATUS

Forslag til Tillæg 10 til Kommuneplan 2021 er:

- Vedtaget af Gentofte Kommunalbestyrelse den 18. marts 2024
- offentliggjort den 21. marts 2024
- i høring frem til den 16. maj 2024

OFFENTLIG HØRING

Bemærkninger til Forslag til Tillæg 10 til Kommuneplan 2021 kan sendes på mail til plan-byg@gentofte.dk eller til Gentofte Kommune, Plan og Byg, Bernstorffsvej 161, 2920 Charlottenlund.

KLAGEVEJLEDNING

I henhold til miljøvurderingslovens § 48, stk. 1 (LBK nr. 4 af 3. januar 2023) kan en afgørelse efter miljøvurderingslovens § 10 om ikke at gennemføre en miljøvurdering - i form af en miljørapport - af et planforslag, der er udarbejdet i henhold til planloven, påklages til Planklagenævnet. Der kan kun klages over retlige spørgsmål.

Klagen skal indgives skriftligt til Planklagenævnet ved brug af klageportalen, der kan findes på www.naevneneshus.dk

Klagefristen udløber 4 uger fra datoen for den offentlige bekendtgørelse.

Der kan i særlige tilfælde indgives klage uden om klageportalen. Ønsker du at blive undtaget for brug af klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning sammen med din klage til plan-byg@gentofte.dk eller med brev til Gentofte Kommune, Plan og Byg, Bernstorffsvej 161, 2920 Charlottenlund.

Det er en betingelse for nævnets behandling af klagen, at klager indbetaler et gebyr. Gebyret for at klage udgør for privatpersoner 900 kr. og for virksomheder og organisationer 1.800 kr.

Nævnet påbegynder behandlingen af klagen, når gebyret er modtaget. Betales gebyret ikke på den anviste måde og inden for den fastsatte frist, kan klagen afvises fra behandling. Vejledning om gebyrbetalingen kan findes på www.naevneneshus.dk

Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter miljøvurderingsloven skal være anlagt ved domstolene inden 6 måneder efter den offentlige bekendtgørelse i henhold til miljøvurderingslovens § 54.

Relateret document 3/7

Dokument Navn:	**Høringsnotat.pdf**
Dokument Titel:	**Høringsnotat**
Dokument ID:	**5572046**

Høringsnotat: Indsigelser vedrørende Lokalplan nr. 435 for rækkehusene ved Vesterdalen, Gentofte Kommune

Offentlig høring: 21. marts - 16. maj 2024

Resume

Dette høringsnotat fremlægges på baggrund af udkastet til Lokalplan 435 for rækkehusene ved Vesterdalen samt forslag til tillæg 10 til Kommuneplan 2021. Notatet er baseret på bidrag fra både individuelle ejere og grundejerforeningen. Høringssvarene nedenfor reflekterer synspunkter og bekymringer med særligt fokus på bevaring af områdets arkitektoniske og grønne profil samt beboernes behov for en tidssvarende udvikling.

Ved indsigelsesfristens udløb den 16. maj 2024 havde Plan og Byg modtaget 23 meget udførlige høringssvar, hvoraf mange er med bilag, jf. 'Hvidbog Høringssvar' på 107 sider.

Bemærkningerne omhandler følgende emner:

- Arkitektonisk Helhed og Æstetik
- Bevaring af Det Grønne Vejbillede
- Materialevalg og Farver
- Placering af Skure
- Tilbygninger og Overkørsler
- Administrative Processer

1. Arkitektonisk Helhed og Æstetik

Flere borgere har udtrykt bekymring over ændringer, der kan påvirke den arkitektoniske helhed og æstetik i området:

Døre og Vinduer

Flere høringssvar fremhæver vigtigheden af at bevare de oprindelige døre og vinduer, specielt med hensyn til sprossede vinduer, som spiller en central rolle i husenes æstetik.

Kvistvinduer

Nogle høringssvar påpeger, at kvistvinduerne bør bevares med deres oprindelige sprossede design i "det gyldne snit", da dette udtryk anses for at være en central del af husenes arkitektoniske udtryk.

Tagvinduer på Slettevej ulige numre mod vest

Der opfordres til, at kommunen genovervejer antallet af tagvinduer på Slettevej, især på den vestlige side, for at sikre en arkitektonisk harmoni. Forslag om større tagvinduer på bagsiden af husene blev også fremsat, med argumenter om, at det ikke vil skabe indbliksgener og vil bevare husenes arkitektoniske udtryk.

Beboerne på Slettevej ulige numre og grundejerforeningen Ny Søndergaard argumenterer for, at der bør gives mulighed for tre tagvinduer på husenes vestside, i stedet for de foreslåede to vinduer. Konkret foreslås det, at der installeres to vinduer af type A og et mindre vindue, samt et fredningsvindue over hanebåndet. De påpeger, at de eksisterende tagflader er store og mørke, og at tre vinduer vil sikre et bedre lysindfald og et mere harmonisk udseende. Dette vil ikke kun forbedre den æstetiske sammenhæng, men også sikre et behageligt og moderne indemiljø for beboerne.

Bemærkninger:

Sprosser i de originale vinduer og døre er vigtig del af husenes karaktér og i de eksisterende bilag er det svært at aflæse dem, da de er tegnet med meget tynde streger. Det har givet anledning til at nogle har troet at de ikke var med i den nye lokalplan, hvilket de naturligvis er.

Ændringer:

Tegninger af vinduer og døre med sprosser vil blive tegnet om, så sprosserne er tydeligere at se.

2. Bevaring af Det Grønne Vejbillede

Et gennemgående tema i høringssvarene er ønsket om at bevare områdets grønne karakter. Eksempelvis fremhæves det, at opførelse af carporte på Slettevej og Almindingen vil ændre vejens åbne og grønne udtryk, som er en vigtig del af områdets charme og bevaringsværdi. Dette understøttes af lokalplanens formål om at fastholde områdets grønne vejbillede.

Carporte og parkering på Slettevej ulige numre

Det blev også foreslået, at carporte skal placeres, så de skygger i egen have, og at der skal være tilstrækkelig afstand til skel for at muliggøre hækbeplantning. Det foreslås også at begrænse mulighederne for at opføre carporte, da dette vil dominere vejbilledet og gå imod den grønne profil, som området er kendt for. I stedet bør kommunen overveje at tillade hjemmeladning af elbiler på vejen, hvilket vil støtte den grønne omstilling og bevare områdets kvaliteter uden at indføre dominerende bygningsstrukturer.

Beboerne udtrykker bekymring for, at etablering af carporte på Slettevej ulige numre vil reducere havernes størrelse betydeligt og øge risikoen for oversvømmelse, da området allerede er udsat for høj grundvandsstand og hyppige oversvømmelser. De foreslår at begrænse muligheden for carporte og i stedet tillade opladning af elbiler over fortovet.

Bestyrelsen i Grundejerforeningen Ny Søndergaard understreger betydningen af at bevare den nuværende bilparkering på de større veje i området, da dette bidrager til fartdæmpning. Bestyrelsen foreslår, at der etableres helleanlæg med vejtræer, som yderligere vil understøtte dette.

Hegn

Forslaget om at tillade opsætning af plankeværk mellem haverne langs Almindingen bør fjernes ifølge indsigerne, da det vil ændre det grønne udtryk i området og skæmme bebyggelsens helhed. I stedet bør der være krav om levende hegn, såsom ligusterhække, som bidrager til det grønne miljø.

Bemærkninger:

Det er vurderet at det overvejende vil være en fordel at give mulighed for at beboerne kan parkere på egen grund. Naturligvis vil carporte ændre det nuværende grønne vejbillede, men omvendt vil mange af bilerne på vejen også forsvinde, hvilket vil gøre vejen mindre presset at se og færdes på. Plan og Byg vurderer at fordelene opvejer ulemperne, men gør samtidig opmærksom på at mange beboere ikke ønsker muligheder for carporte og at parkeringspladser uden carporte muligvis kunne være et alternativ.

Hegn mod vej er højst prioriteret, da udseendet påvirker offentligheden, mens hegn naboer imellem oftest ikke er noget vi regulerer selvom der findes tilfælde, hvor det er gjort. I dette tilfælde for et relativt stort rækkehusområde, er det vurderet, at det ikke er hensigtsmæssigt at være så restriktiv som det er foreslået.

Ændringer:

Ingen.

3. Materialevalg og Farver

Facader

Bestyrelsen kommenterer, at facader og garager bør udføres i en karakter og farvespil, der stemmer overens med de oprindelige rækkehuse, herunder brugen af håndstrøgne mursten. De påpeger, at selvom det i arkitektens beskrivelse står, at husene er udført med håndstrøgne sten, har de mere karakter af blødstrøgne sten. De opfordrer til at ramme de oprindelige stens karakter bedst muligt.

Døre og vinduer

Indsigelser mod ændringer i dør- og vinduesdesign er blevet fremsat, herunder mod krav om hvide døre og brune rammer, med ønsker om at bevare eksisterende brune trædøre og rammer.

Garager

Der er forslag om, at det skal være valgfrit, om garageporte skal være hvide eller rødbrune, da dette kan harmonere bedre med det generelle udtryk i de respektive områder.

Farvekoder for tagflader

Nogle borgere har foreslået, at der indføres farvekoder for tagmaterialer, for at sikre en ensartet og harmonisk visuel fremtoning.

Bemærkninger:

De originale gule mursten er ifølge arkitektens beskrivelse håndstrøgne sten, hvorfor det fastholdes at denne type sten foretrækkes fremfor de maskin-producerede blødstrøgne sten.

Farver på vinduer, døre og carporte er i dag noget blandet ude i området, hvorfor der er lagt en ny linje, der strammer op, som på lang sigt vurderes at give et harmonisk helhedsbillede af den samlede bebyggelse i området.

Det er ikke nødvendigt med en farvekode på de røde tegl i lokalplanen, da en udskiftning af tegl, alligevel skal igennem en byggeansøgning, hvor der vil blive taget stilling til det ved hver en udskiftning.

Ændringer:

Ingen.

4. Placering af Skure

Placeringen

Flere borgere har udtrykt ønske om at kunne placere skure tættere på skel, da nuværende regler om placering midt på matrikelskel mod vej anses for uhensigtsmæssige og ødelæggende for havens helhedsindtryk. Flere ønsker også yderligere byggefelter for skure på Slettevej ulige numre mod øst og stianlæg.

Cykel- og Affaldsskure

Der foreslås også at tillade opførelse af små, lave skure eller overdækninger til affaldsbeholdere og cykler i forhaverne for lige numre på Slettevej. Dette vil harmonere med lignende strukturer, der allerede er tilladt på andre veje som Almindingen og Kanalbuen. En sådan ændring vil støtte bæredygtig praksis og forbedre områdets funktionalitet for beboerne.

Det foreslås også, at beboerne i de ulige numre på Slettevej skal have mulighed for at opføre cykel- og affaldsskurer mod øst, ud mod Kulbærerstien, hvor de er mest praktiske og mindst synlige. Argumentet er, at skurene i deres nuværende placering er godt skjult af hække og ikke generer naboer eller bidrager til en fortætning af området.

Bemærkninger:

Der er kommet fotobilag og flere saglige argumenter for at placere skure i naboskel og ikke midtfor, hvorfor det ved et nærmere eftersyn, vurderes at være en bedre løsning selvom det vil betyde at skure ved enderækkehuse ikke vil flugte med facadelinjen. Omfanget er skure vil ikke blive ændret, da det vurderes at omfanget af både affaldsskure, cykelskure og andre skure er i en passende balance mellem funktion og opretholdelse af det grønne vejbillede.

Ændringer:

Skure i enderækkehusene: Slettevej 1, Kanalbuen 1, Langengen 2, Eskeager 2, Sønderengen 110 (både skur og carport) og Almindingen 15, der er placeret midt på matrikelskel mod vej vil blive flyttet op til skel mod nabo, jf. § 6.1 og § 6.2 samt kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3 samt høringssvar fra Kanalbuen 1 med foto, der illustrerer udfordringen.

5. Tilbygninger og overkørsler (emner til en supplerende høring)

Der er flere boliger inden for området, der har fremsat indsigelser vedrørende tilbygningsmuligheder og ønsker om alternative placeringer af overkørsler. Det drejer sig om Slettevej 3, Kanalbuen 20, Almindingen 15, Sønderengen 110 og Langengen 2.

Slettevej 3, Kanalbuen 20 - tilbygninger

Disse to er begge enderækkehuse og har begge en eksisterende tilbygning, men ønsker mulighed for at lave en ny tilbygning i stil med de eksisterende rækkehuse og hermed også et nyt byggefelt.

Langengen 2, Eskeager 2, Slettevej 19, **Almindingen 15, Sønderengen 110 - overkørsler**

Disse er også enderækkehuse og beboerne har fremsat ønsker om en alternativ placering af en overkørsel ned mod hovedvejen (Vesterdalen) – hvor de allerede har en indkørsel og de andre foreslåede placeringer i lokalplanforslaget skal ændres.

Der er udarbejdet et særskilt dokument "Rammer for tilbygning" hvor alle ændringsbestemmelser for §6 er indskrevet. På de vedhæftede kortbilag er der indtegnet nye røde byggefelter som illustrerer tilbygningsmulighederne for de to omtalte adresser.

Plan og Byg foreslår, at der skal laves en supplerende høring kun for de nærmeste naboer til de 7 adresser, da det kun er relevant for dem og fordi emner som nye byggefelter og nye placeringer af overkørsler medfører pligt til at gennemføre en supplerende høring.

Bemærkninger:

Ønsker om tilbygninger for enderækkehuse i stil med det oprindelige rækkehuse imødekommes, da der i dag er eksisterende rækkehus-tilbygninger som ikke er i stil med de oprindelige rækkehuse.

Ønske om at bevare en nuværende indkørsel/overkørsel for to enderækkehuse imødekommes, da flere enderækkehuse i dag har den løsning i stedet for de foreslåede overkørsler på sidevejene side om side med placeringerne af de andre overkørsler.

Ændringer:

For tilbygningsmulighederne for Slettevej 3 og Kanalbuen 20 skal der tegnes nye byggefelter, jf. "kortbilag 2 TILBYGNINGER_nye". Der skal også skrive nye bestemmelser for udseendet af tilbygninger, jf. bilaget "Rammer for tilbygning Slettevej 3" og "Rammer for tilbygning Kanalbuen 20".

For nye placeringer af overkørsler for Langengen 2, Eskeager 2, Slettevej 19, Almindingen 15 og Sønderengen 110 skal der tegnes nye byggefelt til carporte, jf. kortbilag 2.1,2.2 og 2.3.

6. Administrative Processer

Kommunal Godkendelse

Der er bekymring over kravene om kommunalbestyrelsens godkendelse ved almindelig vedligeholdelse, som f.eks. udskiftning af vinduer og døre. Borgerne finder denne proces langsommelig og administrativt tung.

Bemærkninger:

Det er Plan og Bygs erfaring, at hvis man i forbindelse reparationer og ombygninger lader det være op til borgerne selv at tolke lokalplanbestemmelserne og bruge det som en slags vejledning, så vil der i nogle tilfælde forekomme resultater som ikke følger lokalplanens hensigt og det kan og har i tidligere tilfælde været en ressourcekrævende sag efterfølgende og i flere tilfælde resulteret i at borgeren skal bygge det om igen. Det vil naturligvis være nemmere for borgerne og det vil koste byggesagsbehandlerne flere ressourcer, men man skal tage ovenstående med i den beregning.

Ændringer:

Ingen.

Sammenfatning

Efter planloven kan der ved den endelige vedtagelse foretages ændringer i det udsendte planforslag, men hvis ændringerne på væsentlig måde berører andre myndigheder eller borgere end dem, der ved indsigelse har foranlediget ændringen, skal de pågældende have lejlighed til at udtale sig før endelig vedtagelse.
Det vurderes, at de foreslåede ændringer for tilbygninger ved Slettevej 3 og Kanalbuen 20 samt de seks nye placeringer af overkørsel for de respektive ejendomme har en sådan karakter, at der skal foretages en supplerende høring for de nærmeste naboer, inden lokalplanen kan vedtages endeligt.

Relateret document 4/7

Dokument Navn:	**HVIDBOG_Høringssvar_samlet_m_bilag_reduceret_1.pdf**
Dokument Titel:	**HVIDBOG_Høringssvar_samlet_m_bilag_reduceret_1**
Dokument ID:	**5571838**

GENTOFTE KOMMUNE

Hvidbog

Lokalplan nr. 435 - for rækkehusene ved Vesterdalen

Gentofte Kommune

Offentlig høring d. 21.3. - d.16.5.2024

Dokument genereret d.2024-08-08 09:20:16

Høringssvar
Id: 2102

Bemærkninger v. Kanalbuen

Dato: 21-3-2024 **Adresse:** Kanalbuen 11

Høringssvar

1. Billede taget indefra med sprossen i det gyldne snit som flugter med hvor skråvæggen går over i den lige væg.

2. Et billede af en dør. Måske ubehandlet træ.

3. Dette Bille er fra naboen som mener hans dør er den rigtige. Der er 2 døre sådan i vores række på 4

4. Her ser du naboen til den anden side. De har valgt denne løsning. Der er 4 sådanne døre i vores række. Og 4 overfor mig mod vest.

5. Set fra havesiden. Naboens vinduer uden spros i kvisten og korrekt havedør som flugter vinduets sprosser. Med nyt vindue i den nederste del.

6. Vores havesiden som min tømrer mente var pænest. 3 lige store vinduer i begge døre. Den til højre er til stuen. Den anden er bryggersindgangen.

7. Bryggers indefra. Men kig til haven som jeg elsker at se når jeg åbner min hoveddør og kommer hjem.

8. Stuen set indefra hvor sprosserne ikke flugter da jeg ville have vindue til næsten gulv så jeg kan se vintergækker erantis og roser.

Høringssvar
Id: 2103

Kanalbuen 11 - egen dør

Dato: 21-3-2024 **Adresse:** Kanalbuen 11

Høringssvar

Og som sagt
1. for at bevare helheden vil det nok være smart at bruge de hvide døre fremadrettet. Og det vil koste en krig som en tømrer sagde at lave de originale.

2. Hele det æstetiske udtryk kommer af den lille spås i det gyldne snit i kvistvinduerne. Og vinduesstørrelsen kan bevares ved at lave tykkelsen på rammen indad. Ved skift til termoruder. Og språdsen kan sættes på efterfølgende uden problemer for os.

3. Dørene mod haven er et fra stuen med en trappe. Og oprindelig med 2 vinduer vi har valgt 3 lige stor vinduer. Og døren fra bryggerset var fast med lille vindue oppe sidder lavere og uden trappetrin.

Der var fyr og koks i bryggerset senere oliefyr og vi kom til et gasfyr nu fjernvarme.

Høringssvar
Id: 2104

Kanalbuen

Dato: 22-3-2024 **Adresse:** Kanalbuen 11

Høringssvar

1. Hoveddørene halvdelen er skiftet til hvid. Resten forskellige med farve og beklædning. Se min mails. 3-4 mail til arkitekten. Med klar beskrivelse og billeder.

2 kvistene arkitektens stolthed og det som virkelig pryder husene her skal have en spros i det gyldne snit se min beskrivelse i mail til arkitekten. Flere har skiftet tilbage til noget der ligner med trekantsvinduerne mm.
3. Terrassedøren er forkert tegnet. Tegnet uden glas. Og de fleste har skiftet. Se min mail.
Har boet her i 43 år. Kh b

Høringssvar
Id: 2106

Tilbygning - Slettevej 3

Dato: 6-4-2024 **Adresse:** Slettevej 3

Høringssvar

Venligst bekræft at eksisterende tilbygning på sigt kan erstattes med tilbygning som beskrevet i dette udkast til ny lokalplan.

Høringssvar
Id: 2110

Placering af skur i baghave

Dato: 11-4-2024 **Adresse:** Kanalbuen 1

Høringssvar

Jeg vil gerne have placeringen af det felt, hvor jeg kan opføre et skur i baghaven flyttet. Årsagen til dette er, at den nuværende placering er midt i haven, og ikke op imod skel, som alle mine naboer. Den nuværende placering vil derfor i mine øjne ødelægge havens indretning og skuret vil stå og "flagre" midt i haven og tage alt for meget opmærksomhed. Jeg ønsker derfor at feltet flyttes, så det bliver placeret op i mod skel mod Kanalbuen 3. se venligst vedhæftede tegning

Ønsket placering

Nuværende placering

Ønsket placering

Høringssvar
Id: 2111

Pladsen for udhuse/skure/drivhuse

Dato: 25-4-2024 **Adresse:** Almindingen 56

Høringssvar

Kan muligheden for placering af ovenstående udvides som foreslået på vedhæftede? Da grunden og husets beliggenhed på grunden er væsentligt forskelligt fra de andre huse i rækken, vil en mulighed for anderledes beliggenhed ikke skæmme det samlede udtryk af bebyggelsen
Venlig hilsen
Annette Nørgaard

Høringssvar
Id: 2112

Farve på garager ved Eskeager og Langengen

Dato: 29-4-2024 **Adresse:** Langengen 18

Høringssvar

I udkast til lokalplanen er det angivet, at garageporte fremadrettet skal være rødbrune. Jeg vil foreslå, at det for garagerne på hhv. Eskeager og Langengen bliver valgfrit, at vælge mellem hvid og rødbrun for de respektive sammenhængende garager. I dag er garagerne på Eskeager hvide. På Langengen ulige numre er de hvide. Langengen lige numre er pt. rødbrune. Hvide garageporte vil i dag harmonere mere med det generelle udtryk for disse rækker. Derudover er de visuelt adskilt fra de øvrige garager på fællesarealerne. Garagerne er endvidere opført senere end rækkerne og ikke en del af den oprindelige bebyggelse. Henning Jensen, Langengen

Høringssvar
Id: 2113

Høringssvar vedr. Lokalplan 435

Dato: 16-4-2024 **Adresse:** Kanalbuen 10

Høringssvar

Hej,

Jeg deltog på høringen d.d. digitalt, og havde også spørgsmål til paragraf 6.4, som jeg gerne vil uddybe skriftligt, herudover har jeg kommentarer til det sagte under mødet:

Vedr. $6.4 Afsnit 2 - tak for uddybelsen om, at dette er ekskl. carporte, tak. Det vil være godt at få dette skrevet ind. (på side 4 afsnit 4 står sekundær bebyggelse defineret som skure, udhuse, drivhuse, garager og carporte. Og i $6.4 Afsnit 5 hvor samme beskrivelse står som i afsnit 2, antager jeg det er inkl. carporte ift. 50% af samlet længde mod nærliggende skel).

Vedr. $6.4 Afsnit 5 omkring sider mod skel mod nabo som ikke må udgøre større samlet længde end halvdelen end nærliggende skel. Jeg håber I vil præcisere afsnittet (undtage korte haver med skure/udhuse i skel), så de skraverede felter i kortbilagene for tilladte skure/udhuse i korte haver (som på Kanalbuen) bibeholdes, så vi kan opføre tilladte skure/udhuse til bl.a. affaldsbeholdere m.v.

Vedr. $8.3 - og hvorvidt der må være træhegn og/el. liguster i skel ml. naboer (og altså ikke mod offentlig sti/vej delen):
Det blev på mødet talt meget imod træhegn ml. naboskel i lange haver, og der er allerede begrænset til liguster i korte haver i ny lokalplan.

Jeg vil gerne gøre indsigelse mod stramningen i nyeste version af Lokalplan 435 om at det skal være liguster i korte haver, og argumentere for at det bibeholdes valgfrit i lange haver og også bliver det i korte haver - træhegn eller liguster. Naboer på begge sider skal jo være enige om ændringer.

En ligusterhæk kan være fin hvis naboer på begge sider vedligeholder den, og er enige om højde, bredde og vedligeholdelse, og man har fliser el. græsplæne op til hæk.

Hvis ikke, kan det blive en grim hæk, som går ud fordi den måske kun får lys på den ene side pga. nabo har udhus op mod skel, eller har buske som skygger og hækken er nordvendt i ens egen have (det oplever jeg).
Samtidig tager en gammel ligusterhæk nemt meget plads i vores små haver (0,5-0,75m i hver side), og begrænser anden beplantning i siderne af haven,
da der skal også være plads til at hækken kan klippes og hækaffald fjernes. Og der skal luges under hækken, som naboer heller ikke altid er enige om.

Træhegn kan sagtens gøres grønne - jeg har selv træhegn til begge sider, uden af der er ret meget hegn synligt, det er meget grønt, idet det giver plads til beplantning op ad hegnet og i bede tæt op ad.
Og det har mine naboer også gjort. Og det giver os hver især frihed til at vælge den beplantning som passer til vores smag samt lysforhold (syd el nordvendt). Samtidig kan buske og små træer også placeres tæt på skel, der er ingen hækvedligeholdelse at tage hensyn til. Tror jeg har den grønneste have i området ??

Høringssvar
Id: 2114

Farver på vinduer og rammer

Dato: 6-5-2024 **Adresse:** Almindingen 68

Høringssvar

Vi vil gerne gøre indsigelse imod forslaget omkring hvide vinduer og brune rammer. Vi mener at det skal være muligt også at have brune / trævinduer med brune rammer evt også i træ. Dette er allerede en farve, som mange af husene har idag som vinduesfarve. Mange døre er tilsvarende brune så det vil passe fint.
I samme forbindelse mener vi også at den tværbjælke, der ligger under taget ikke skal være hvid. Den burde også kunne være brun. Mange af husene har allerede denne farve idag.

Høringssvar
Id: 2115

Plankeværk til naboskel

Dato: 6-5-2024 **Adresse:** Almindingen 68

Høringssvar

Vi erfarer at den oprindelige lokalplan åbner op for muligheden for at etablere plankeværk ned igennem haverne til naboskel. Det strider fuldkommen imod kravet omkring levende hegn i skellet mod vej. Vi mener at denne mulighed skal fjernes helt fra lokalplanen, så der også er krav om levende hegn mellem haverne. Dog skal det stadig være muligt at have et eks. Cykelskur med trævæg mod naboen i skellet samt et stykke væg ved terrassen. Det er plankeværk på det lange stykke af haven vi er imod.

Høringssvar
Id: 2116

Farve på tegltaget

Dato: 6-5-2024 **Adresse:** Almindingen 68

Høringssvar

Ligesom der er forslag om farvekoder på skure og carporte, mener vi også, at der med fordel burde være farvekoder på teglene til taget. Det er en stor flade som er meget iøjnefaldende, hvis farverne er meget forskellige. Indtil nu har naboerne i samme række prøvet at farvekoordinere så de ihvertfald er ens indenfor rækkerne.

Høringssvar
Id: 2117

Komentarer til Lokalplan 435 Forslag

Dato: 14-5-2024 **Adresse:** Almindingen 61

Høringssvar

Se komentarer i vedhæftede fil

Bemærkninger til Lokalplan 435, Forslag

1. På side 9, med reference til tegningsbilag 1, skriver Gentofte Kommune (GK), at det i forhold til dørhøjder kan give "konstruktive problemer, hvis man vil isætte energivenlige vinduespartier". Bebyggelsens dørhøjder ligger ikke ud over noget normalt og hvilke konstruktive problemer hentydes der til, når man alligevel ikke kan ændre størrelsen på hverken vindues- eller døråbninger?
2. I § 1 Formål har GK i LP 435 sløjfet følgende fra den eksisterende Lokalplan 58:" bevare rækkehusbebyggelsens arkitektoniske helhedspræg". Det anses som et væsentligt formål at bevare dette formål, når bygningerne er bevaringsværdige og man ønsker at bevare de arkitektoniske værdier……"En bevarende lokalplan"?
3. I 2019 godkendte GK isætning af 5 ulovlige tagvinduer jf. Lokalplan 58 § 9 stk. 6, uden at gennemføre høring, så mulige indbliksgener blev italesat og uden orientering af Grundejerforeningens bestyrelse, berørte naboer og genboer og beboere i grundejerforeningen. Det skete med følgende begrundelse:

> De nye ovenlys vurderes at ikke at forringe bygningens bevaringsværdi.
> Ovenlysene er i en relativ diskret størrelse, der matcher flere af bebyggelsens øvrige tage, hvor der ligeledes er isat ovenlys (som ikke er en del af den oprindelige løsning).
>
> Der gøres i øvrigt opmærksom på, at der ikke er taget stilling til indretning af eventuel beboelse i spidsloftet. Såfremt der er ønsker herom, skal der indsendes separat ansøgning om byggetilladelse.
>
> **Naboorientering**
>
> Der har i forbindelse med sagsbehandlingen ikke været foretaget en naboorientering iht. planlovens § 20, stk. 1.
>
> Plan og Byg har vurderet, at det ansøgte ikke er væsentligt i forhold til ejere, naboer og evt. brugere, idet forholdes ikke vurderes at påvirke naboer i væsentlig grad.
>
> En forudgående orientering af naboer og andre er derfor vurderet, at være af underordnet betydning, jf. planlovens § 20, stk. 2.
>
> Med henvisning hertil ses lokalplanens intentioner om bevaring hhv. at fornyelse og istandsættelse sker efter fælles retningslinier fortsat at være iagttaget.

   Det kan diskuteres om 5 ulovlige tagvinduer er af "relativ diskret" størrelse i en tagflade, hvor det hidtil ikke har været lovligt at isætte tagvinduer, altså er "5 imod 0"!
   Har svært ved at se at Gentofte Kommune blot kan fravige naboorientering og orientering i øvrigt med henvisning til Planlovens § 20 stk. 1. Ensartetheden i de bevaringsværdige bygninger er forsvundet for altid og ingen af husene vil fremover have den oprindelige arkitektur!

   Kan det tænkes, at den nye Lokalplan 435~~,~~ kan sikre, at husenes ejere, beboere og grundejerforening fremover bliver hørt og får medindflydelse på ~~s~~tilsvarende væsentlige tilsidesættelser af en lokalplans bevarende forhold og dens arkitektur?

4. Der er ikke inkluderet noget i Lokalplanen om muligheder for tiltag, der relaterer sig til den grønne omstilling. Er det bevidst?
5. Ad § 6.3
   Det bør tilføjes, at terrasseoverdækningens side imod nabo ikke overskrider matrikelskel, hvilket

ellers fremgår af principskitsen side 6. Matrikelskellet ligger i muradskillelsen og ikke ved gavlfacaden.

6. Ad § 6.5
   Det bør tilføjes at carporte skal opføres, så de skygger i egen have, dvs. ved sydligt skel, og at afstanden til skel er mindst 0,5 m så der kan fastholdes hækbeplantning imod naboen.
7. Ad § 7.2 og øvrige afsnit
   Det virker meget teknisk med farvespecifikationerne ved almindeligt vedligehold af eksisterende vinduer og bygninger. Kan man ved bestilling af nye vinduer få dem leveret med præcis de specificerede farvekoder?
8. Ad § 9.2
   Det virker ikke operationelt og er et stort indgreb i beboernes handlemulighed, at en almindelig vedligeholdelsesopgave, som at gennemføre en vindues- og dørudskiftning, kun kan gennemføres med kommunalbestyrelsens tilladelse.
   Kommunalbestyrelsens svarfrister er meget lange og det er meget administrativt tungt og slet ikke operationelt. Er der en nedre grænse for, hvad ~~en~~ kommunalbestyrelse overhovedet kan og må blande sig i?
9. § 9.9, Kommentar til 9.9 og tegningsbilag 1
   De med blå streg viste tagvinduer på tegningsbilag 1, er for ”95%” vedkommende ulovlige iht. den eksisterende lokalplan 58, medmindre der er opnået dispensation. Det er ikke tilfældet for særligt mange. Har kun fundet én!
   Hvad er formålet med at markere de ”blå” tagvinduer, som ikke opfylder den eksisterende Lokalplan 58 §9 stk. 6?
   Skal placering, størrelse og antal ikke være mere præcist angivet, hvis det overhovedet skal have én eller anden form for retslig effekt?
   ”I næste uge” isættes endnu et tagvindue og så vil Lokalplan 435 allerede være forældet og ikke retvisende. Er det hensigtsmæssigt?
   Skal man ansøge GK om dispensation for afvigelse i forhold til den nye Lokalplan 435, hvis ikke optegningen er retvisende?
   Hvad gør man hvis de eksisterende tagvinduer ikke overholder retningslinjerne i den nye Lokalplan 435?
10. § 11.1

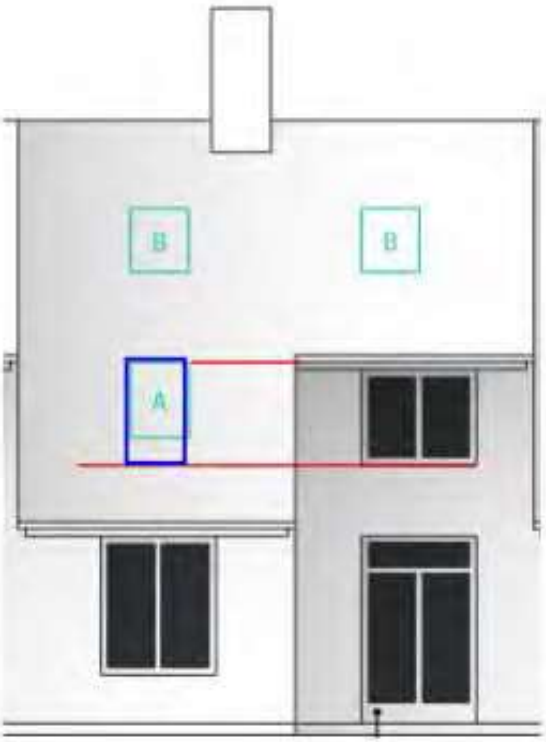
    > Dispensation kan kun ske efter en skriftlig orientering af naboer mfl., medmindre kommunalbestyrelsen skønner, at dispensationen er af uvæsentlig betydning for de pågældende.

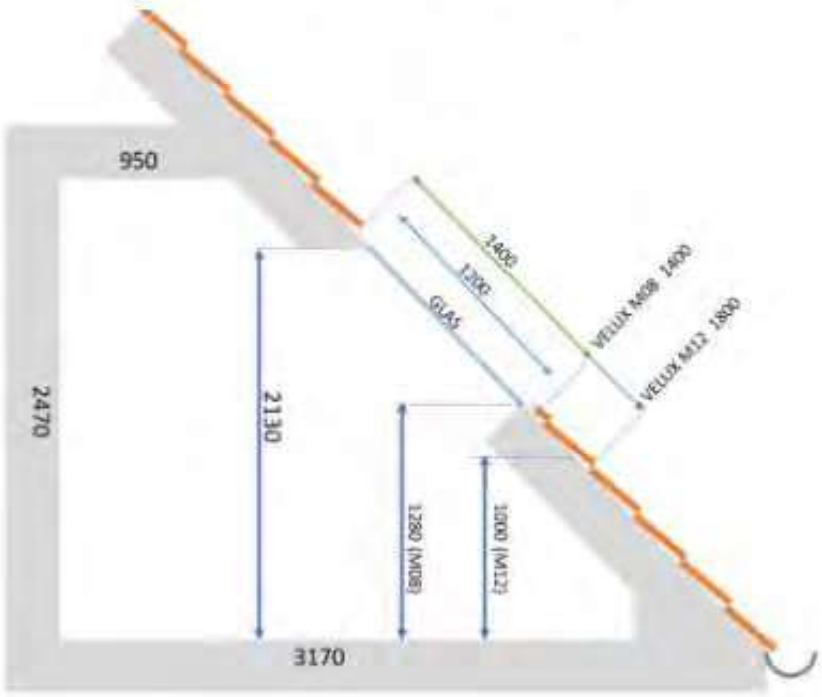
    Jf. tidligere bemærkning under i 2. kan kommunalbestyrelsens skøn i forhold til at anse dispensationen for at være af ”uvæsentlig betydning", strækkes til helt at tilsidesætte væsentlige paragraffer i lokalplanen.
    Formuleringen bør være meget mere skarp, så grundejerforening, naboer, genboer og beboere i øvrigt ALTID høres hvis der er paragraffer som tilsidesættes af Gentofte Kommune. Beboere har væsentlig mere indblik i hvad som giver gener og har som ejere ret til at kunne argumentere imod tiltag som forringer boligernes anvendelse og arkitektoniske værdi.
11. Der blev d. 5. september 2023 afholdt et dialogmøde med beboerne omfattet af lokalplanen. Der blev på mødet fremsat ønske om at gøre lokalplanen mere operativ for beboerne, bl.a. i forhold til de meget strikse specifikationer af kulører på vinduer m.m. Det synes ikke på nogen måde at være imødekommet, også set i lyset af relativt lange behandlingstider hos GK?

12. Ad § 9.9, Tegningsbilag 1, Almindingen lige/ulige numre.

Forslag til forbedret tagvindue imod beboelse på 1. sal, Almindingen

Ovenlys på 1800 mm i stedet for de 1400 mm, hvilket kun drejer sig om 1½ tagsten.





Argumenter for tilladelse til et 1800 mm tagvindue på position A jf. skitse:

- Tagvinduet er tilladt iht. den eksisterende Lokalplan 58.
- Tagvinduet vender imod beboelse, hvilket de 5 andre tagvinduer, 4 x B og A imod vejen, som er forbudte iht. eksisterende Lokalplan 58, ikke gør.
- Gentofte Kommune kan ikke godkende tagrum og skunkrum, hvortil de nye 5 tagvinduer vender, til beboelse på Almindingen bebyggelsen.
- Tagvinduets brystning er 1000 mm over gulvniveau hvilket er 200 mm højere end vinduesbrystningen i det tilstødende værelse på 1. sal.
- De ekstra 400 mm er placeret på den nederste del af tagfladen og drejer sig om 1½ tagsten jf. skitse
- Tagvinduet er placeret på husets bagside og vender bort fra vejen
- Tagvinduet giver ingen indbliksgener, hvilket de 5 andre tagvinduer, 4 x B og A imod vej, gør.
- Tagvinduet kompromitterer ikke at der fastholdes et ensartet arkitektonisk udtryk af tagfladerne i bebyggelsen, hvilket er ambitionen i den eksisterende Lokalplan 58, og hvilket de 5 andre og nye tagvinduer ikke gør.
- Tagvinduets størrelse har tilbage i 2013 og 2020 været fremsat overfor Gentofte Kommune, som et fælles ønske hos Almindingen ulige numre, men blev accepteret tilbagekaldt da Gentofte Kommune ville tage stilling til det i en revideret lokalplan.

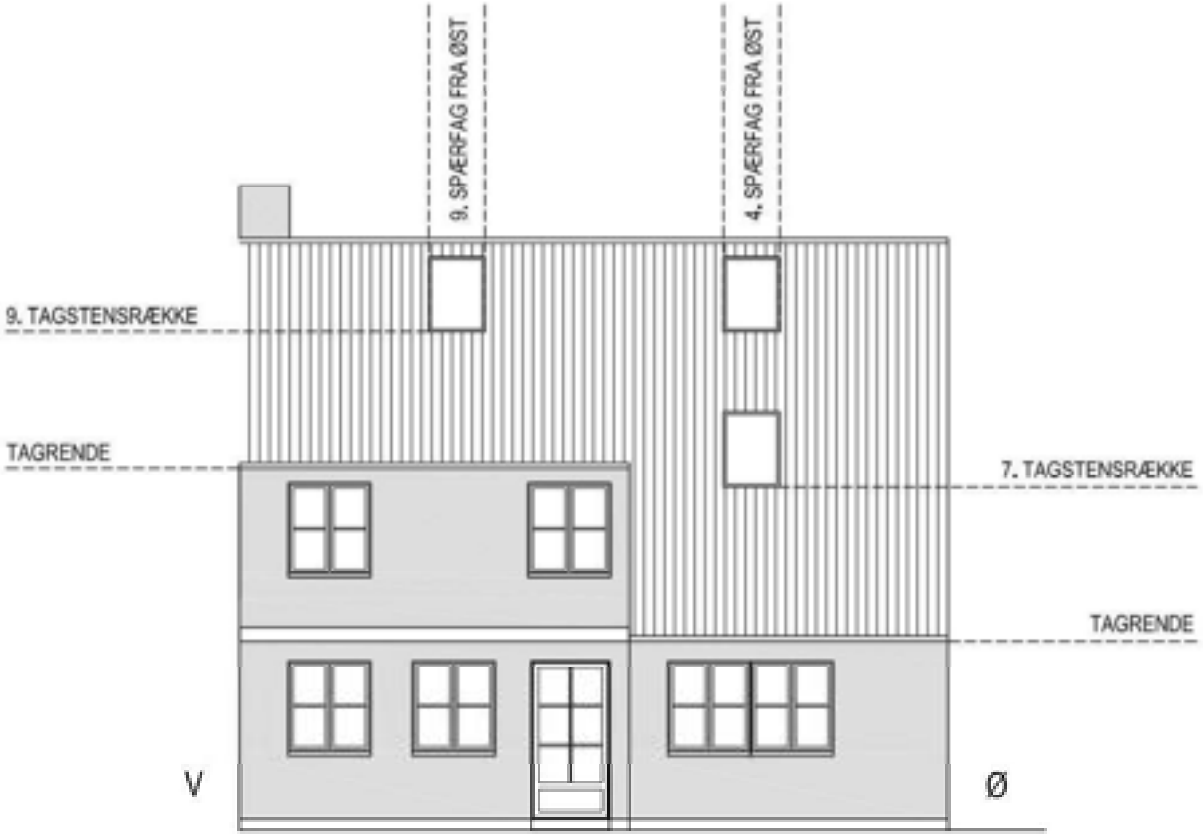
Det synes således ikke at være et grundlag for GK til, at reducere mulighederne for beboerne på Almindingen i at skabe nogle forbedrede og acceptable beboelsesforhold i et eksisterende værelse på 1. sal, samtidig med at intentionerne om en bevarende lokalplan fastholdes.

Det forventes at Gentofte Kommune tager stillingen til ovenstående argumenter for tilladelse til et større tagvindue A imod beboelse/hus bagside og ikke tagvindue A imod skunk/ vejen!

13. KORTBILAG 1
    - Bilaget er ikke retvisende i forhold til terrasseoverdækninger på Almindingen ulige numre!
    - Der synes ikke at være overensstemmelse mellem lokalplanens formål, §1 Formål, om "at fastholde områdets grønne vejbilleder" når der tillades opsat træværkshegn?
    Beboerne er heller ikke interesseret, så hvad er årsagen til at GK fastholder muligheden?.....skulle det have noget at gøre med den nye mulighed for at opføre carporte på grundene?
14. KORTBILAG 2.1 og 2.2
    Vedr. mulighed for carporte på Almindingen ulige numre:
    - Der blev på dialogmødet d. 5. september 2023 gjort opmærksomhed på, at ud/indkørsel til carportene bør undersøges nærmere, idet det vil være yderst svært/umuligt, hvis der er parkeret biler/kassevogne tæt op til indkørslen og lige overfor langs Almindingen lige numre. Har GK undersøgt det?
    - Vil der skulle etableres parkering forbudt skiltning langs Almindingen ulige numre?
    - Hvordan skal man evt. kunne opstille en affaldscontainer og parkere lastbiler eller håndværker køretøjer hvis der er ud/indkørsler til carporte på Almindingen ulige numre?
    - Hvis der skal være plads til 2 x 0,5 M hæk, carport på 3,0 M, havelåge på 1,0 M, postkasse på 0,5 M, gadelygte og flere affaldscontainere, er der ikke meget "grønt" tilbage på Almindingen ulige numre, og kan det overhovedet understøtte Lokalplanens formål, §1, om "at fastholde områdets grønne vejbillede"?
    - Har GK tænkt sig at gennemføre en visualisering så effekten/konsekvensen af carporte m.m. for

vejbilledet bliver belyst?.....det fornemmes mere som et GK ønske og ikke et beboer ønske….. og hvordan vil det ikke komme til at se ud for beboerne langs Almindingen lige numre?
Det samme gør sig sikkert også gældende langs Slettevej.
- Carporte skal, hvis det vedtages, kun tillades imod det sydlige matrikelskel så højden på 2,5 M ikke skygger ind i naboens have. I den gældende Lokalplan 58 er skure også kun tilladt imod sydligt matrikelskel.
- Gengivelse af størrelsen på eksisterende terrasseoverdækninger er ikke retvisende.

15. Tegningsbilag 1.
- For at gøre godkendelsesprocessen ved kommunen mere operationel og smidig bør placeringerne af tagvinduerne være med præcis, f.eks. som vist her for Ermelundshusene, Lokalplan 347:

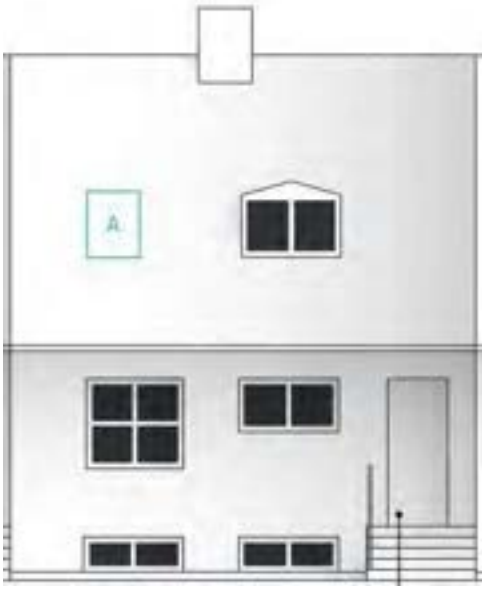


- Tagvindue A, imod beboelse, bør kunne gøres større, 1800 mm jf. tidligere kommentar, uden at det skæmmer bebyggelsen og uden at kompromittere den eksisterende lokalplan 58.
- De blå indikeringer af eksisterende tagvinduer er ikke særlig præcise og man kan ikke se, om man opfylder placering og størrelse iht. den nye Lokalplan 435.
- Terrassedørene på Almindingen bør fastholdes i fuld højde og med den tynde sprosse, så det oprindelige udtryk bevares. At der i den forbindelse skulle være udfordringer i forhold til at opnå "energivenlige vinduespartier" synes ubegrundet.
- Tagvindue B på Almindingen ulige numre er placeret forkert i forhold til spærene, da det eksisterende ovale tagvindue sidder imellem spærene. Det samme gør sig gældende på Sønderengen lige numre.

16. Tegningsbilag 1, Sønderengen ulige numre
- Facaderne mod øst er ikke tegnet retvisende. Flere af husfacaderne opfylder ikke eksisterende

Lokalplan 58 §9 stk. 8, idet murhuller for vinduer er ændret til døre og omvendt. Facaderne opfylder således heller ikke den ny Lokalplan 435 §9.3 Facader.

Eksempler på afvigelser fra Sønderengen ulige numre, som blev registreret ved en fælles gennemgang af Gentofte Kommune og Grundejerforeningen:



- Hvordan skal beboerne forholde sig i forhold til at facaderne ikke overholder eksisterende og fremtidig Lokalplan 435?
- Skal afvigelserne evt. indtegnes med blåt tilsvarende tagvinduerne som heller ikke overholder eksisterende lokalplan?

Med venlig hilsen
Niels Bitsch
Almindingen 61

Høringssvar
Id: 2118

Kommentar til Lokalplan 435 Forslag

Dato: 14-5-2024 **Adresse:** Almindingen 61

Høringssvar

Se kommentarer indskrevet i vedlagte fil

Lokalplan 435

for rækkehusene ved Vesterdalen

Gentofte Kommune

Forslag

Indholdsfortegnelse

Lokalplanens baggrund **1**

Eksisterende forhold **2**

Lokalplanens formål og indhold **4**

Lokalplanbestemmelser **11**

§ 1 Formål **12**

§ 2 Område og zonestatus **13**

§ 3 Anvendelse **14**

§ 4 Udstykning **15**

§ 5 Veje, stier og parkering **16**

§ 6 Bebyggelsens omfang og placering **17**

§ 7 Bebyggelsens udseende **20**

§ 8 Ubebyggede arealer **21**

§ 9 Bevaringsbestemmelser **23**

§ 10 Servitutter og lokalplaner **26**

§ 11 Retsvirkninger **27**

Kort og bilag **28**

Kortbilag 1 ..... **29**

Kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3 ..... **30**

Matrikelkort **33**

Tegningsbilag 1 - facader og tagflader **34**

Tegningsbilag 2 - rækværk **46**

Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning **47**

Miljøvurdering **52**

Lokalplanens midlertidige retsvirkninger **54**

Status **55**

Lokalplanens baggrund

Nærværende lokalplan er udarbejdet med henblik på en opdatering af plangrundlaget for de bevaringsværdige rækkehuse beliggende nord for Vesterdalen.

Med udgangspunkt i det eksisterende plangrundlag og med et ønske om yderligere bygningsdetaljerede bestemmelser er lokalplanen revideret til et tidssvarende grundlag. Dette for at sikre, at istandsættelse og eventuelle forandringer sker på et ensartet grundlag, så helheden og bebyggelsens arkitektoniske kvaliteter bevares, samtidig med at beboerne gives en udvidet mulighed for at tilpasse boligen til deres behov.

Rækkehus langs Sønderengen

Eksisterende forhold

Lokalplanområdet ligger i Dyssegård Bydel og omfatter rækkehusbebyggelsen "Ny Søndergård" beliggende mellem Gentofterenden og Dyssegårdsparken mod øst og etageboligbebyggelsen langs Vangedevej mod vest. Mod syd og mod nord afgrænses området af villabebyggelse. Bebyggelsen er opkaldt efter gården, der lå ved lokalplanområdets vestlige del, langs Vangedevej.

Lokalplanområdet omfatter 140 ejendomme, og har et samlet areal på ca. 3,7 ha ekskl. vejarealer.

De bevaringsværdige rækkehuse blev opført i perioden 1942-1954 på baggrund af en bebyggelsesplan udført af arkitekterne Kay Fisker, Eske Kristensen og Erik Fisker. Bebyggelsesplanen omfattede både rækkehusene og lejlighedsbebyggelsen ved Vangedevej/Eskeager, og på nogle af de første udkast var der angivet en børneinstitution i midten af området, der aldrig blev realiseret.

Rækkehuse langs Sønderengen

Ny Søndergårds bebyggelse er fordelt i 12 rækker af forskudte rækkehuse, med ni boliger i hver. Dog har den anden sidste række mod øst kun otte boliger og området indeholder altså 107 boliger i alt. Rækkehusene forbindes af vejen Vesterdalen, langs lokalplanområdets sydlige afgrænsning. Almindingen, Sønderengen og Slettevej er gennemgående veje, der forbinder området med de omkringliggende villaområder, mens de øvrige rækkehuse ligger langs deres egne stikveje og -stier.

Samtlige rækkehuse er opført i gule mursten med rødt tegltag og taghældning på 40-45 grader. De vestlige rækker er bygget med en "knækket" grundplan, som også er set i andre rækkehusbebyggelser fra perioden - fx Ermelundshusene i Jægersborg. På denne måde fremstår husene som halvanden etages huse, frem for to-etages. De øvrige rækker fremstår kun i en etage ud mod vejen. Til trods for de enkelte huses forskellige ydre og indre karakterer, fremstår området som en samlet bebyggelse.

Midt i området, mellem Almindingen, Sønderengen og Slettevejs rækkehuse, ligger to store grønne opholdsarealer og garagebygninger, til beboernes fælles anvendelse.

Terrænet falder nogenlunde jævnt, fra vest mod øst, ned til Gentofterenden. De fleste haver er afgrænset af grønne hegn og der er kun få høje eller markante træer.

Rækkehuse ved Eskeager

Lokalplanens formål og indhold

Formålet med lokalplanen er at fastholde området som et attraktivt og overordnet ensartet rækkehusområde, at sikre bevaringsværdige bygninger, fastholde områdets grønne vejbilleder og ophæve en utidssvarende lokalplan.

Med tilladelse til carporte i de smalle forhaver på Almindingen og Slettevej, samtidig med opstilling af skure for affald og plankeværker i stedet for grønne hække, forsvinder det grønne vejbillede

Lokalplanområdet må kun anvendes til helårsboliger i de eksisterende rækkehuse og der må ikke indrettes nye boliger. Forbuddet omfatter også opdeling af eksisterende boliger i mindre boligenheder. Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt at øge boligtætheden, da det vil være utilpasset i forhold til bydelen, vil forringe parkeringsforholdene og den enkelte boligs tilgængelige udearealer.

Lokalplanen fastsætter forbud mod matrikulære ændringer, herunder udstykninger, arealoverførsler og sammatrikuleringer.

Lokalplanen giver mulighed for opførelse af sekundær bebyggelse som skure, udhuse, drivhuse, garager og carporte. Den sekundære bebyggelse skal placeres inden for de byggefelter der er angivet til den konkrete type bebyggelse på **kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3**. Byggefelter til garager svarer til de eksisterende garager i området.

Byggefelterne til carporte har en størrelse på 3 x 5 meter og er placeret, så de danner en ensartet rytme langs vejen, så de så vidt muligt understreger rytmen i de bevaringsværdige rækkehuse.

Byggefelterne til carporte angiver også, hvor det er tilladt at etablere uoverdækkede parkeringspladser. I dag har flere boliger indrettet parkering langs de små adgangsstier (fx mellem Eskeager og Langengen). På grund af stiernes bredde kan det ikke tillades at indrette nye parkeringspladser langs disse.

I forhold til den tidligere Lokalplan 58, er der udpeget nye byggefelter skure, udhuse og drivhuse. Disse er primært tiltænkt behovet for cykel- og affaldsskure. Byggefelterne er placeret minimum 80 cm fra vejskel, så der er plads til at plante levende hegn foran. Der skal tages forbehold for, at affaldsskurenes udformning kan påvirke renovationsmedarbejdernes mulighed for affaldsafhentning, selvom de er opført inden for lokalplanens rammer.

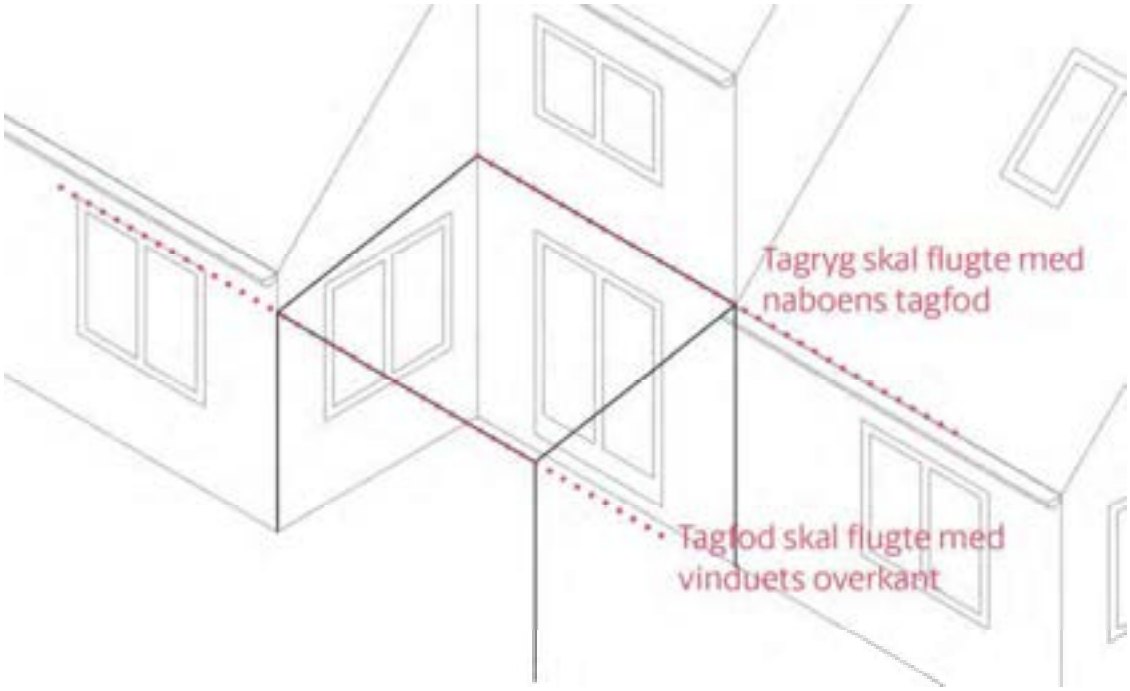
Skure, udhuse, drivhuse og carporte, der må placeres umiddelbart op ad facaden på den bevaringsværdige bebyggelse, må ikke gives en højde, der blokerer for vinduerne og arkitekturen og skal derfor opføres inden for de mintgrønne linjer, jf. **tegningsbilag 1**.

Med carporte og parkering i forhaverne til Almindingen ulige numre vil det ikke være muligt at parkere langs vejen på Almindingens ulige numre for alternativet vil være at man meget svært kan komme ud og ind med bilen. Vil der blive parkering forbudt? Der bør laves en analyse af ud/indkørsel når der parkeres med kassevogne på Almindingen lige numre.

Rækkehuse langs Langengen

På rækkehusene langs Eskeager, Langengen og Almindingen - der er kendetegnet ved deres forskudte grundplan - er der mulighed for at opføre en terrasseoverdækning. For at sikre en vis ensartethed skal overdækningerne opføres inden for de på **kortbilag 2.1 og 2.2** viste byggefelter og udfylde hele byggefeltet. De skal opføres, så "tagryggen" flugter med tagfoden på naboens tag og med en ensidig hældning, så tagfoden flugter med stuevinduet på boligen, i princippet som vist på tegningen nedenfor.
Terrasseoverdækningen skal udføres i hvidmalet træ- eller metalkonstruktion med glastag.
Terrasseoverdækningens side mod naboen må gerne lukkes til, men tillukningen skal udføres i glas eller matteret glas i 1,20 m højde og over. Havesiden skal være åben.

Der er tidligere på Almindingen 63 givet tilladelse til at terrasseoverdækningens udstrækning/udhæng er ca. 0.5 - 1 M frem for facaden. Det bør indarbejdes.
Siden imod naboen skal vises som stående i matrikelskellet, hvilket er midten af den fælles mur og ikke facadeforkanten.



Tegning af princip for terrasseoverdækninger på Eskeager, Langengen og Almindingen. Eksemplet er vist på husene langs Eskeager.

Sekundær bebyggelse skal udføres som trækonstruktion eller træbeklædt med fladt tag eller med ensidig hældning. Dog må garager i de med priksignatur angivne felter på **kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3** opføres i gul mursten, som de eksisterende. Drivhuse må opføres i glas. Træværket skal males i en af farverne mørk brun (NCS S 8010-Y90R, NCS S 8010-Y70R eller NCS S 8010-Y50R), mørk brun rød (NCS S 5540-Y90R), mørk grøn (NCS S 7020-G70Y), sort (NCS S 9000-N) eller mørkere nuancer af samme farver.

Er det ikke lidt dristigt i en Lokalplan med sådanne standarder der kan udgå/ændres ?

Uanset den generelle højdebegrænsning på sekundær bebyggelse, skal den sekundære bebyggelse opføres inden for de på **tegningsbilag 1** viste mintgrønne linjer, hvis de opføres i et byggefelt, der ligger umiddelbart op ad bevaringsværdig bebyggelse. Dette er for at sikre den overordnede bevaringsværdi og undgå, at vinduerne bliver "hugget over".

På nogle af de nordlige enderækkehuse vurderes det, at der kan opføres tilbygninger uden at skæmme bevaringsværdien af det enkelte rækkehus eller kvarteret som helhed. Tilbygningerne skal placeres inden for de på **kortbilag 2.1 og 2.2** angivne byggefelter med rød skravering. De kan enten opføres som en muret tilbygning eller som et orangeri/drivhus/vinterhave. Tilbygningens tag skal have samme hældning som det rækkehuse, der bygges til. Tagfladerne skal ligge minimum 40 cm lavere end på det oprindelige hus for at skabe en visuel opdeling af det nye og gamle.

Hvis tilbygningen opføres som muret tilbygning, skal taget udføres i røde tegl, svarende til teglstenene på det rækkehus, der bygges til. Vinduer og døre skal i format og opdeling svare til de vinduer og døre, der er anvendt på det oprindelige rækkehus - der kan dog gives tilladelse til mindre variationer, hvis Gentofte Kommune vurderer, at de er tilpassede bebyggelsens udtryk.

Synes det har en voldsom negativ effekt på bebyggelsen samlede fremtræden og bidrager bestemt ikke til det ønskede karakteristiske og ensartede udtryk som er lokalplanens formål!

Hvis tilbygningen opføres som orangeri/drivhus/vinterhave kan den opføres med delvist muret facade i op til 1,5 m højde. Tagkonstruktionen skal være symmetrisk, da asymmetriske glastagskonstruktioner virker fremmet i forhold til de bevaringsværdige rækkehuses udtryk.

Eksempler på tilbygninger, der kan tillades, til de på kortbilagene angivne nordlige enderækkehuse.

Der må ikke sættes skilte (fx reklamer) op på facader eller andetsteds, udover navneskilt og husnummerskilt af almindeligt omfang.

Lokalplanen fastholder de fælles opholdsarealer på matrikel 19ek og 19fc og sikrer, at de bevares som grønne arealer, der ikke må opdeles i mindre haver eller befæstes. Der kan indrettes en legeplads på maksimalt 250 m^2 inden for de grønne arealer. Adgangsvejen til garagerne mellem Almindingen og Sønderengen må, af hensyn til regnvandsopstuvning og det landskabelig udtryk ikke asfalteres, men må gerne befæstes med småsten, som i dag, grus eller andre lignende belægninger.

For at fastholde lokalplanområdets karakter, videreføres bestemmelsen om beplantningshøjder fra den tidligere Lokalplan 58. På **kortbilag 1** er angivet, hvor der er begrænsninger på træhøjden.

Lokalplanen stiller krav om, at hegn langs skel skal udføres som levende hegn i form af ligusterhæk. Dog må hegn i naboskel i de "lange" haver - angivet på **kortbilag 1** - også gerne udføres i træværk. Levende hegn langs vejskel skal plantes 0,4 m fra skel for at sikre, at det kan opnå en sund bredde uden at gro ud over offentlige arealer og fællesarealer. I forbindelse med levende hegn kan det tillades, at der opsættes trådhegn med en maksimal højde på 1,25 meter.

Der må ikke foretages terrænreguleringer uden kommunens forudgående tilladelse. Formålet er primært at sikre, at overfladevand håndteres på egen grund .

Det er bestemt ikke noget der fastholder det grønne indtryk og bør begrænset til det oprindelige med ca. 3 - 4,0 M træhegn ud fra husfacaden, hvilket mange beboere er enige i.

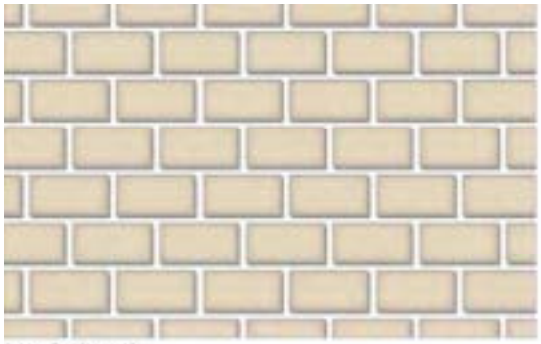
I § 9 fastsættes bestemmelser til sikring af den bevaringsværdige rækkehusbebyggelse. Som udgangspunkt må bebyggelsen ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Gentofte Kommunes accept. Dette gælder også dør-, vindues- og altanudskiftninger, ændringer i materialevalg, farvesætning, vinduesformater og udformning i øvrigt.

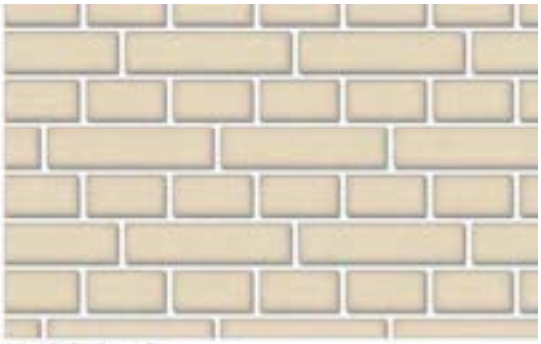
Der skal også indhentes forudgående tilladelse fra kommunen, selvom ændringerne er i overensstemmelse med bestemmelserne i § 9.

Formålet med bevaringsbestemmelserne er at bevare den bevaringsværdige bebyggelse og sikre, at lokalplanområdet fremover fremstår som et ensartet rækkehusområde.

På **tegningsbilag 1** er angivet, hvordan facader skal fremstå på den enkelte husrække. Facader skal fremstå i blank mur med håndstrøgne gule mursten med lys grå tilbageliggende fuge. Overliggerne - den bjælke der ligger over vinduet - på Almindingen og Sønderengen, lige numre, skal fremstå hvidmalet (NCS S 0502-Y20R). Såfremt overliggerne males hvide, er det tilladt at male dem uden forudgående tilladelse fra kommunen. På husene langs Eskeager, skal murværket udføres som kopforbandt. På de øvrige rækker, skal murværket udføres som krydsforbandt.

Beboerne har flere gange ønsket en operationel Lokalplan med vejledninger. Dette virker som en tidskrævende proces som kan være iterativ over en længere periode med kommunens svartider.


Kopforbandt


Krydsforbandt

Vinduer skal ligeledes fremstå som på **tegningsbilag 1**. Tegningsbilaget har begrænset detaljering, det er det vigtigste, at vinduerne udføres med de opdelinger og glaspartier, som kan ses på bilaget - de fleste vinduer har en enkelt lodret opdeling. Vinduerne skal udføres med ramme og karm af træ. Karmen skal males hvid (NCS S 0502-Y20R) og vinduesrammen skal fremstå i træ - enten ufarvet, hvid- (NCS S 0502-Y20R) eller brunmalet (NCS S 8010-Y90R).

Kan vinduesleverandører overholde disse krav?

Hvad med de vinduer som er lavet af træ og har en malet aluminiumsfront beskyttelse ? De bruges meget i dag, er bæredygtige med lang holdbarhed og det er umuligt at se forskel fra træ?

Døre skal med hensyn til materialer, farver og eventuel detaljering fremstå som angivet på **tegningsbilag 1**. For nogle døre er der angivet to mulige udformninger. Dette er enten af praktiske årsager, da dørhullerne er noget højere end moderne standarder og det kan skabe konstruktive problemer, hvis man vil isætte energivenlige vinduespartier. Ved nogle døre, har der været tvivl om, hvilke døre, der oprindeligt har været anvendt, og det er vurderet, at muligheden for variation ikke ville reducere bebyggelsens samlede bevaringsværdi væsentligt.

De udvendige adgangstrapper skal fremstå som på tegningsbilagene i ufarvet/umalet beton. Rækværk skal udføres som på **tegningsbilag 2** i hvidmalet stål (NCS S 0502-Y20R). Rækværk skal udføres i runde stålprofiler.

Tage skal udføres som de eksisterende, som vist på **tegningsbilag 1** og beklædes med røde tegl, svarende til hvad der oprindeligt er brugt. Træværk skal fremstå malet mørk brun (NCS S 8010-Y90R) og tagrender og nedløbsrør i umalet gråt metal, som stål eller zink. Gentofte Kommune kan give dispensation til, at tage, der ikke tidligere er blevet hævet, kan hæves op til 65 mm (lodret) i forbindelse med efterisolering. Ved hævning af tag skal det eksisterende murforbandt videreføres og der skal undgås særligt tykke fuger eller mursten, der lægges parallelt med taghældningen under tagstenene i gavlen.

Dette bør tydeliggøres så vi får en operationel lokalplan. Tilføj en skitse hvor man også kan se isolering!....er det 46 mm i løft i tagets plan og hvorfor ikke 67 mm?

Kviste skal udformes som de eksisterende, som angivet på **tegningsbilag 1**. Der må ikke etableres nye kviste. Kvistenes flunker - d.v.s. deres sider - skal fremstå i træ, malet rødbrun (NCS S 4550-Y90R), eller gråt umalet metal, som stål eller zink.

På facadetegningerne på **tegningsbilag 1** er med mint-grøn streg angivet de tilladte placeringer af nye ovenlys. Derudover kan eksisterende lovlige ovenlys genetableres. Der må ikke placeres flere ovenlys på en tagflade, end der er angivet på facadetegningerne. Hvis man allerede har et eller flere ovenlys, med en anden placering end angivet på facadetegningen, kan man altså ikke opføre alle de ovenlys på tegningen, før end man har sløjfet nogle af sine eksisterende ovenlys.

På de rumlige tegninger på **tegningsbilag 1**, er med blå streg angivet de eksisterende ovenlys, som Gentofte Kommune har registreret ved selvsyn, i forbindelse med udarbejdelsen af Lokalplan 435. Der er ikke taget stilling til, om ovenlysvinduet er lovligt. Vinduernes størrelse og placering er vejledende.

Lokalplanen fastsætter, at skorstene skal udføres i mursten svarende til facadens mursten.

Vinduerne er åbenlyst ulovlige set i relation til den eksisterende Lokalplan 58 §9 stk. 6, på nær - tagvindue A på husets terrasseside (Eskeager, Langengen og Almindingen) !

- Hvad er formålet med at registrere dem ?
- Skal man efterfølgende søge om lovliggørelse nu der ikke er taget stilling til lovligheden ?
- Hvad hvis placering og størrelse ikke opfylder de nye krav skal man så søge dispensation?
- De 5 nye muligheder til tagvinduer, som lige nu er åbenlyst forbudte i forhold til Lokalplan 58 §9 stk. 6, vender ind imod rum som IKKE må bruges til beboelse, har Gentofte Kommune ændret holdning til det?
- Der har tidligere været fremsendt ønsker til Gentofte Kommune om, at det ene vindue A imod husets terrasseside o**g som vender ind imod beboelse**, tillades større end de 1400 mm f.eks 1800 mm. Det svarer til beskedne 1½ tagsten i længden og er på nederste del af tagfladen?

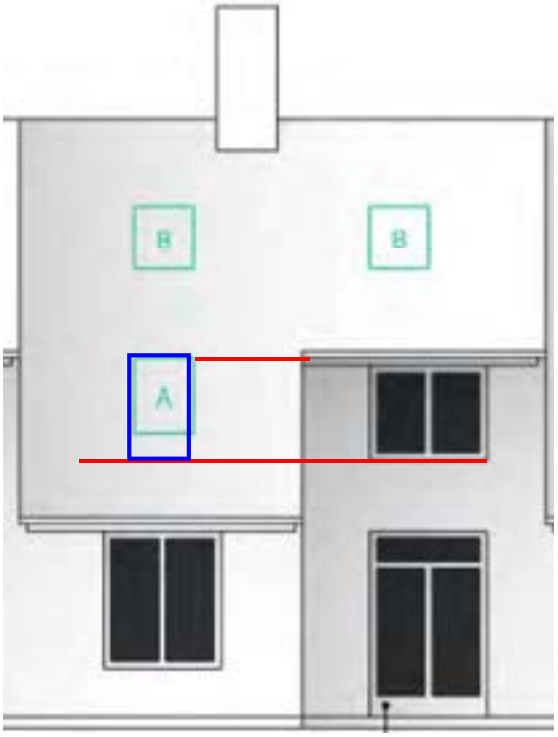
Se dokumentation og illustration på næste side hvor underside af tagvindue på Almindingen flugter med vinduesbrystningen på 1. sal.

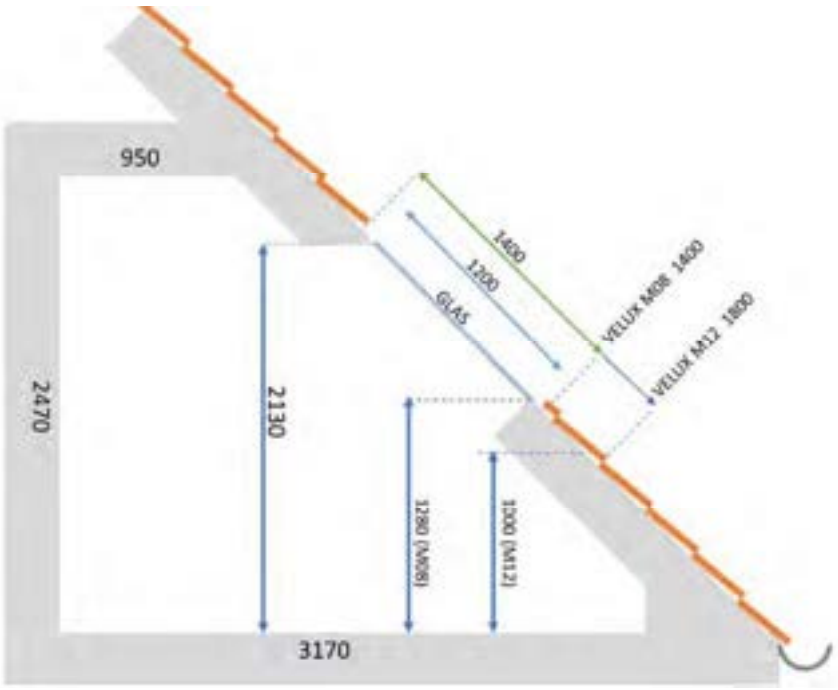
Lokalplanbestemmelser

I henhold til lov om planlægning, lovbekendtgørelse nr. 223 af 1. marts 2024 fastsættes herved følgende bestemmelser for det i § 2 beskrevne område:

Forslag til forbedret tagvindue imod beboelse på 1. sal, Almindingen

Ovenlys på 1800 mm i stedet for de 1400 mm, hvilket kun drejer sig om 1½ tagsten.





§ 1 Formål

1.1

Det er lokalplanens formål:

- at området bevares som et attraktivt rækkehusområde
- at sikre, at området overordnet fremstår som et ensartet rækkehusområde
- at sikre bevaringsværdige bygninger for at fastholde områdets særlige miljøkvaliteter
- at fastholde områdets grønne vejbilleder
- at ophæve en utidssvarende lokalplan

§ 2 Område og zonestatus

2.1

Lokalplanen afgrænses som vist på **matrikelkortet**.

2.2

Lokalplanen omfatter følgende matrikler samt alle nye matrikler, der udstykkes fra disse:

19a, 19ds, 19dt, 19du, 19dv, 19dx, 19dy, 19dz, 19dæ, 19dø, 19ea, 19eb, 19ec, 19ed, 19ee, 19ef, 19eg, 19eh, 19ei, 19ek, 19el, 19em, 19en, 19eo, 19ep, 19eq, 19er, 19es, 19et, 19eu, 19ev, 19ex, 19ey, 19ez, 19eæ, 19eø, 19fa, 19fb, 19fc, 19fd, 19fe, 19ff, 19fg, 19fh, 19fi, 19fk, 19fl, 19fm, 19fn, 19fo, 19fp, 19fq, 19fr, 19fs, 19ft, 19fu, 19fv, 19fz, 19fæ, 19fø, 19ga, 19gb, 19gc, 19gd, 19ge, 19gf, 19gh, 19gi, 19gk, 19gl, 19gm, 19gn, 19go, 19gp, 19gq, 19gr, 19gs, 19gt, 19gu, 19gv, 19gx, 19gy, 19gz, 19gæ, 19gø, 19ha, 19hb, 19hc, 19hd, 19he, 19hf, 19hg, 19hh, 19hk, 19hl, 19hn, 19ho, 19hp, 19hq, 19hr, 19hs, 19ht, 19hu, 19hv, 19hx, 19hy, 19hz, 19hæ, 19hø, 19ia, 19ib, 19ic, 19id, 19ie, 19if, 19ig, 19ih, 19ii, 19ik, 19il, 19im, 19in, 19ip, 19iq, 19ir, 19is, 19it, 19iu, 19ix, 19iy, 19iz, 19iæ, 19iø, 19ka, 19kb, 19kc, 19kd, 19ke, 19kf, 19kg, alle Vangede Ejerlav

2.3

Lokalplanens område ligger i byzone.

§ 3 Anvendelse

3.1

Lokalplanens område må kun anvendes til boligformål i form af rækkehusbebyggelse. Boligerne må kun benyttes til helårsbeboelse.

Der må ikke indrettes nye boliger inden for lokalplanområdet.

3.2

Inden for lokalplanområdet kan der opføres transformerstationer og lignende installationer til sikring af den nødvendige energiforsyning.

3.3

Uanset ovenstående bestemmelser i § 3 vil eksisterende lovlig anvendelse kunne fortsætte i bygninger, der er genopført i overensstemmelse med § 6.8 efter brand, eksplosion eller lignende særlige tilfælde.

§ 4 Udstykning

4.1

Indenfor lokalplanområdet må der ikke ske yderligere udstykning, arealoverførsel eller matrikulære sammenlægninger.

4.2

Uanset § 4.1 kan der ske udstykning af grunde til brug for de i § 3.2 nævnte transformerstationer og lignende installationer.

§ 5 Veje, stier og parkering

5.1

Parkeringspladser må udelukkende anlægges inden for de på **kortbilag 2** angivne felter til carport eller garage.

Kommentar til 5.1

Etablering af nye overkørsler kræver særskilt tilladelse fra vejmyndigheden.

5.2

De eksisterende interne stier og adgangsveje på matrikel 19a, 19ix, 19hk, 19iy og 19iz, alle Vangede, må ikke hverken helt eller delvist nedlægges.

5.3

Adgangsvejen til garagerne på matrikel 19hk Vangede må ikke asfalteres.

§ 6 Bebyggelsens omfang og placering

6.1

Der må ikke opføres ny bebyggelse udenfor de på kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3 angivne byggefelter.

6.2

Der må ikke opføres ny bebyggelse uden for de på kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3 angivne byggefelter. Dette gælder også skure, udhuse, drivhuse, carporte, garager, overdækninger, halvtage og lignende sekundær bebyggelse.

Inden for de på kortbilagene viste byggefelter til tilbygning, må der udelukkende opføres tilbygninger efter retningslinjerne i § 6.7.

Terrasseoverdækninger må udelukkende opføres inden for de på kortbilagene viste byggefelter til formålet.

Skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundær bebyggelse - herunder cykel- og affaldsskure - må udelukkende opføres inden for de på kortbilagene viste byggefelter til formålet.

Carporte og garager må udelukkende opføres inden for de på kortbilagene viste byggefelter til formålet.

Der kan uanset ovenstående i § 6.1 og § 6.2 opsættes legeredskaber af sædvanligt omfang på de fælles opholdsarealer jf. **§ 8.1**.

6.3

På rækkehusene langs Eskeager, Langengen og Almindingen skal terrasseoverdækninger opføres efter følgende retningslinjer:

- overdækningen skal udfylde hele byggefeltet,
- overdækningens haveside må ikke lukkes til,
- mod nabo må overdækningen gerne lukkes til, men i 1,20 m højde og over, skal tillukningen udføres i glas eller matteret glas,
- tagryggen på overdækningen skal flugte med tagfoden på naborækkehuset og
- tagfoden på overdækningen skal flugte med overkanten på boligens vinduer i stueplan.

Kommentar til 6.3

Se i øvrigt principtegning under afsnittet "Lokalplanens formål og indhold".

6.4

Skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundær bebyggelse må ikke gives en højde der overstiger 2,5 m.

Det samlede areal af skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundær bebyggelse må ikke overstige 20 m^2 for den enkelte ejendom.

Uanset ovenstående, må skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundær bebyggelse opført i byggefelter, der ligger umiddelbart op ad bevaringsværdig bebyggelse, ikke gives en højde, der overstiger de på **tegningsbilag 1** angivne mintgrønne streger.

Opføres et skur, udhus, drivhus eller lignende sekundær bebyggelse nærmere skel end 2,5 m, skal følgende betingelser være opfyldt:

- De sider der vender mod skel mod nabo og sti, må ikke udgøre en større samlet længde end halvdelen af det nærliggende skel. Alle skure, udhuse, drivhuse og lignende sekundære bygninger inden for 2,5 m af skellet medregnes.
- Der må ikke udføres vinduer, døre eller lignende åbninger mod skel mod nabo og sti.

6.5

Carporte og garager må ikke gives en højde der overstiger 2,5 m.

Uanset ovenstående, må carporte opført i byggefelter, der ligger umiddelbart op ad bevaringsværdig bebyggelse, ikke gives en højde, der overstiger de på **tegningsbilag 1** angivne mintgrønne streger.

På Almindingen ulige numre er terrænnet meget skrånende og vil nok også kræve terrænregulering ved placering af carport. Der mangler også mintgrøn streg på Almindingen ulige numre.

Kommentar til 6.5

Foran Slettevej lige numre kan der være behov for at regulere terrænet, for at opføre carporte. Terrænreguleringer kræver særlig tilladelse i henhold til § 8.4.

6.6

Inden for de på kortbilag 2.1 og 2.2 angivne byggefelter kan der opføres tilbygninger til de eksisterende nordlige enderækkehuse efter følgende retningslinjer:

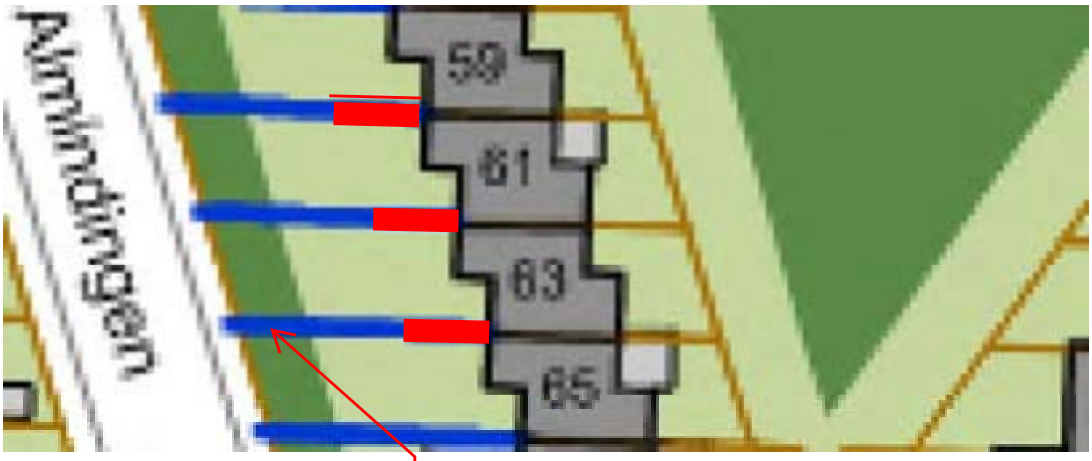
- Bebyggelsesprocenten må ikke ved opførelse af tilbygninger overstige 35.
- Tilbygninger skal opføres enten i gule mursten og rødt tegltag eller som orangeri/drivhus/vinterhave med glasfacade og -tag. Hvis tilbygninger udføres som orangeri/drivhus/vinterhave kan de opføres med delvist muret facade i op til 1,5 m højde. De anvendte mursten og teglsten skal svare til dem, der er anvendt på det oprindelige rækkehus, der bygges til.
- Tage skal udføres som saddeltag med samme hældning og orientering som det eksisterende rækkehus, der bygges til. Hvis tilbygningen udføres som orangeri/drivhus/vinterhave skal tagkonstruktionen være symmetrisk.
- Tagflader på tilbygninger skal ligge minimum 40 cm lavere end på det oprindelige rækkehus, der bygges til.
- Vinduer og døre skal udføres, så de svarer til de godkendte vinduer og døre på det oprindelige rækkehus, der bygges til, jf. § 9.4 og **tegningsbilag 1**.
- Der må ikke opføres murede skorsten eller lignende murede tagelementer på tilbygningen.

Synes at dette er meget ødelæggende for ensartetheden og de særprægede gavle som kommunen gerne vil fremhæve.

6.7

Uanset ovenstående bestemmelser i § 6 kan der ske genopførelse af eksisterende lovlige bygninger med samme omfang, placering og arkitektur i form af nyt byggeri til erstatning for bygninger, som på grund af skader efter brand, eksplosion, eller lignende særlige tilfælde ikke kan istandsættes.

Mulighed for træværk bør fjernes af hensyn til fastholdelse af det grønne indtryk, men 3 - 4,0 M ud fra facaden kan der tillades træ eller endda gulstensmur hvilket er meget flot de steder hvor det er etableret



Kun Ligusterhegn

§ 7 Bebyggelsens udseende

7.1

Ny bebyggelse skal tilpasses den eksisterende omkringliggende bebyggelse og udformes således, at der efter Kommunalbestyrelsens skøn opnås en god helhedsvirkning.

Bevaringsværdig bebyggelse skal overholde bestemmelserne i § 9.

7.2

Garager, carporte, skure, udhuse, cykel- og affaldsoverdækninger og lignende småbygninger skal opføres og fremstå i træ eller træbeklædning med fladt tag eller ensidig taghældning. Carporte skal opføres som åbne konstruktioner, dog må siden længst fra vejskel gerne træbeklædes.

Træværk på småbygninger skal males i en af farverne mørk brun (NCS S 8010-Y90R, NCS S 8010-Y70R eller NCS S 8010-Y50R), mørk brun rød (NCS S 5540-Y90R), mørk grøn (NCS S 7020-G70Y), sort (NCS S 9000-N) eller mørkere nuancer.

Garager må dog også gerne opføres og fremstå i blank mur med håndstrøgne gule mursten med lys grå fuge. Fugen skal være tilbagetrukken. Garageporte skal fremstå i rød brun malet træ (NCS S 4550 Y90R)

Terrasseoverdækninger skal opføres i hvidmalet (NCS S 0502-Y20R) træ- eller metalkonstruktion med glastag.

Drivhuse skal opføres i glas.

7.3

Skiltning udover almindelig navneplade og husnummerskilt, må ikke finde sted.

Hvis carporte overhovedet skal tillades på Almindingen ulige numre skal de flyttes til grundens sydlige skel så den ikke skygger ind til naboen. Ligeledes skal den flyttes væk fra skel, 0,5 M, så der stadig kan plantes hæk i skellet. Det må være et MUST.

§ 8 Ubebyggede arealer

8.1

De fælles opholdsarealer bestående af matrikel 19ek og 19 fc, begge Vangede, skal bevares som ubebyggede, grønne arealer og må hverken befæstes eller opdeles i mindre haveenheder.

Der kan uanset ovenstående indrettes en legeplads på maksimalt 250 m^2 indenfor de fælles opholdsarealer.

8.2

Inden for de på kortbilag 1 viste felter, må højden på træer og beplantning ikke overstige 4 meter.

Inden for de på kortbilag 1 viste felter, må højden på træer og beplantning ikke overstige 8 meter.

Kommentar til 8.2

De i 2. punktum nævnte felter, hvor beplantningen ikke må overstige 8 meter, er defineret således, at felterne ligger minimum 10 meter fra de eksisterende rækkehuse.

8.3

Hegn langs skel skal udføres som levende hegn i form af ligusterhæk. Dog må hegn langs de på **Kortbilag 1** angivne skel også godt udføres som træværk med en højde på maksimalt 1,8 meter.

Levende hegn må ikke plantes nærmere skel mod vej, sti eller fællesarealer end 0,4 meter.

I forbindelse med levende hegn kan det tillades, at der opsættes trådhegn med en maksimal højde på 1,25 m.

8.4

Der må ikke ske terrænregulering uden Kommunalbestyrelsens tilladelse.

Kommentar til 8.4

For at sikre, at der ikke foretages uhensigtsmæssige terrænreguleringer nær offentlige veje, er følgende fastsat i Lov om offentlige veje:

Det kræver vejmyndighedens tilladelse at foretage udgravning eller påfyldning nærmere vejens areal end 3 m samt nærmere vejens areal end svarende til to gange højdeforskellen mellem udgravning eller påfyldning og vejens areal.

En del af lokalplanområdet er omfattet af en åbeskyttelseslinje. I henhold til naturbeskyttelsesloven, må der ikke foretages terrænændringer inden for åbeskyttelseslinjen.

8.5

Ubebyggede arealer, der ikke benyttes til parkering, gårdsplads eller lignende skal udlægges som grønne områder/ have.

Der må ikke opsættes skilte, reklamer og lignende på ubebyggede arealer.

Oplag, herunder parkering af ikke indregistrerede køretøjer, henstilling af containere mv., må ikke finde sted.

§ 9 Bevaringsbestemmelser

9.1

Bestemmelserne i § 9.2-9.10 gælder udelukkende for bygninger, der på **kortbilag 1** er udpeget som bevaringsværdige.

9.2

Bygninger, der på **kortbilag 1** er markeret som værende bevaringsværdige, må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde. Dette gælder også dør- og vinduesudskiftninger, ændringer i materialevalg, farvesætning, vinduesformater og udformning i øvrigt.

9.3

Facader

Facader skal fremstå i blank mur i håndstrøgne gule mursten med lys grå fuge. Fugen skal være tilbagetrukken.

Forbandtet (murstensmønstret) skal være krydsforbandt, bortset fra husene langs Eskeager, som skal være koppeforbandt. På bebyggelse, hvor der oprindeligt er anvendt murstik over vindues- og døråbninger, skal der anvendes murstik. På bebyggelse, hvor der oprindeligt er anvendt murbjælker over vindues- og døråbninger, skal der anvendes murbjælker.

Overliggerne - det vil sige bjælkerne over vinduerne - på Almindingen, lige og ulige numre, og Sønderengen, lige numre, skal fremstå hvidmalede (NCS S 0502-Y20R). Det er, uanset § 9.2, tilladt at male overliggerne hvide (NCS S 0502-Y20R), uden Kommunalbestyrelsens tilladelse.

Facader skal fremstå som på **tegningsbilag 1**.

Der må ikke udføres nye vinduer, døre eller andre murhuller i facaden. Der kan dog i særlige tilfælde, udføres nye døre eller vinduer i gavle på enderækkehuse.

Kommentar til 9.3

Kopforbandt og krydsforbandt er gengivet i diagramform i afsnittet "Lokalplanens formål og indhold".

9.4

Vinduer

Vinduer i facader og kviste skal fremstå som på **tegningsbilag 1**.

Vinduer i facader og kviste skal udføres med karm og ramme i træ. Den faste karm skal fremstå i hvid (NCS S 0502-Y20R) og vinduesramme i enten hvid (NCS S 0502-Y20R) eller mørk brun (NCS S 8010-Y90R).

9.5

Døre

Døre der på **tegningsbilag 1** er angivet med døropdelinger, dørudsmykninger eller andre detaljer, skal fremstå som på tegningsbilaget.

9.6

Adgangstrapper

Udvendige trapper skal fremstå som på **tegningsbilag 1** og **2** i umalet/ufarvet beton.

Rækværk skal fremstå i hvidmalet (NCS S 0502-Y20R) stål og udformes som vist på **tegningsbilag 2**.

9.7

Tage

Tage skal udføres med samme form, hældning og omfang som de eksisterende og beklædes med røde tegl, svarende til hvad der oprindeligt er brugt.

Udhæng, sternbrædder og vindskeder skal udføres som eksisterende, vist på **tegningsbilag 1**. Vindskeder, sternbrædder, tagspær og øvrigt træværk skal fremstå malet mørk brun (NCS S 8010-Y90R).

Tagrender og nedløbsrør skal udføres i gråt metal og må ikke males eller på anden måde overfladebehandles, således at farven ændres.

På rækkehuse, hvor taget ikke tidligere er blevet hævet, kan taghøjden, efter Kommunalbestyrelsens særlige tilladelse, øges med op til 65 mm i forbindelse med efterisolering. **Bør tydeliggøres hvad der menes!....hvorfor ikke 68 mm ?**

9.8

Kviste

Kviste skal udformes som de eksisterende, som angivet på **tegningsbilag 1**. Kviste skal fremstå med flunker i træ malet brun rød (NCS S 4550-Y90R) eller gråt umalet metal. Vinduesrammer og karm skal males som ejendommens øvrige vinduer. Vindskeder og øvrigt træværk skal males mørk brun (NCS S 8010-Y90R).

Der må ikke etableres nye kviste.

9.9

Ovenlys

Nye ovenlys må udelukkende etableres med samme omfang og placering som eksisterende lovlige ovenlys eller som angivet med mintgrøn streg på **tegningsbilag 1**. Den synlige del af ovenlysets ramme skal svare til de på tegningsbilagene angivne mål.

Der må ikke sættes flere ovenlysvinduer i en tagflade, end der er angivet på tegningsbilagene.

Kommentar til 9.9

Angivelse af eksisterende ovenlys er vist med blå streg på tegningsbilagene. Placering og omfang er vejledende.

9.10

Skorsten

Skorsten skal fremstå som blank mur i gule mursten, svarende til facaden.

I forbindelse med etablering af nyt tag skal eksisterende ulovlige vinduer iht. Lokalplan 58 så bringes i overensstemmelse med Lokalplan 435 ?
De fleste af de med blåt indtegnede ovenlysvinduer er ikke lovlige og godkendt iht. Lokalplan 58 og der er ikke opnået dispensation, skal der søges om godkendelse i forbindelse med at den nye Lokalplan 435 træder i kraft ?

§ 10 Servitutter og lokalplaner

10.1

Lokalplan 58 for et område nord for Vesterdalen ophæves for de af lokalplanen omfattede ejendomme med følgende matrikelnumre:

19a, 19ds, 19dt, 19du, 19dv, 19dx, 19dy, 19dz, 19dæ, 19dø, 19ea, 19eb, 19ec, 19ed, 19ee, 19ef, 19eg, 19eh, 19ei, 19ek, 19el, 19em, 19en, 19eo, 19ep, 19eq, 19er, 19es, 19et, 19eu, 19ev, 19ex, 19ey, 19ez, 19eæ, 19eø, 19fa, 19fb, 19fc, 19fd, 19fe, 19ff, 19fg, 19fh, 19fi, 19fk, 19fl, 19fm, 19fn, 19fo, 19fp, 19fq, 19fr, 19fs, 19ft, 19fu, 19fv, 19fz, 19fæ, 19fø, 19ga, 19gb, 19gc, 19gd, 19ge, 19gf, 19gh, 19gi, 19gk, 19gl, 19gm, 19gn, 19go, 19gp, 19gq, 19gr, 19gs, 19gt, 19gu, 19gv, 19gx, 19gy, 19gz, 19gæ, 19gø, 19ha, 19hb, 19hc, 19hd, 19he, 19hf, 19hg, 19hh, 19hk, 19hl, 19hn, 19ho, 19hp, 19hq, 19hr, 19hs, 19ht, 19hu, 19hv, 19hx, 19hy, 19hz, 19hæ, 19hø, 19ia, 19ib, 19ic, 19id, 19ie, 19if, 19ig, 19ih, 19ii, 19ik, 19il, 19im, 19in, 19ip, 19iq, 19ir, 19is, 19it, 19iu, 19ix, 19iy, 19iæ, 19iø, 19ka, 19kb, 19kc, 19kd, 19ke, 19kf, 19kg, alle Vangede Ejerlav

§ 11 Retsvirkninger

11.1

Når lokalplanen er endeligt vedtaget og offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af planen, kun udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende, lovlige anvendelse af en ejendom må fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv pligt til at udføre de anlæg, der er indeholdt i planen.

Kommunalbestyrelsen kan dispensere fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen, eller tidsbegrænses til maksimalt 3 år, dog 10 år for studieboliger. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved en ny lokalplan.

Dispensation kan kun ske efter en skriftlig orientering af naboer mfl., medmindre kommunalbestyrelsen skønner, at dispensationen er af uvæsentlig betydning for de pågældende.

En lokalplan tilsidesætter ikke anden lovgivning, medmindre dette er særligt hjemlet i lovgivningen.

Private bygge- og tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanens bestemmelser, fortrænges af lokalplanen.

Kommunalbestyrelsen kan ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af lokalplanen.

Lokalplanen udlægger arealer til offentlige formål. Under visse forudsætninger kan ejeren af en ejendom, der er omfattet af denne bestemmelse, kræve ejendommen overtaget af kommunen mod erstatning.

Lokalplanen bestemmer, at nærmere angivne bebyggelser ikke må nedrives uden tilladelse fra kommunalbestyrelsen. I de tilfælde, hvor tilladelse til nedrivning ikke opnås, kan ejeren under visse forudsætninger kræve ejendommen overtaget af kommunen mod erstatning.

Gentofte Kommune har tidligere godkendt 5 ulovlige ovenlysvinduer uden at orientere Grundejerforeningens Bestyrelse, naboer, genboer og beboere i grundejerforeningen i det hele taget. Som udgangspunkt skal der ALTID gennemføres høring og orientering.

Kort og bilag

KORTBILAG 1
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

- Lokalplanafgrænsning
- Matrikelgrænser
- Bevaringsværdig bygning
- Træer maks. 4 m
- Træer maks. 8 m
- Træværks- eller ligusterhegn

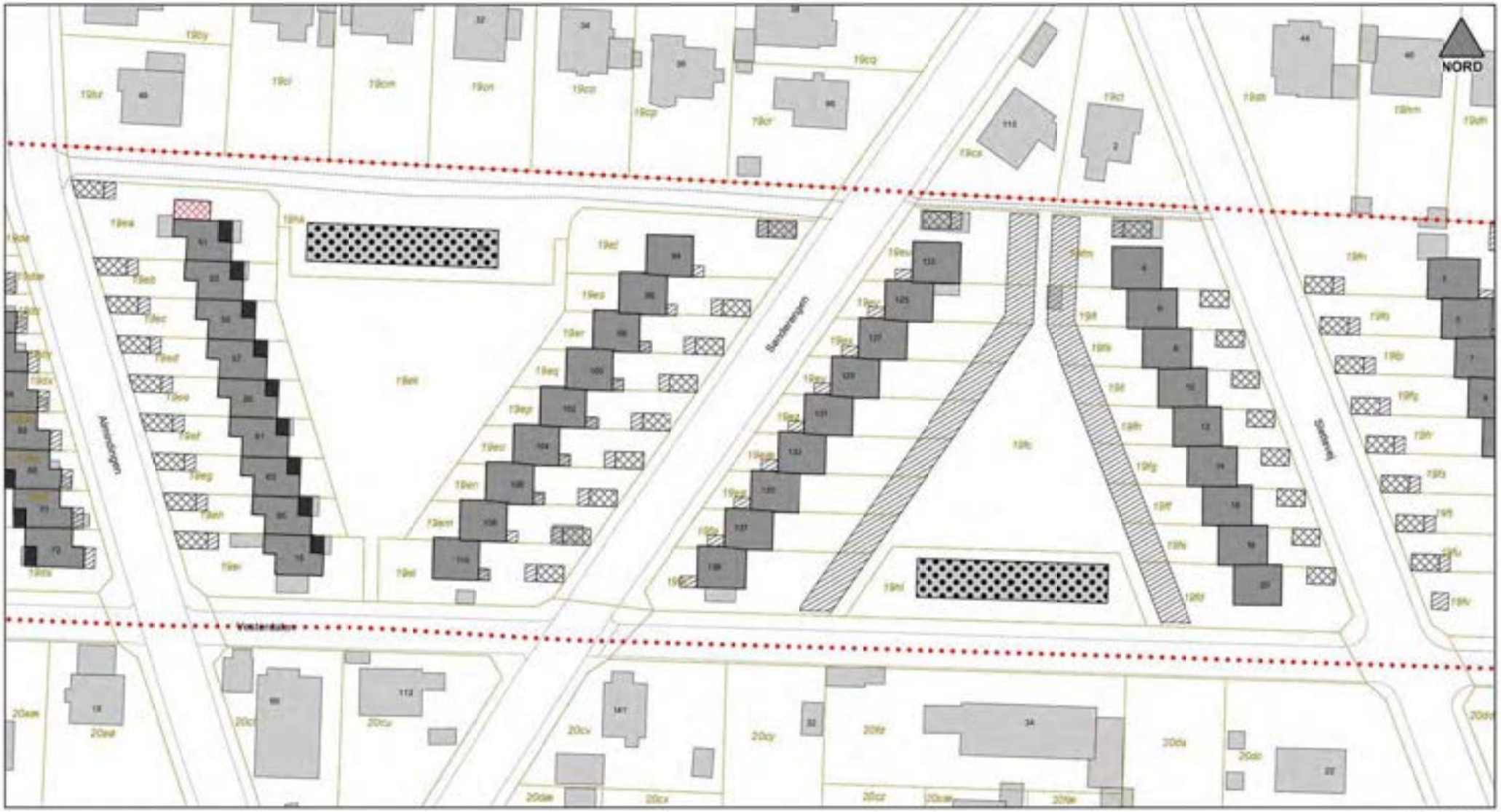
GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2024

MÅL 1:700

KORTBILAG 2.1 - Vestlige rækker
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

- Lokalplanafgrænsning
- Matrikelgrænser
- Bevaringsværdig bygning
- Skure/udhuse/drivhuse
- Carport
- Garage
- Terrasseoverdækning
- Tilbygning
- Eksisterende bygning

GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2024



MÅL 1:700

KORTBILAG 2.2 - Midterste rækker
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

- Lokalplanafgrænsning
- Matrikelgrænser
- Bevaringsværdig bygning
- Skure/udhuse/drivhuse
- Carport
- Garage
- Terrasseoverdækning
- Tilbygning
- Eksisterende bygning

GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2024

MÅL 1:700

KORTBILAG 2.3 - Østlige rækker
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

- Lokalplanafgrænsning
- Matrikelgrænser
- Bevaringsværdig bygning
- Skure/udhuse/drivhuse
- Carport
- Garage
- Terrasseoverdækning
- Tilbygning
- Eksisterende bygning

GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2024

MÅL 1:1.600

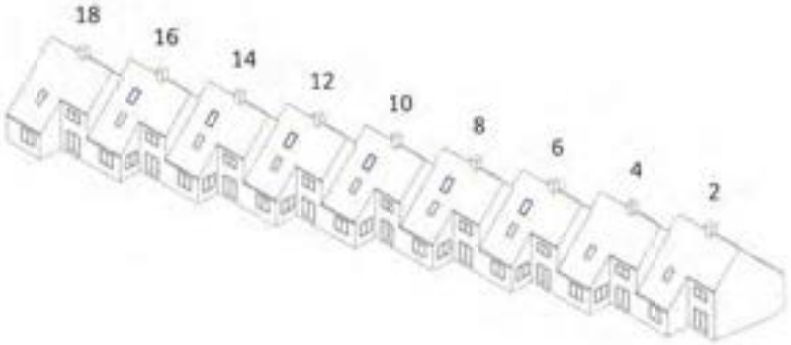
MATRIKELKORT
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

Lokalplanafgrænsning Matrikelgrænser

GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2023

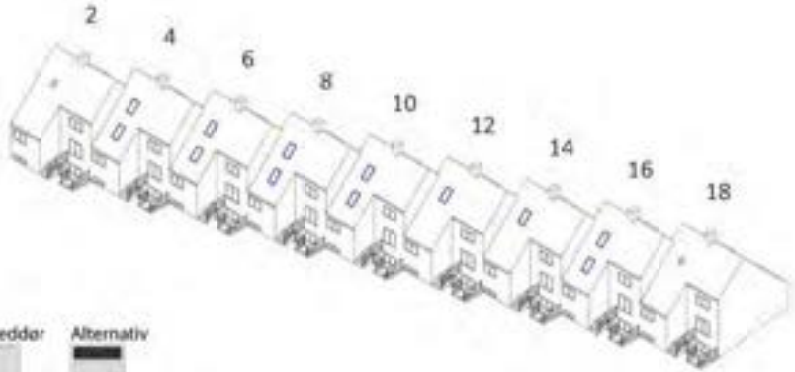
Facade mod vest, 1:100

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm



Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

Facade mod øst, 1:100

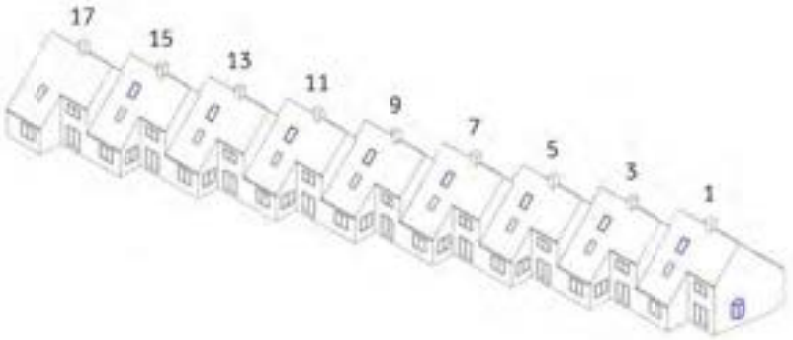


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Langengen ulige numre

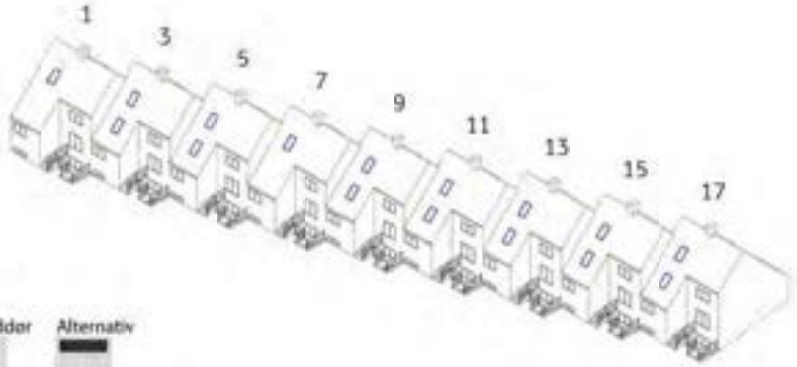
Facade mod vest, 1:100

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm



Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

Facade mod øst, 1:100

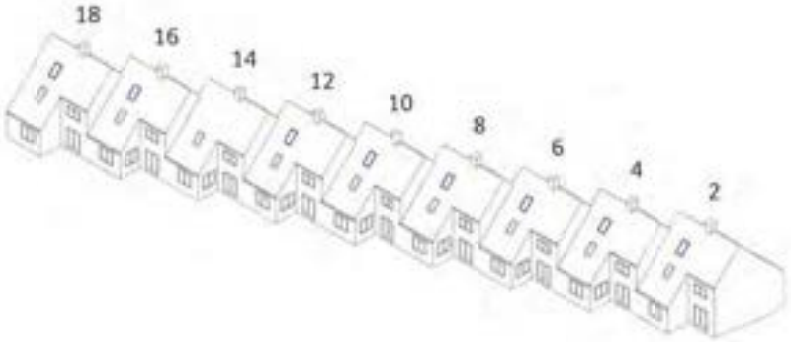


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Langengen lige numre

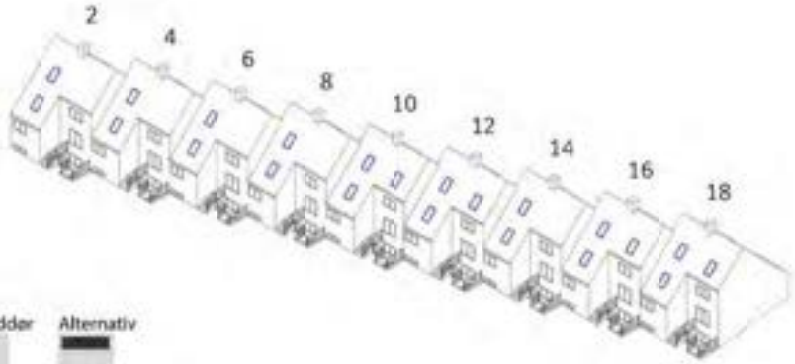
Facade mod vest, 1:100

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

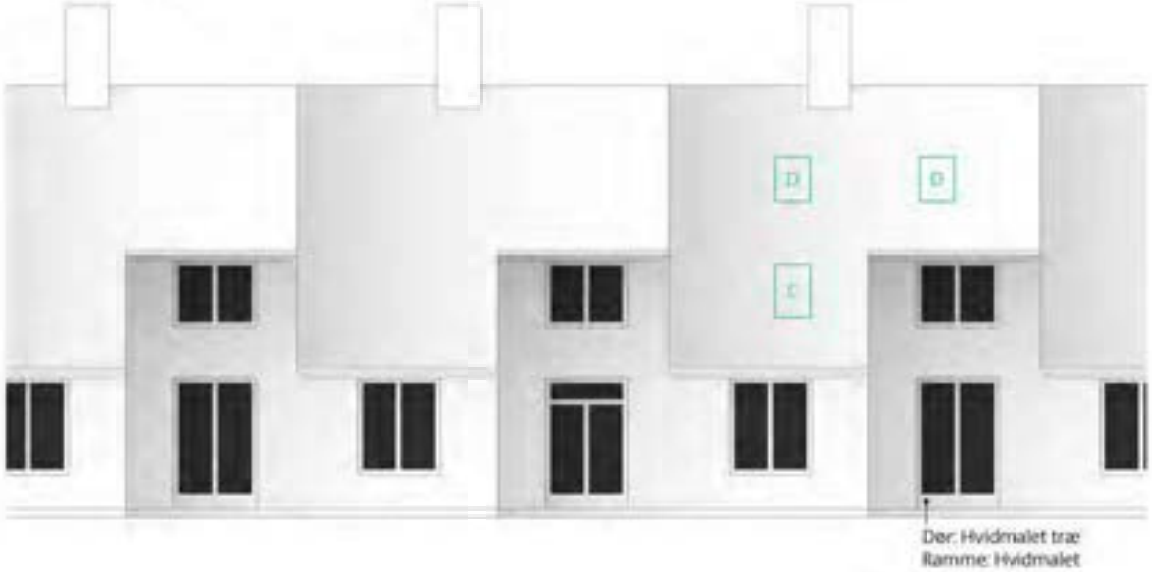


Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

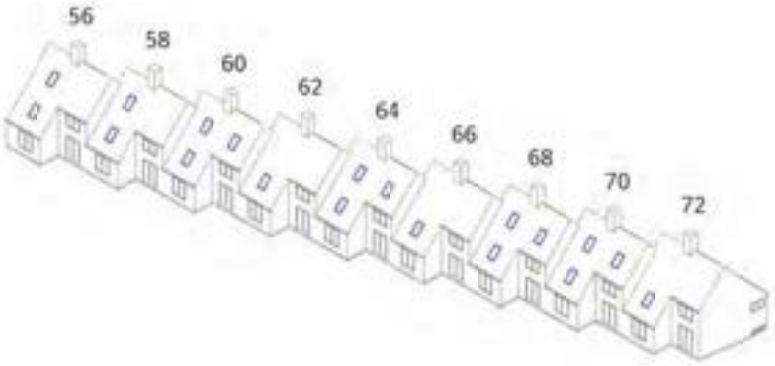
Facade mod øst, 1:100



Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023



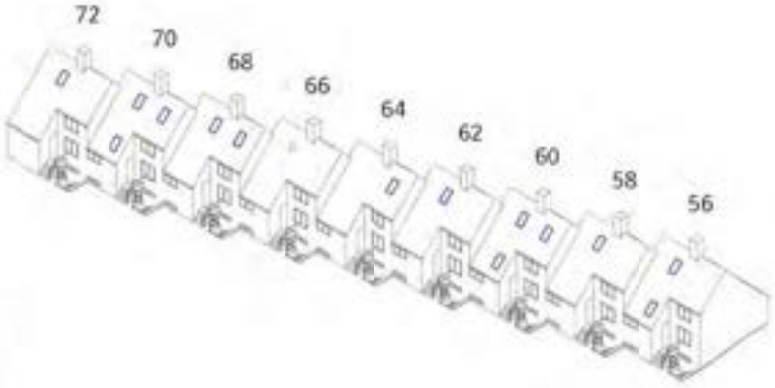
Facade mod vest, 1:100



Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type C: 660 mm x 1400 mm
Ovenlys type D: 660 mm x 1180 mm

Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

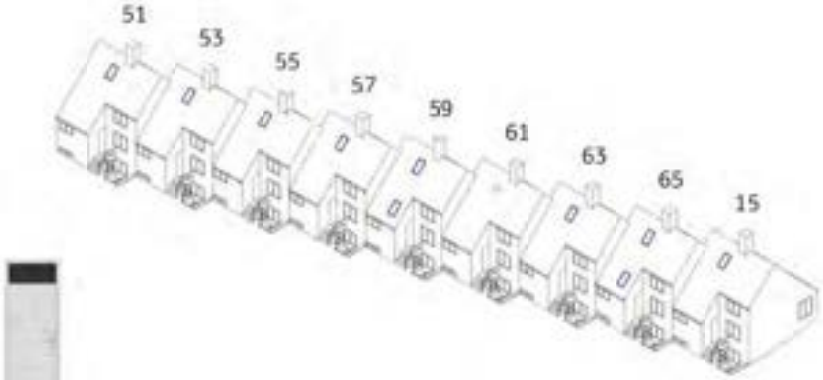
Facade mod øst, 1:100



Hoveddør
Dør: Umalet træ
Ramme: Hvidmalet

Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

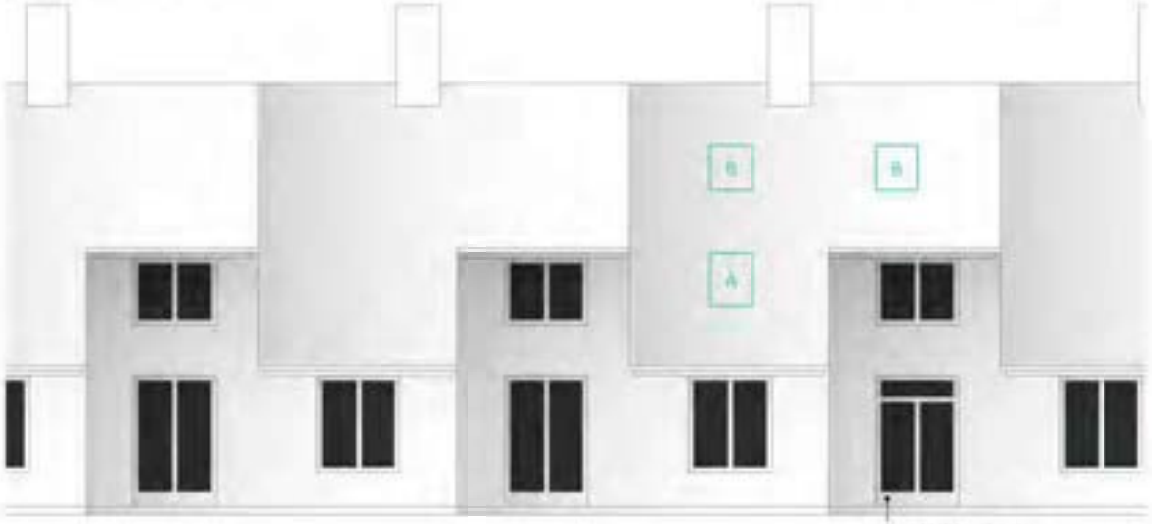
Facade mod vest, 1:100



Hoveddør
Dør: Umalet træ
Ramme: Hvidmalet

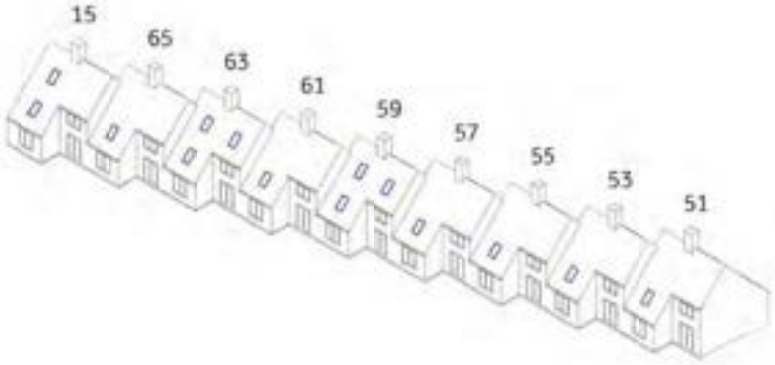
Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.



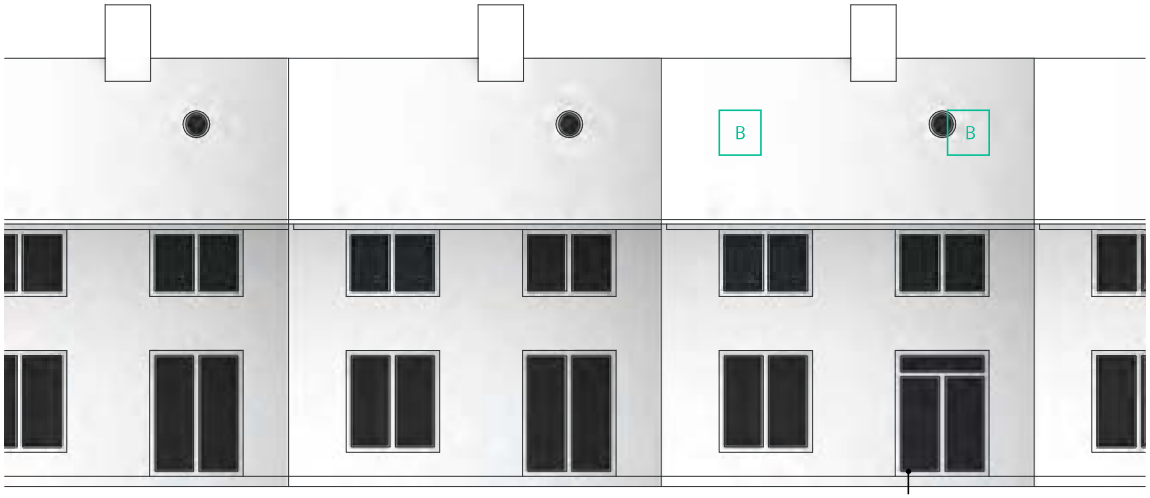
Dør: Hvidmalet træ
Ramme: Hvidmalet

Facade mod øst, 1:100



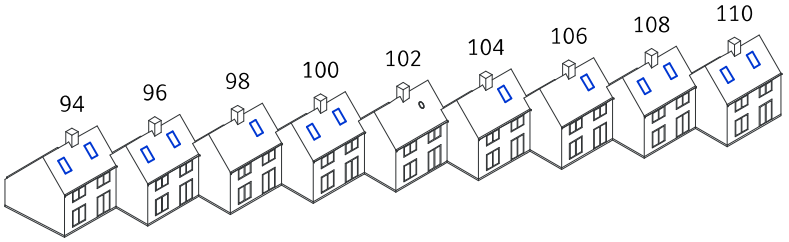
Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Sønderengen lige numre



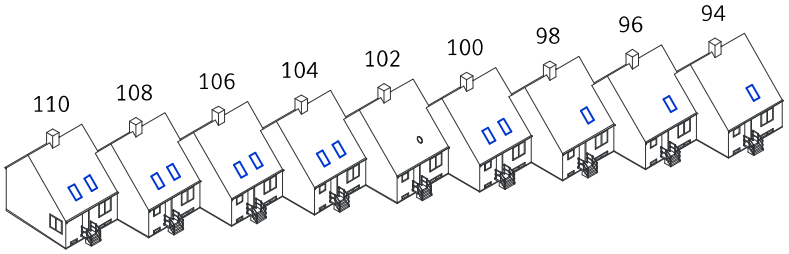
Facade mod vest, 1:100

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

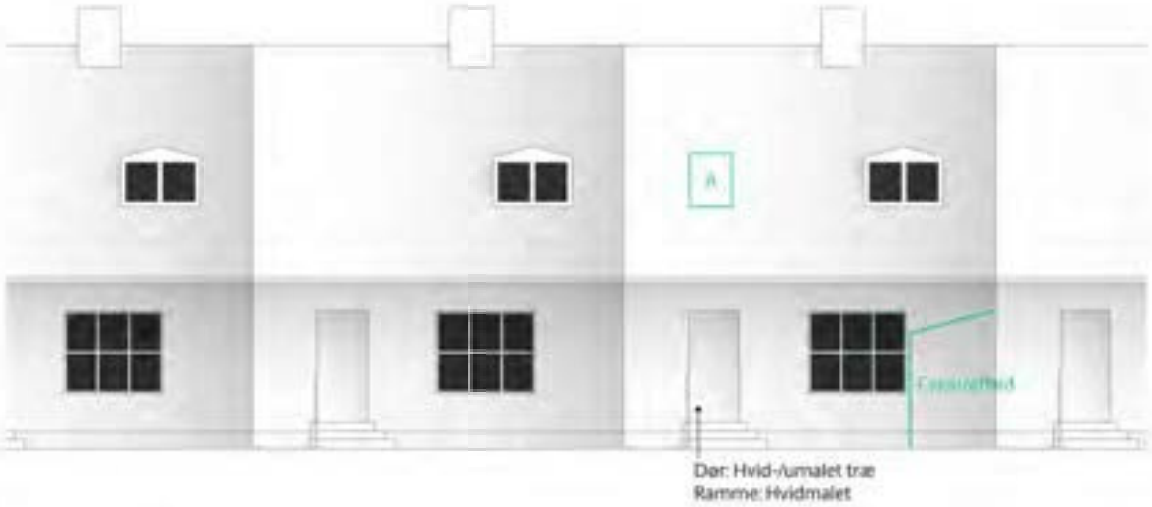


Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

Facade mod øst, 1:100

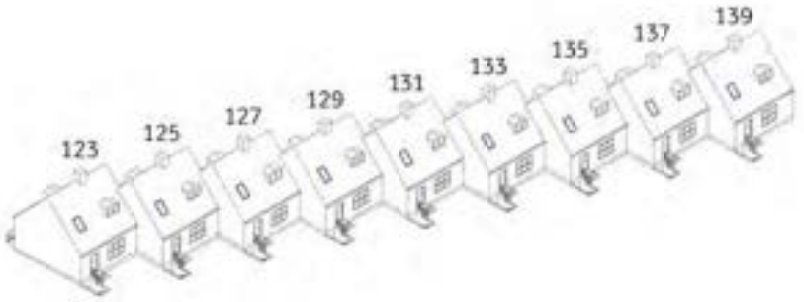


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

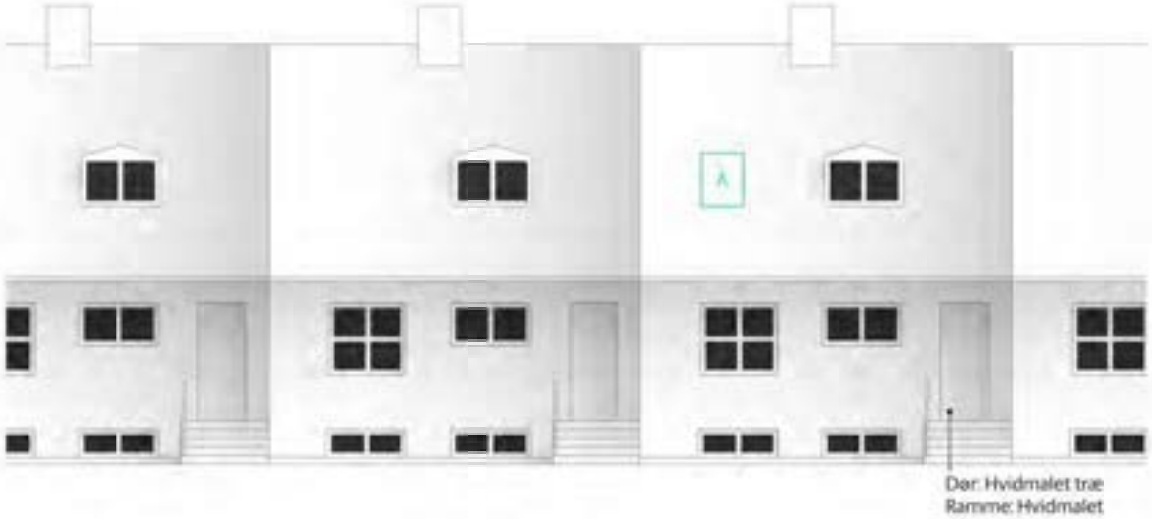


Facade mod vest, 1:100

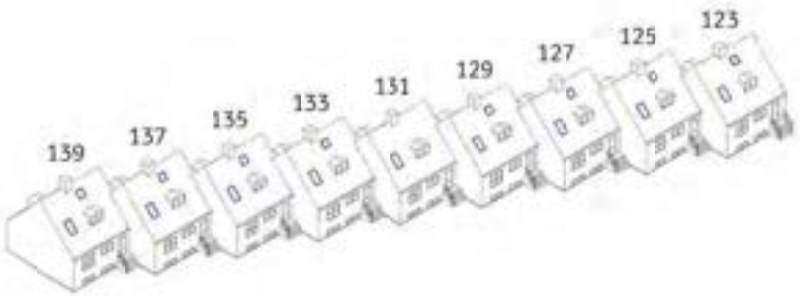
Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm



Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.



Facade mod øst, 1:100

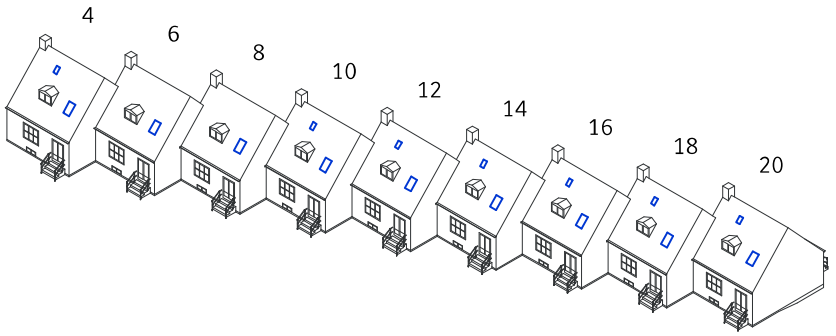


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

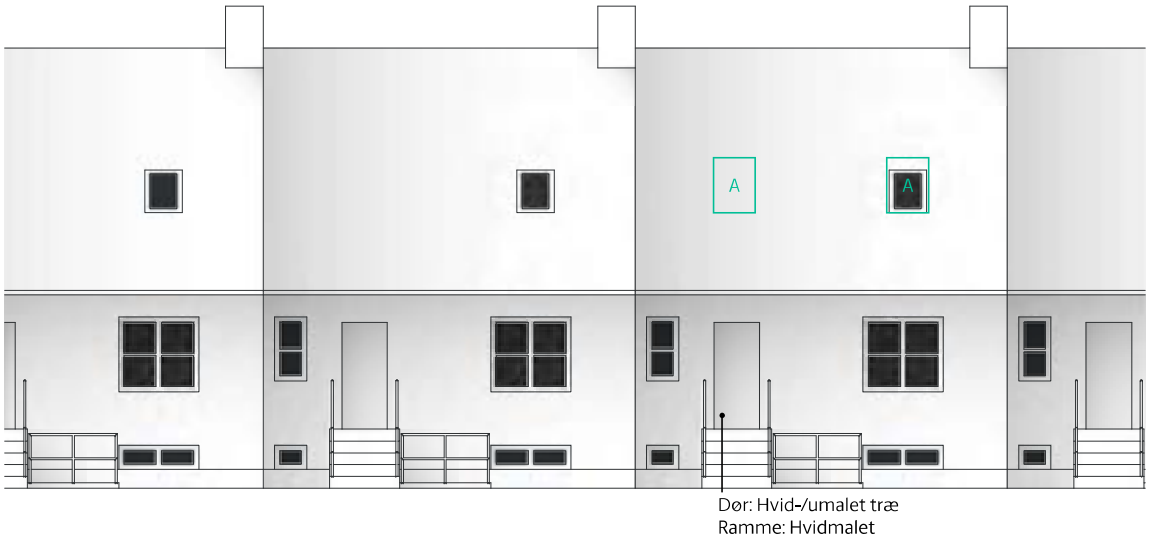
Slettevej lige numre

Facade mod vest, 1:100

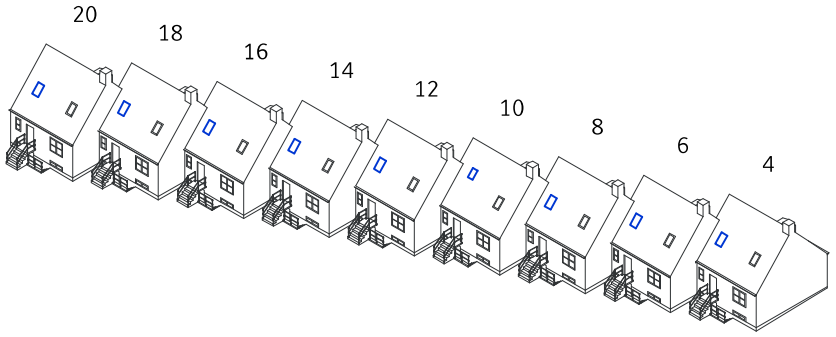
Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm



Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.



Facade mod øst, 1:100

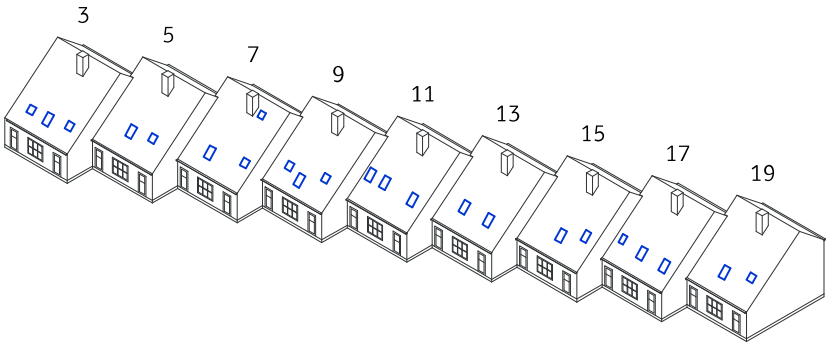


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

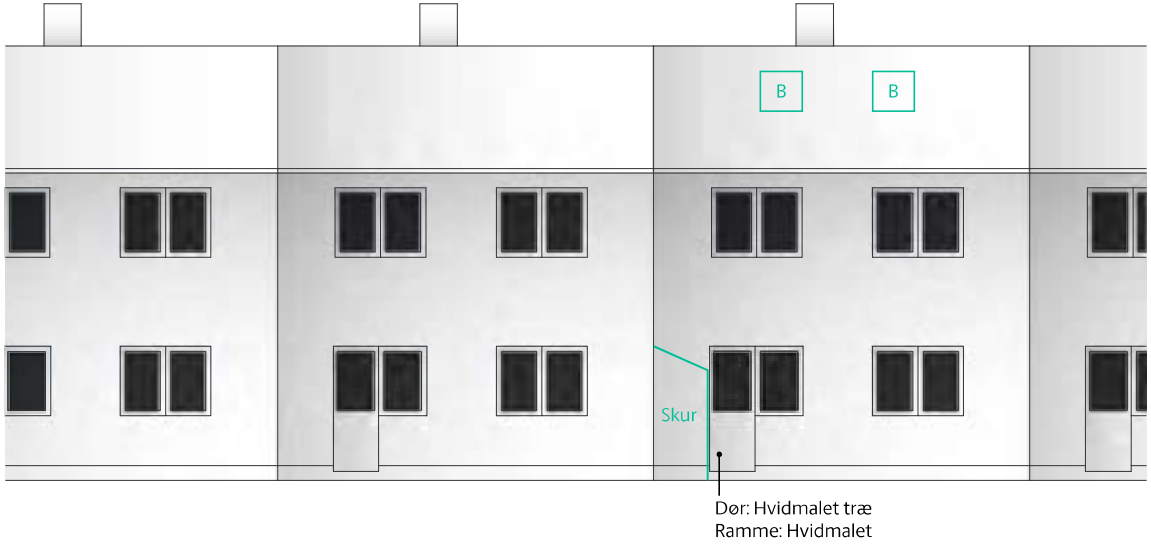
Slettevej ulige numre

Facade mod vest, 1:100

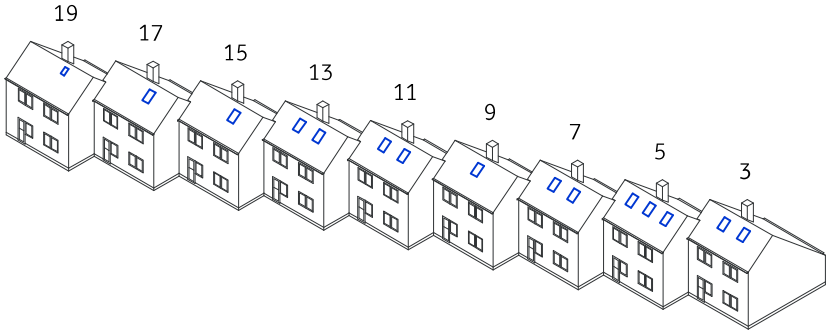
Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm



Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.



Facade mod øst, 1:100

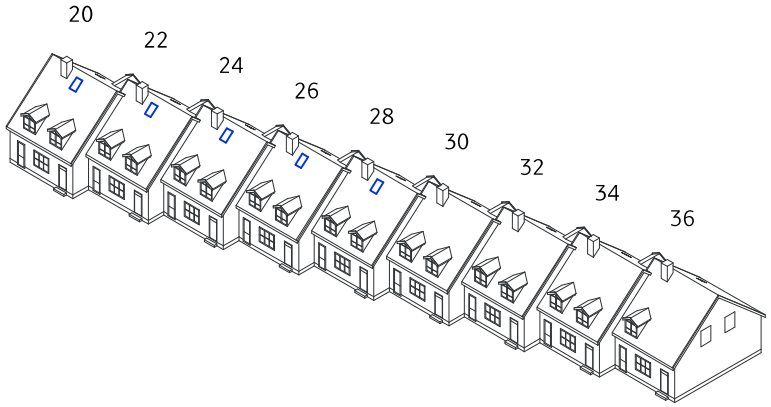


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

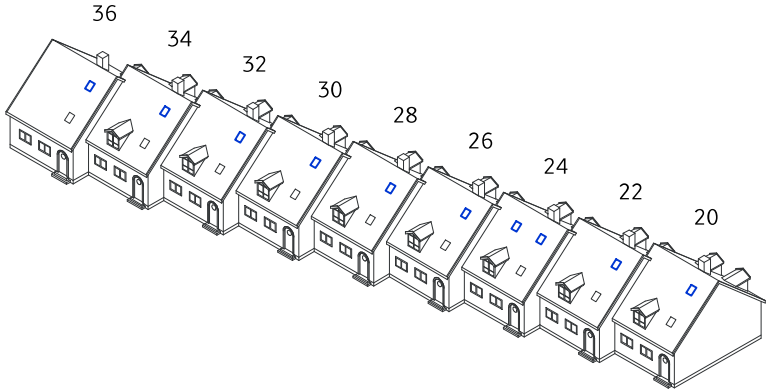
Facade mod vest, 1:100

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

Facade mod øst, 1:100



Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

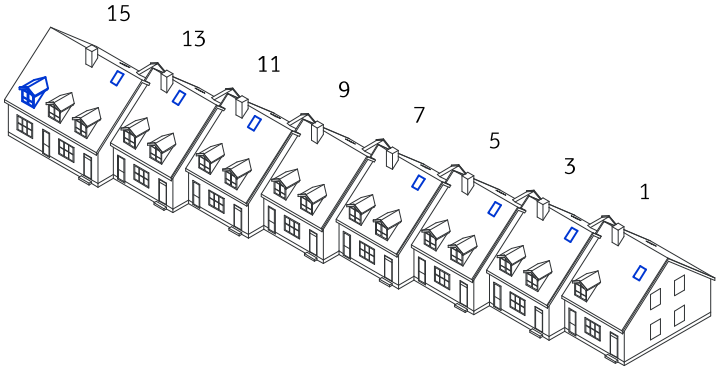


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Kanalbuen ulige numre

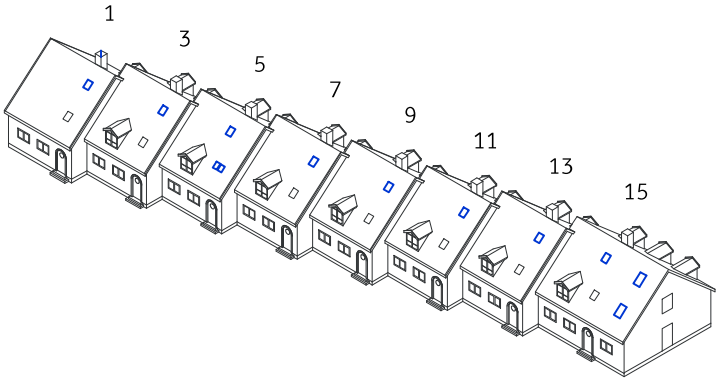
Facade mod vest, 1:100

Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm

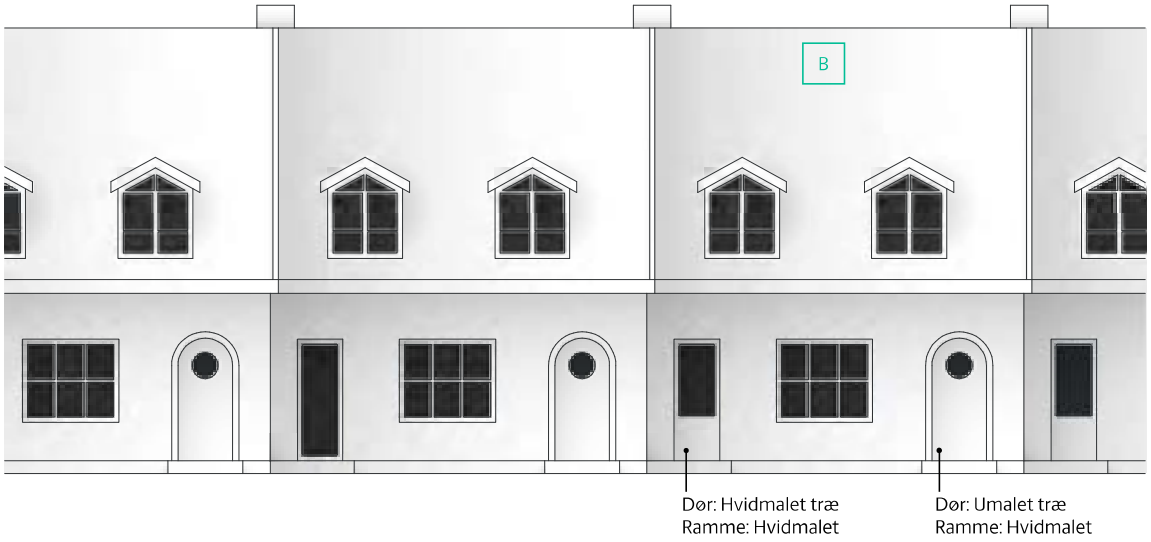


Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

Facade mod øst, 1:100

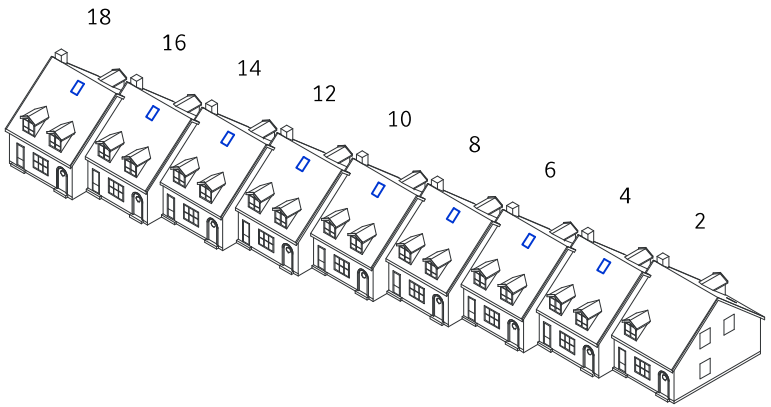


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

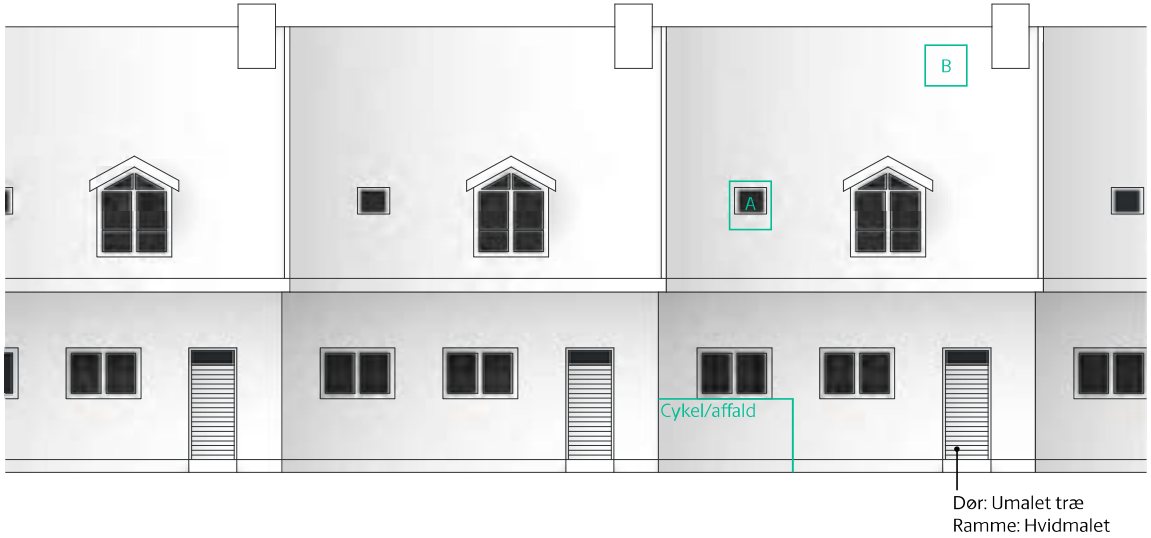


Facade mod vest, 1:100

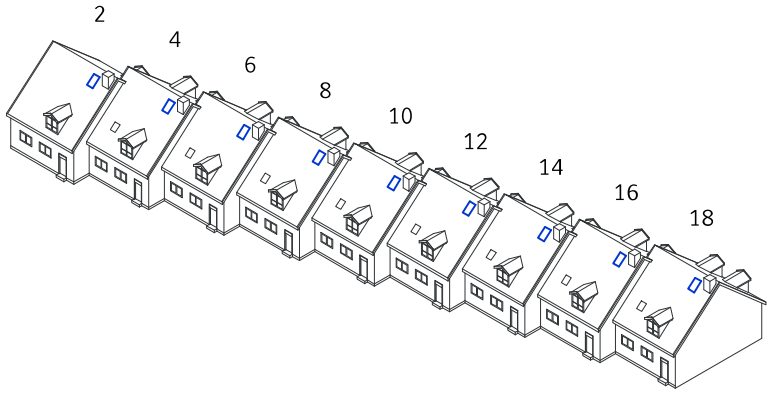
Tilladte ovenlys er angivet med mint-grøn streg.
Ovenlys type A: 780 mm x 1400 mm
Ovenlys type B: 780 mm x 1180 mm



Eksisterende tilføjne ovenlys angivet med blå streg. Placering og størrelse er vejledende.

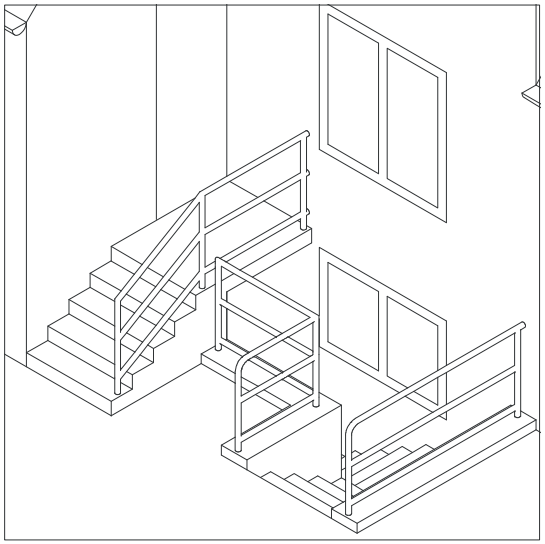


Facade mod øst, 1:100

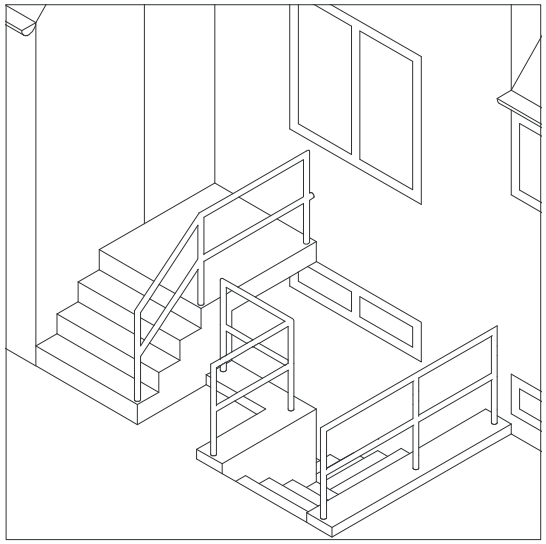


Tegningsbilag 1 - facader og ovenlys
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

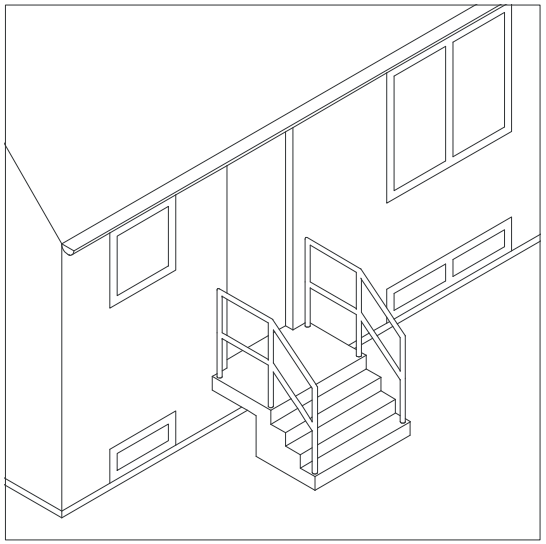
Eskeager og Langengen



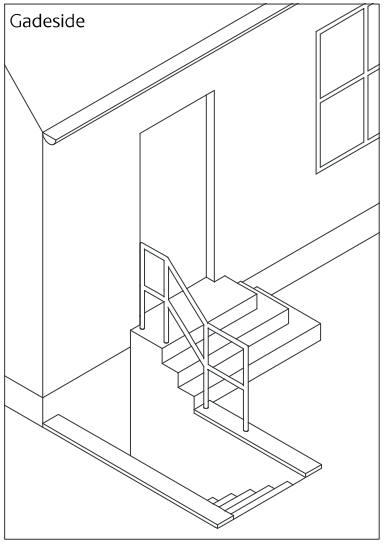
Almindingen lige og ulige numre

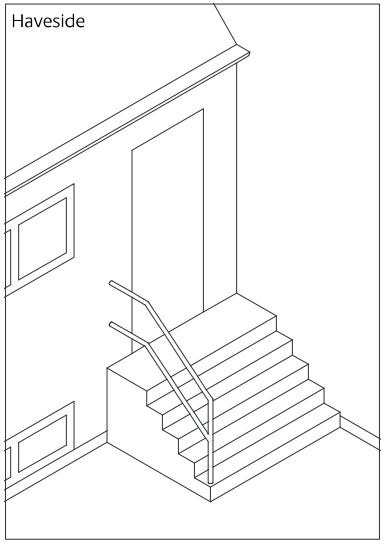


Sønderengen lige numre

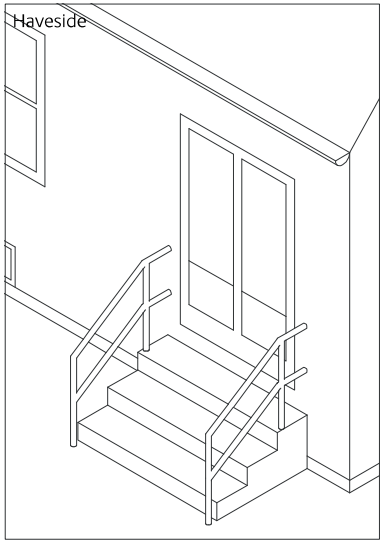


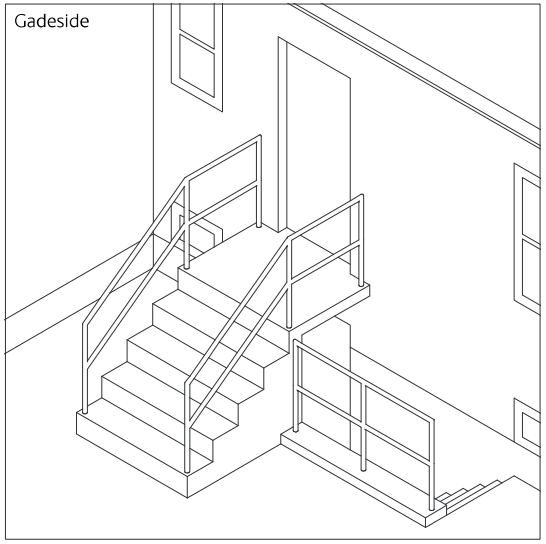
Sønderengen ulige numre





Slettvej lige numre





Tegningsbilag 2 - rækværk
Lokalplan 435 for Rækkehusene ved Vesterdalen
Gentofte Kommune, Plan og Byg 2023

Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning

Kommuneplan 2021

Lokalplanområdet indgår i enkeltområde 7.B21 i Kommuneplan 2021 for Gentofte Kommune.

Rammen fastsætter, at der ikke må opføres yderligere bebyggelse bortset fra mindre bygninger som carporte og udhuse. Der er udarbejdet Tillæg 10 til Kommuneplan 2021, for at give mulighed for mindre tilbygninger til eksisterende boliger, under visse forudsætninger.

Byplanvedtægter og lokalplaner

Nærværende lokalplanområde er omfattet af Lokalplan 58 for et område nord for Vesterdalen og Lokalplan 405 for fritliggende kældre og hævede opholdsarealer. Området er ikke omfattet af byplanvedtægter.

Lokalplan 58 aflyses ved vedtagelsen af Lokalplan 435, da relevante bestemmelser er videreført til Lokalplan 435.

Lokalplan 405 har til formål at begrænse bebyggelsesmæssig fortætning ved at regulere omfanget af fritliggende kældre og hævede opholdsarealer. Da nærværende lokalplan ikke fastsætter bestemmelser herom, vil Lokalplan 405 fortsat være gældende for lokalplanområdet.

Servitutter

Ifølge planlovens bestemmelser bortfalder private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der ikke indholdsmæssigt er forenelige med lokalplanen.

Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der ikke bortfalder som følge af disse bestemmelser, vil fortsat være gældende.

Fredning og bevaringsplanlægning

I Kommuneplan 2021 udpeges de bevaringsværdige bygninger. Alle bygninger opført før 1970 er vurderet og placeret i en af følgende kategorier:

- høj bevaringsværdi med karakteren 1-3
- middel bevaringsværdi med karakteren 4-6 og
- lav bevaringsværdig med karakteren 7-9

Kommunalbestyrelsen har besluttet, at også bygninger med middel bevaringsværdi tildelt karakteren 4 som udgangspunkt er bevaringsværdige. Det betyder, at i alt ca. 4.500 bygninger er udpeget som bevaringsværdige i Kommuneplanen.

Alle 107 rækkehuse inden for lokalplanområdet er udpeget som bevaringsværdige, hvoraf 28 er udpeget med karakteren 2, 77 er udpeget med karakteren 3 og 2 er udpeget med karakteren 4. Senere tilbygninger i form af udestuer, carporte, halvtage m.v. er ikke bevaringsværdige.

De bevaringsværdige huse må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde. Dette gælder også dør-, vindues- og altanudskiftninger, ændringer i materialevalg, farvesætning, vinduesformater og udformning i øvrigt.

Klimatilpasning

Kraftige regnskyl vil blive hyppigere i fremtiden. Udvikling og implementering af systemløsninger, der ikke leder vandet til kloaknettet, men nyttiggør eller afleder regnvand lokalt, skal fremmes.

Anvendelse af Lokal Afledning af Regnvand (LAR) i forbindelse med klimatilpasning skal være i overensstemmelse med spildevandsplanen.

Hvis der er ønske eller behov for nedsivning af regnvand, kræver det en forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

Tilgængelighed og handicapforhold

Bebyggelse og ubebyggede arealer skal opfylde bestemmelserne om tilgængelighed i bygningsreglementet. Områdets bebyggelse og friarealer, herunder veje, stier og parkeringsarealer, skal indrettes og udføres således, at tilgængeligheden for mennesker med funktionsnedsættelse sikres.

Lokalplanen regulerer ikke udformning af ubebyggede arealer herunder veje, stier og parkeringspladser, hvorfor der ikke er indsat bestemmelser om tilgængelighed og handicapforhold.

Trafikforhold og vejbyggelinjer

Lokalplanen regulerer ikke etablering af fartdæmpende foranstaltninger, hastighedsnedsættelser eller andre trafikale forhold på vejarealerne.

Miljøforhold

Hele Gentofte Kommune er byzone og dermed omfattet af områdeklassificeringen. Det betyder, at jorden som udgangspunkt er lettere forurenet og jordflytninger skal derfor anmeldes til kommunen.

Der er ved lokalplanens vedtagelse ikke kendskab til kortlagt jordforurening inden for lokalplanområdet. Dog skal Gentofte Kommune gøre opmærksom på, at grundejer har pligt til at rette henvendelse til miljømyndigheden i Gentofte Kommune, såfremt grundejer ligger inde med oplysninger om eller får kendskab til anden jord- eller grundvandsforureningsforhold.

Spildevand

Det samlede afløb for den enkelte ejendom må ikke overstige den vandmængde, der svarer til spildevandsplanens fastsatte afløbskoefficient.

I tilfælde af at afløbskoefficienten ikke kan overholdes, skal regnvandet forsinkes eller på anden måde håndteres lokalt på egen grund.

Håndtering af regnvand på egen grund kræver forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

Varmeplanlægning

I henhold til lov om varmeplanlægning har Gentofte Kommunalbestyrelse vedtaget planer for varmeforsyningen i kommunen med delplan for fjernvarmeforsyning og delplan for naturgasforsyning.

Lokalplanområdet forsynes med fjernvarme.

Kystnærhed

Lokalplanen er ikke omfattet af planlovens bestemmelser for de kystnære dele af byzoneområder.

Bilag IV-arter

I Gentofterenden findes forskellige beskyttede padder, der kan søge op på land og ind i haverne nærmest renden, for at overvintre. Lokalplanen muliggør kun i begrænset grad ny bebyggelse i haverne, og forholdene for overvintrene padder vil derfor være uændrede.

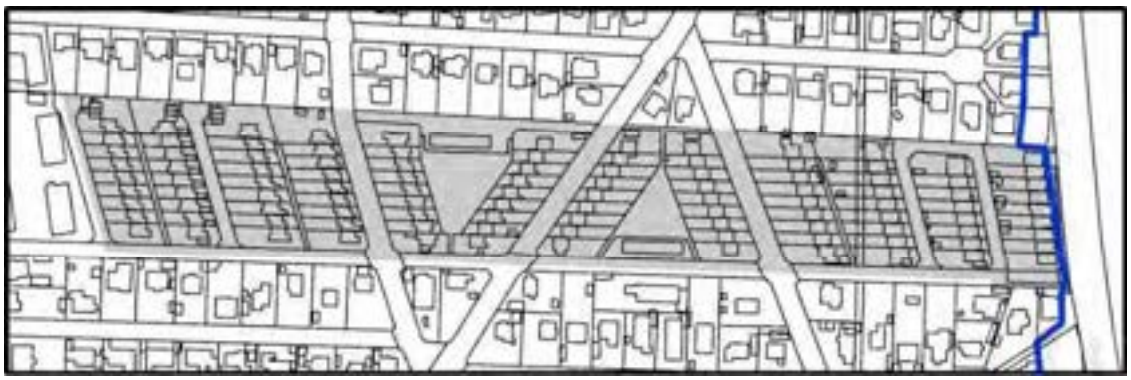
Træerne i lokalplanområdet vurderes ikke ved planens udarbejdelse at have en karakter, der gør dem egnede som bosteder for beskyttede fugle eller flagermus.

Naturbeskyttelse

Lokalplanområdet er i henhold til Naturbeskyttelsesloven omfattet af en åbeskyttelseslinje, langs Gentofterenden. Det er ikke tilladt at placere bebyggelse, campingvogne og lignende eller foretage beplantning eller ændringer i terrænet inden for åbeskyttelseslinjen.

Åbeskyttelseslinjen gælder inden for 150 meter af Gentofterenden, bortset fra områder, hvor der inden 1971 var opført væsentlig bebyggelse. Da bebyggelsen inden for lokalplanområdet er opført inden 1971 gælder åbeskyttelseslinjen kun på arealet mellem renden og rækkehusene på Kanalbuen 2-18. Det omfattede areal er angivet på kortbilag 1 og 2.

Dispensationer i henhold til Naturbeskyttelsesloven kan i særlige tilfælde gives af Kommunalbestyrelsen.



Tilladelser fra andre myndigheder

Lokalplanens virkeliggørelse er ikke afhængig af tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder end Kommunalbestyrelsen.

Ekspropriation

Ifølge planloven skal der i alle lokalplaner oplyses om betingelserne for ekspropriation i forbindelse med en lokalplan. Det følgende afsnit er udelukkende en oplysning om de gældende regler for ekspropriation og er ikke nødvendigvis et udtryk for, at der vil ske ekspropriation i forbindelse med lokalplanen.

Kommunalbestyrelsen kan i medfør af planloven ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af en endeligt vedtaget lokalplan eller byplanvedtægt og for varetagelsen af almene samfundsinteresser.

Ekspropriation er tvungen afståelse af ejendom og kan efter Grundlovens § 73 kun ske ifølge lov hvor almenvellet kræver det og mod fuldstændig erstatning.

Efter praksis gælder desuden en række betingelser, som skal være opfyldt ved en ekspropriation. Ekspropriationen skal således være lovlig, nødvendig og tidsmæssigt aktuel for realiseringen af ekspropriationsformålet. Herunder skal ekspropriationen være rimelig i den konkrete situation.

En mere detaljeret gennemgang af betingelserne for ekspropriation og processen herfor kan bl.a. findes i Erhvervsstyrelsens "Vejledning om ekspropriation efter planloven" og Vejdirektoratets "Vejledning om ekspropriation efter vejloven".

Kort over rammer for lokalplaner - Kommuneplan 2021

Miljøvurdering

Der er i henhold til § 8, stk. 2 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter, LBK nr. 4 af 3. januar 2023, foretaget en vurdering af, om planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Der er gennemført en screening, og på denne baggrund er det vurderet, at planen ikke vil få væsentlig indvirkning på miljøet, og der udarbejdes derfor ikke en miljøvurderingsrapport.

Lokalplanen har karakter af bevarende lokalplan. Området består af et eksisterende og udbygget rækkehusområde med meget begrænsede muligheder for etablering af yderligere bebyggelse.

De miljømæssige konsekvenser ved en realisering af lokalplanens bestemmelser vurderes at være status quo for områdets miljø lokalt såvel som regionalt.

Det er vurderet, at lokalplanen ikke påvirker yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter. Se i øvrigt under afsnittet Lokalplanens forhold til anden planlægning, vedrørende bilag IV-arter.

Klagevejledning

I henhold til miljøvurderingslovens § 48, stk. 1, kan en afgørelse efter miljøvurderingslovens § 10 om ikke at gennemføre en miljøvurdering (i form af en miljørapport) af et planforslag, der er udarbejdet i henhold til planloven, påklages til Planklagenævnet. Der kan kun klages over retlige spørgsmål.

Klagen skal indgives skriftligt til Planklagenævnet ved brug af klageportalen, der kan findes på **www.naevneneshus.dk**

Klagefristen udløber 4 uger fra datoen for den offentlige bekendtgørelse.

Der kan i særlige tilfælde indgives klage udenom klageportalen. Ønsker du at blive undtaget for brug af klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning sammen med din klage til **plan-byg@gentofte.dk** eller med brev til Gentofte Kommune, Plan og Byg, Bernstorffsvej 161, 2920 Charlottenlund.

Det er en betingelse for nævnets behandling af klagen, at klager indbetaler et gebyr. Gebyret for at klage udgør for privatpersoner 900 kr. og for virksomheder og organisationer 1.800 kr.

Nævnet påbegynder behandlingen af klagen, når gebyret er modtaget. Betales gebyret ikke på den anviste måde og inden for den fastsatte frist, kan klagen afvises fra behandling. Vejledning om gebyrbetalingen kan findes på **www.naevneneshus.dk**

Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter miljøvurderingsloven skal være anlagt ved domstolene inden 6 måneder efter den offentlige bekendtgørelse i henhold til miljøvurderingslovens § 54.

Lokalplanens midlertidige retsvirkninger

Når lokalplanforslaget er offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af forslaget ikke bebygges eller i øvrigt udnyttes på en måde, der kan foregribe indholdet i den endelige plan.

Eksisterende lovlig bebyggelse og eksisterende lovlig anvendelse af en ejendom vil kunne fortsætte som hidtil, også efter lokalplanens endelige vedtagelse.

Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag er udløbet, kan kommunalbestyrelsen give tilladelse til, at en ejendom bebygges eller anvendes i overensstemmelse med forslaget, såfremt det er i overensstemmelse med kommuneplanen og der ikke er tale om at påbegynde et større bygge- eller anlægsarbejde.

Tilladelse kan dog ikke meddeles så længe en indsigelse fra Miljøministeren eller en nabokommune opretholdes.

Disse midlertidige retsvirkninger gælder fra den 21. marts 2024 og indtil forslaget er endeligt vedtaget, dog højst indtil den 20. marts 2025.

Status

Forslag til Lokalplan 435 for rækkehusene ved Vesterdalen er:

- vedtaget af Gentofte Kommunalbestyrelse den 18. marts 2024
- offentliggjort den 21. marts 2024
- i høring frem til den 16. maj 2024

Høringssvar
Id: 2119

Tagvinduer - Slettevej ulige numre

Dato: 15-5-2024 **Adresse:** Slettevej 9

Høringssvar

Der bedes om at man fra kommunens side genovervejer antallet af tagvinduer på vestlig side af Slettevej ulige numre, så husene kan fremstå arkitektonisk harmoniske og samtidigt sikre et behageligt og tidssvarende indemiljø for beboerne. Der bedes om to vinduer af type A og et af mindre størrelse, samt et fredningsvindue over hanebånd.

Høringssvar
Id: 2120

Cykel- og affaldsskur

Dato: 15-5-2024 **Adresse:** Slettevej 9

Høringssvar

Kommunen bedes tage hensyn til beboerne og områdets grønne profil ved at tillade cykel- og affaldskurer på den østlige side af Slettevej ulige numre – ud mod Kulbærerstien.

Høringssvar
Id: 2121

Carporte og parkering

Dato: 15-5-2024 **Adresse:** Slettevej 9

Høringssvar

Kommunen bedes ændre fjerne muligheden for parkering/carport på Slettevej ulige numre, selvom det har været en overførsel fra den nuværende Lokalplan, eller som alternativ give dispensation til at der kan lades over fortov, så antallet af carporte begrænses.

Høringssvar
Id: 2122

Felter for carporte på Slettevej, Sønderegnen og Almindingen

Dato: 15-5-2024 **Adresse:** Slettevej 14

Høringssvar

Det bør ikke blive muligt at bygge carporte på Slettevej lige og ulige numre, Sønderengen lige numre, Almindingen ulige numre. Hvis der bygges carporte på disse veje, som det foreslås muligt, vil vejbilledet blive domineret af disse bygninger, og vejbilledet vil ændre sig markant i forhold til i dag, hvor det er åbent og grønt, og man kan se husene og den unikke og bevaringsværdige arkitektur fra vejene. Formålet med lokalplanen er bl.a. at "fastholde områdets grønne vejbillede" (side 4). Opførelse af carporte på de ovenfor nævnte veje harmonerer ikke med dette.

Høringssvar
Id: 2123

Småskure/affaldsskure på Slettevej lige numre

Dato: 15-5-2024 **Adresse:** Slettevej 14

Høringssvar

På Slettevej lige numre bør der gives mulighed for at opføre små, lave skure/overdækninger til affaldsbeholdere og cykler i forhaverne, tilsvarende hvad der foreslås muligt på andre veje, fx Almindingen lige numre, Kanalbuen lige og ulige numre samt i baghaverne på Slettevej ulige numre.

Høringssvar
Id: 2124

Krav til tegltagene

Dato: 15-5-2024 **Adresse:** Slettevej 14

Høringssvar

Husenes røde tegltage er et markant og smukt særkende ved byggeriet. Der bør derfor stilles nærmere krav til, hvilke tegl, farver og form der skal benyttes ved tagudskiftning. I forslaget til ny lokalplan (pkt. 9.7) beskrives det, at tage skal udføres og beklædes med "røde tegl, svarende til hvad der oprindeligt er brugt". Da tagene udskiftes hastigt i disse år (de ældste er 81 år gamle), og da lokalplanen skal fungere i mange år frem, er det ikke hensigtsmæssigt at referere til de oprindelige tage, som om få år slet ikke vil findes mere. Der bør derfor for tegltagene defineres materiale, form, dimensioner og farve(kode) for at sikre ensartetheden for fremtiden.

Høringssvar
Id: 2125

Træværkshegn mellem haverne

Dato: 16-5-2024 **Adresse:** Almindingen 51

Høringssvar

På kortbilag 1 fremgår det at det er tilladt at sætte plankeværk/træhegn op mellem haverne (de 'lange' haver). Bliver det vedtaget vil det ændre hele kigget ned langs ejendommene - fx. på Almindingen ulige numre. Får alle plankeværk har vi ikke længere et grønt udtryk i området og det vil skæmme hele bebyggelsen.
Forslaget herfra er at fjerne muligheden for plankeværk mellem haverne, og i stedet beslutte at man også her har et krav om ligusterhæk.

Høringssvar
Id: 2126

Carporte

Dato: 16-5-2024 **Adresse:** Almindingen 51

Høringssvar

Kortbilag 2.1, 2.2 og 2.3. Mange af ejendommene har mulighed for carporte.
Carporte vil give området et grimt udtryk, som er langt fra den grønne profil som kommunen (og jeg tror mange af husejerne) har et ønske om. Hvis kommunen fastholder at vi skal have bilerne ind i vores haver, så kunne man i lokalplanen fjerne muligheden for carport og ændre det til en mulighed for at have en indkørsel i stedet? Det ville betyde langt mindre træværk og synlig bebyggelse, og fjernelse af muligheden for carporte vil betyde meget for det samlede udtryk af bebyggelsen.

Høringssvar
Id: 3156

Bemærkninger

Dato: 15-5-2024 **Adresse:** Slettevej 17

Høringssvar

Kære kommune

Jeg sender jer vedhæftet bemærkninger til ovennævnte forslag.

Vil kommunen bekræfte modtagelsen af mine bemærkninger?

Jeg ser frem til en konstruktiv proces.

Vh

Dyssegård, den 15. maj 2024

Kære Gentofte Kommune

Jeg sender jer hermed bemærkninger til forslag til lokalplan 435 for rækkehusene ved Vesterdalen og forslag til tillæg 10 til kommuneplan 2021.

Overordnede synspunkter

- Kommunens ageren viser, at de hensyn, som kommunen påberåber sig, når beboerønsker afvises, ikke gælder, når det drejer sig om kommunens ønsker.

  Vil kommunen tilgodese hensyn til beboerne i lokalplanområdet og ikke kun at tilgodese kommunens egne snævre hensyn?

  Kommunale snævre hensyn, der tilgodeses
  - Politik om parkering på egen grund modarbejder formål i forslagets § 1, stk. 1, 4. pkt., ved ikke at fastholde områdets grønne vejbillede, og tager ikke hensyn til områdets kvaliteter, herunder bevaringsværdige rækkehuse og det grønne udtryk, som området har i dag, og ligesom politikken ikke tager hensyn til, at rækker af carporte på begge sider af Slettevej vil påvirke områdets kvaliteter
  - Krav om godkendelse af alle udskiftninger, selv om ingen bevaringsværdi opnås
  - Etablering af transformerstationer i lokalplanområdet, men ingen mulighed for hjemmeladning på vej for beboerne, selv om sidstnævnte i modsætning til førstnævnte tager hensyn til områdets kvaliteter, og begge dele varetager hensyn til energiforsyning
  - Almindingen og Sønderengen, lige numre, må male hus uden tilladelse, men det må de andre rækker ikke
  - Udvalgte huse må få tilladelse til tilbygning, mens andre ikke må, og kommunen vil ikke indgå i reel dialog
  - Ingen bestemmelser om bæredygtighed og grøn omstilling er indarbejdet i lokalplanforslaget

  Beboerønsker, som kommunen afviser uden lytning og konkret stillingtagen:
  - Muliggøre hjemmeladning på vej for dels at sikre områdets kvaliteter, herunder områdets grønne karakter, bevaringsværdige rækkehuse og funktionelle haver, dels at bidrage til den grønne omstilling
  - Tilstrækkelig og funktionel skurkapacitet for at tilgodese grøn affaldshåndtering og grøn cykeltransport og dermed bidrage til den grønne omstilling
  - Mulighed for at skifte eller male et vindue uden at vente mindst 5 måneder på svar
  - Mulighed for at Slettevej ulige numre, der har den laveste bebyggelsesprocent, må bygge til, så en tidssvarende udvikling og områdets kvaliteter tilgodeses

- Jeg opfordrer især til
    - At kommunen bidrager til den grønne omstilling ved
        - At muliggøre hjemmeladning på vej for ejendomme med bevaringsværdig bebyggelse, herunder på Slettevej, hvilket også sikrer områdets kvaliteter, herunder funktionelle haver for beboerne, og bevarer områdets grønne udtryk
        - At give Slettevej ulige numre skurmulighed mod øst ud mod skel, så denne række – ligesom andre rækker – får tilstrækkelig og funktionel affaldssortering og -opbevaring og cykelopbevaring

    - At kommunen sætter lokalplanprocessen i bero og undersøger bl.a. ved visualisering, hvad rækker af carporte på begge sider af Slettevej vil gøre ved områdets kvaliteter
        - Parkering på egen grund vil føre til
            - færre hække mod vej som følge af indkørsler, og det vil dermed påvirke områdets grønne karakter
            - påvirke områdets karakter, fordi carporte risikerer at komme til at dominere områdets udtryk
            - øget hastighed på Slettevej, der er en bred vej med trafik til daginstitution, mens parkering på vej gør vejen smallere og dermed naturligt opfordrer til lavere fart

    - At kun ændringer af betydning skal godkendes af kommunen for at sikre, at beboerne tager lokalplanen alvorligt og ikke resignerer, og af hensyn til en fornuftig brug af kommunale midler

    - At kommunen indgår i en reel dialog med beboere på Slettevej ulige numre om behov for tilbygning og for skurmulighed i baghaven

Konkrete bemærkninger til lokalplanbestemmelser

- § 1 – hensyn til beboerbehov og bæredygtighed indgår i formål

  De formål, der er opregnet i § 1, er ensidige og sikrer ikke den afvejning, som planlovens formålsbestemmelse kræver.

  Grundejerforeningens formand italesatte samme problemstilling på dialogmødet om lokalplanudkastet, ligesom grundejerforeningens bestyrelse efterfølgende har understreget behovet for, at lokalplanens formål inkluderer tidssvarenhed og operationalitet.

  Kommunen har afvist dette, fordi kommunens formål med lokalplanen primært er bevaring. Dette er imidlertid ikke til hinder for at inkludere andre formål. Dette er sket i andre lokalplaner, se fx § 1, særligt stk. 4 og 5, i Blåvandshuk Kommunes bevarende lokalplan nr. 03.004.02 for Ho, som kan ses på Slots- og Kulturstyrelsens hjemmeside

https://slks.dk/omraader/kulturarv/bevaringsvaerdige-bygninger-og-miljoeer/eksempler-paa-lokalplaner. Se også § 1, særligt stk. 4, i Frederiksberg Kommunes lokalplan nr. 193 med bevarende bestemmelser for Fuglebakkebebyggelsen, som kan ses her https://www.frederiksberg.dk/politik/byplanlaegning/lokalplaner#se-lokalplaner-77. Se tillige § 1, særligt stk. 2, i Vordingborg Kommunes lokalplan C 16.00.01 - Præstø bymidte, bevaring og udvikling, som kan ses her https://kort.plandata.dk/searchlist/#/search/0390/20/V

Ifølge lokalplanforslagets redegørelse s. 1, er formålet med planen at få en tidssvarende lokalplan for at give beboerne en udvidet mulighed for at tilpasse boligen til deres behov. Det fremgår af kommunens opfølgning på lokalplanudkastet, at kommunen er enig i, at lokalplanen skal give et mere tidssvarende administrationsgrundlag – dette fremgår imidlertid ikke af forslagets lokalplanbestemmelser.

Hensyn til bæredygtighed fremgår ikke af lokalplanforslaget. Planlovens formålsbestemmelse viser, at bæredygtighed er et vigtigt og sagligt formål med planlægning. Og hensyn til bæredygtighed har allerede medvirket til at få kommunen til at gøre materialevalg til tagrender mere fleksibelt i lokalplanforslaget.

Vil kommunen lytte til beboere og grundejerforening og indarbejde formål om at sikre en tidssvarende og hensigtsmæssig udvikling af området og funktionalitet for beboerne i § 1?

Et kompromis kan være at omformulere lokalplanforslagets § 1, stk. 5, fra "at ophæve en utidssvarende lokalplan" til "at sikre en tidssvarende lokalplan og udvikling i lokalplanområdet".

Vil kommunen ændre lokalplanforslagets § 1, så bæredygtighed indgår?

Vil kommunen konsekvensrette § 7, stk. 1, så beboerhensyn og bæredygtighed også fremgår her?

- § 3, stk. 2 – hjemmebilopladning på vej

Ifølge bestemmelsen kan der inden for lokalplanområdet opføres transformerstationer og lignende installationer til sikring af den nødvendige energiforsyning.

Hensyn til nødvendig energiforsyning trumfer således bevaringshensynet.

Kommunen har afvist at give beboerne lov til at etablere elbilopladning ud under fortovet, fordi kommunen ønsker, at parkering så vidt muligt foregår på egen grund. Kommunens parkeringspolitik trumfer således bevaringshensynet – helt uden grund og

uden hensyn til områdets kvaliteter og til beboernes behov for elbilopladning hjemme og for rare haver.

Kommunens ageren bremser således den grønne omstilling ved at begrænse beboernes reelle mulighed for at få elbil, fordi elbil i praksis ikke fungerer uden mulighed for hjemmeladning. Er beboerne henvist til offentlige ladestandere, forsvinder en stor del af den samfundsmæssige og klimamæssige gevinst, da det bliver vanskeligt at lade, når der er overskud af strøm i samfundet. Carporte vil – hvis alle etablerer dem – påvirke områdets kvaliteter, herunder bebyggelsens udtryk og områdets grønne karakter, og vil lægge beslag på en stor del af beboernes i forvejen små haver.

Kommunens argument om, at en lokalplan ikke medfører handlepligt, giver ikke mening i en situation, hvor beboerne – hvis de vil have elbil og bidrage til den grønne omstilling – gerne vil have hjemmeladning uden samtidig at begrænse sin i forvejen lille have og at risikere at medvirke til at påvirke områdets kvaliteter.

På Slettevej lægger kommunen op til, at der på begge sider kan være rækker af carporte, hvilket utvivlsomt – hvis alle etableres – vil påvirke områdets udtryk.

Hvis kommunen muliggør hjemmeladning på vej og samtidig fastholder mulighed for parkering på egen grund, taler alt for, at området vil få et naturligt og grønt udtryk i stedet for at risikere lange rækker af carporte.

<u>Vil kommunen muliggøre elbilopladning på veje i lokalplanområdet med bevaringsværdig bebyggelse?</u>

- § 6, stk. 1 og 2 – behov for skur til affaldssortering og -opbevaring og cykelparkering

Kommunen har i sin opfølgning på den forudgående høring afvist beboerønske på Slettevej ulige numre om at få en skurmulighed i baghaven mod øst, som er tilstrækkelig til at opfylde beboernes behov for affaldssortering og -opbevaring og cykelparkering med, at det "vurderes ikke hensigtsmæssigt" – dvs. uden skyggen af saglig eller bare konkret begrundelse.

Beboerønsket er begrundet i

- Det er afgørende for grøn udvikling og grøn omstilling og for funktionalitet for beboerne at have ordentlige overdækkede faciliteter til affaldssortering og – opbevaring og cykelparkering.
- Behovet viser sig ved, at flertallet af beboerne allerede har sådanne faciliteter – en række af de eksisterende faciliteter er således tegnet ind på kortbilag 2.3
- Skure er mere midlertidige og lette, og de eksisterende faciliteter her på Slettevej ulige numre er også åbne konstruktioner

- Cykelparkering og opbevaring og sortering af affald i carport på vestsiden er ikke hensigtsmæssigt i forhold til køkkenplaceringen i husene og brugen af Kulbærerstien som grøn cykeltransportvej
- En fastlæggelse af skurmulighed i lokalplan vil sikre en naturlig rytme i områdets sekundære bebyggelse
- Slettevej ulige numre har lavest bebyggelsesprocent af alle rækker, hvilket viser, at mere skurmulighed for netop Slettevej ulige numre ikke vil påvirke de bevaringsværdige rækkehuse eller medføre fortætning udover, hvad der ellers ses i området
- Slettevej ulige numre mod øst vender ud mod en beboersti, hvorfor den begrænsede skurmulighed, som der er beboerønske om, kun vil være synlig for få og dermed ikke påvirke områdets udtryk fra offentlig vej i modsætning til de rækker af carporte, som kommunen ønsker at få på begge af sider af Slettevej, hvor carportrækker vil påvirke områdets udtryk

Kommunens afvisning giver ingen mening, fordi

- Kommunen accepterer, at klart større carporte og transformerstationer uden problemer kan indpasses og påvirker områdets udtryk langt mere end beboerønsket om en begrænset skurmulighed ud mod en beboersti
- Kommunens ageren modvirker grøn affaldshåndtering og grøn cykeltransport og dermed den grønne omstilling
- Kommunen forskelsbehandler Slettevej ulige numre, fordi
    - Kommunen accepterer, at andre rækker fx Kanalbuen 20-36, som Slettevej ulige numre mod øst ligger lige ud til, og som Slettevej ulige numre deler beboersti med, Langengen ulige numre, Almindingen lige numre, Sønderengen ulige numre og Slettevej lige numre, der alle også grænser ud til beboerstier, har fået et skurbyggefelt i hele grundens bredde
    - Slettevej ulige numre er blandt de rækker med mindst skurareal
    - Slettevej ulige numre mod øst ikke grænser op til et vejareal, hvorfor en skurplacering vil være meget lidt synlig for andre end de få beboere
- Objektivt kan det konstateres, at kommunen i sin opfølgning på den forudgående høring har oplyst, at skure i modsætning til carporte er lukkede konstruktioner, hvilket imidlertid ikke er korrekt:
    - Objektivt kan sekundær bebyggelse sagtens være åben, hvilket også fremgår af lokalplanforslagets § 6, stk. 2, 1. afsnit. Jeg har således selv her på Slettevej 17 to åbne overdækninger, der er beklædt med grønne planter.
    - Objektivt kan det konstateres, at kommunen i samme opfølgning har oplyst, at carporte kan opføres med en endevæg som lukket konstruktion, hvilket vil give en større og mere massiv konstruktion end den begrænsede skurmulighed, som Slettevej ulige numre har brug for

<u>Vil kommunen sørge for, at Slettevej ulige numre får et skurbyggefelt i baghaven mod øst, hvor flertallet af beboerne allerede i dag har et sådant skur?</u>

Vil kommunen samtidig konsekvensrette § 6, stk. 4, 4. afsnit i nødvendigt omfang?

- § 6, stk. 6 – tilbygningsmulighed for Slettevej ulige numre (og andre med samme ønske) og ikke kun for de få udvalgte

  Kommunen har afvist tilbygningsmulighed for Slettevej ulige numre, fordi rækken har en bebyggelsesprocent over 35, fordi kommunen ikke vil øge bebyggelsestætheden, og fordi rækken ved at inddrage tørreloft på 2. sal kan udvide arealet med 8-12 %.

  Kommunen tager ikke hensyn til
  - At Slettevej ulige numre har en bebyggelsesprocent på ca. 40 og dermed lavest af alle rækker
  - At bad/toilet-behov er i stueplan og ikke på loftet
  - At rækken er ved at være utidssvarende på grund af manglende mulighed for en god indretning af stueplan, hvilket vil give problemer med varieret beboersammensætning.
  - At der dermed foreligger tungtvejende grunde til at give Slettevej ulige numre tilbygningsmulighed.

  Kommunen har affejet beboerønsket uden reelt at foretage en konkret vurdering af ønsket og det bagvedliggende behov for beboerne. Den uskrevne politik med, at udvidelser ikke må lede til en bebyggelsesprocent på over 35 giver for mig ingen mening, når bebyggelsesprocenten allerede i forvejen er over 35. Hvis kommunen var indgået i en reel dialog med beboerne, kunne andre muligheder og løsninger også have vist sig, herunder en mindre og/eller lettere konstruktion eller en tilbygningsmulighed uden forøgelse af boligareal. Når andre rækkehuse i bebyggelsen kan få løsninger, der falder naturligt ind i arkitekturen, må det også være en mulighed for Slettevejs ulige numre. Beboerne har understreget, at de er åbne over for andre muligheder.

  Vil kommunen sammen med beboere foretage en reel og konkret vurdering af tilbygningsbehovet, herunder overveje alternative løsninger på beboernes behov?

- § 7, stk. 2 – tvunget farvevalg på ikke bevaringsværdige skure og carporte

  Det er glædeligt, at kommunen i lokalplanforslaget har åbnet for mere fleksibelt farvevalg på ikke bevaringsværdige skure, idet mørkere nuancer af bestemte farvekoder tillades. Samtidig har kommunen strammet lokalplanforslaget, idet ikke bevaringsværdige garageporte nu skal være i en helt bestemt rødbrun farvekode.

  Imidlertid er der ikke grundlag for at regulere farvevalg på ikke bevaringsværdige skure og ikke bevaringsværdige garageporte så tæt.

  Vil kommunen ændre bestemmelsen, så skure ligesom i dag skal være "mørke"?

Vil kommunen ændre bestemmelsen, så der ligesom i dag er frit farvevalg på garageporte?

- § 8, stk. 3

  Kommunen har i lokalplanforslaget skiftet mening og genindført reglen om ligusterhæk mellem naboer i korte forhaver.

  For mig at se bliver lokalplanforslaget utidssvarende og unødigt detaljeret i forhold til beboernes behov ved at regulere hegn mellem husene. Desuden er hegnene ikke bevaringsværdige, og dermed er der ikke grundlag for at regulere dem.

  Vil kommunen genindføre muligheden for, at beboerne selv bestemmer, om der skal være hæk eller stakit mellem korte haver?

- § 9, stk. 2, jf. redegørelse s. 8 – alle udskiftninger, der stemmer overens med lokalplanen, skal godkendes af kommunen

  Med lokalplanforslaget indfører kommunen et nyt krav om godkendelse af alle udskiftninger, uanset om udskiftningen medfører en ændring, og uanset at ændringen stemmer overens med lokalplanen. Grundejerforeningen har ønsket en mere operationel tilgang for at sikre, at et sådant krav overholdes, ligesom der er beboerønske om, at kommunen alene skal godkende ændringer af betydning.

  Kommunen har afvist grundejerforeningens og beboerønsket med, at en imødekommelse kræver en mere detaljeret og rigid lokalplan, som vil kræve et væsentligt stykke arbejde.

  Objektiv er det også et alternativ at imødekomme ønskerne, så alene ændringer af betydning skal godkendes. På dialogmødet med borgerne oplyste kommunen således selv, at et alternativ til lokalplanudkastet var en mere lempelig regulering gennem grundejerforeningen. Dette overser kommunen nu og fravælger at indgå i en konstruktiv dialog med grundejerforeningen og sikre, at beboerne har ejerskab og forståelse for lokalplanen. Kommunens ageren giver ingen mening.

  Kommunen slås med en sagsbehandlingstid på over 5 måneder, der bl.a. skyldes mange sager om bevaringsværdig bebyggelse, og kommunen har netop bevilget 1,82 mio. kr. i 2024 for at forsøge at håndtere sagsbehandlingstiden. Er det virkelig meningen, at skattepenge skal gå til at godkende rene udskiftninger og forhindre beboere i at skifte fx et skadet, lovligt vindue med et tilsvarende uden at vente månedsvis på kommunens svar? Halvdelen af 2024 er snart gået, og snart vil der igen blive behov for at bevilge millionbeløb til meningsløs sagsbehandling i 2025, 2026 osv. Det er meningsløst bureaukrati, unødvendig kontrol og spild af både borgeres og kommunens resurser. Er det virkelig kommunens hensigt?

Vil kommunen ændre bestemmelsen,

- så beboerne ligesom i dag kan udskifte døre og vinduer uden tilladelse?
- så beboerne uden tilladelse kan ændre deres ejendom, når ændringen stemmer overens med lokalplanen, og
- så alene ændringer af betydning skal godkendes? Eller alternativt at ændringer skal godkendes (men ikke rene udskiftninger)?

På Almindingen og Sønderengen, lige numre, må beboerne gerne male hvidt uden tilladelse – det må de andre rækker ikke (redegørelse s. 8). Ingen beboere må male døre og vinduer uden at afvente kommunens svar i 5 måneder. Så får man lyst til at male vinduer en sommerdag, må det opgives af hensyn til kommunalt bureaukrati og spild af skattekroner.

Vil kommunen ændre bestemmelsen, at alle beboere må male deres døre og vinduer uden tilladelse fra kommunen?

- § 9, stk. 4, og tegningsbilag 1 – krav om vinduer og døre i træ

Kommunen kræver, at vinduer og døre skal være af træ, selv om andre materialer vinder frem af hensyn til bæredygtighed og grøn omstilling. Det er ikke korrekt, når kommunen i sin opfølgning på den forudgående høring oplyser, at økonomi ikke er et planmæssigt sagligt hensyn, hvilket planlovens formålsbestemmelse viser.

Kommunen har af hensyn til bl.a. bæredygtighed i § 9, stk. 7, ændret mening og i lokalplanforslaget besluttet, at tagrender blot skal være af gråt metal – og ikke af zink som i lokalplanudkastet.

Vil kommunen muliggøre fleksibel materialeanvendelse til døre og vinduer? Eller alternativt bløde bestemmelsen op, så der kan tages hensyn til bæredygtighed? Det afgørende må være, at vinduernes udtryk fastholdes uanset materiale.

- § 9, stk. 4, fastlåst farvevalg for vinduer

I dag skal vinduer fremstå hvide, hvilket i lokalplanforslaget er skærpet til bestemte farvekoder. Lokalplanforslaget vil derfor hurtigt blive utidssvarende, ligesom bestemmelsen forhindrer ny udvikling på området og grøn omstilling. Kommunen har fx også åbnet op for mere fleksibilitet i materialevalg til tagrender (§ 9, stk. 7).

Vil kommunen fastholde, at vinduerne alene skal fremstå hvide som i dag?

- § 11, stk. 1 – dispensation tidsbegrænset i 3 år

Hvad er begrundelsen for reglen?

Bemærkninger til forslag til tillæg 10 til kommuneplan

- Vil kommunen ændre forslaget, så den maksimale bebyggelsesprocent er 45 – og ikke 35?

  En forhøjet bebyggelsesprocent vil sikre, at andre end få udvalgte kan få mulighed for at få en mindre tilbygning, uden at dette kræver en ændring af kommuneplanen. En forhøjet bebyggelsesproces vil således sikre et fleksibelt plangrundlag – det vil en bebyggelsesprocent på 35 derimod modvirke. Jeg gør i den forbindelse opmærksom på, at langt de fleste huse i bebyggelsen har en bebyggelsesprocent over 45. En bebyggelsesprocent på 45 vil derfor ikke medføre en fortætning af nogen betydning for området. Det vil derimod give beboerne mere ens muligheder for at udnytte deres ejendom. Det er således tilfældigheder, der har gjort, at nogen rækker har højere bebyggelsesprocent end andre rækker.

  Det fremgår i øvrigt også af forslaget til tillæg til kommuneplan, at lokalplanlægning kan været skærpet i forhold til en kommuneplan. Den gældende lokalplan og lokalplanforslaget kræver således, at en tilbygning under alle omstændigheder skal godkendes af kommunen. En bebyggelsesprocent på 45 i kommuneplanen vil således på ingen måde automatisk give ret til at få en tilbygning.

  En bebyggelsesprocent på 45 vil derimod sikre dels et fleksibelt plangrundlag, dels at bebyggelsen fremadrettet kan rumme tidssvarende boliger med varieret beboersammensætning, og vil dermed sikre områdets kvaliteter for fremtiden.

  Se også bemærkninger til § 6, stk. 6, i lokalforslaget.

Jeg ser frem til en konstruktiv proces, hvor der også tages hensyn til de beboere, der lever deres liv i lokalplanområdet.

Vh
Rikke Ipsen
Slettevej 17
2870 Dyssegård
Telefon 22 78 96 98

Høringssvar
Id: 3157

Svar fra Grundejerforeningen Ny Søndergaard

Dato: 14-5-2024 **Adresse:** Dyssegård

Høringssvar

Hej,

På vegne af grundejerforeningens bestyrelse fremsendes dette høringssvar i forlængelse af bestyrelsens møde den 30. april 2024.

Bedste hilsner,

xxxxx
Formand for GF Ny Søndergaard

Venligst bekræft at dette dokumet er modtaget rettidigt inden deadline den 16.maj.

Grundejerforeningen
Ny Søndergaard
2870 Dyssegård

Dyssegård, maj 2024

Til
GENTOFTE KOMMUNE

Høringssvar – forslag Lokalplan 435

På vegne af grundejerforeningens bestyrelse fremsendes dette høringssvar i forlængelse af bestyrelsens møde den 30. april 2024.

Ad **Lokalplanbestemmelser**

§1.1 *– at fastholde områdets vejbillede*
Det er ikke bestyrelsens opfattelse, at områdets grønne vejbillede vil blive understøttet ved realisering af mange større åbninger til de nu hjemlede garager på alle matrikler.

§3.1 *Lokalplanens område …*
… og til parkering jf. §5.1.

§3.3 *… i overensstemmelse med …* ~~*§6.8*~~ *…*
… §6.7 …

§4.2 *Uanset §4.1 kan der ske …*
…, samt matrikulære sammenlægninger for de opdelte ejendomme for hver af adresserne Kanalbuen 20-36.

§5.1*Parkeringspladser …*
Det er bestyrelsens opfattelse, at bilparkeringen på de større veje i området bidrager til fartdæmpning. For at understøtte dette, kunne der supplerende anføres, at der efter vejmyndighedens tilladelse også kan indrettes parkering på vejene mellem (side)helleanlæg mod fortove.
Sådanne helleanlæg vil have en fartdæmpende effekt samt give mulighed for i disse at etablere vejtræer.

§6.1 *– kortbilag*
Der bør gives mulighed for skure til Slettevej ulige numre mod øst og stianlæg.
(hhv. indtegnes yderligere byggefelter kortbilag 2.3)

§6.2 *… Inden for de på …* ~~*§6.7*~~ *…*
… §6.6 …

§7.2 *Garager må dog også … ~~håndstrøgne~~ …*
… gule mursten - i karakter og farvespil som oprindelig anvendt i eksisterende rækkehuse - …
(selv om der i Arkitekten, ugehæfte 12 i beskrivelsen af bebyggelsen er anført at denne er udført med *håndstrøgne* sten, synes disse mere at have karakter af *blødstrøgne* sten jf. nedenstående link til webside under Teknologisk Institut. Målet må være at ramme de oprindelige stenes karakter bedst muligt)
https://www.mur-tag.dk/materialer/byggesten-mursten-og-blokke/egenskaber-byggesten/teglmurstens-struktur-og-farver/

§9.3 *Facader skal fremstå i blank mur i ~~håndstrøgne~~ …*
Samme bemærkning som under §7.2

§9.3 *… som skal være ~~koppeforbandt~~ …*
… kopforbandt … (jf. figurtekst i Lokalplanens formål og indhold s. 9)

§9.7 *… Vindskeder, sternbrædder, tagspær og øvrigt træværk skal fremstå malet …*
… eller hvid (NCS S0502-Y20R), som oprindelig anvendt i eksisterende rækkehuse.

§9.7 *… kan taghøjden, efter Kommunalbestyrelsens særlige tilladelse, øges med op til 65mm …*
+ Lokalplanens formål og indhold *(vedr. Tage s.9) … Ved hævning af tag skal det eksisterende murforbandt videreføres og der skal undgås særligt tykke fuger eller mursten, der lægges parallelt med taghældningen under tagstenene i gavlen.*
Det er bestyrelsens opfattelse, at den hidtil mest vellykkede løsning (i forbindelse med de gennemførte øgninger af taghøjde) er den brede fuge, og det bør derfor være dette som skal anvendes og ikke videreførelse af murforbandt - eller mursten parallelt med taghældning.

§9.10 *Skorsten …*
… Skorstene skal have en højde med samme antal skifter som oprindelig i eksisterende rækkehuse.

Høringssvar
Id: 3158

Bilag til Slettevej 9

Dato: 15-5-2024 **Adresse:** Slettevej 9

Høringssvar

Dette er kun bilag til Slettevej 9's indsigelse, da indsiger havde indsendt et DocX dokument som ikke kan læses, har vi konverteret til en PDF.

Høringssvar til Lokalplan 435

Tagvinduer på Slettevej ulige numre mod vest

Slettevej ulige numre har en forholdsvis stor tagflade uden kviste eller oprindelige vinduer. Denne dækker to niveauer. Loftrummet for oven, hvor der i det nuværende udkast kun gives tilladelse til to tagvinduer på østsiden af huset. For neden dækker tagfladen trappeopgang, badeværelse og det gamle tørreloft. Tørreloftet og det gamle toilet har dengang husene blev bygget ikke krævet lys, og tagfladen har derfor været helt lukket.
Men tiderne ændrer sig og beboernes behov ligeledes. Tørreloftet er i samtlige huse inddraget som beboelse, og flere steder findes der byggetilladelser til at toilettet udvides ind i skunken til moderne badeværelser med tagvindue samt tilladelser til indretning af kammer i Tørreloftet. Trappeopgangen, som i de fleste huse er lukket af fra den resterende underetage i huset står stadig.

I den gamle lokalplan 58 fra 1987 er der i stk 6 nedkrevet: *"Ved kommunalbestyrelsens særlige tilladelse kan der i begrænset omfang isættes tagvinduer, dog kun under hanebåndsniveau".* Lokalplanen sætter altså ikke antal på tagvinduer under hanebånd.

Desuden kan der i en sag på Slettevej 3 fra 1955 ses at der gives tilladelse til to tagvinduer i Tørreloftet i forbindelse med at dette indrettes til kammer. Samtidigt må man gå ud fra, at der også er tagvindue i badeværelset ved siden af, hvilket i 1955 betyder at Slettevej 3 har tre vinduer i tagfladen, og altså har fået tilladelse til to vinduer i Kammeret som tidligere var Tørreloft.

Da lokalplan 435 blandt andet skal opdatere en utidssvarende lokalplan og bedre imødekommende beboernes behov er det ærgerligt at se en begrænsning på to tagvinduer under hanebånd på Slettevej ulige numre. Fra et beboelsesperspektiv er 1. salen på Slettevej ulige numre meget mørk. Trappeopgangen, som er aflukket fra resten af underetagen, har ingen oprindelige vinduer på trods af en snitflade med taget. Badeværelset påkræver i dag et tagvindue, og Tørreloftet, som i dag bruges som beboelse er meget mørkt, når der kun indsættes et tagvindue, da rummet er aflangt løbende langs taget.

De fleste huse på Slettevej ulige numre har i tidens løb helt naturligt fået isat tre vinduer under hanebånd for at sikre et ordentligt dagslys på 1. sal mod vest. Her er der i alle tilfælde tale om to vinduer af type A samt et mindre vindue for at sikre lys enten på trappeopgangen eller ekstra lys i Tørreloftet. Som set i sagen fra 1955 har dette været accepteret fra kommunens side.

Det vil ikke være hensigtsmæssigt nu at begrænse antallet af vinduer til to. Husets tagoverflade mod vest er stor nok til at tre vinduer ikke virker for voldsomt, og på grund af placeringen af badeværelsesvinduet helt ude imellem de sidste spær mod syd vil to vinduer skabe en asymmetri i husene, hvorimod tre vinduer vil virke mere harmonisk.

Jeg vil derfor på bede om at man fra kommunens side genovervejer antallet af tagvinduer, så Slettevej ulige numre kan fremstå arkitektonisk harmoniske og samtidigt sikre et behageligt og tidssvarende indemiljø for beboerne. Der bedes om to vinduer af type A og et af mindre størrelse, samt (se nedenfor) et fredningsvindue over hanebånd.

1) **Fredningsvindue**
Som tilføjelse til ovenstående bedes der desuden om tilladelse til at beboerne kan isætte et fredningsvindue over hanebånd ved skorsten, som set på Slettevej 7. Dette er igen for at sikre lyset i hvad der ellers bliver et meget mørkt hjem.

I de fleste af rækkens huse er loftetagen taget i brug. Her vil der med den nye lokalplan gives mulighed til to vinduer af typen B mod øst, hvilket de fleste huse allerede har fået indsat. Men et fredningsvindue på vestsiden vil kunne skabe dagslys hele dagen. Fredsvinduet er ikke så iøjnefaldende og går fint i spænd med det arkitektoniske udtryk i husene samtidigt med at det vil forbedre beboernes oplevelse af at bo der. Samtidigt vil det give mulighed for let at kunne tilse og vedligeholde tagfladen mod vest samt skorstenen.

Reguleringen og tilføjelsen af ekstra vinduer vil gøre husene tidssvarende og lyse. I 1943 var der ikke energieffektive vinduer, og folk boede i små let opvarmelige rum med få vinduer for at undgå træk. Manglen på oprindelige vinduer i tagfladen på Slettevej ulige numre bør derfor ikke vurderes som en del af det bevaringsværdige udtryk, men som et område hvor der kan optimeres på baggrund af den udvikling indenfor energieffektivisering vi ser i udviklingen af danske boliger i de seneste årtier.

Med venlig hilsen

Høringssvar – Lokalplan 435

Cykel- og affaldsskurer Slettevej ulige numre
Der skal finde en præcisering sted først. Plan og Byg har været af den opfattelse, at hovedindgangen på Slettevej ulige numre er på østsiden af huset ud mod den lille unanvngivne stig mellem Slettevej og Kanalbuen, som i foreningen kendes som Kulbærerstien. Dette er ikke korrekt. Hovedindgangen til rækkehusene på Slettevej ulige numre er på den vestlige side mod Slettevej – heraf adressen. Dette er også tydeligt, når man gennemgår de gamle husplaner fra 1943, hvor døren mod øst er indgang til køkken og bryggers, mens døren til vest (i husets sydlige side) er ind mod entré og trappeopgang og videre ind i den daværende stue.

For langt de fleste beboere på Slettevej ulige numre fungerer hverdagen ved, at man kommer til og fra huset med cykel ad Kulbærerstien. Samtidigt er det her skraldespandene står, så man let kan bærer affald direkte fra køkkenet ud i den østlige have, hvorfra det bliver afhentet, mens man let kan få indkøb direkte ind i køkkenet. Det er derfor helt naturligt her, på bagsiden af huset at mange huse i rækken har opført cykel- og affaldskurer igennem tiderne, som vist på tegningerne i udkast til lokalplan.

Skurene er gemt af vejen bag hække og ligger langt fra genboerne på Kanalbuen som har lange haver mod Kulbærerstien på deres vestlige side. De generes derfor ikke af skurene på samme måde som andre steder i foreningen, hvor der er givet tilladelse til zoner for bebyggelse tæt på genboernes huse, og hvor naboer og genboer kan være bekymrede for en fortætning.

For rækkens egne beboere er det grundet forskydningen i husene ikke tydeligt fra første salen at mange af husene i rækken har skur mod Kulbærerstien. Overordnet er haverne både mod øst og vest fra Kulbærerstien kendetegnet ved at have en stærk grøn profil på trods af de cykel- og affaldsskure som er bygget der.

Ifølge arkitekten vil man som beboer på Slettevej ulige numre i stedet kunne bygge en carport ud mod Slettevej, hvor man kan have skraldespande og cykler, samt andet haveaffald og værktøj. Arkitekten tager her ikke højde for følgende:

1. folk der har en bil som skal lades op i den potentielle carport vil ikke kunne bruge denne til cykel- og affaldsskur.
2. Carporten ligger langt fra huset og især fra køkkenet, og vil besværliggøre hverdagen for beboerne, som nu skal igennem både hus og have med affald og indkøb. Det er et alternativ som har en ulogisk organisering for beboernes hverdag.
3. Carporten vil være meget mere synlig end det cykel- og affaldsskur som ligger mod Kulbærerstien. Her vil der ikke være en hæk imellem, så naboer, genboer og forbipasserende samt beboerne selv vil kunne se ind på skraldespande, cykler og haveredskaber, hvis der oprettes en carport til det formål. Dette bidrager ikke til områdets grønne profil.

Kommunen bedes derfor om at tage hensyn til beboerne og områdets grønne profil ved at tillade cykel- og affaldskurer på den østlige side af Slettevej ulige numre – ud mod Kulbærerstien.

Med venlig hilsen

Anna Sofie

Høringssvar – Lokalplan 435

Carporte og parkering
Det er forståeligt, at man fra kommunens side har et ønske om at beboere parkere på egen matrikel, men der bør fra kommunens side være en forståelse for at nogle haver ikke egner sig hertil i en tid hvor den grønne profil, miljøet, øgede vandmængder og elbiler er i fokus.

På Slettevej ulige numre, såvel som de fleste andre steder indenfor Lokalplanens område er haverne meget smalle. Carporte og parkeringspladser kommer til at tage en stor del af haven, hvilket medfører en række konsekvenser, som er til gene for beboerne.

Fortætning
Når et formål med Lokalplanen er, at sikre områdets grønne profil, så er det i skærende kontrast til at man samtidigt tillader en fortætning af carporte og parkeringspladser ud mod vejene. Konsekvensen af at folk indfører carporte er, at ligusterhækkene mod vejen bliver revet op, og træer og græs forsvinder. I andre områder, hvor haverne er større, vil en parkeringsplads eller carport ikke have den store effekt, men i rækkehusbebyggelsen vil de tage en stor del af havernes bredde, og derved fortætte bebyggelsen af området og skabe rækker af belægning og bebyggelse. Kommunens vurdering af, at placeringen af felterne for carporte vil skabe sammenhæng, er subjektiv og lavet på baggrund af tegninger fremfor en gåtur rundt i området, hvor det er tydeligt at carporte opført i haverne tager et meget stort rum på trods af kvadratmeter begrænsningen.

Samtidigt fejler kommunen i sin vurdering af at *"[…] skure har en anden effekt på vejbilledet, idet der vil være tale om lukkede konstruktioner, i modsætning til carporte."* (Høringsnotat – forudgående høring om Lokalplan 435). Effekten af carporte bør vurderes voldsommere, fordi disse dækker større områder og ikke kan skjules bag en hæk eller et træ fra gaden. Ej heller kan de ting beboerne kommer til at placere i carporten. Desuden vil carportens overdække på 3x5 m2 fremstå meget voldsomt set fra genboer eller naboer. Når det nu samtidigt tillades at lukke af ved den side af carporten, som er længst fra vejkant, så ender kommunen med samme effekt som ikke levende hegn blot længere inde på grunden. Haverne vil blive lukket af fra vejen, hvilket er imod Kommunens overordnede ønske om at sikre åbenhed via levende hegn.

Øgede vandmængder
Slettevej ulige numre ligger i en lavning uden naturlige afløb og ifølge Geodatastyrelse er der høj risiko for oversvømmelse ved kraftig regn og/eller regulære skybrud. Desuden ligger grundvandet allerede højt i området. Husene på Slettevej ulige numre som er trukket 15/20 meter tilbage fra vejen ligger et godt stykke lavere end vejen, og der har i området været problemer med oversvømmede haver i 2023/24 – et problem som ikke vil forsvinde de kommende år.

Ved placering af parkeringspladser mod Slettevej vil en del af haven skulle udjævnes til samme niveau som fortovet, hvilket vil skabe en større hældning ned mod huset med et mindre område for regnvand at løbe ned i jorden. Belægning af den forreste del af haverne mod vest på Slettevej ulige numre kan derfor betyde en stigning i vandstanden i resten af haven og man kan risikere en situation med vand i husenes fundament og krybekældre.

Elopladning
Der kommer flere og flere elbiler på villavejene i Gentofte Kommune. Beboerne har i den grad taget elbilen til sig. Dette bør hyldes og støttes af kommunen. Men i stedet sætter man hårde begrænsninger for opladning over fortov, og tvinger folk som ønsker at forbedre deres klimaaftryk ved at købe en elbil, til at ødelægge biodiversiteten i deres allerede små haver. Områdets bebyggelsesprocent er allerede over 50%, og carporte op og ned ad villavejene i grundejerforeningen vil øge den belægningsgrad. At man

som beboer ikke både kan være med til at sikre biodiversiteten og klimaet virker ikke i overensstemmelse med det formål at gøre Lokalplanen tidssvarende.

Brede veje med høj fart
Slettevej såvel som Almindingen og Sønderengen er brede veje, hvor biler let kan komme frem på trods af, at der er parkerede biler på vejen. Samtidigt afhjælper de parkerede biler med at begrænse den høje fart som det opleves, at der bliver kørt ned af Slettevej, når der skal afleveres og hentes børn i daginstitutionen Himmelskibet. Kommunen har ikke ønsket at lave vejbump for at forbedre forholdene og skabe sikkerhed for områdets beboere på trods af at mange små børn cykler og går til og fra institutionen via Slettevej eller krydsende veje. Her bør kommunen overveje den positive effekt parkerede biler har på at sikre hastighedsbegrænsningen for især Slettevej, som hovedfærdselsåre mod institutionen.

Kommunen bedes ændre fjerne muligheden for parkering/carport på Slettevej ulige numre, selvom det har været en overførsel fra den nuværende Lokalplan, eller som alternativ give dispensation til at der kan lades over fortov, så antallet af carporte begrænses med de ovenfor beskrevne konsekvenser til følge.

Med venlig hilsen

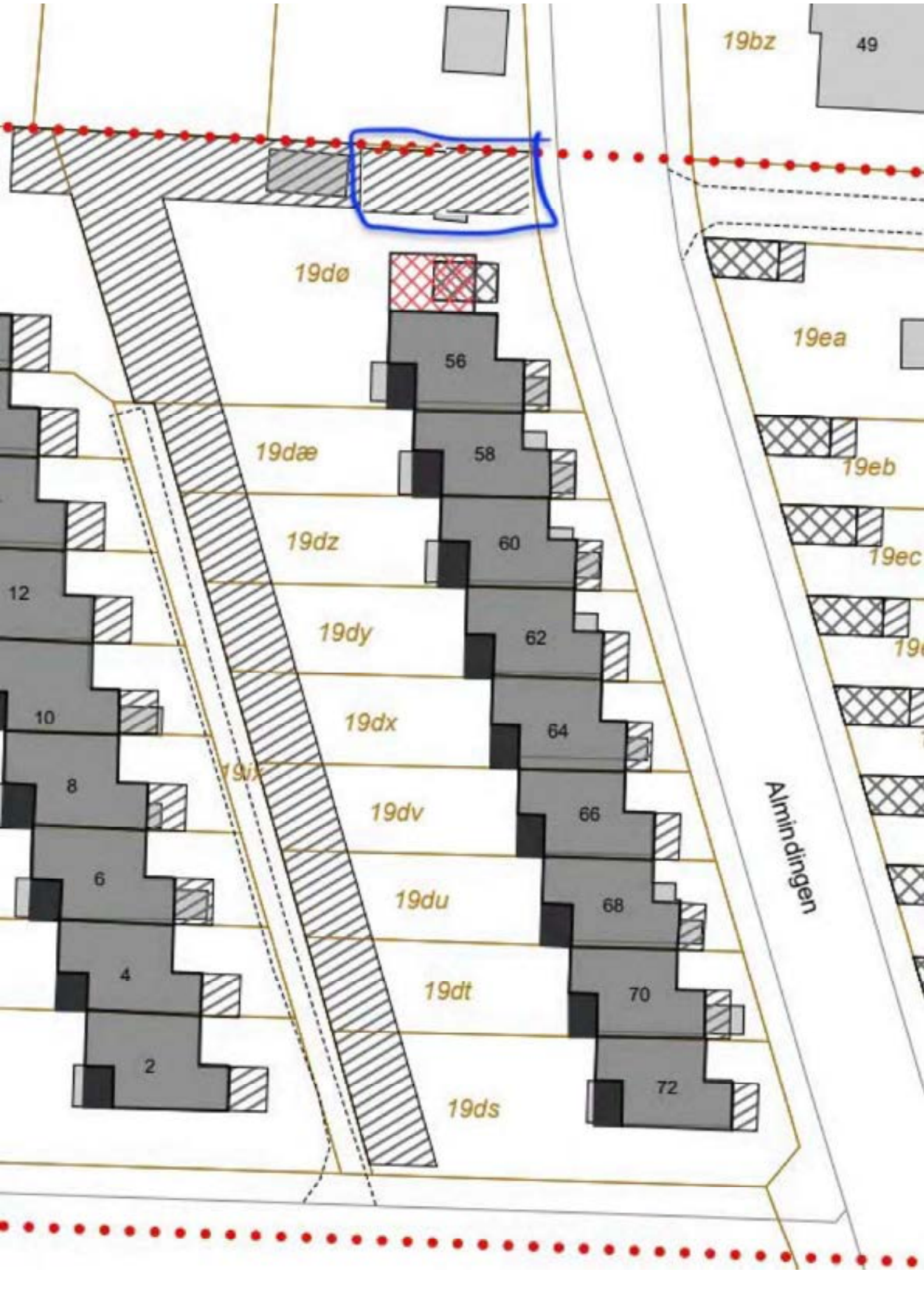
Høringssvar
Id: 3159

Bilag til Almindingen 56

Dato: 25-4-2024 **Adresse: -**

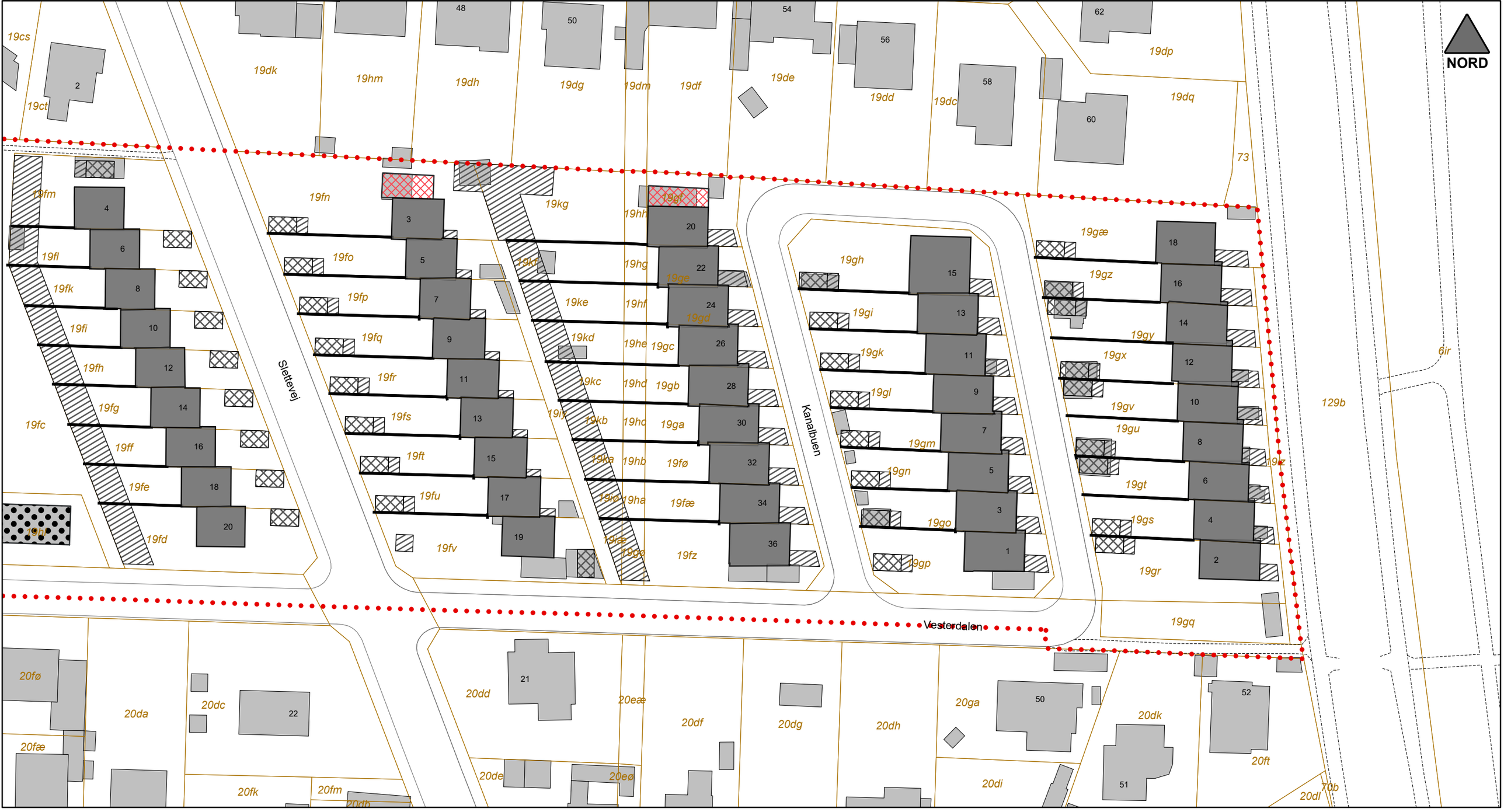
Høringssvar

Bilag til Almindingen 56. Da indsiger havde indsendt et dokument i PNG, som ikke kan læses i systemet, har vi konverteret filen til en PDF.


19bz
49
19dø
56
19ea
19dæ
58
19eb
19dz
60
19ec
12
19dy
62
10
19dx
64
8
19dv
66
6
19du
68
4
19dt
70
2
72
19ds
Almindingen

Relateret document 5/7

Dokument Navn:	**LP 435 Kortbilag 2_TILBYGNINGER_nye.pdf**
Dokument Titel:	**LP 435 Kortbilag 2_TILBYGNINGER_nye**
Dokument ID:	**5571777**



MÅL 1:700

KORTBILAG 2.3 - Østlige rækker
Lokalplan 435 for rækkehusene langs Vesterdalen

- Lokalplanafgrænsning
- Matrikelgrænser
- Bevaringsværdig bygning
- Skure/udhuse/drivhuse
- Carport
- Garage
- Terrasseoverdækning
- Tilbygning
- Eksisterende bygning

GENTOFTE KOMMUNE
PLAN OG BYG 2024

Relateret document 6/7

Dokument Navn:	**Rammer for tilbygning til Kanalbuen 20.pdf**
Dokument Titel:	**Rammer for tilbygning til Kanalbuen 20**
Dokument ID:	**5572262**

Rammer for tilbygning på Kanalbuen 20

På baggrund af høringssvar og dialog med Morten B. Thorndahl, ejer af Kanalbuen 20, foreslås følgende rammer for en tilbygning. Rammerne skal indgå som en ændring af forslag til Lokalplan 435 og kræver supplerende høring samt Kommunalbestyrelsens vedtagelse.

Hvis rammerne følges skulle det gerne lede til en tilbygning svarende til Kanalbuen 15.

Kortbilag

Der tilføjes et byggefelt på kortbilag 2.1-2.3. Byggefeltet placeres nord for det bevaringsværdige hus og ikke nærmere det nordlige skel end 2,5 m. Byggefeltet placeres i direkte forlængelse af det oprindelige rækkehus.

Bestemmelser

I lokalplanens bestemmelser tilføjes følgende rammer for tilbygning i byggefeltet:

- Bebyggelsesprocenten må ikke ved opførelse af tilbygninger overstige 35.
- Tilbygningen skal udføres som en forlængelse af det oprindelige rækkehus, således at tagflader og facader udgør forlængelser af de eksisterende og således, at tilbygningens højde, er den samme, som det oprindelige rækkehus.
- Tilbygningen skal opføres i gule mursten og rødt tegltag. De anvendte mursten, forbandt og teglsten skal svare til dem, der er anvendt på det oprindelige rækkehus.
- Tage skal udføres som saddeltage, med samme hældning og orientering, som det oprindelige rækkehus.
- Tage skal udføres med vindskeder og detaljering, som svarende til det oprindelige rækkehus.
- Vinduer og døre skal udføres, så de svarer til de godkendte vinduer og døre, på det oprindelige rækkehus, der bygges til, jf. § 9.4, § 9.5 og tegningsbilag 1.
- På tilbygningens vestvendte tagflade må der etableres maksimalt en kvist, med samme størrelse som, udformning som og i niveau med de øvrige kviste på huset. Kvisten skal have samme afstand til nabokvisten, som afstanden mellem kvistene på det oprindelige rækkehus.
- På tilbygningens østvendte tagflade må der etableres op til et ovenlysvindue vis størrelse ikke må overstige 780 x 1400 mm. Ovenlysvinduet skal placeres i niveau med det tilladte ovenlys af samme størrelse, jf. tegningsbilag 1 for Kanalbuen 20-36.
- På gavlen må der maksimalt etableres et vindue og en dør. Vinduet skal placeres i stueniveau og have samme format som vinduerne på det oprindelige rækkehus' gadefacade. Døren må ikke have en bredde, der overstiger 1 meter.
- Der må ikke opføres andre kviste, ovenlysvinduer, murede skorstene eller lignende murede tagelementer på tilbygningen.

Forbehold

Ved implementering i lokalplanforslaget kan der blive foretaget redaktionelle rettelser – fx ved sammenskrivning med rammerne for tilbygninger ved Langengen/Almindingen.

Relateret document 7/7

Dokument Navn:	**Rammer for tilbygning til Slettevej 3.pdf**
Dokument Titel:	**Rammer for tilbygning til Slettevej 3**
Dokument ID:	**5572263**

Rammer for tilbygning på Slettevej 3

På baggrund af høringssvar og dialog med Peder Fode, ejer af Slettevej 3, foreslås følgende rammer for en tilbygning. Rammerne skal indgå som en ændring af forslag til Lokalplan 435 og kræver supplerende høring samt Kommunalbestyrelsens vedtagelse.

Kortbilag

Der tilføjes et byggefelt på kortbilag 2.1-2.3. Byggefeltet placeres nord for det bevaringsværdige hus og ikke nærmere det nordlige skel end 2,5 m. Byggefeltet placeres forskudt i forhold til det bevaringsværdige hus med 2 meter mod vest og således have den samme samlede længde, som selve rækkehuset.

Bestemmelser

I lokalplanens bestemmelser tilføjes følgende rammer for tilbygning i byggefeltet:

- Bebyggelsesprocenten må ikke ved opførelse af tilbygninger overstige 35.
- Tilbygningen skal forskydes mod vest med minimum 2 meter i forhold til det oprindelige rækkehus.
- Tilbygningen skal opføres i gule mursten og rødt tegltag. De anvendte mursten, forbandt og teglsten skal svare til dem, der er anvendt på det oprindelige rækkehus.
- Tage skal udføres som saddeltage, med samme hældning og orientering, som det oprindelige rækkehus. Tagfladerne skal være asymmetriske, således, at den vestvendte tagflade er større end den østvendte.
- Tilbygningens samlede højde skal være minimum 1 meter lavere end det oprindelige rækkehus.
- Den østvendte tagfod må ikke placeres højere end underkanten af rækkehusets førstesalsvinduer. Den vestvendte tagfod må ikke placeres højere, end den vestvendte tagfod på det oprindelige rækkehus.
- Vinduer og døre skal udføres, så de svarer til de godkendte vinduer og døre, på det oprindelige rækkehus, der bygges til, jf. § 9.4, § 9.5 og tegningsbilag 1.
- Der må etableres op til et ovenlysvindue vis størrelse ikke må overstige 780 mm x 1400 mm. Ovenlysvinduet skal placeres på den vestvendte tagflade i niveau med de tilladte ovenlys, jf. tegningsbilag 1 for Slettevej ulige numre.
- Der må ikke opføres kviste eller murede skorstene eller lignende murede tagelementer på tilbygningen.

Forbehold

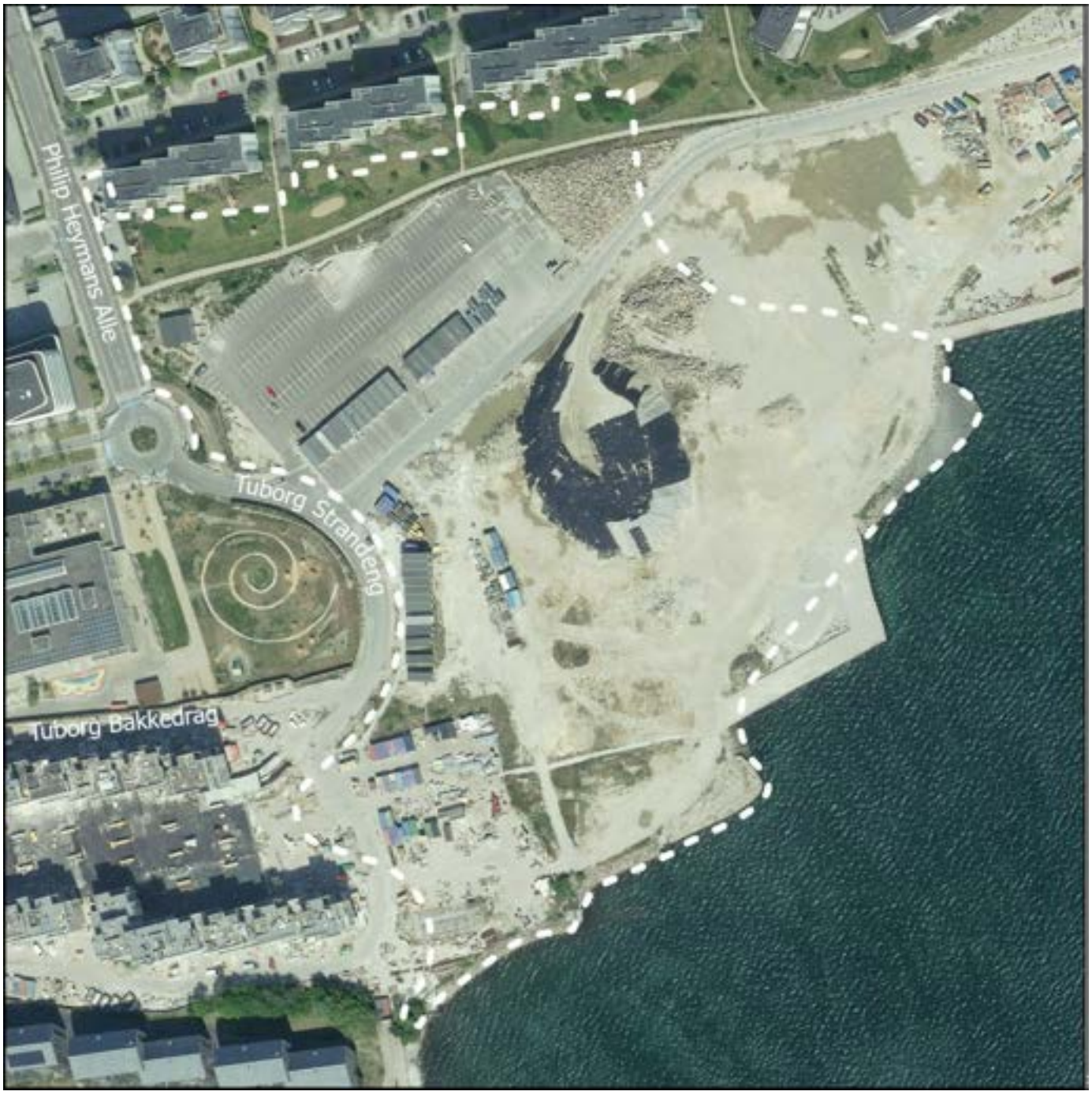
Ved implementering i lokalplanforslaget kan der blive foretaget redaktionelle rettelser – fx ved sammenskrivning med rammerne for tilbygninger ved Langengen/Almindingen.

Dokument Navn:	**LP 446 Novo Nordisk Fonden i Tuborg Syd_S.pdf**
Dokument Titel:	**LP 446 Novo Nordisk Fonden i Tuborg Syd_S**
Dokument ID:	**5588337**
Placering:	**Emnesager/Lokalplan 446 for Novo Nordisk Fondens hovedkvarter ved Tuborg Syd.Forslag/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Lokalplan 446 for Novo Nordisk Fondens hovedkvarter ved Tuborg Syd samt Tillæg 12 til Kommuneplan 2021. Offentlig høring**
Dagsordenspunkt nr	**6**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**7**

Dette dokument blev genereret af getorganized

Lokalplan 446

- for Novo Nordisk Fondens hovedkvarter ved Tuborg Syd



Gentofte Kommune

Kladde

Indholdsfortegnelse

Lokalplanens baggrund 1
Eksisterende forhold 2
Lokalplanens formål og indhold 4
Lokalplanbestemmelser 10
§ 1 Formål 11
§ 2 Område og zonestatus 12
§ 3 Anvendelse 13
§ 4 Udstykning 14
§ 5 Veje, stier og parkering 15
§ 6 Bebyggelsens omfang og placering 17
§ 7 Bebyggelsens udseende 20
§ 8 Ubebyggede arealer 23
§ 9 Støj 29
§ 10 Ledningsanlæg 30
§ 11 Forudsætninger for ibrugtagning 31
§ 12 Servitutter, byplanvedtægter og lokalplaner 32
§ 13 Retsvirkninger 33
Kort- og illustrationsbilag 34
Kortbilag 1 35
Kortbilag 2 36
Illustrationsbilag 1 37
Illustrationsbilag 2 38
Illustrationsbilag 3 39
Illustrationsbilag 4 40
Illustrationsbilag 5 41
Illustrationsbilag 6 42
Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning 43
Miljøvurdering 51
Lokalplanens midlertidige retsvirkninger 52
Status 53

Lokalplanens baggrund

Novo Nordisk Fonden ønsker at opføre et nyt hovedkvarter ved Tuborg Syd og har derfor anmodet Gentofte Kommune om en ændring af plangrundlaget, fra boligområde til erhvervsområde, for en del af ejendommen matrikel 11a, Hellerup.

Bygherres ambition er at skabe et forbilledligt bæredygtigt kontordomicil med et lavt CO2-aftryk og en stærk samhørighed med naturen, hvor man i og omkring bygningen oplever havet, dyre- og plantelivet. Samtidigt skal kontordomicilet danne ramme om nye måder at arbejde på i virksomheden og vise vejen mod fremtidens arbejdsplads.

Med udgangspunkt i et idéoplæg udarbejdet af bygherres rådgiver, Lundgaard og Tranberg Arkitekter, inviterede Gentofte Kommune i efteråret 2023 til et indledende borgermøde, hvor projektideen blev præsenteret.

På baggrund af bemærkninger på det indledende borgermøde reviderede Novo Nordisk Fonden sit projekt. Kommunalbestyrelsen besluttede i februar 2024, at det reviderede projekt kunne danne grundlag for udarbejdelse af et forslag til lokalplan, idet byggefeltet dog skulle reduceres mod øst, og bebyggelsen mod øst skulle fremstå mere aftrappet.

Nærværende forslag til Lokalplan 446 med tilhørende forslag til Tillæg 12 til Kommuneplan 2021 muliggør et sådant projekt.

Illustrationsplan af Tuborg Syd

Eksisterende forhold

Lokalplanområdet ligger i den sydøstlige del af Hellerup bydel, afgrænset af Øresund mod øst og syd og Københavns Kommune ligeledes mod syd. Mod nord afgrænses området af boligområdet Tuborg Havnepark og Kysthusene. Mod vest grænser området op til Hellerup Skole og boligbebyggelsen Bakkedraget samt vejene Tuborg Strandeng og Philip Heymans Alle.

Lokalplanområdets samlede areal udgør ca. 5,4 ha og er i dag ubebygget. Tilkørsel til området sker fra Dessaus Boulevard og Philip Heymans Alle.

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 307 boliger på Tuborg Syd, delområde C, som fastlægger anvendelsen til boligformål. Inden for delområde C, er der mulighed for at opføre etageboligbebyggelse i en højde op til 40 m målt fra kote +2 DVR90.

Dele af Lokalplan 307 er realiseret, men byggefelt IV, V og VIII, jf. nedenstående kortudsnit, er ikke realiseret. Heri ligger en ikke udnyttet byggeret, der samlet udgør 16.900 m^2 . Det er disse etagekvadratmeter, der danner baggrund for nærværende lokalplan.

Området udgør det sidste større ubebyggede areal i Tuborgområdet.

Fra bryggeri til by

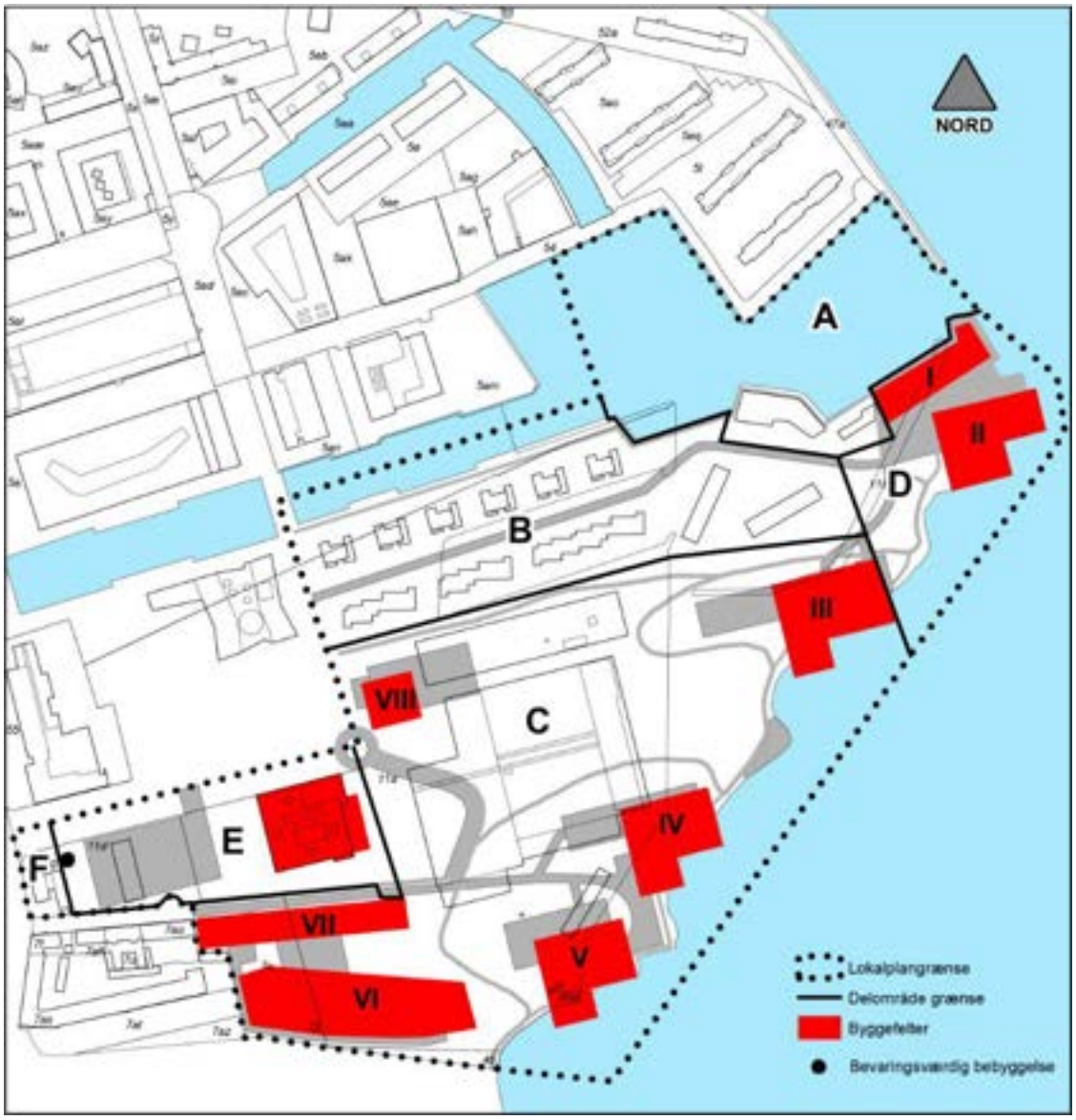
Bryggeriet Tuborg blev grundlagt af erhvervsmændene C. F. Tietgen og Philip Heyman i 1873 ved Strandvejen i Hellerup. Området udviklede sig til et stort erhvervsområde med bryggeri, havnefunktioner og forskellige sideerhverv.

Bryggeriet flyttede i 1979 en del af produktionen til Fredericia. De sidste funktioner blev endegyldigt afviklet i 1996, og siden da har området ændret karakter.

Tuborg Nord er med boligbebyggelsen Tuborg Sundpark nu fuldt omdannet til et blandet bolig- og erhvervsområde.

Omdannelsen af Tuborg Syd tog fart efter årtusindskiftet. Store erhvervs- og industribygningsanlæg blev revet ned, Hellerup Skole, boligerne ved Tuborg Havnepark og flere større administrationsbygninger blev opført. Efterfølgende er boligbebyggelserne Kysthus I,II og III samt Bakkedraget, opført på baggrund af Lokalplan 307.

Tuborgområdet har gennem årene udviklet sig til sin egen lille bydel, tæt forbundet med kysten og tæt på hovedstaden.



Byggefelt IV, V og VIII er ikke realiseret. Heri ligger en byggeret, der samlet udgør 16.900 m^2.

Lokalplanens formål og indhold

Med Lokalplan 446 muliggøres opførelsen af et nyt hovedkvarter til Novo Nordisk Fonden i form af kontorerhverv med tilhørende funktioner som kantine, møde- og konferencefaciliteter. Den samlede mulige byggeret udgør 16.900 etagekvadratmeter med en fremtidig forventet kapacitet beregnet til ca. 675 medarbejdere.

I relation til kysten er der mulighed for at opføre tre mindre bygninger. Bygningerne er tænkt som små badehuse med faciliteter som omklædning, bad og sauna, så det også er muligt at udnytte den kystnære placering til badning. Arealet af disse bygninger indgår i den samlede byggeret.

En stor del af lokalplanområdet friholdes for bebyggelse og udformes som et landskabeligt rekreativt og biodiverst område. Maksimalt 35 % af lokalplanområdets samlede areal må udgøre befæstede arealer. Ud over belægninger indgår også bebyggelsens grundareal i beregningen af befæstelsesgraden.

Det overordnede formål er at skabe et landskabeligt og arkitektonisk spændende kvarter med fokus på en oplevelsesrig og biodivers bynatur, bæredygtige løsninger og arkitektonisk kvalitet. Det bæredygtige perspektiv er tænkt ind på forskellig vis, da bæredygtighed ikke kun handler om materialer, men også om samarbejder, natur, biodiversitet, sundhed og mobilitet.

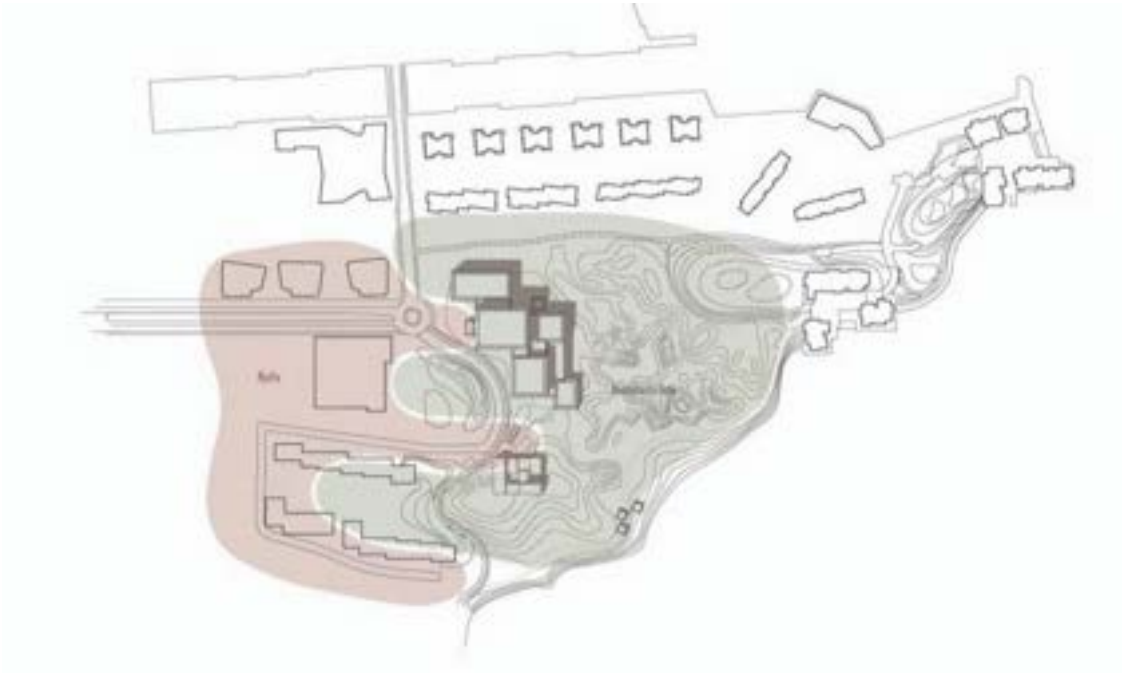
I lokalplanen er der fastlagt bestemmelser for bebyggelsens anvendelse, placering og udformning, fx højder og materialer. Ligeledes er der fastlagt bestemmelser for beplantning, begrønningsprocent, den overordnede sammenhæng i stier, vejadgang, parkering mv.

Overgangen mellem det bymæssige og det landskabelige

Bebyggelsen placerer sig i overgangen mellem by og landskab og relaterer sig både til den bymæssige og den landskabelige kontekst.

Behovet for at anlægge ny infrastruktur begrænses ved at rykke bebyggelsen tilbage mod eksisterende bebyggelse, fremfor en placering helt ud til kysten som planlagt i Lokalplan 307. Derved frigøres mere areal til bynatur og muligheden for at skabe et sammenhængende landskabeligt rum ud mod Øresund, der kan fremme den lokale biodiversitet knyttet til kysten.

Placeringen omkring eksisterende bebyggelse forstærker og understøtter den bymæssige karakter. Der opstår et nyt byrum i forlængelse af rundkørslen ved Dessaus Boulevard, op mod ankomsten til kontordomicilet.



Den resterende byggeret fra Lokalplan 307 samles og rykkes væk fra kystlinjen. Bebyggelsen placeres i overgangen mellem by og landskab.

Bygningsudtryk

Den arkitektoniske vision er at forstærke horisonten og naturens vandrette linjer ved at skabe et bygningsmæssigt udtryk, der skaber forbindelser både til landskabet og til byen, som en bygning der vokser ud af stedet, der hvor landskabet rejser sig.

Natur, bygning og by flettes sammen med et helt særligt fokus på at få naturen og bygning integreret så meget som muligt. Landskabet udgør et afgørende afsæt for arkitekturen, hvilket blandt andet kommer til udtryk i den terrasserede form og de varierede højder. Bygningen rejser sig i højden mod byen og aftrappes i højden mod landskabet.

Bygningsoverflader vil fremstå i materialets naturlige farve. I det omfang det er muligt, vil træ udgøre det primære materiale, med mulighed for at kombinere med andre materialer som skifer, tegl og metal samt partier af glas.

Bygningsoverflader vil afspejle ambitionen om at opføre et bæredygtigt byggeri. Det er ambitionen at anvende biogene materialer i udstrakt grad under hensyntagen til materialernes holdbarhed og patinering.

Som integreret del af facaderne udføres tagudhæng.

Grupper af træer omkring bebyggelsen giver skygge på solrige sommerdage.

Landskab og stier

Landskabet anlægges som et kystlandskab med variation i terræn, plantearter, beplantningstyper og jordbundsforhold for at give plads til de naturlige kystnære dynamikker og understøtte kysttilpassede arter. Der etableres lavninger med vådområder, der giver plads til en række af de dyre- og plantearter, der er karakteristiske for denne type kystnatur. Landskabet varierer inden for relativ korte afstande, hvilket resulterer i en høj biodiversitet. Der skabes gode levevilkår for både planter, dyr og en stor oplevelsesværdi for mennesker.

Det overordnede landskabstræk er dannelsen af tre forskellige rum, som hver i sær repræsenterer karakteristiske typologier.

Træer er med til at give området karakter og skabe ly, læ og behagelige rum at opholde sig i. Træer placeres solitært eller i mindre grupper. Omkring bebyggelsen vil der være en fortætning af træer i større grupper, hvis formål blandt andet er at give skygge i bygningen på solrige sommerdage. En variation i trækronernes højde, tæthed og bladtype lader lyset trænge ind i bygningen i et varieret lysspil, som ændrer sig med årstidernes skiften.

Grupper med buskplantninger vil blive oplevet som en samlet helhed med variation i højder, hvor det generelle udtryk er lavt, men hvor enkelte punkter stikker op. Variationen i arter, højder og strukturer inden for den enkelte gruppe bidrager væsentligt til udviklingen af den lokale biodiversitet i buskplantningen og dermed i landskabet som helhed. Variationen i terrænet, hvor store områder ligger lavere end omgivende naboarealer, betyder, at grupper med buskplantninger overvejende vil opleves væsentligt lavere end de angivne maksimumhøjder for udvoksede buske, når de opleves fra naboarealer.

Kyststrækningen anlægges som et skrånende terræn med et mere naturligt og landskabeligt kystforløb inspireret af en naturlig stenstrandskyst, hvor hældningen på dele af strækningen fremstår mindre stejl for at muliggøre adgang til vandet. Skråningen anlægges med sten og beplantning med karakter af et kystlandskab. Anlægget skal fungere som kystsikring, så kyststrækningen ud mod Øresund sikres mod erosion, højvande og stormflod. Derfor forudsætter den endelige udformning tilladelse fra Natur og Miljø, Gentofte Kommune.

I relation til kysten anlægges en offentlig tilgængelig kyststi, som har forbindelse til det videre stiforløb både mod syd og nord. Stien føres vest om badehusene. Eksisterende stier opretholdes og tilpasses med adgang til Philip Heymans Alle og øvrige stier, der grænser op til området. Derudover anlægges der nye stiforbindelser gennem landskabet, i princippet som vist på Illustrationsbilag 1.

Illustration af den tilstræbte karakter af det åbne landskab

Vejadgang, parkering og belysning

Vejadgang til området sker nord for byggefeltet, i princippet som vist på illustrationsbilag 1. Denne vejadgang må ikke anlægges højere end kote +3,5 DVR90, således at vej og adgangsarealer minimum er beliggende 1 m lavere end de nord for liggende boliger ved Tuborg Havnepark. Dog kan vej og adgangsarealer ligger i højere kote, hvor de møder bygningen. Vejadgangen giver adgang til servicefunktioner samt et begrænset antal parkeringspladser tiltænkt gæster. Øvrige parkeringspladser fastlægges uden for lokalplanområdet, i eksisterende parkeringskælder på matrikel 61, Hellerup, hvor der er overskydende kapacitet. Der tinglyses en deklaration, der sikrer råderetten over de nødvendige parkeringspladser.

Vejadgangen mod syd er tiltænkt cyklister, hvor der anlægges adgang til cykelkælder, så der sikres gode parkeringsmuligheder. Formålet er at understøtte en bæredygtig mobilitet, hvor flere vælger cyklen fremfor bilen til og fra arbejde.

Belysning inden for lokalplanområdet tilpasses det sted, hvor den etableres, og anvendes kun hvor det er nødvendigt, fx langs stier, ved adgangsveje for biler og cykler og ved ankomst- og opholdsarealer i relation til og omkring bebyggelsen.

Lokalplanbestemmelser

I henhold til lov om planlægning, lovbekendtgørelse nr. 223 af 1. marts 2024, fastsættes herved følgende bestemmelser for det i § 2 beskrevne område.

§ 1 Formål

1.1

Det er lokalplanens formål:

- at skabe et landskabeligt bykvarter
- at skabe et område med bynatur og sikre rekreative udearealer og adgang til kysten
- at skabe en bebyggelsesstruktur med sammenhæng til den eksisterende by- og infrastruktur
- at muliggøre en anvendelse til erhvervsformål med tilhørende faciliteter og sikre et byggeri af høj arkitektonisk kvalitet med fokus på bæredygtige løsninger

§ 2 Område og zonestatus

2.1

Lokalplanen afgrænses som vist på Kortbilag 1.

2.2

Lokalplanen omfatter del af matrikel 11a og 45d, Hellerup, samt alle nye matrikler der udstykkes herfra.

2.3

Lokalplanens område ligger i byzone.

§ 3 Anvendelse

3.1

Lokalplanens område må kun anvendes til liberalt erhverv i form af kontorerhverv med tilhørende faciliteter som fx kantine, møde- og konferencelokaler og mindre bebyggelse med bade/sauna og omklædningsfaciliteter.

3.2

Inden for lokalplanområdet kan der opføres transformerstationer og lignende installationer til sikring af den nødvendige energiforsyning.

§ 4 Udstykning

4.1

Inden for lokalplanområdet må der ikke ske yderligere udstykning, hvorved der opstår en ny ejendom.

4.2

Uanset § 4.1 kan der ske udstykning af grunde til brug for de i § 3.2 nævnte transformerstationer og lignende installationer.

§ 5 Veje, stier og parkering

5.1

Vejadgang til lokalplanområdet skal ske som vist på Kortbilag 1.

Vejanlæg må kun anlægges inden for byggefelt A og arealet markeret som forareal, jf. Kortbilag 1, og må ikke anlægges højere end kote 3,5 DVR90.

Ved servicevejens møde til varelevering kan den ligge i op til kote 4,0 DVR90 for at opnå niveaufri adgang.

Nødvendige brandveje, kan uanset ovenstående anlægges uden for byggefelt A og arealet markeret som forareal.

Kommentar til 5.1

Vejeanlæg kan anlægges med asfalt. Der må ikke anvendes asfalt uden for byggefelt A og arealet markeret som forareal, jf. § 8.3 om befæstede arealer.

5.2

Der skal anlægges en kyststi. Stien skal anlægges så tæt på kysten som muligt under hensyntagen til kystlandskabet udformning.

Der skal sikres sammenhæng mellem kyststien og det planlagte stiforløb, der grænser op til lokalplanområdet mod nord og eksisterende stier mod syd, i princippet som vist på Kortbilag 2.

Den eksisterende sti med sammenhæng til Philip Heymans Alle skal omlægges, i princippet som vist på Kortbilag 2.

Der kan anlægges en stiforbindelse i form af en tunnel under terræn fra byggefelt A, med forbindelse til eksisterende parkeringskælder nævnt i § 5.3

Kommentar til 5.2

Anlæggelse af en stiforbindelse i form af en tunnel under terræn beliggende uden for lokalplanområdet reguleres ikke af nærværende lokalplan. Det kræver vejmyndighedens tilladelse ved anlæggelsen af en tunnel under Philip Heymans Alle.

5.3

Der skal sikres parkeringspladser svarende til 1 parkeringsplads pr 50 m^2 etageareal.

Inden for lokalplanområdet må der højest anlægges 25 parkeringspladser, inklusive eksisterende anlagte parkeringspladser. Dette for at begrænse arealer udlagt som parkering og for at minimere biltrafik inden for lokalplanområdet.

Ovennævnte parkeringspladser må kun anlægges inden for byggefelt A og på arealer markeret som forarealer, jf. Kortbilag 1.

Mindst 10 af de 25 parkeringspladser skal etableres med ladestander.

Øvrige krævede parkeringspladser skal tilvejebringes uden for lokalplanområdet på matrikel 61, Hellerup, i eksisterende parkeringskælder. Der skal tinglyses en deklaration, der sikrer rådighedsretten til de krævede parkeringspladser for ejendom omfattet af nærværende lokalplan.

5.4

Der skal anlægges cykelparkering svarende til minimum 1 cykelparkeringsplads pr 50 m^2 etageareal.

Cykelparkering skal anlægges i kælder inden for byggefelt A, jf. § 6.2.

Der kan uanset ovenstående anlægges uoverdækket cykelparkering til maksimalt 50 cykler inden for byggefelt A og maksimalt 10 cykler inden for byggefelt B, jf. Kortbilag 1.

5.5

Belysning på tilkørselsveje, vendepladser, parkering, stier, plads/torv og opholdsarealer skal etableres med nedadvendt belysning tilpasset arealets funktion og bebyggelsens arkitektur for at undgå, at det blænder eller medfører gener for naboer.

5.6

Belysning på arealer markeret som landskab, jf. Kortbilag 2, må kun etableres som lav belysning i maksimalt 1,2 m's højde, fx som pullertbelysning, og må kun etableres ved stier og bygningsnære arealer.

§ 6 Bebyggelsens omfang og placering

6.1

Ny bebyggelse må kun opføres inden for de på Kortbilag 1 viste byggefelter A og B.

Det samlede etageareal må ikke overstige 16.900 m^2.

Kommentar til 6.1

Anlæggelsen af Svanemøllens Skybrudstunnel berører lokalplanområdet, jf. Kortbilag 1. Skybrudstunnellen anlægges18-22 m under terræn. Det er muligt at bygge ovenpå skybrudstunnellen, men der vil være visse hensyn og restriktioner, der skal tages højde for. Ejendomme over tunneltraceet vil derfor blive pålagt servitutbestemmelser, jf. afsnittet om Svanemøllens Skybrudstunnel under Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning.

6.2

Inden for byggefelt A må bebyggelse kun opføres som kontorerhverv med tilhørende faciliteter som kantine, møde- og konferencelokaler.

Det samlede etageareal må ikke overstige 16.900 m^2 .

Der skal anlægges parkering til cykler i kælder. Kælder må kun anlægges inden for bebyggelsens grundareal.

Uanset ovenstående kan der anlægges en stiforbindelse i form af en tunnel under terræn, som nævnt i § 5.2.

Kommentar til 6.2

Ved grundarealet forstås bygningens fodaftryk på terræn.

6.3

Byggefeltet A opdeles i felterne A1, A2, A3 og A4, som fastlægger bebyggelsens maksimale højdekoter, jf. Kortbilag 2.

- Inden for A1 må bebyggelsens højde ikke overstige kote +8 DVR90
- Inden for A2 må bebyggelsens højde ikke overstige kote +13 DVR90
- Inden for A3 må bebyggelsens højde ikke overstige kote +21 DVR90
- Inden for A4 må bebyggelsens højde ikke overstige kote +30 DVR90

Bebyggelsen skal opføres med sokkelkote i minimum +2,5 DVR90.

6.4

Inden for byggefelt B må bebyggelse kun opføres som bade-/sauna- og omklædningsbebyggelse i 1 etage, uden kælder.

Der må højest opføres 3 bygninger. Etagearealet, for den enkelte bygning, må ikke overstige 50 m^2.

Højden må ikke overstige kote +7 DVR90.

Kommentar til 6.4

Arealet af bebyggelse opført som bade-/ sauna- og omklædningsbebyggelse indgår i den samlede byggeret. Dvs. såfremt bebyggelsen nævnt i § 6.4 opføres, reduceres byggeretten inden for byggefelt A.

6.5

Småbygninger som fx skure til renovation og lignende må ikke opføres som fritliggende bebyggelse, men skal udgøre en integreret del af den primære bebyggelses form og arkitektur.

Kommentar til 6.5

Ved den primære bebyggelse forstås bebyggelse opført til kontorerhverv. Der ønskes en arkitektonisk helhed, hvor sådanne funktioner tænkes ind i arkitekturen og udformningen.

6.6

Inden for området må fritstående antenner og parabolantenner med en diameter over 1 m kun opstilles på terræn. Højden må ikke overstige 1,8 m, og de skal placeres i en afstand af mindst 2,5 m fra skel mod naboejendom og mindst 10 m fra skel mod vej.

Tagantenner må ikke gives en højde på mere end 2,5 m over den enkelte ejendoms højeste bygningsdel.

§ 7 Bebyggelsens udseende

7.1

Bebyggelsen skal fremstå sammenhængende i materialer, farver og arkitektur.

7.2

Inden for byggefelt A skal bebyggelse opføres med forskudte volumener med varierede højder i en terrasseret form, som på forskellig vis aftrappes i højden mod landskabet, jf. Kortbilag 2 samt Illustrationsbilag 2 og 3.

Hvert etageskift skal udføres som en forskydning i form af en indrykning på min. 1,5 m eller markeres med et halvtag med et udhæng på min. 0,5 m, i princippet som på illustrationsbilag 4.

7.3

Inden for byggefelt A skal bebyggelse opføres som stolpekonstruktion, med glaspartier eller udfyldningsfelter med et af de i § 7.4 nævnte materialer.

7.4

Ydervægge skal primært opføres i træ.

Her ud over kan anvendes skifer, tegl eller metal.

Maksimalt 20 % af facadearealet må udføres i metal, som i givet fald skal fordeles jævnt over alle facader.

Ved anvendelse af metal, skal overflader fremstå matte og afdæmpet med en reflektans svarende til Illustrationsbilag 6.

Der må ikke anvendes kobber eller zink.

Materialer skal fremstå i deres naturlige farver. Metal må dog overfladebehandles.

7.5

Vinduer og døre må kun etableres med rammer og karme i træ og/eller metal.

Der må ikke anvendes kobber eller zink.

7.6

Tage skal udføres som en kombination af skrå og flade tage samt halvtage som vist på Illustrationsbilag 4 og 5.

Tage og halvtage skal udføres med tagudhæng på minimum 0,5 m og maksimalt 2,0 m.

Tages vinkel med det vandrette plan skal være mellem 45 og 80 grader.

7.7

Inden for byggefelt B kan bebyggelse opføres med andre tagudformninger end nævnt i § 7.6.

7.8

Skrå tagflader skal beklædes med træ, skifer, tegl eller metal.

Ved anvendelsen af metal, skal overflader fremstå matte med reflektans svarende til Illustrationsbilag 6.

Der må ikke anvendes kobber eller zink.

Materialer skal fremstå i deres naturlige farver. Metaloverflader kan dog overfladebehandles.

7.9

Solceller kan indgå som en integreret del af tagfladen på skrå og flade tage samt halvtage.

Solceller skal fremstå som en integreret del arkitekturen.

Kommentar til 7.9

Solceller må ikke fremstå som et teknisk anlæg.

7.10

Der kan på flade tage isættes ovenlys for at sikre tilstrækkeligt dagslys.

Øvrige tagflader skal, såfremt de ikke indrettes til ophold eller lignende, anlægges som overvejende grønne beplantede tage fx med græsser, buske, træer, strandskaller, skærver eller sedum.

7.11

Altaner skal integreres i bygningens form og arkitektur - enten som tagterrasser eller indeliggende altaner - og må ikke etableres med overkant af gulv over kote +15 DVR90.

7.12

Tekniske anlæg og installationer, som fx ventilationsanlæg, må ikke fremstå synlige, men skal integreres i bygningen, fx ved en placering inde i bygningen, under taget. Dog kan mindre, nødvendige afkast og indtag til ventilation fremstå synlige, nedfældet i tagfladen som brønde.

7.13

Belysning på bygninger må kun etableres i form af armatur med nedadvendt belysning.

7.14

Der må ikke opsættes skilte, reklamer, bannere eller lignende på bebyggelse uden Kommunalbestyrelsens tilladelse.

§ 8 Ubebyggede arealer

8.1

Ubebyggede arealer, der ikke benyttes til vej, parkering, stier, plads/torv eller lignende befæstede arealer eller som vådområde, skal anlægges og fastholdes som beplantet grønt areal, jf. dog § 8.9.

Kommentar til 8.1

Ved håndtering af regnvand ved nedsivning kræves en forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

8.2

Der må ikke hegnes med fast hegn på ubebyggede arealer.

8.3

Befæstede arealer skal anlægges med naturmaterialer som sten, grus, træ, tegl, beton, asfalt, stål eller strandskaller.

Befæstede arealer må maksimalt udgøre 35 % af lokalplanområdets samlede areal. I beregningen af befæstelsesprocenten medregnes arealet af bebyggelsens grundareal.

Begrønningsprocenten for lokalplanområdet skal minimum udgøre 65 %. Beplantning anlagt på tage indgår ikke i beregningen af begrønningsprocenten.

Arealer anlagt som kystsikring og skråninger langs kysten indgår i ovennævnte beregning som grønne beplantede arealer.

Kommentar til 8.3

Ved grundarealet forstås bygningens fodaftryk på terræn.

8.4

Inden for delområde I, jf. Kortbilag 1, må der ikke ske terrænregulering med mere end +/- 0,5 m uden Kommunalbestyrelsens tilladelse.

Inden for delområde II, jf. Kortbilag 1, må terrænreguleringer ikke overstige kote +4,5 DVR90.

Uanset ovenstående kan der inden for det markedede areal i delområde II, jf. Kortbilag 1, anlægges terrænformationer i form af en bakke, op til kote + 7 DVR90.

Terræn må ikke reguleres tættere på naboskel end 0,5 m.

Kommentar til 8.4

For at sikre, at der ikke foretages uhensigtsmæssige terrænreguleringer nær offentlige veje, er følgende fastsat i lov om offentlige veje:

Det kræver vejmyndighedens tilladelse at foretage udgravning eller påfyldning nærmere vejens areal end 3 m samt nærmere vejens areal end svarende til to gange højdeforskellen mellem udgravning eller påfyldning og vejens areal.

8.5

Landskabet, markeret på Kortbilag 2, skal anlægges med varierede terrænformationer.

Vådområder og udformning af kystsikring indgår som en del af landskabet, jf. Illustrationsbilag 1.

8.6

Inden for lokalplanområdet skal beplantning anlægges med træer, buske, naturgræsser og urter.

De ubebyggede arealer inddeles i landskabsområder, hvor beplantningen gives en særlig karakter.

Forarealer, markeret på Kortbilag 1, skal anlægges med træer og buske i princippet som vist på Illustrationsbilag 1, så der opnås en afskærmning af forarealer mod nord.

Landskabsområde "x"

Inden for den **stiplede, mørkegrønne linje (område x)**, markeret på Kortbilag 2, må arealet anlægges med træer og buske placeret i større grupper, i princippet som vist på Illustrationsbilag 1.

Mindst 40 % af træerne skal udvokset kunne opnå en højde på minimum 20 m.

Træarter i dette område skal være valgt blandt følgende:

Grøn zone: Asp (Populus tremula), Avnbøg (Carpinus betulus), Birk (Betula pubescens, B. pendula), Bøg (Fagus sylvatica), Eg (Quercus robur, Q. petraea), El (Alnus glutinosa), Ene (Juniperus communis), Fyr (Pinus sylvestris), Hassel (Corylus avellana), Hyld (Sambucus nigra), Hæg (Prunus padus), Kirsebær (Prunus avium), Lind (Tilia cordata), Løn (Acer platanoides), Navr (Acer campestre), Pil (Salix caprea, S. cinerea, S. pentandra), Røn (Sorbus aucuparia, S. intermedia), Tjørn (Crataegus laevigata, C. monogyna), Tørst (Frangula alnus), Vrietorn (Rhamnus cathartica) og Æble (Malus sylvestris).

Buskarter i dette område skal være valgt blandt følgende:

Benved (Euonymus europaeus), Ene (Juniperus communis), Gedeblad (Lonicera xylosteum), Hassel (Corylus avellana), Havtorn (Hippophae rhamnoides), Hyld (Sambucus nigra), Kornel (Cornus sanguinea), Kvalkved (Viburnum opulus), Pil (Salix caprea, S. cinerea, S. pentandra), Ribs (Ribes rubrum), Rose (Rosa canina, R. dumalis, R. rubiginosa), Slåen (Prunus spinosa), Solbær (Ribes nigrum), Tjørn (Crataegus laevigata, C. monogyna), Tørst (Frangula alnus), Vrietorn (Rhamnus cathartica).

Landskabsområde "y"

Inden for den **stiplede, lilla linje (område y)**, markeret på Kortbilag 2, må arealet anlægges med enkelte solitære træer og buske i grupper, i princippet som vist på Illustrationsbilag 1. Højst 20 % af buskene må udvokset kunne opnå en højde på maksimalt 5 m. Højst 20 % af buskene må udvokset kunne opnå en højde på højst 2,5 m. Højden på de resterende buske må udvokset ikke overstige 1,5 m.

Træarter i dette område skal være valgt blandt følgende:

Birk (Betula pubescens, B. pendula), Eg (Quercus robur, Q. petraea), El (Alnus glutinosa), Fyr (Pinus sylvestris), Kirsebær (Prunus avium), Navr (Acer campestre), Pil (Salix caprea), Røn (Sorbus aucuparia, S. intermedia), Tjørn (Crataegus laevigata, C. monogyna), Æble (Malus sylvestris).

Buskarter i dette område skal være valgt blandt følgende:

Benved (Euonymus europaeus), Ene (Juniperus communis), Gedeblad (Lonicera xylosteum), Hassel (Corylus avellana), Havtorn (Hippophae rhamnoides), Hyld (Sambucus nigra), Kornel (Cornus sanguinea), Kvalkved (Viburnum opulus), Pil (Salix

caprea, S. cinerea, S. pentandra), Ribs (Ribes rubrum), Rose (Rosa canina, R. dumalis, R. rubiginosa), Slåen (Prunus spinosa), Solbær (Ribes nigrum), Tjørn (Crataegus laevigata, C. monogyna), Tørst (Frangula alnus), Vrietorn (Rhamnus cathartica).

Landskabsområde "z"

Inden for den **stiplede, blå linje (område z)**, markeret på Kortbilag 2, må arealet anlægges med enkelte solitære træer og buske i grupper, i princippet som vist på Illustrationsbilag 1.

De solitære træer i dette område skal være valgt blandt følgende:

Birk (Betula pubescens, B. pendula), Eg (Quercus robur, Q. petraea), El (Alnus glutinosa), Fyr (Pinus sylvestris), Kirsebær (Prunus avium), Asp (Populus tremula), Avnbøg (Carpinus betulus), Bøg (Fagus sylvatica), Lind (Tilia cordata), Løn (Acer platanoides), Navr (Acer campestre), Pil (Salix caprea), Røn (Sorbus aucuparia, S. intermedia), Tjørn (Crataegus laevigata, C. monogyna), Æble (Malus sylvestris).

Højst 20 % af buskene må udvokset kunne opnå en højde på maksimalt 2,5 m og skal være valgt blandt følgende:

Slåen (Prunus spinosa), Tjørn (Crataegus laevigata).

Højden på de resterende buske i dette område må udvokset ikke overstige 1,5 m og skal være valgt blandt følgende:

Gedeblad (Lonicera xylosteum), Rose (Rosa canina, R. dumalis, R. rubiginosa), Ribs (Ribes rubrum), Solbær (Ribes nigrum).

Landskabsområde "v"

Inden for den **stiplede, orange linje (område v)**, markeret på Kortbilag 2, må arealet anlægges med træer og buske placeret i mindre grupper, i princippet som vist på Illustrationsbilag 1.

Højst 20 % af træerne må udvokset kunne opnå en højde på maksimalt 10 m.

Højden på de resterende træer må udvokset ikke overstige 6 m.

Træarter i dette område skal være valgt blandt følgende:

Ene (Juniperus communis), Hassel (Corylus avellana), Hyld (Sambucus nigra), Hæg (Prunus padus), Navr (Acer campestre), Pil (Salix caprea, S. cinerea, S. pentandra), Røn (Sorbus aucuparia, S. intermedia), Tjørn (Crataegus laevigata, C. monogyna), Tørst (Frangula alnus), Vrietorn (Rhamnus cathartica) og Æble (Malus sylvestris).

Buskarter i dette område skal være valgt blandt følgende:

Benved (Euonymus europaeus), Ene (Juniperus communis), Gedeblad (Lonicera xylosteum), Hassel (Corylus avellana), Havtorn (Hippophae rhamnoides), Hyld (Sambucus nigra), Kornel (Cornus sanguinea), Kvalkved (Viburnum opulus), Pil (Salix caprea, S. cinerea, S. pentandra), Ribs (Ribes rubrum), Rose (Rosa canina, R. dumalis, R. rubiginosa), Slåen (Prunus spinosa), Tjørn (Crataegus laevigata, C. monogyna), Tørst (Frangula alnus) og Vrietorn (Rhamnus cathartica).

8.7

Terrænspring skal overvejende anlægges naturligt, men kan dog anlægges som støttevægskonstruktioner i stålspuns eller beton, hvor naturligt terrænspring ikke er muligt.

Der kan anlægges støttemure i beton eller stålspuns i forbindelse med overgange til adgangsramper til kælderkonstruktioner, befæstede arealer samt kyst- og højvandssikring.

8.8

Langs kyststrækningen må der anlægges tre badebroer. Den ene skal anlægges i tilknytning til omklædnings-/sauna- og badebygningerne.

Badebroer skal anlægges som pælebroer med brodække af træ, der bæres af træ- eller stålpæle.

Længden af en badebro må ikke overstige 30 m. Bredden må ikke overstige 1,5 m.

Kommentar til 8.8

Anlæggelse af badebroer, kan afhængig af udformningen, kræve tilladelse fra Kystdirektoratet.

8.9

Der skal anlægges kystsikring i form af stenkastning og beplantning. Kystsikringen anlægges med varierede hældninger for at skabe adgang til vandet.

Der skal sikres sammenhæng i kystsikringen, der grænser op til lokalplanområdet mod nord og mod syd.

Kommentar til 8.9

Kyststrækningen ud mod Øresund skal sikres mod erosion, højvande, stormflod og bølger. Sikringen skal tilpasses det til enhver tid gældende kystadministrationsgrundlag.

Kystsikringens udformning forudsætter godkendelse og tilladelse fra Natur og Miljø, Gentofte Kommune.

8.10

Der må ikke opsættes skilte, reklamer, bannere, pyloner eller lignende på ubebyggede arealer uden Kommunalbestyrelsens tilladelse.

8.11

Oplag, herunder parkering af ikke indregistrerede køretøjer, henstilling af containere mv., må ikke finde sted.

§ 9 Støj

9.1

Ny bebyggelse skal udføres og støjisoleres så det sikres, at et indendørs støjniveau med åbne vinduer ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejstøj.

§ 10 Ledningsanlæg

10.1

Arealet markeret på Kortbilag 1 reserveres til etablering af en skybrudstunnel inklusiv servitutareal. Skybrudstunnellen etableres 18 - 22 m under terræn.

Kommentar til 10.1

Anlæggelsen af Svanemøllens Skybrudstunnel berører lokalplanområdet, jf. Kortbilag 1. Skybrudstunnellen anlægges18-22 m under terræn. Det er muligt at bygge ovenpå skybrudstunnellen, men der vil være visse hensyn og restriktioner, der skal tages højde for. Ejendomme over tunneltraceet vil derfor blive pålagt servitutbestemmelser, jf. afsnittet om Svanemøllens Skybrudtunnel under Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning.

---

§ 11 Forudsætninger for ibrugtagning

11.1

Forinden ny bebyggelse tages i brug skal kørende adgang til lokalplanområdet, jf. § 5.1, være godkendt af Vejmyndigheden, Gentofte Kommune.

11.2

Forinden ny bebyggelse tages i brug, skal der være anlagt en kyststi i overensstemmelse med § 5.2.

11.3

Forinden ny bebyggelse tages i brug, skal der tinglyses en servitut, der sikrer parkeringspladser til ejendommen omfattet af nærværende lokalplan i overensstemmelse med § 5.3.

11.4

Forinden ny bebyggelse tages i brug, skal der være anlagt cykelparkering i kælder i overensstemmelse med § 5.4.

11.5

Forinden ny bebyggelse tages i brug, skal der være anlagt beplantning i overensstemmelse med § 7.5, § 8.1, § 8.5 og § 8.6, dog under hensyntagen til plantesæson.

11.6

Forinden ny bebyggelse tages i brug, skal der være etableret kystsikring i overensstemmelse med § 8.9.

11.7

Forinden området tages i brug til støjfølsom anvendelse, skal det sikres, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj kan overholdes i overensstemmelse med § 9.1.

§ 12 Servitutter, byplanvedtægter og lokalplaner

12.1

Lokalplan 307 for boliger på Tuborg Syd og Lokalplan 438 Temalokalplan for sekundære bygninger ophæves for ejendommen omfattet af nærværende lokalplan med matrikelnummer 11a og 45d, Hellerup.

§ 13 Retsvirkninger

13.1

Når lokalplanen er endeligt vedtaget og offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af planen, kun udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende, lovlige anvendelse af en ejendom må fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv pligt til at udføre de anlæg, der er indeholdt i planen.

Kommunalbestyrelsen kan dispensere fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen eller tidsbegrænses til maksimalt 3 år, dog 10 år for studieboliger og byhaver. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved en ny lokalplan.

Dispensation kan kun ske efter en skriftlig orientering af naboer mfl., medmindre Kommunalbestyrelsen skønner, at dispensationen er af uvæsentlig betydning for de pågældende.

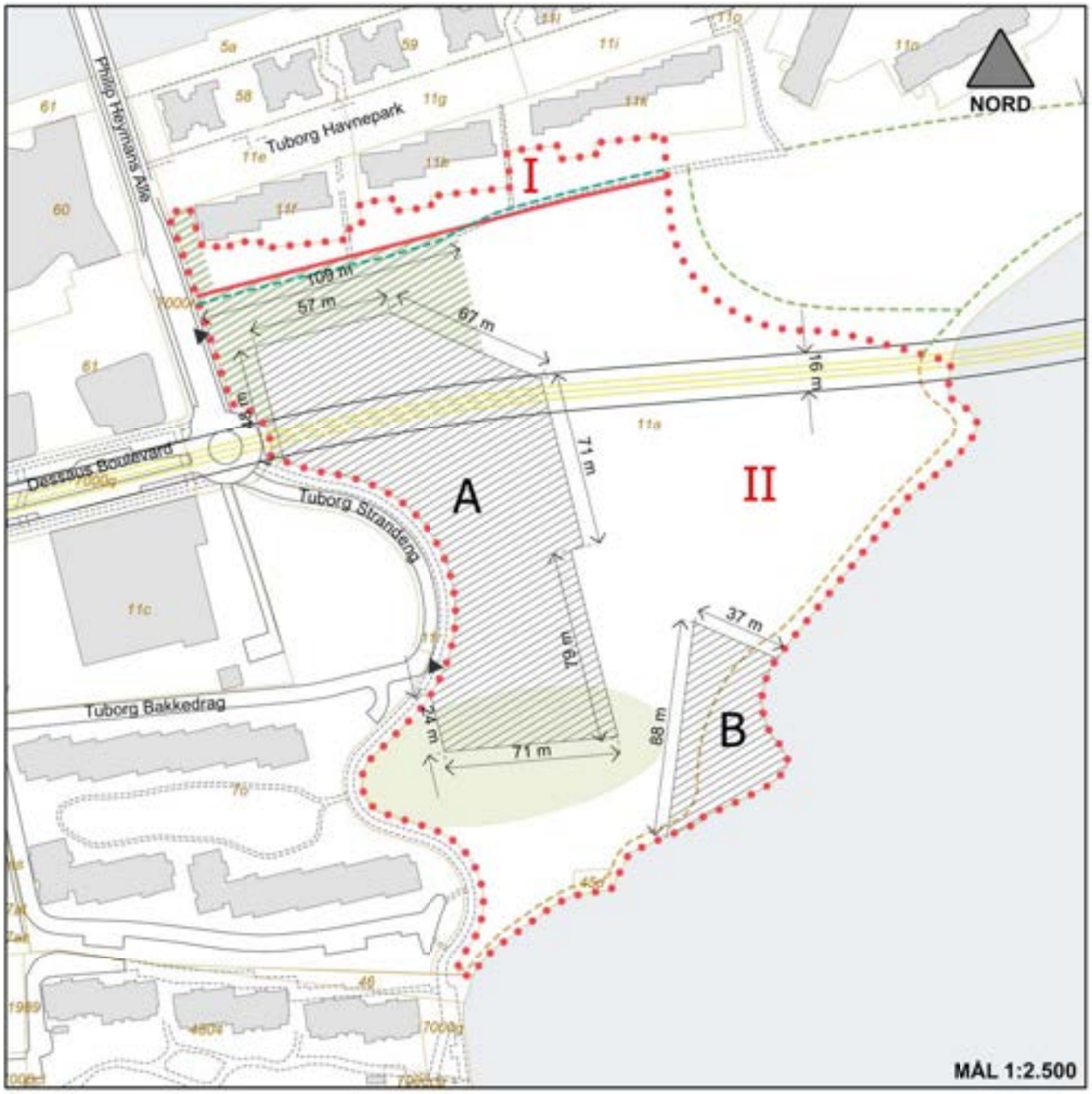
En lokalplan tilsidesætter ikke anden lovgivning, medmindre dette er særligt hjemlet i lovgivningen.

Private bygge- og tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanens bestemmelser, fortrænges af lokalplanen.

Kommunalbestyrelsen kan ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af lokalplanen.

Kort- og illustrationsbilag

Lokalplanbestemmelserne understøttes af kort, der blandt andet viser lokalplanens fysiske afgrænsning og disponering af området samt illustrationsbilag i form af en illustrationsplan af Tuborg Syd, modelfotos, visualiseringer af bebyggelsen samt referencefotos.



Kortbilag 1
Lokalplan 446 for for Novo Nordisk Fondens hovedkvarter ved Tuborg Syd

Signatur:

- Lokalplanafgrænsning
- Matrikelgrænser
- Eksisterende vej
- Eksisterende sti
- Forarealer
- Byggefelter
- Delområdegrænse
- Bakke, terræn kan reguleres til kote +7 DVR90
- Planlagte stier LP 307
- Princip for ny kyststi
- Princip for omlægning af eksisterende sti
- Svanemøllens Skybrudstunnel
- Beskyttelsesafstand til Svanemøllens Skybrudstunnel
- Vejadgang

Kortbilag 2
Lokalplan 446 for for Novo Nordisk Fondens hovedkvarter ved Tuborg Syd

Signatur:

- Lokalplanafgrænsning
- Matrikelgrænser
- Eksisterende vej
- Eksisterende sti
- Planlagte stier LP 307
- Princip for omlægning af eksisterende sti
- Princip for ny kyststi
- × Kyststiens sammenhæng til tilstødende stier
- ▲ Vejadgang
- Forarealer
- Landskab
- Træer og buske i større grupper (x)
- Træer og buske i mindre grupper (v)
- Solitære træer og buske i grupper (y)
- Solitære træer og lavere buske i grupper (z)
- A1 bebyggelse max kote +8 DVR90
- A2 bebyggelse max kote +13 DVR90
- A3 bebyggelse max kote +21 DVR90
- A4 bebyggelse max kote +30 DVR90

Waterfront shoppingcenter

Tuborg Havnepark

Tuborg Strandeng

NHQ

Kystlandskab

Hellerup Skole

Tuborg Bakkedrag

Signatur

Træer

Områder med buskplantninger

Illustrationsbilag 2

Modelfoto af området set fra vest mod øst

Illustrationsbilag 3

Modelfoto af området set fra syd mod nord

Illustrationsbilag 4

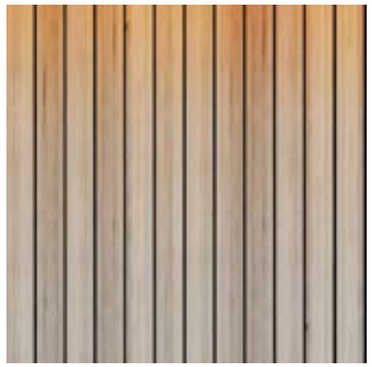
Visualisering som illustrerer bebyggelsens forskydninger i volumen,indrykning ved etage skift, aftrapning i højder og tage udført som en kombination af skrå og flade tage.

Illustrationsbilag 5

Visualisering som illustrerer bebyggelsens forskydninger i volumen, aftrapning i højder og tage udført som en kombination af skrå og flade tage.

MATERIALITET UDHÆNG/HALVTAG:

TRÆ



METAL

SOLCELLER

TEGL
(genbrug)

Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning

Kommuneplan 2021

Lokalplanområdet indgår i enkeltområde 1.B15 i Kommuneplan 2021 for Gentofte Kommune. Kommuneplanrammen fastlægger anvendelsen til boligområde i form af etageboliger og en maksimal bebyggelsesprocent på 70. Boligbebyggelsen må opføres med en bygningshøjde på maksimalt 40 m og maksimalt 10 etager.

Nærværende lokalplan er ikke i overensstemmelse med rammeområdets anvendelse som boligområde. Derfor er det en forudsætning, at der vedtages et tillæg til kommuneplanen, som fastlægger områdets anvendelse til erhverv i form af kontorerhverv.

Byplanvedtægter og lokalplaner

Lokalplanområdet er omfattet af Lokalplan 307 Boliger på Tuborg Syd og Lokalplan 438 Temalokalplan for sekundære bygninger. Begge lokalplaner ophæves for ejendommen omfattet af nærværende lokalplan med vedtagelsen af Lokalplan 446.

Servitutter

Ifølge planlovens bestemmelser bortfalder private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der ikke indholdsmæssigt er forenelige med lokalplanen.

Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der ikke bortfalder som følge af disse bestemmelser, vil fortsat være gældende.

Servitutter kan indeholde bestemmelser om fredede træer, bygningshøjder, udsigt mv.

Fredning og bevaringsplanlægning

I Kommuneplan 2021 udpeges de bevaringsværdige bygninger. Alle bygninger opført før 1970 er vurderet og placeret i en af følgende kategorier:

- høj bevaringsværdi med karakteren 1-3
- middel bevaringsværdi med karakteren 4-6
- lav bevaringsværdig med karakteren 7-9

Kommunalbestyrelsen har besluttet, at også bygninger med middel bevaringsværdi tildelt karakteren 4 som udgangspunkt er bevaringsværdige. Det betyder, at i alt ca. 4.500 bygninger er udpeget som bevaringsværdige i kommuneplanen.

Der er ikke udpeget bevaringsværdige bygninger i nærværende lokalplan, idet området er ubebygget.

Kystnærhed og landskab

Lokalplanområdet er omfattet af planlovens bestemmelser for de kystnære dele af byzonerne, og der skal derfor redegøres for den visuelle påvirkning af kysten. Derudover er området udpeget i Kommuneplan 2021 som værdifuldt landskab og indgår i kyststrøget langs Øresund.

Området er fortrinsvis opfyld på havareal, og en naturlig topografi er stort set fraværende. De landskabelige værdier knytter sig til de rekreative og oplevelsesmæssige kvaliteter i det eneste åbne kystnære areal i nærområdet og ikke til dannelsen af landskabet.

Den resterende byggeret fra Lokalplan 307 boliger på Tuborg Syd flyttes i nærværende plangrundlag væk fra kystlinjen tilbage mod den eksisterende by- og infrastruktur. Derved opstår et stort sammenhængende landskabsrum ude mod Øresund.

Sammenlignet med bygningshøjderne i Lokalplan 307 fastlægges der i Lokalplan 446 en lavere bygningshøjde, hvor den maksimale bygningshøjde vil være 10 m lavere end det, der er muligt i Lokalplan 307. Bebyggelsen tilpasser sig omgivelserne og stedet fremfor den mere dominerende placering på kystlinjen, som ellers planlagt. Bebyggelsen fremstår lavere mod landskabsrummet og højest mod afslutningen af Dessaus Boulevard.

Plangrundlaget vurderes at være i overensstemmelse med bestemmelser om kystnærhed og kommuneplanens retningslinjer for landskabsbeskyttelse, da der opnås en bedre indpasning både i forhold til byen og den kystlandskabelige helhed. De landskabelige værdier styrkes, og der skabes bedre adgang til kysten, idet kystlinjen, modsat Lokalplan 307, holdes fri for bebyggelse.

Naturbeskyttelse

Lokalplanområdet er ikke omfattet af bygge- eller beskyttelseslinjer i henhold til naturbeskyttelsesloven.

Strandbredder og andre kyststrækninger er åbne for færdsel til fods, kortvarigt ophold og badning i henhold til Naturbeskyttelseslovens § 22.

Fingerplan 2019

Gentofte Kommune indgår i Fingerplanens indre storbyområde, "Håndfladen". Det fremgår af Fingerplanen, at kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre, at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening

samt at byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgsmønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvis inden for de stationsnære kerneområder.

Nærværende planområde er udpeget som stationsnært område i kommuneplanen, men er beliggende uden for det stationsnære kerneområde.

Såfremt den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område, men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde.

Der kan dog uden videre planlægges for kontorbyggeri over 1.500 etagekvadratmeter uden for det stationsnære kerneområde, hvis fx:

1. Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde i den pågældende egn (dvs. inklusive ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning).
2. Eller kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: I centralkommunerne (København og Frederiksberg kommuner) højst 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhvervsbyggeri, uden for centralkommunerne højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri.
3. Eller det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Der er i lokalplanens § 5.3 fastslagt en parkeringsnorm svarende til kommuneplanens generelle ramme for parkering ved kontorerhverv. Gentofte Kommune er stort set fuldt udbygget og rummer ikke andre muligheder for placering af af større kontorvirksomheder. Ejendommen ligger i umiddelbar tilknytning til erhvervsbygningerne ved Philip Heymanns Alle. Ejendommen betjenes af buslinje med direkte forbindelse til Svanemøllen og Hellerup Stationer. Gangafstanden til de to stationer er henholdsvis ca. 1,2 km og 1,5 km. Det fastlægges i lokalplanen, at der skal etableres cykelkælder med plads svarende til 1 cykelparkeringsplads pr. 50 m² etageareal.

Klimatilpasning

Både nuværende og fremtidige klimaforandringer betyder, at Gentofte Kommune bliver ramt af øgede regnmængder samt hyppigere og kraftigere skybrudshændelser. For at fremme et robust afløbssystem skal hele kommunen i de kommende år separatkloakeres. Formålet med separeringen er at skabe plads i afløbssystemet, så der ikke sker oversvømmelser med opblandet spildevand, når det regner kraftigt, samt at minimere overløbene med opblandet spildevand til Øresund.

Udvikling og implementering af systemløsninger, som nyttiggør eller forsinker regnvandet lokalt, skal fremmes. Nye og større ændringer af bygninger og tekniske anlæg samt ændret arealanvendelse skal ske under hensyn til risikoen for oversvømmelse, så risikoen for skader minimeres. Anlæg til håndtering af tag- og overfladevand skal være i overensstemmelse med gældende spildevandsplan.

Klimaforandringerne betyder, at havvandstanden stiger. Det er grundejers ansvar at sikre sin ejendom mod erosion og oversvømmelse fra havet. Etablering eller ændring af kystbeskyttelse kræver forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

Natur og Miljø kan i denne sammenhæng bidrage med vejledning om sikringsniveau og mulighed for at indgå i kommunale fællesprojekter. På baggrund af en risikokortlægning vil Natur og Miljø løbende kontakte grundejere med den laveste kystsikring til en drøftelse af behovet for yderligere sikring. Ved stormflodshændelser aktiveres Gentofte Kommunes indsatsplan for stormflod.

Svanemøllens Skybrudstunnel

Der forventes fremlagt et spildevandstillæg i høring i 3. kvartal 2024, hvori der vil ske arealreservation til Svanemøllen Skybrudstunnel.

Tunneltracéet for Svanemøllen Skybrudstunnel berører ejendommen matr.nr. 11a Hellerup, hvor der er udlagt byggefelter til det nye byggeri (se kortbilag 1). Det er muligt at bygge ovenpå skybrudstunnellen, men der vil være visse hensyn og restriktioner, der skal tages højde for.

For at beskytte Svanemøllen Skybrudstunnel vil ejendomme over tunneltraceet derfor blive pålagt servitutbestemmelser, der generelt skal beskytte skybrudstunnellen og dens funktion. Servitutbestemmelserne pålægges ejendomme gennem en ekspropriationsproces- og beslutning.

Servitutbestemmelserne har til formål:

- at forhindre, at der foregår aktiviteter på naboejendomme og ejendomme over tunnelen, der kan nedsætte sikkerheden for tunnelen
- at forhindre, at arealer over tunnelen udsættes for større belastning end tunnel kan tåle
- at forhindre, at der på ejendommene over tunnelen udføres grave- eller borearbejder eller tilsvarende arbejder, der kan være til fare for skybrudstunnellen
- at forhindre, at vibrationer fra arbejder langs skybrudstunnellen kan medføre skader på tunnelen

For så vidt angår arealer/ejendomme over selve tunnelanlægget, vil servitutterne hovedsageligt indeholde:

1. bestemmelser om begrænsninger på den gennemsnitlige flade- og punktbelastning, der er tilladt på den enkelte ejendom i et nærmere defineret bælte på hver side af tunnelen
2. bestemmelser om, at der i et nærmere defineret bælte på hver side af tunnelen vil være begrænsninger/restriktioner i forhold til udgravninger, boringer og pæleramning i forhold til at sikre tunnelkonstruktionen mod skader fra sådanne arbejder
3. bestemmelser om grænseværdier for vibrationshastigheder
4. bestemmelser om dispensationsmuligheder

Miljøforhold

Der er ved lokalplanens vedtagelse kortlagt jordforurening for hele lokalplanområdet på vidensniveau 2. Inden et grave- og anlægsarbejder eller ændring i arealanvendelsen igangsættes, skal miljømyndigheden i Gentofte Kommune kontaktes, idet der skal søges om en tilladelse efter jordforureningslovens § 8 inden opstart.

Grundejer har pligt til at rette henvendelse til miljømyndigheden i Gentofte Kommune, såfremt grundejer ligger inde med oplysninger om eller får kendskab til anden jord- eller grundvandsforureningsforhold.

Regn- og Spildevand

Lokalplanområdet er separat kloakeret. Afledningen af regn- og spildevand for den enkelte matrikel må ikke overstige den vandmængde, der svarer til spildevandsplanens fastsatte afløbskoefficient. Hvis den beregnede afledning fra en matrikel overstiger afledningsretten, skal grundejerne sørge for at begrænse afledningen til det tilladte, jf. gældende spildevandsplan. Håndtering af regnvand på egen grund - i form af nedsivning og eller udledning - kræver forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

Varmeplanlægning

I henhold til lov om varmeplanlægning har Gentofte Kommunalbestyrelse vedtaget planer for varmeforsyningen i kommunen. Lokalplanområdet forsynes med fjernvarme.

Trafikforhold og vejbyggelinjer

Lokalplanen regulerer ikke etablering af fartdæmpende foranstaltninger, hastighedsnedsættelser eller andre trafikale forhold på vejarealerne.

Der er ikke tinglyst vejbyggelinjer inden for lokalplanområdet.

Tilgængelighed og handicapforhold

Bebyggelse og ubebyggede arealer skal opfylde bestemmelserne om tilgængelighed i bygningsreglementet. Områdets bebyggelse og friarealer, herunder veje, stier og parkeringsarealer, skal indrettes og udføres således, at tilgængeligheden for mennesker med funktionsnedsættelse sikres.

Lokalplanen regulerer ikke udformning af ubebyggede arealer herunder veje, stier og parkeringspladser, hvorfor der ikke er indsat bestemmelser om tilgængelighed og handicapforhold.

Tilladelser fra andre myndigheder

Lokalplanens virkeliggørelse er ikke afhængig af tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder end Kommunalbestyrelsen. Dog forudsætter eventuelle ændringer af kystlinjen mm. Kystdirektoratets tilladelse.

Ekspropriation

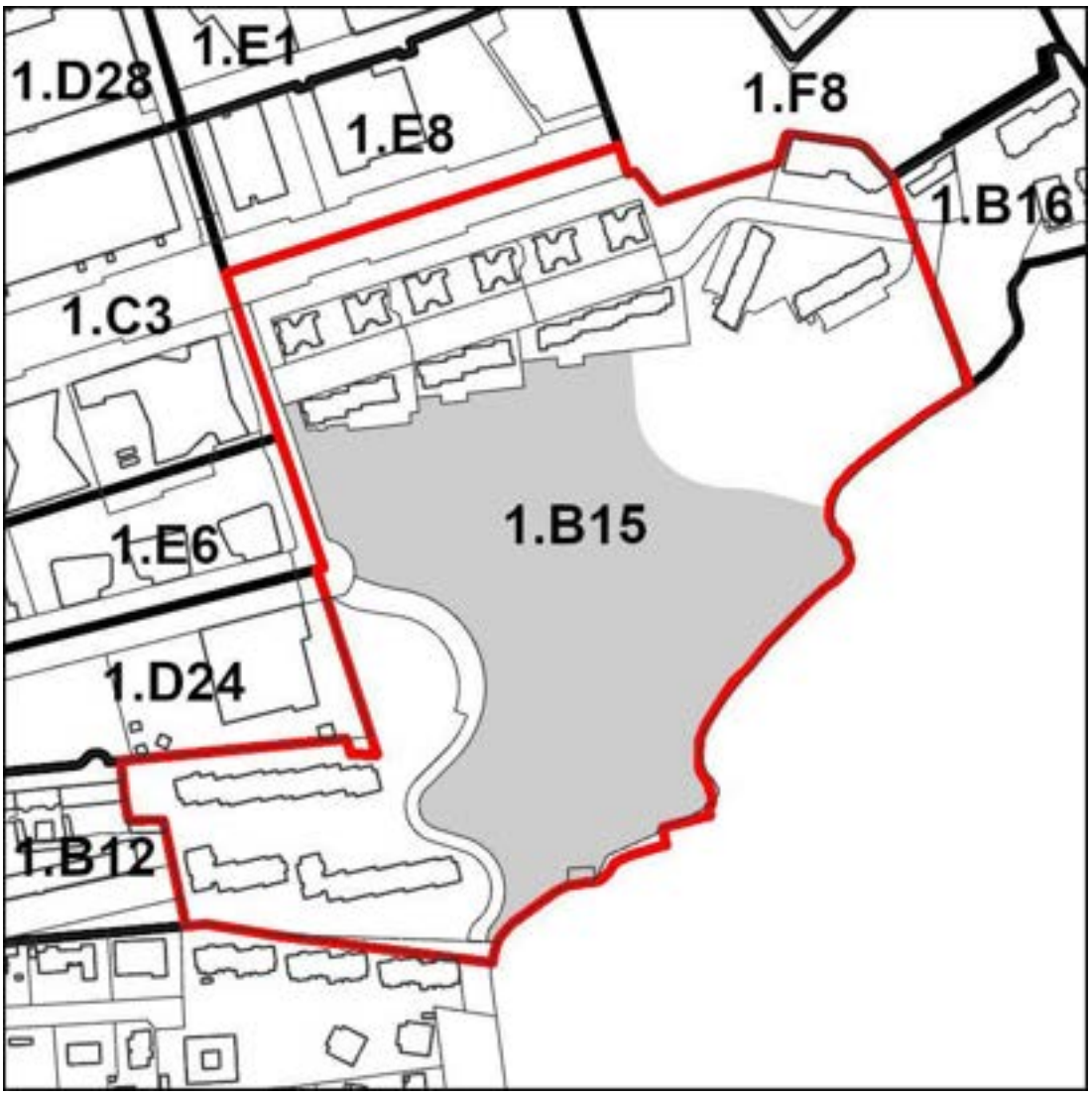
Ifølge planloven skal der i alle lokalplaner oplyses om betingelserne for ekspropriation i forbindelse med en lokalplan. Det følgende afsnit er udelukkende en oplysning om de gældende regler for ekspropriation og er ikke nødvendigvis et udtryk for, at der vil ske ekspropriation i forbindelse med lokalplanen.

Kommunalbestyrelsen kan i medfør af planloven ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af en endeligt vedtaget lokalplan eller byplanvedtægt og for varetagelsen af almene samfundsinteresser.

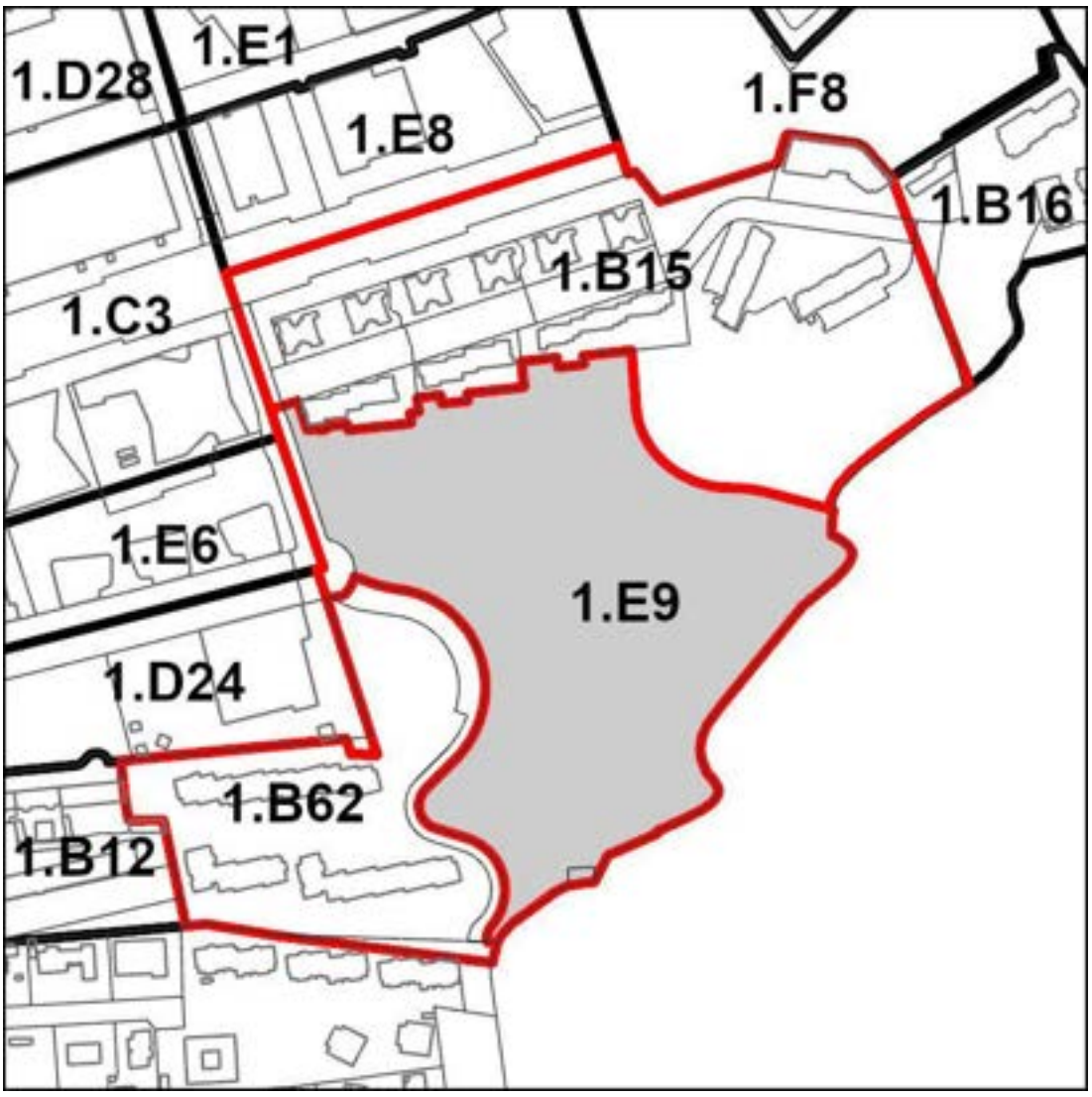
Ekspropriation er tvungen afståelse af ejendom og kan efter grundlovens § 73 kun ske ifølge lov hvor almenvellet kræver det og mod fuldstændig erstatning.

Efter praksis gælder desuden en række betingelser, som skal være opfyldt ved en ekspropriation. Ekspropriationen skal således være lovlig, nødvendig og tidsmæssigt aktuel for realiseringen af ekspropriationsformålet. Herunder skal ekspropriationen være rimelig i den konkrete situation.

En mere detaljeret gennemgang af betingelserne for ekspropriation og processen herfor kan bl.a. findes i Erhvervsstyrelsens "Vejledning om ekspropriation efter planloven" og Vejdirektoratets "Vejledning om ekspropriation efter vejloven".



Eksisterende rammeområde 1.B15



Nye rammeområder 1.B15, 1.B62 og 1.E9

Miljøvurdering

Planforslagene (Lokalplan 446 og Tillæg 12 til Kommuneplan 2021) er omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (LBK nr. 4 af 3. januar 2023). Der er i henhold til lovens § 8, stk. 2, foretaget en vurdering af, om planforslagene kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Det er gennemført en screening, hvor det er vurderet, at det ikke kan udelukkes, at planforslagene vil påvirke miljøet. Der er derfor udarbejdet en miljørapport, hvis formål er at beskrive potentielle væsentlige miljøpåvirkninger ved en realisering af planforslagene.

Følgende emner er behandlet i miljørapporten:

- Jordforhold
- Grundvand
- Spildevand og overfladevand
- Trafikale forhold
- Landskab og arkitektur
- Skyggevirkninger
- Vindforhold
- Støj, vibrationer og støv i anlægsfasen
- Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til bilag IV-arter inden for planområdet. Det er vurderet, at planforslagene ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter eller udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder. Nærmeste Natura 2000-område er beliggende ca. 3,5 km fra lokalplanområdet.

Miljørapporten kan ses via linket her. **(Husk at indsætte link).**

Lokalplanens midlertidige retsvirkninger

Når lokalplanforslaget er offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af forslaget ikke bebygges eller i øvrigt udnyttes på en måde, der kan foregribe indholdet i den endelige plan.

Eksisterende lovlig bebyggelse og eksisterende lovlig anvendelse af en ejendom vil kunne fortsætte som hidtil, også efter lokalplanens endelige vedtagelse.

Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag er udløbet, kan Kommunalbestyrelsen give tilladelse til, at en ejendom bebygges eller anvendes i overensstemmelse med forslaget, såfremt det er i overensstemmelse med kommuneplanen, og der ikke er tale om at påbegynde et større bygge- eller anlægsarbejde.

Tilladelse kan dog ikke meddeles så længe en indsigelse fra Miljøministeren eller en nabokommune opretholdes.

Disse midlertidige retsvirkninger gælder fra den **xx.xx 20xx,** og indtil forslaget er endeligt vedtaget, dog højst til og med den **xx.xx 20xx. (fx 02.02 2020 til og med 01.02 2021 - de midlertidige retsvirkninger gælder højest et år).**

Status

Forslag til Lokalplan 446 er:

- vedtaget af Gentofte Kommunalbestyrelse den xx.xx 20xx
- offentliggjort den xx.xx 20xx
- i høring frem til den xx.xx 20xx

Relateret document 2/7

Dokument Navn:	**Tillæg 12 til Kommuneplan 2021.docx**
Dokument Titel:	**Tillæg 12 til Kommuneplan 2021**
Dokument ID:	**5569563**

Gentofte Kommune

TILLÆG 12 TIL KOMMUNEPLAN 2021

Forslag til Tillæg 12 til Kommuneplan 2021

BAGGRUND

Novo Nordisk Fonden og Novo Holding ønsker at opføre et nyt hovedkvarter ved Tuborg Syd.

Området hvor hovedkvarteret ønskes opført er i dag omfattet af Lokalplan 307 boliger på Tuborg Syd og rammeområde 1.B15 i Kommuneplan 2021, som fastlægger anvendelsen til boligområde i form af etageboliger.

En realisering af projektet forudsætter en ændring af kommuneplanrammen, og at der vedtages en ny lokalplan.

FORSLAG TIL NY RAMMER

Det eksisterende rammeområde 1.B15 opdeles i følgende tre rammeområder 1.E9,1.B15 og 1.B62.

Rammeområde 1.B15 og 1.B62 fastholdes som boligområder og den specifikke anvendelse fastholdes som etageboligbebyggelse. Begge områder er udbygget.

Rammeområde 1.E9 udgør projektområdet for Novo Nordisk Fondens nye hovedkvarter. Anvendelsen ændres fra boligområde til erhvervsområde og den specifikke anvendelse ændres fra etageboligbebyggelse til kontor- og serviceerhverv.

Der fastlægges en væsentlig lavere bebyggelsesprocent for det nye rammeområde 1.E9, som ændres fra 70 % til 35 %. Derudover ændres den maksimale bygningshøjde fra 40 m til 30 m og maksimale antal etager ændres fra 10 til 8 etager.

MILJØVURDERING

Der er foretaget en samlet screening af kommuneplantillæggets og lokalplanens indvirkning på miljøet. Det kan ikke udelukkes, at planforslagene vil påvirke miljøet væsentligt. Der er derfor udarbejdet en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Miljørapporten behandler emnerne:

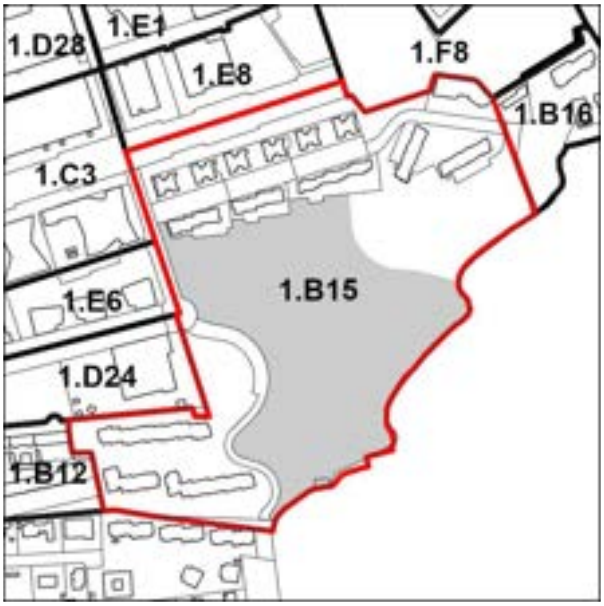
- Jordforhold
- Grundvand
- Spildevand og overfladevand
- Trafikale forhold

- Landskab og arkitektur
- Skyggevirkninger
- Vindforhold
- Støj, vibrationer og støv i anlægsfasen
- Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til bilag IV-arter inden for planområdet. Det er vurderet, at planforslagene ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter eller udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder. Nærmeste Natura 2000-område er beliggende ca. 3,5 km fra lokalplanområdet.

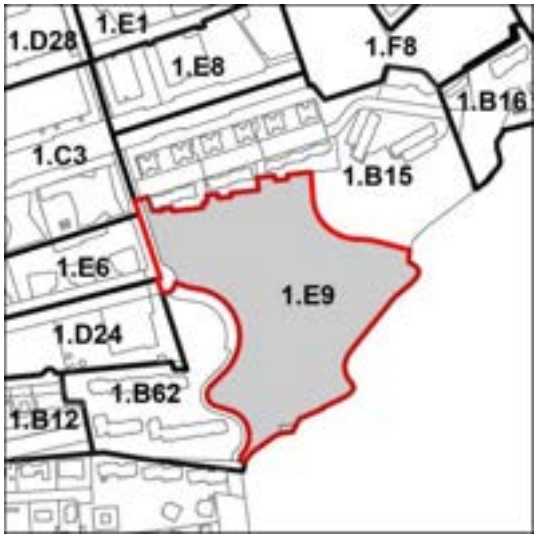
Miljørapporten kan ses via linket her: husk at indsætte link

EKSISTERENDE RAMME

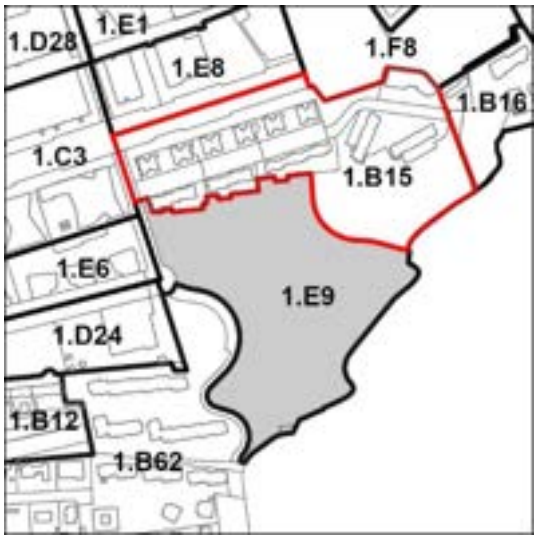


Rammenummer	1.B15
Rammenavn	Tuborg Syd
Bydel	Hellerup
Generel anvendelse	Boligområde
Specifikke anvendelser	Etageboligbebyggelse
Bebyggelsesprocent	70
Bebyggelsesprocent af	Området som helhed
Maksimalt etager	10
Maksimal bebyggelseshøjde	40 m
Bemærkning	Rammen regulerer ikke udstykning

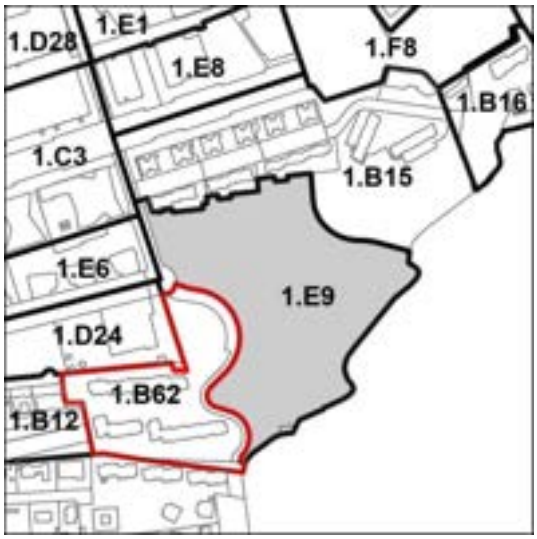
FORSLAG TIL NY RAMMER



Rammenummer	1.E9
Rammenavn	Philip Heymanns Alle og Dessaus Boulevard
Bydel	Hellerup
Generel anvendelse	Erhvervsområde
Specifikke anvendelser	Kontor- og serviceerhverv
Bebyggelsesprocent	35
Bebyggelsesprocent af	Området som helhed
Maksimalt etager	8
Maksimal bebyggelseshøjde	30 m
Bemærkning	Rammen regulerer ikke udstykning.



Rammenummer	1.B15
Rammenavn	Tuborg Syd
Bydel	Hellerup
Generel anvendelse	Boligområde
Specifikke anvendelser	Etageboligbebyggelse
Bebyggelsesprocent	70
Bebyggelsesprocent af	Området som helhed
Maksimalt etager	10
Maksimal bebyggelseshøjde	40 m
Bemærkning	Rammen regulerer ikke udstykning.



Rammenummer	1.B62
Rammenavn	Bakkedraget
Bydel	Hellerup
Generel anvendelse	Boligområde
Specifikke anvendelser	Etageboligbebyggelse
Bebyggelsesprocent	70
Bebyggelsesprocent af	Området som helhed
Maksimalt etager	9
Maksimal bebyggelseshøjde	37 m
Bemærkning	Rammen regulerer ikke udstykning.

KOMMUNEPLAN 2021

Kommuneplan 2021 indgår som en del af Gentofte-Plan, der er kommunens strategiske styringsværktøj. Gentofte-Plan samler kommuneplan, budget og mål. Kommuneplan 2021 blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen 30. august 2021. En digital udgave af Kommuneplan 2021 findes på gentofte.dk/kommuneplan2021

Kommuneplanen indeholder hovedstrukturen for de overordnede mål for kommunens udvikling, retningslinjer for arealanvendelsen, rammer for lokalplaners indhold og en redegørelse for planens forudsætninger.

Rammerne er ikke mere detaljerede, end at der fortsat er rimelig fleksibilitet i grundlaget for lokalplanlægningen. Der er således sikret mulighed for justering og detaljering i forbindelse med fastlæggelse af lokalplanernes bestemmelser, som i mange tilfælde vil være skærpede i forhold til rammernes.

Kommunalbestyrelsen kan ændre kommuneplanens rammer ved at udarbejde et tillæg til kommuneplanen. Tillægget kan først vedtages endeligt efter en offentlig høring på mindst 8 uger. Såfremt der kun er tale om mindre rammeændringer, der ikke strider mod planens hovedprincipper, eller uvæsentlige ændringer i hovedstrukturen, kan høringsperioden reduceres til mindst 4 uger.

Rammeændringer vil som regel blive fulgt op af en lokalplan.

RETSVIRKNINGER

Kommuneplanen har ikke en direkte bindende virkning for grundejerne, men ifølge planloven skal kommunalbestyrelsen virke for kommuneplanens gennemførelse. Kommunen kan desuden modsætte sig opførelse af bebyggelse eller ny anvendelse af bebyggelse eller arealer i strid med kommuneplanens rammebestemmelser i områder, der ikke er omfattet af en lokalplan.

STATUS

Error! Use the Home tab to apply Overskrift 1 to the text that you want to appear here. er:

- Vedtaget af Gentofte Kommunalbestyrelse den Klik eller tryk for at angive en dato.
- offentliggjort den Klik eller tryk for at angive en dato.
- i høring frem til den Klik eller tryk for at angive en dato.

OFFENTLIG HØRING

Bemærkninger til **Error! Use the Home tab to apply Overskrift 1 to the text that you want to appear here.** kan sendes på mail til plan-byg@gentofte.dk eller til Gentofte Kommune, Plan og Byg, Bernstorffsvej 161, 2920 Charlottenlund.

Relateret document 3/7

Dokument Navn:	**Miljøvurdering af Lokalplan 446, NNF-HQ27.pdf**
Dokument Titel:	**Miljøvurdering af Lokalplan 446, NNF-HQ27**
Dokument ID:	**5583300**

Miljørapport

Miljøvurdering af forslag til lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 – Nyt hovedkvarter til Novo Nordisk Fonden

Gentofte Kommune

ARTELIA

Udarbejdet af:	MOJE
Kontrolleret af:	MTEN
Godkendt af:	MOBO
Dato:	12.08.2024
Version:	03
Projekt nr.:	1022805-003

Artelia A/S
Buddingevej 272
DK-2860 Søborg
+45 4457 6000
CVR: 64 04 56 28
www.arteliagroup.dk

Indholdsfortegnelse

1 Ikke-teknisk resumé (Hovedkonklusion) 6
1.1 Indledning 6
1.2 Forslag til lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 - Nyt hovedkvarter til Novo Nordisk Fonden 7
1.3 Vurdering af miljøforhold 9
1.4 Kumulative effekter 16
1.5 0-alternativet / alternativer. 18
1.6 Afværgende foranstaltninger 19
1.7 Overvågning 20

2 Indledning 21
2.1 Hvad er en miljøvurdering – og hvad skal en miljørapport rumme? 21
2.2 Beskrivelse af planforslagenes indhold 23

3 Gældende regler og planforhold 28
3.2 Fremtidige planforhold 41

4 Miljørapportens indhold 42
4.1 Grundlag for vurderingen 42
4.2 Afgrænsning af miljørapporten 43
4.3 Opbygning af fagkapitlerne 44

5 Overfladevand 46
5.1 Miljøstatus og mål 46
5.2 0-alternativet 50
5.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene. 51
5.4 Kumulative påvirkninger 54
5.5 Afværgeforanstaltninger 55
5.6 Overvågningsforanstaltninger. 56

6 Grundvand 57
6.1 Miljøstatus og mål 57
6.2 0-alternativet 58
6.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene. 59
6.4 Kumulative påvirkninger 59
6.5 Afværgeforanstaltninger 62
6.6 Overvågningsforanstaltninger 63

7 Jordbund 64
7.1 Miljøstatus og mål 64
7.2 0-alternativet 68
7.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene. 68
7.4 Kumulative påvirkninger 69

7.5 Afværgeforanstaltninger ... 70
7.6 Overvågningsforanstaltninger ... 71

8 Menneskers sundhed – trafik ... 72
8.1 Miljøstatus og mål ... 72
8.2 0-alternativet ... 77
8.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene. ... 78
8.4 Kumulative påvirkninger ... 85
8.5 Afværgeforanstaltninger ... 85
8.6 Overvågningsforanstaltninger ... 86

9 Landskab og arkitektur ... 87
9.1 Miljøstatus og mål ... 87
9.2 0-alternativet ... 89
9.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene. ... 91
9.4 Kumulative påvirkninger ... 93
9.5 Afværgeforanstaltninger ... 93
9.6 Overvågningsforanstaltninger ... 93

10 Skyggevirkning ... 94
10.1 Miljøstatus og mål ... 94
10.2 0-alternativet ... 94
10.3 Vurdering af mulige påvirkninger ... 94
10.4 Kumulative påvirkninger ... 99
10.5 Afværgeforanstaltninger ... 99
10.6 Overvågningsforanstaltninger ... 99

11 Vindturbulens ... 100
11.1 Miljøstatus og mål ... 100
11.2 0-alternativet ... 100
11.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene. ... 101
11.4 Kumulative påvirkninger ... 108
11.5 Afværgeforanstaltninger ... 108
11.6 Overvågningsforanstaltninger ... 108

12 Støv, støj og vibrationer i anlægsfasen ... 109
12.1 Miljøstatus og mål ... 109
12.2 0-alternativet ... 109
12.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene. ... 110
12.4 Kumulative påvirkninger ... 110
12.5 Afværgeforanstaltninger ... 111
12.6 Overvågningsforanstaltninger ... 111

13 Sammenfattende vurdering ... 112

14 Manglende viden ... 113

15 Bilag 114

16 Referencer 115

1 Ikke-teknisk resumé (Hovedkonklusion)

1.1 Indledning

Når en kommune laver en ny lokalplan eller et kommuneplantillæg, skal kommunen vurdere om planen kan påvirke miljøet væsentligt. Det sker ved at foretage en såkaldt miljøvurdering. Indholdet i miljøvurderingen samles i en miljørapport (dette dokument).

Dette afsnit er et resumé af rapportens konklusioner. Hvis du ønsker at læse mere om de vurderingerne af den enkelte emner, findes de i afsnittene 5 til 12.

Det lovmæssige grundlag for miljøvurderinger er i Miljøvurderingsloven[1].

Miljørapporten udarbejdes sideløbende med forslaget til lokalplan eller kommuneplantillæg. Arbejdet med miljørapporten skal give vigtige input til planforslagenes indhold, for eksempel om, hvordan miljøpåvirkninger kan undgås.

Når planforslagene vedtages endeligt i kommunalbestyrelsen, skal kommunen redegøre for, hvordan miljøhensynene fra miljørapporten er indarbejdet i lokalplanen.

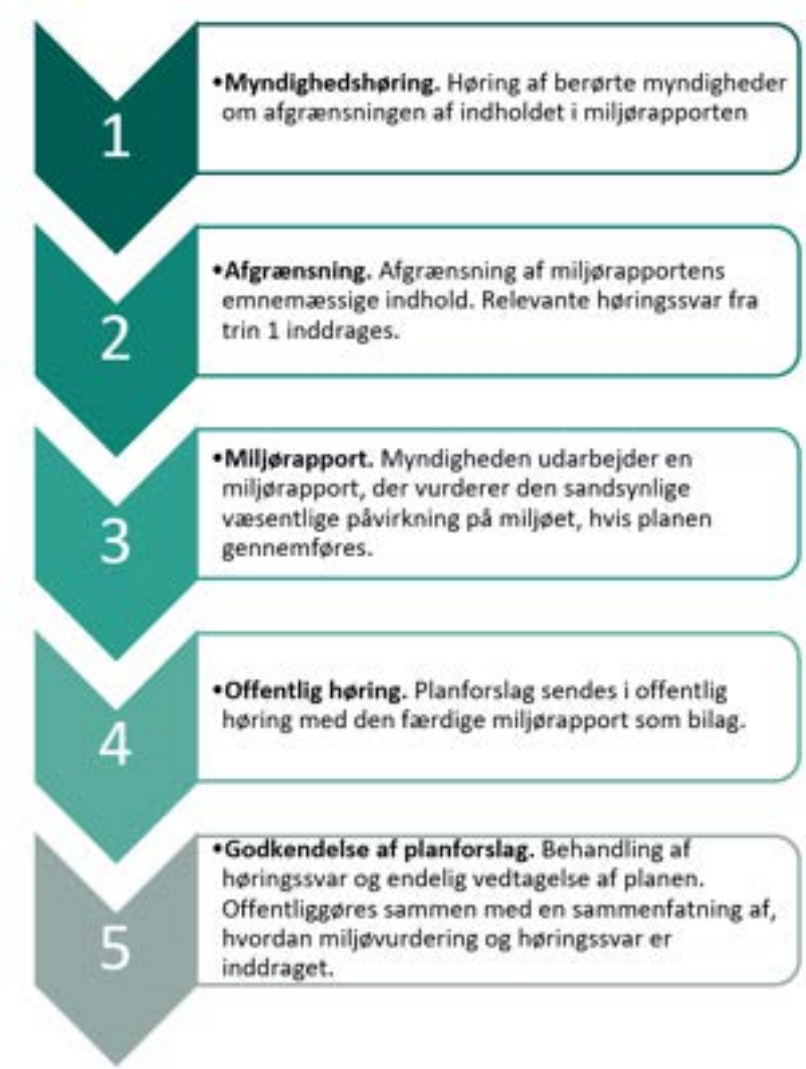
Miljøvurderingen skal redegøre for planens sandsynlige indvirkning på

- Biologisk mangfoldighed, fauna og flora.
- Befolkningen og menneskers sundhed.
- Jordbund, vand og luft
- Klima
- Materielle goder
- Kulturarv og landskab

Vurderingen skal redegøre for, om miljøpåvirkningerne er væsentlige.

[1] Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03/01/2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter

Miljøvurderingen vil blive gennemført efter fem lovfastlagte trin:



I de følgende afsnit kan du læse et overordnet resumé af miljørapportens vurderinger og konklusioner.

1.2 Forslag til lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 - Nyt hovedkvarter til Novo Nordisk Fonden

Novo Nordisk Fonden ønsker at opføre et nyt hovedkvarter ved Tuborg Syd og har derfor anmodet Gentofte Kommune om en ændring af plangrundlaget for den pågældende ejendom (matrikel nr. 11a, Hellerup), så anvendelsen fastlægges til erhverv i stedet for bolig.

Bygherres ambition er at skabe et bæredygtigt kontordomicil med et lavt CO_2-aftryk og en stærk samhørighed med naturen, hvor man i og omkring bygningen oplever havet, dyre- og plantelivet.

Kommunalbestyrelsen ønsker at imødekomme projektet og har derfor udarbejdet et forslag til lokalplan og kommuneplantillæg, som skal muliggøre opførelsen af et nyt kontorbyggeri på de tidligere bryggeriarealer ved Tuborg Syd.

Figur 1-1. Oversigt over lokalplanområdet. Bygningerne på illustrationen viser et eksempel på et byggeri, der kan opføres indenfor lokalplanens rammer.

Med forslaget til Lokalplan 446 muliggøres opførelsen af et nyt hovedkvarter til Novo Nordisk Fonden. Lokalplanen fastlægger, at der kan etableres kontorer med tilhørende funktioner som kantine, møde- og konferencefaciliteter. Kontorbygningen opføres tilbagetrukket fra kysten. Det samlede etageareal er i lokalplanforslaget fastlagt til 17.050 m². Heraf er de 150 m² det samlede areal af tre små badehuse ved kysten.

På sigt forventes op til 700 medarbejdere at skulle have deres daglige gang i bygningen.

Lokalplanen giver også mulighed for at opføre tre mindre bygninger ud til kysten. Bygningerne er tænkt som små badehuse med omklædning, bad og sauna, så det også er muligt at udnytte den kystnære placering til badning.

En stor del af området friholdes for bygninger og udlægges som et delvis beplantet grønt landskab ud mod kysten.

Højest 35 % af lokalplanområdet må være dækket af bebyggelse eller faste belægninger.

Ydervægge må kun opføres i træ, natursten, skifer, metaller, murværk med håndstrøgne mursten og partier af glas. Materialer skal fremstå i deres naturlige farver. Skrå tagflader beklædes med træ, skifer, natursten eller metal.

Langs kysten anlægges et skrånende terræn med adgang til vandet. Skråningen anlægges med natursten, som skal sikre mod oversvømmelse og give levesteder for flora og fauna. Langs kysten etableres en offentlig sti, som bliver forbundet til eksisterende stiforløb både mod syd og nord. Derudover anlægges der nye stiforbindelser gennem landskabet i princippet som vist på Figur 1-1.

Træer skal være med til at skabe ly, læ og behagelige steder at opholde sig. Omkring bygningen vil træerne stå tættere for blandt andet at give skygge og læ.

Det åbne område ved kysten vil have varierende højde med vådområder, der giver plads til en række af dyre- og plantearter. Målet er at skabe et varieret kystlandskab.

1.3 Vurdering af miljøforhold

Gentofte Kommune har afgrænset de miljøemner, som skal vurderes i miljørapporten. I rapporten vurderes følgende emner:

- Spildevand/overfladevand
- Grundvand
- Jordbund
- Trafikale forhold
- Landskab og arkitektur
- Skyggevirkning
- Vindturbulens
- Støj/vibrationer og støv i anlægsfasen
- Kumulative effekter

Påvirkningen af miljøet kan være enten positiv eller negativ. Desuden vurderes påvirkningens graden af en evt. negativ påvirkning – er den lille, moderat eller væsentlig?

1.3.1 Overfladevand og spildevand

Lokalplanområdet ligger ud til Øresund. Øresund er omfattet af de nationale vandområdeplaner (Miljøministeriet, 2023). Øresunds målsætning er jfr. vandområdeplanen, at både den kemiske og den økologiske tilstand skal være god. Ingen af de to målsætninger er aktuelt opfyldt.

Vedtagelse af en ny lokalplan vil betyde, at der opføres kontorer i stedet for boliger, som den gældende lokalplan fastlægger. Kontorer frembringer betydeligt mindre spildevand end boliger og det vurderes at ændringen til kontorformål vil betyde, at der årligt produceres ca. 3.000 m^3 spildevand i lokalområdet. Med udbygning til boliger ville tallet være ca. 6.000 m^3. Ændringen vil således reducere belastningen af spildevandssystemet og renseanlæg i forhold til det gældende plangrundlag. De samlede ændringer i spildevandsmængden kan håndteres indenfor den eksisterende kapacitet på renseanlægget og vurderes ikke at medføre væsentlig påvirkning af vandmiljøet.

Da lokalplanområdet ligger ud til kysten og der ikke i området er eksisterende regnvandsledninger, afledes det meste regnvand via åbne render og vådområder til Øresund. Alle render og vådområder laves med tæt lerbund, så overfladevandet ikke kommer i kontakt med den forurenede jord, inden det udledes i Øresund.

Vand fra veje og parkeringsarealer gennemgår rensning i olieudskiller, inden det udledes. Tagvand ledes til det centrale vådområde.

Der vurderes ikke at være kilder indenfor lokalplanområdet, der kan forurene regnvandet med de stoffer, som vil påvirke tilstanden i Øresund negativt. På den baggrund vurderes, at overfladeafledning af regnvand fra lokalplanområdet ingen negativ påvirkning har på tilstanden i Øresund.

Nedsivende overfladevand kan påvirke udvaskningen af forurenende stoffer fra grundvand til Øresund. Den udbredte brug af tætte lermembraner i vådområder medfører en reduktion af det samlede areal, hvorfra regnvand siver ned mod grundvandet.

Lokalplanen fastlægger, at der mod Øresund skal være en sammenhængende kystlinje i mindst 2,5 meter over havniveau, så området sikres bedst muligt mod at vand fra Øresund skyller ind over området og medfører udvaskning til havet.

Det vurderes på den baggrund, at grundvandsstrømningen mod Øresund – og dermed mulig forurening af havmiljøet fra forurenet grundvand - ikke forøges som følge af vedtagelse af planforslagene.

Samlet vurderes vedtagelse af planforslagene ingen negativ påvirkning at medføre af den kemiske tilstand i Øresund. Dette begrundes i, at udledningen af kemiske stoffer ikke vurderes at stige. Det vurderes desuden, at alle krav til badevandskvaliteten i Svanemøllebugten kan overholdes.

Da heller ikke tilførslen af næringsstoffer til Øresund forøges, vurderes det, at heller ikke den økologiske tilstand i Øresund påvirkes negativt.

1.3.2 Jord og grundvand

Lokalplanområdet ligger i det nordøstlige hjørne af et stort grundvandsmagasin, der strækker sig fra Gentofte og mod sydøst til området mellem Køge og Ringsted. Områdets målsætning er god kemisk og kvantitativ tilstand. Ingen af målene er opfyldt. I dag er grundvandets kemiske tilstand påvirket af rester af pesticider. Lokalplanen udlægger ikke arealer, hvor det vil være relevant at anvende pesticider.

Grundvandets kvantitative tilstand er negativt påvirket af en generel overudnyttelse af grundvandsressourcen i hovedstadsområdet. Der er ikke mulighed for at etablere indvinding i området. Når området bebygges, skal der ved etablering af kælder formentlig midlertidigt oppumpes grundvand i relativt begrænset omfang. Grundvandet skal renses forsvarligt inden det ledes bort.

Der udledes kun regnvand fra tage, veje og pladser til områder med tæt lerbund og der vil således ikke ske nedsivning til grundvandet af vand fra disse arealer. På naturarealer kan nedbør, der falder på jordoverfladen, sive ned gemme jorden på samme måde som hidtil.

Vedtagelse af lokalplanen muliggør således ikke tiltag, der kan påvirke grundvandet negativt. Det vurderes derfor, at planforslagene ikke vil medføre negativ påvirkning på grundvandets kemiske eller kvantitative tilstand.

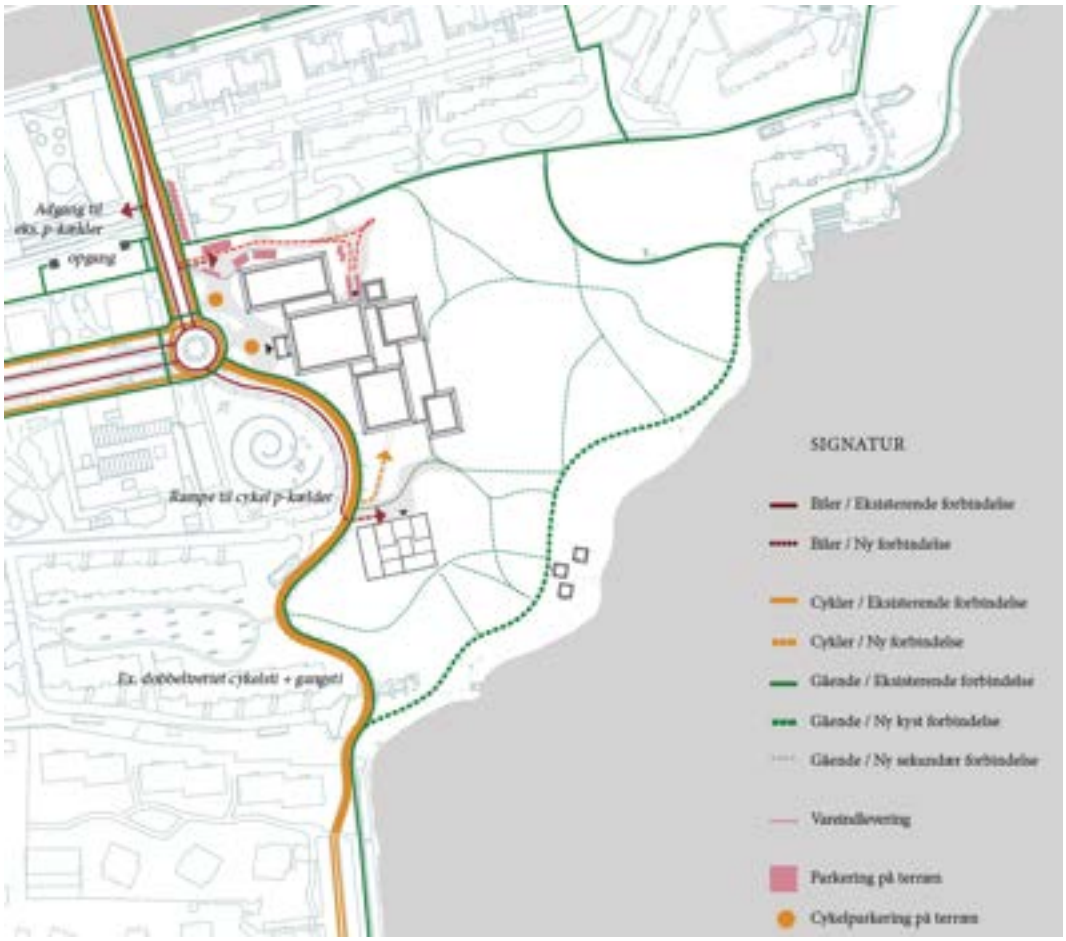
Jordbunden i lokalplanområdet er forurenet med en lang række stoffer (olie, metaller, PFAS[1] m.v.) stammende fra områdets fortid som industriområde. Således har lokalområdet tidligere rummet anvendelser som gødningsfabrik, brændstoflager, gasværk,

[1] PFAS er en forkortelse for en gruppe af fluorholdige, miljøfarlige stoffer, som tidligere har været anvendt til mange formål.

bryggeri og autoværksted. Når området er kortlagt som forurenet, skal kommende byggeri ske efter tilladelse fra jordforureningslovens § 8. Det betyder, at forurenet jord, der kan påvirke udeareal eller indeklima skal fjernes. Den samlede miljøbelastning som følge af jordforurening i området vil således blive reduceret, da der skal fjernes en betydelig mængde forurenet jord før byggeriet etableres.

1.3.3 Trafik

Der etableres to vejadgange til lokalplanområdet. En nordlig servicevej fra Philip Heymanns Alle, som betjener gæsteparkering, samt vareindlevering og en sydlig, der er adgang til cykelkælder (se Figur 1-2 nedenfor). Philip Heymans Alle ligger parallelt med Strandvejen og er den gennemgående fordelingsvej internt på Tuborg Havn. Philipe Heymans Alle forbindes til Strandvejen af hhv. Dessaus Boulevard og Tuborg Boulevard længere mod nord. Der er cykelsti langs både Dessaus Boulevard og Philip Heymans Alle og begge veje er tosporede. Personaleparkering vil ske i parkeringskælderen "Tuborg Syd", vest for Philip Heymans Alle.



Figur 1-2. Vejadgang til lokalplanområdet.

Betydningen for trafikbelastningen i området er vurderet ud fra en modellering, hvor den nye trafik fra lokalplanområdet lægges oven i eksisterende trafikmønstre. Beregningen viser, at lokalplanen i forhold til i dag vil medføre en forøgelses af den lokale trafik på ca. 10-14 % på Dessaus Boulevard og Philip Heymanns Alle. I forhold til fuld udnyttelse af den gældende lokalplan 307 vil stigningen blot være på 5-6 %. Det vurderes, at de berørte uden problemer kan håndtere betydeligt mere trafik end det niveau, som kontorbyggeriet medfører. Vedtagelse af lokalplanen vurderes at medføre en ubetydelig til lille negativ påvirkning på trafikmønstre og -belastning i lokalområdet.

Den nordlige vejadgang fra Philip Heymanns Alle ligger tæt på rundkørslen og indkørslen til parkeringskælderen vest for Alleen. Den nordlige vejadgang er vurderet i forhold til en alternativ adgang syd for byggefeltet. Samlet vurderes den nordlige adgang at være det bedste alternativ i forhold til trafiksikkerhed og fremkommelighed. Den nordlige vejtilslutning kan dog komme overraskende for ikke stedkendte, ligesom opbremsninger derved kan komme overraskende. Forholdene vil kunne medføre uheld med bagendekollisioner og at lette trafikanter overses. Derfor vurderes, at vedtagelse af planen i denne sammenhæng kan medføre en lille negativ påvirkning af trafiksikkerheden i lokalområdet.

I gældende lovgivning findes en række krav til den maksimale påvirkning fra vejstøj, både indendørs og udendørs. Der er udført en række beregninger af, hvordan lokalplanområdet belastes med støj fra trafikken i nærområdet. Støjbelastningen på facaderne kan netop overholde de vejledende støjgrænser. Den beregnede vejstøj på bebyggelsens forventede udendørs opholdsarealer og tagterrasser er væsentligt under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.

Der kan enkelte steder blive behov for at lydisolere facaderne med henblik på at sikre evt. følsomme rum mod vejtrafikstøj. Dette skal undersøges nærmere i den videre projektering, når bygningens endelige udformning fastlægges.

Samlet vurderes der ikke at være væsentlig negativ påvirkning fra vejstøj.

1.3.4 Landskab og arkitektur

Kystlandskabet i området er ændret markant gennem tiden. Således er langt hovedparten af lokalplanområdet resultatet af etapevis opfyldning på havareal. Den nuværende kystlinje afspejler således ikke det istidsskabte landskab, som det opstod ved ismassernes tilbagetrækning for over 12.000 år siden.

Områdets landskabelige værdier er således knyttet til oplevelsen af det eneste åbne kystnære areal i nærområdet og ikke til dannelsen af landskabet.

Den samlede bygningsmasse vil – på nær de tre små badehuse ved kysten - i den kommende lokalplan være tilbagetrukket mod vejen, så der opstår et stort sammenhængende, delvist beplantet landskabsrum ud mod Øresund. Langs kysten etableres et skrånende terræn. Skråningen anlægges med sten, som udover sikring mod oversvømmelse også medfører et mere naturligt kystforløb. Der sikres adgang til kysten.

Træer er med til at give området karakter og skabe ly og læ. Omkring bygningen træerne visse steder være tættere, for bl.a. at give skygge på varme sommerdage.

Terræn i forskellige højder, hvor der etableres lavninger med vådområder giver plads til en række af forskellige dyre- og plantearter. Samlet vurderes planforslagenes påvirkning på de landskabelige forhold at være positiv, da bebyggelsen – på nær de tre mindre badehuse - trækkes tilbage fra kystlandskabet og udlægger et stort sammenhængende og varieret åbent område ud mod kysten.

Gentofte Kommune har en arkitekturpolitik, som bygger på fem grundlæggende værdier (Gentofte Kommune, 2018):

- *Respekten for arven – mod til det nye.* Her understreges bl.a. at man ønsker at give plads til arkitektonisk stærke projekter. Nye æstetiske udtryksformer, nye materialer og teknologier kan indpasses, når de indgår i et kvalitetsbyggeri skabt med omhyggelighed og arkitekturfaglig omtanke og med respekt for det eksisterende miljø.
- *Anerkendelse af faglighed.* Der efterspørges arkitektonisk kvalitet, men også en stærk bæredygtighedsprofil på byggeri.
- *Omtanke ved fortætning.* Mulighed for fortætning i et område skal vurderes ud fra den sammenhæng, et projekt indgår i.
- *Det grønne som grundlag.* De grønne områders kvaliteter skal beskyttes og udvikles, såvel de landskabsarkitektoniske som de natur- og klimamæssige. Udvikling kan ske med nye attraktive, grønne anlæg og elementer med høj brugsværdi og bundet sammen af grønne forbindelser.
- *Dialog som form.* Der fokuseres på dialog i processen. Lokalplanlægning og byggesagsbehandling skal således ske i en proces baseret på dialog med deltagelse af bygherre, naboer og kommunen, hvor det afklares, hvad der kan og bør kunne ske på en ejendom eller i et område.

Bestemmelserne i lokalplan 446 fastlægger ikke en entydig arkitektur. Derfor er det ikke muligt at lave en konkret vurdering af, hvordan det kommende byggeri vil fremstå arkitektonisk. Det vurderes dog, at bestemmelserne i lokalplan 446 understøtter alle fem nævnte mål i Gentofte Kommunes arkitekturpolitik. På den baggrund vurderes påvirkning på de arkitektoniske forhold at være positiv.

1.3.5 Skygge

Betydningen af skygge fra bygninger vurderes af hensyn til påvirkning af udearealer, nabobygninger eller offentligt tilgængelige arealer.

Der er foretaget simulering af skyggeforholdene på forskellige tidspunkter af året og døgnet, hvis byggemulighederne i lokalplan 446 udnyttes maksimalt. Skyggepåvirkningen er størst på opholdsarealerne tæt på bygningerne. Der er dog, på de tidspunkter af året, hvor solen står lavest, også en vis skyggepåvirkning på nabobebyggelser mod vest og nord.

Skyggepåvirkningen af nabobygningerne mod nord (Tuborg Havnepark) sker i vinterhalvåret, hvor solen står lavere på himlen. Skyggepåvirkningen på den vestlige af de tre bygninger sker primært i formiddagstimerne, mens den østlige af bygningerne påvirkes i eftermiddagstimerne. Det er primært de nedre etager, som påvirkes.

Skyggepåvirkningen vil være størst morgen og formiddag omkring vintersolhverv, hvor solen står meget lavt og der vil kastes skygge på dele af bygningerne mod nord hele dagen. På de korteste dage omkring middag, vil kun de nederste etager i dele af den vestlige og midterste bygning påvirkes.

I forhold til skyggepåvirkningen fra den noget højere bygning, som lokalplan 307 gav mulighed for at etableres i byggefelt VIII, vurderes der samlet at være tale om en positiv påvirkning i forhold til skyggevirkning på omgivelserne. I forhold til de eksisterende fysiske forhold (ingen bebyggelse i lokalplanområdet), vurderes der højest at være tale om en lille til moderat negativ påvirkning.

Skyggepåvirkningen af nabobygningerne vest for Philip Heymanns Alle (skole og kontorer) vil være omkring solopgang, men ikke senere end 06:30. I vinterperioden, hvor solen står senere op og i en mere sydøstlig retning, kastes der ikke skygge mod vest. Skyggepåvirkning mod vest vurderes derfor at være uden betydning.

1.3.6 Vind

Åbne områder langs kysten har ofte kraftigere vind end inde i landet, hvor bygninger, træer m.v. vil bidrage til at bremse vinden. Ved mødet med en forhindring – f.eks. en bygning - vil vinden bremses op og der dannes overtryk i vindsiden og undertryk i læsiden. Trykforskellene vil sætte en strømning i gang i retning fra det højere tryk mod det lavere tryk og strømningen er især kraftig i området langs bygningens sider. Derfor er vindpåvirkning fra bygninger især knyttet til områder tæt på bygningerne. Facader med spring og hjørner kan medvirke til at reducere vinden langs bygningens sider.

Der findes ikke lovgivning, der regulerer vindpåvirkning. Vindpåvirkningen vurderes derfor i forhold til komforten ved ophold omkring bygningen.

Der er gennemført simuleringer af vindforholdene omkring et byggeri ved maksimal udnyttelse af byggemulighederne i lokalplan 446. Simuleringerne viser, at vindpåvirkningen kun medfører negativ turbulens i en nærzone omkring enkelte bygningshjørner. I de fleste zoner omkring bygningen, vil den fungere som lægiver.

Samlet vurderes, at der er positiv påvirkning på vindforholdene i lokalområdet, da bygningen især fungerer som lægiver. Ved visse vindretninger kan der opstå lokal turbulens ved bygningshjørner. Dette vurderes at være ubetydeligt i forhold til den samlede påvirkning.

Der er ikke foretaget simulering af vindforhold omkring de tre planlagte badehuse ud til kysten. De er så små, at de ikke vurderes at kunne medføre negativ vindturbulens af betydning.

1.3.7 Støv, støj og vibrationer i anlægsfasen

Påvirkningen i anlægsfasen kan ikke vurderes konkret, da lokalplan 446 ikke fastlægger detaljer omkring selve byggeprocessen.

Gentofte Kommune har udarbejdet en forskrift for midlertidige bygge- og anlægsprojekter (Gentofte Kommune, 2017). Forskriften omfatter alle støjende og stærkt støjende erhvervsmæssige bygge- og anlægsaktiviteter i Gentofte Kommune. Byggeriet, der udnytter mulighederne i lokalplan 446, skal – ud over gældende lovgivning - overholde forskriften. Forskriften fastlægger, at støjende og/eller støvende bygge- og anlægsaktiviteter kun må udføres på hverdage fra 7.00 til 18.00 og på lørdage fra 7.00 til 14.00. Stærkt støjende og/eller stærkt støvende erhvervsmæssige bygge- og anlægsaktiviteter må kun udføres mellem 8.00 og 16.00 på hverdage.

Derudover skal arbejdet tilrettelægges, så støvgener begrænses mest muligt (f.eks. ved vanding).

Da anlægsarbejdet skal udføres i overensstemmelse med denne forskrift og øvrige gældende lovgivning vurderes, at væsentlige støvgener kan undgås, samt at væsentlige støj- og vibrationspåvirkninger kan reduceres til midlertidige perioder.

1.4 Kumulative effekter

Kumulative påvirkninger er summen af påvirkninger af miljøet, der sker som følge af flere samtidige tiltag eller projekter.

Udover det aktuelle lokalplanområde er lokalområdet stort set fuldt udbygget. Der vurderes ikke at være andre planer på vej i lokalområdet, der sammen med de aktuelle planforslag kan medføre en væsentlig negativ miljøpåvirkning.

Der vurderes at være to konkrete projekter, som i samspil med udmøntningen af planforslagene kan medføre kumulative effekter:

1.4.1 Svanemøllen Skybrudstunnel.

Det er vedtaget at etablere en skybrudstunnel, der kan føre ekstremregn fra baglandet til Øresund. Projektet er et samarbejde på tværs af kommunerne København, Gentofte, Gladsaxe og Frederiksberg for at løse problemer med oversvømmelser i det nordlige hovedstadsområde.

Sammenlagt 10 kilometer tunnel skal sikre, at områderne kan komme af med regnvand i forbindelse med skybrud og kraftig regn.

Svanemøllens Skybrudstunnel passerer direkte under lokalplanområdet og byggefeltet i en dybde af ca. 18 meter under terræn. Indenfor lokalplanområdet forventes der ikke at skulle graves dybere end ca. 6 meter under terræn ved anlæg af kælder. Der vil derfor være en lodret afstand på ca. 12 meter mellem byggeaktiviteterne i lokalplanområdet og tunnellen. Der er udlagt en sikkerhedszone omkring tunnelen på 5 meter. Tunnellen etableres ved boring. De nærmeste skakte tilknyttet boringen er ca. 850 meter fra lokalplanområdet. Da der således er god afstand til sikkerhedszonen og der ikke er graveaktiviteter i nærheden af lokalplanområdet, vurderes de to projekter ikke at medføre væsentlige kumulerede negative effekter.

1.4.2 Nordhavnstunnellen.

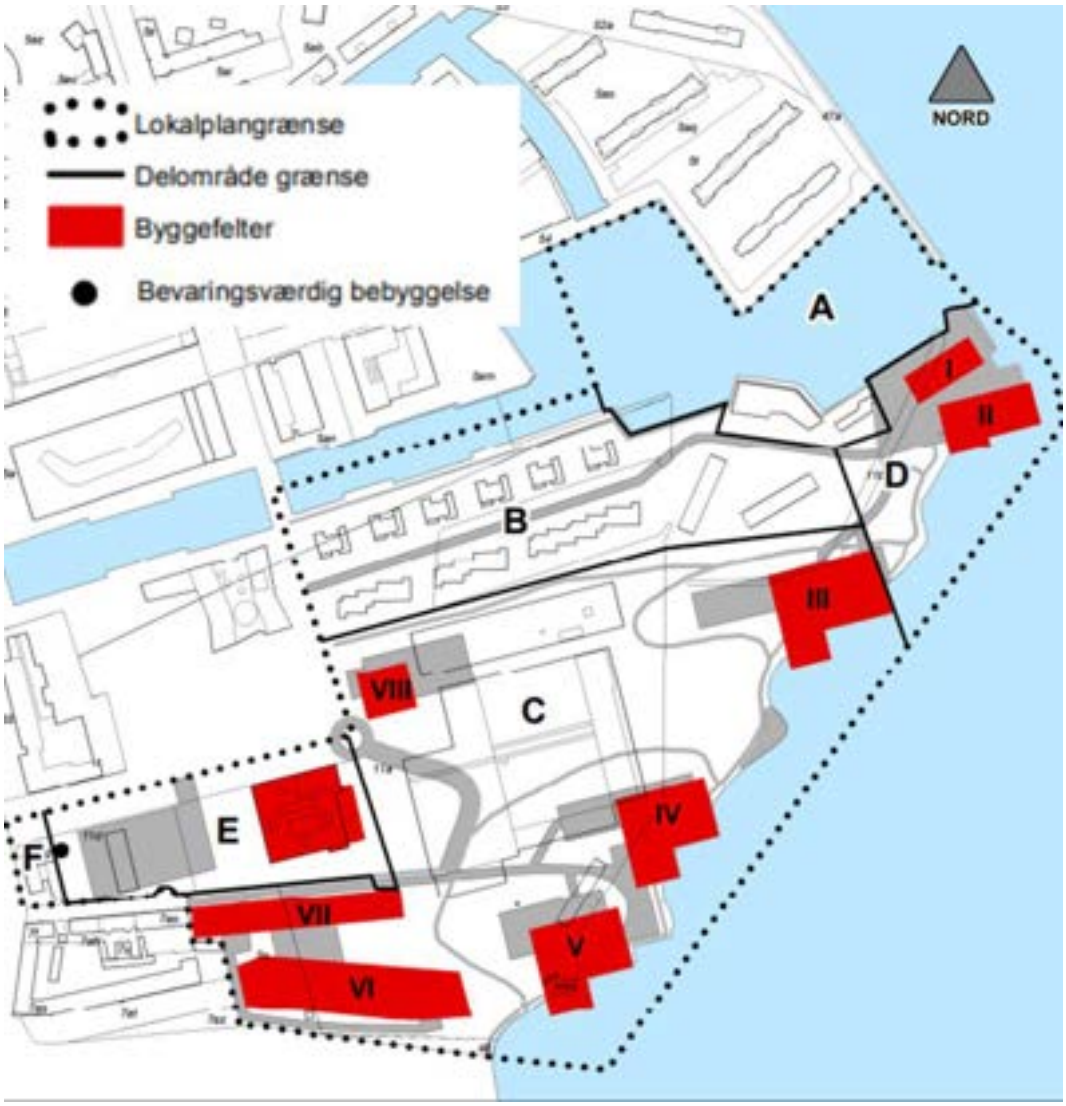
Ca. 700 meter syd for lokalplanområdet, ved Svanemøllen lystbådehavn, er Vejdirektoratet i gang med at anlægge Nordhavnstunnellen, der forbinder Lyngbyvej/Nordhavnsvej med det nye byudviklingsområde på Nordhavn. Linjeføringen er ca. 500 meter syd for lokalplanområdet.

Under anlægsarbejdet holdes arbejdsområderne tørre ved at pumpe grundvand op indenfor tætte vægge. Det oppumpede grundvand føres tilbage til grundvandsmagasinet udenfor væggen. På den måde undgås negative effekter af grundvandssænkningen i tilstødende områder også i lokalplanområdet. Vejdirektoratet har indrettet grundvandshåndteringen, så grundvandsstrømningen i områder med jordforurening ikke påvirkes. Dette gælder også for lokalplanområdet.

På den baggrund vurderes der ikke at være væsentlige kumulative effekter knyttet til udnyttelses af byggemulighederne i lokalplan 446 og etablering af Nordhavnstunnellen.

1.5 0-alternativet / alternativer.

I en miljøvurdering skal man også vurdere på andre alternativer til planen. I dette tilfælde vurderes det såkaldte nul-alternativ, hvor planforslagene ikke vedtages. I det tilfælde gælder den eksisterende lokalplan 307 for området. Det antages, at de resterende byggemuligheder i lokalplanen (byggefelterne IV, V og VIII) i så fald vil blive udnyttet til etablering af boliger (se Figur 1-3).



Figur 1-3. Den gældende lokalplan 307. Byggefelterne IV, V og VIII er ikke bebygget endnu.

Boliganvendelse vurderes at producere ca. dobbelt så meget spildevand som kontoranvendelse. Dette kan dog håndteres på renseanlæggene og vurderes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkning.

Med bebyggelse i de tre felter opføres tre bygninger, to af dem i selve kystlinjen (kysthusene). Byggeaktiviteter i kystlinjen medfører en risiko for at der under byggeprocessen kan frigøres forurenende stoffer fra jordbunden, som kan løbe ud i Svanemøllebugten. I byggefelt IV og V er der registreret forurening med PFOS (et stof i PFAS-kategorien – se afsnit 1.3.2). I forbindelse med byggeprocessen ville der således skulle etableres afværgetiltag, der sikrer mod væsentlig forurening af Øresund med PFOS.

Al håndtering og bortskaffelse af jord antages at ske under overholdelse af gældende regler. Derfor vurderes påvirkningen af jordbunden at være ubetydelig.
Udnyttelse af byggemulighederne i lokalplan 307 vil medføre en beskeden forøgelse af trafikken i lokalområdet. Det vurderes, at kapaciteten på det lokale vejnet er tilstrækkelig til uden problemer at kunne afvikle forøgede trafikmængder.

Trafikken lokalt i Tuborg Havnepark vil forøges relativt meget ved etablering af de tre boligblokke, men det vurderes ikke at få væsentlige konsekvenser for trafikafvikling og -sikkerhed. Samlet vurderes, at den samlede negative miljøpåvirkning på trafikbelastning, -afvikling, -støj og sikkerhed i 0-scenariet vil være lille.

I lokalplan 307 er der mulighed for etablering af boliger i op til 10 etager (op til 42 meter over havniveau i de to byggefelter IV og V og op til 9 etager (op til 39 meter over havniveau) i byggefelt VIII. Det er betydeligt højere end i lokalplan 446. Landskabeligt vil især de to høje kysthuse være dominerende. Det vurderes, at 0-alternativet ville medføre en lille til moderat negativ påvirkning af de landskabelige forhold.

I forhold til skygge vil bygningen i byggefelt VIII grundet den større højde kaste længere skygger end byggeriet, der kan opføres efter lokalplan 446. Det er estimeret, at bygningsmassen i lokalplan 307, når solen står lavest på himmelen, midlertidigt kaster skygge over dele af nabohusene mod nord (Tuborg Havnepark) i perioden ca. 9:30 til 14.

Vindpåvirkningen fra bygningerne kan meget lokalt omkring bygningshjørner skabe ubehagelig turbulens. Bygningerne vurderes dog primært at fungere som lægivere ved vindretninger fra især syd og øst.

Sammenfattende vurderes 0-alternativet ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger.

1.6 Afværgende foranstaltninger

Det er for hvert af de vurderede emner også vurderet, hvad der kan gøres for at afværge eller mindske en mulig miljøpåvirkning. Handlinger, der skal modvirke miljøpåvirkninger kaldes afværgetiltag. Afværgetiltagene skal etableres, hvis der er tale om væsentlige negative miljøpåvirkninger. Afværgetiltag kan også være en integreret del af planen eller projektet.

Med henblik på at sikre, at vandmiljøet i Øresund ikke påvirkes væsentligt af udstrømmende forurenet grundvand fra lokalplanområdet, bør det sikres, at denne udledning ikke forøges.

For at sikre, at udledningen af forurenet grundvand til Øresund ikke forøges, forventes følgende tiltag indarbejdet i et efterfølgende byggeprojekt:

- Langs hele lokalplanområdets linje mod kysten sikres en ubrudt linje i minimum +2,50 meter over havniveau, der sikrer mod bølgeoverskyl på området.
- Områder, hvor der håndteres regnvand (render og det centrale vådområde), skal etableres med tæt bund (lermembran).

I byggefasen bør det sikres, at der ikke sker udledning af forurenende stoffer til Øresund. Ved grundvandssænkning i byggefasen, skal der etableres passende rensning af grundvandet før udledning til kloak.

Det er Gentofte Kommune, der på baggrund af konkret beskrivelse af anlægsaktiviteterne på et senere tidspunkt i processen, vil fastsætte vilkår for afværgeforanstaltninger i anlægsfasen.

Der fastlægges ikke konkrete afværgetiltag rettet mod håndtering af jord. Når et konkret projekt godkendes, må det forventes, at der stilles krav til

- Entreprenørens oplag af olie og kemikalier
- En beredskabsplan for projektet, så ansvaret i ved uheld er entydigt fastlagt.

I forhold til trafiksikkerheden vurderes der ikke behov for etablering af tiltag indenfor lokalplanområdet. Udenfor området kan det overvejes

- at lede / nudge fodgængere til at anvende fodgængerfeltet ved rundkørslen.
- at indføre forbud mod venstresving fra Philip Heymans Alle mod servicevejen nord for myggefelterne.

I forbindelse med endelig udformning af projektet skal det vurderes om, der vil være behov for at anvende ruder med ekstra støjdæmpning.

1.7 Overvågning

Hvis planen medfører krav om etablering af afværgetiltag, skal man overvåge, om tiltagene virker. Der fastlægges ikke konkrete afværgetiltag, så derfor er der ikke behov for overvågning.

2 Indledning

Formålet med miljøvurdering er at fremme en bæredygtig udvikling ved at sikre, at der foretages en miljøvurdering af planer og programmer, hvis gennemførelse kan påvirke miljøet væsentligt. Målet er at minimere eller helt undgå negative miljøkonsekvenser ved gennemførelse af en plan eller et program. Det sker ved at identificere potentielle miljøpåvirkninger tids nok til, at de kan håndteres i forbindelse med udarbejdelse af planen, f.eks. ved begrænsning af påvirkningen eller tilretning af planen. En miljøvurdering skal desuden kvalificere den offentlige debat og politiske behandling.

2.1 Hvad er en miljøvurdering – og hvad skal en miljørapport rumme?

Miljøvurderingen er baseret på Lov om miljøvurdering af planer og programmer[1] - i det følgende kaldet Miljøvurderingsloven. Miljøvurderingen tager udgangspunkt i et bredt miljøbegreb omfattende alt fra den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft og klimatiske faktorer til materielle goder, landskab, kulturarv, arkitektonisk og arkæologisk arv samt det indbyrdes forhold mellem disse parametre.

I henhold til loven skal der i forbindelse med tilvejebringelse af planer og programmer, foretages en indledende vurdering af, om planen må antages at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet. Afgrænsningen af det konkrete indhold foretages af kommunen efter høring af berørte myndigheder og eventuelt lokale foreninger. Målet er at få afgrænset de væsentlige forhold, som skal beskrives, analyseres og vurderes, samt få fastlagt et egnet detaljeringsniveau for den konkrete miljøvurdering.

Miljøvurderingen munder ud i en miljørapport, som skal rumme en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang, planforslaget stemmer overens med de gældende miljømålsætninger, som er fastlagt i lovgivning og anden planlægning. Nok så vigtigt, skal den også rumme en vurdering af, om der sker væsentlige indvirkninger på enkelte miljøfaktorer.

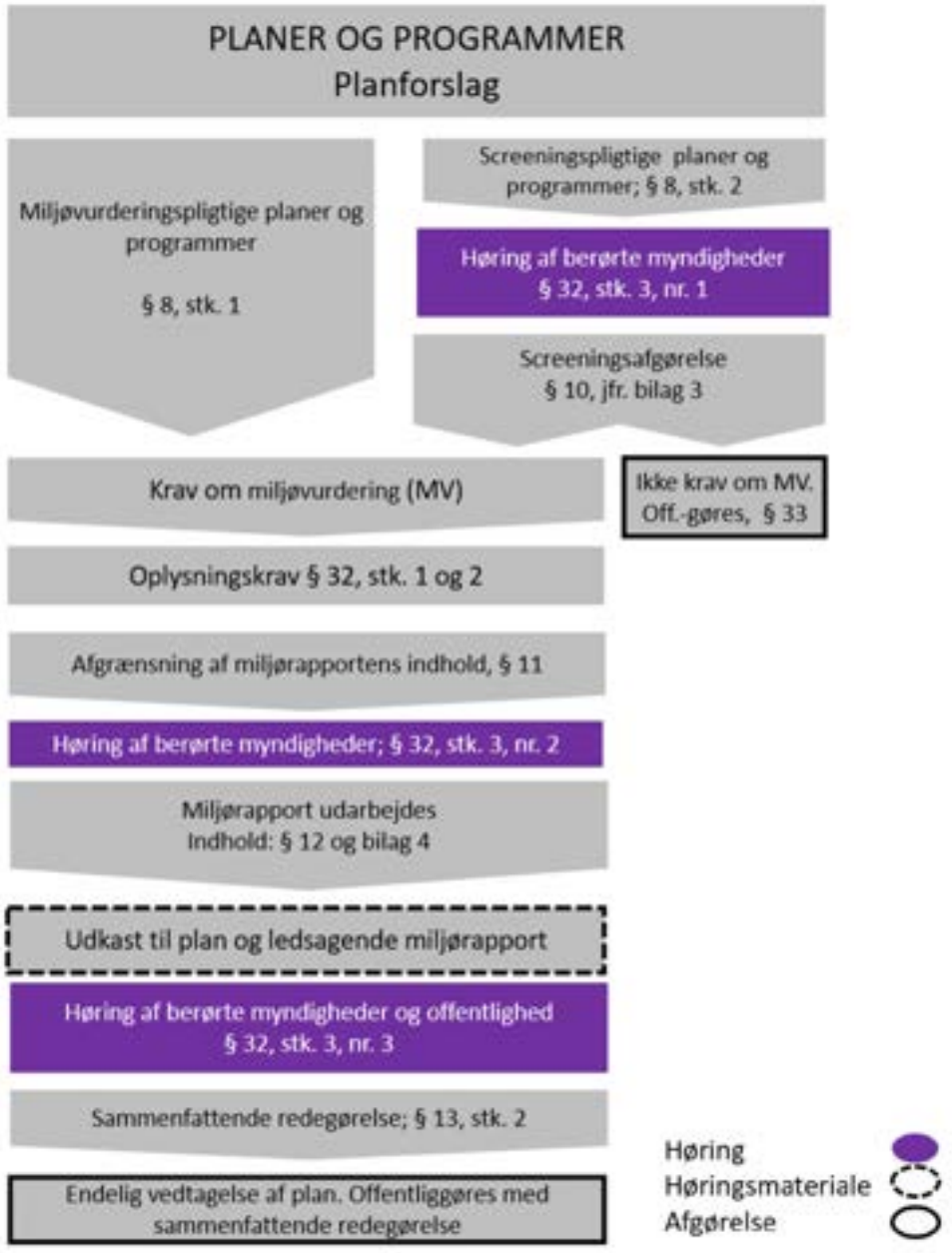
En miljørapport skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til plandokumentets indhold, detaljeringsvniveau og placering i den samlede planproces.

Når miljørapporten og forslaget til planen eller programmet foreligger, foretager myndigheden en offentlig høring med en 8 ugers frist for offentlighedens og myndigheders fremsendelse af bemærkninger. Efter høringsperioden gennemgår planmyndigheden de indkomne forslag, bemærkninger og kommentarer med henblik på at skabe et samlet overblik over høringsresultatet. De indkomne forslag behandles inden der træffes beslutning om den endelige vedtagelse af planen eller programmet.

[1] Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03/01/2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Den endelige godkendte plan med tilhørende miljørapport offentliggøres samtidig med en sammenfattende redegørelse og et program for overvågning, hvis dette er aktuelt.

Den samlede miljøvurderingsproces følger trinene i Figur 2-1.



Figur 2-1 Processen for håndtering af planforslag indenfor rammerne af miljøvurderingsloven

Denne miljørapport indeholder en miljøvurdering af forslagene til lokalplan nr. 446 og kommuneplantillæg nr. 12. – *"Nyt hovedkvarter til Novo Nordisk Fonden".*

Miljørapporten er bygget op af en række indledende kapitler med beskrivelse af planforslag, proces og metode, grundlag, afgrænsning og alternativer, plangrundlag, lovgivning, samt efterfølgende fagkapitler med miljøvurdering af de fagområder, hvor det er vurderet, om planerne kan medføre væsentlige påvirkninger. Til sidst i rapporten er der samlet op på afværgetiltag og overvågningsaktiviteter.

Kapitel 1 er et ikke-teknisk resumé med en opsummering af de vigtigste pointer fra rapporten.

2.2 Beskrivelse af planforslagenes indhold

Novo Nordisk Fonden ønsker at etablere et nyt hovedkvarter i Tuborg Syd i Gentofte Kommune. For at muliggøre dette har Gentofte Kommune udarbejdet forslag til lokalplan 446 og kommuneplantillæg 12. Med det nye plangrundlag for en del af område C i lokalplan 307 (se Figur 3-6) ønskes anvendelseskategorien ændret fra bolig til erhverv, ligesom en række andre bestemmelser tilpasses. Kommuneplantillæg nr. 12 danner grundlaget for, at man i lokalplan 446 kan fastlægge anvendelsen til erhvervsformål.

Den samlede ikke-realiserede byggeret for byggefelt IV, V og VIII i delområde C i lokalplan 307 udgør i alt 16.900 m^2, som ønskes udnyttet til opførelse af erhverv (hovedkvarteret) frem for boliger. Med den nye lokalplan flyttes den resterende byggeret i byggefelterne IV og V således fra vand mod land; fra kystlinjen til en beliggenhed op mod Dessaus Boulevard / Philip Heymanns Alle. Denne byggeret suppleres af 150 m^2 til badehuse, så det samlede etageareal bliver på 17.050 m^2.

Det nye hovedkvarter kommer til at ligge i mødet mellem byen og det kystnære landskab.

Det nye hovedkvarter vil være omgivet af både bolig- og kontorbyggeri. Nord for lokalplanområdet ligger Tuborg Havnepark. Mod øst ligger Kysthus 1-3 mod Øresund. Syd for hovedkvarteret ligger Bakkedraget og favner et højdedrag i det kystnære landskab. Ved siden af byggefeltet ligger Hellerup Skole og 200 m nordpå shoppingcenteret Waterfront, samt Experimentarium. Byggefeltet ligger også i direkte forbindelse med gang- og cykelstien, der fortsætter ad Strandpromenaden syd for området (se Figur 2-2).

Figur 2-2. Oversigt over eksisterende byfunktioner i lokalområdet. Lokalplanen omfatter et areal på grænsen mellem byens struktur og det kystnære landskab. Udsnit af kort fra startredegørelse (Lundgaard og Tranberg Arkitekter, 2024)

Vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 12 muliggør anvendelsesændring fra boliger til liberalt erhverv (se også afsnit 3.1.5).

Arkitekturen vil være forankret i både byen og i det kystnære landskab. Projektet er tidligere beskrevet i startredegørelse, der blev behandlet af Gentofte Kommunes byplanudvalg den 5. februar 2024 (Lundgaard og Tranberg Arkitekter, 2024). På baggrund heraf er lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 udarbejdet med henblik på at skabe plangrundlaget for at kunne opføre hovedkvarteret.

Det er formålet med lokalplan 446,

- at skabe et landskabeligt spændende bykvarter.
- at skabe et område med bynatur og sikre rekreative udearealer og adgang til kysten.
- at skabe en bebyggelsesstruktur med sammenhæng til den eksisterende by- og infrastruktur.

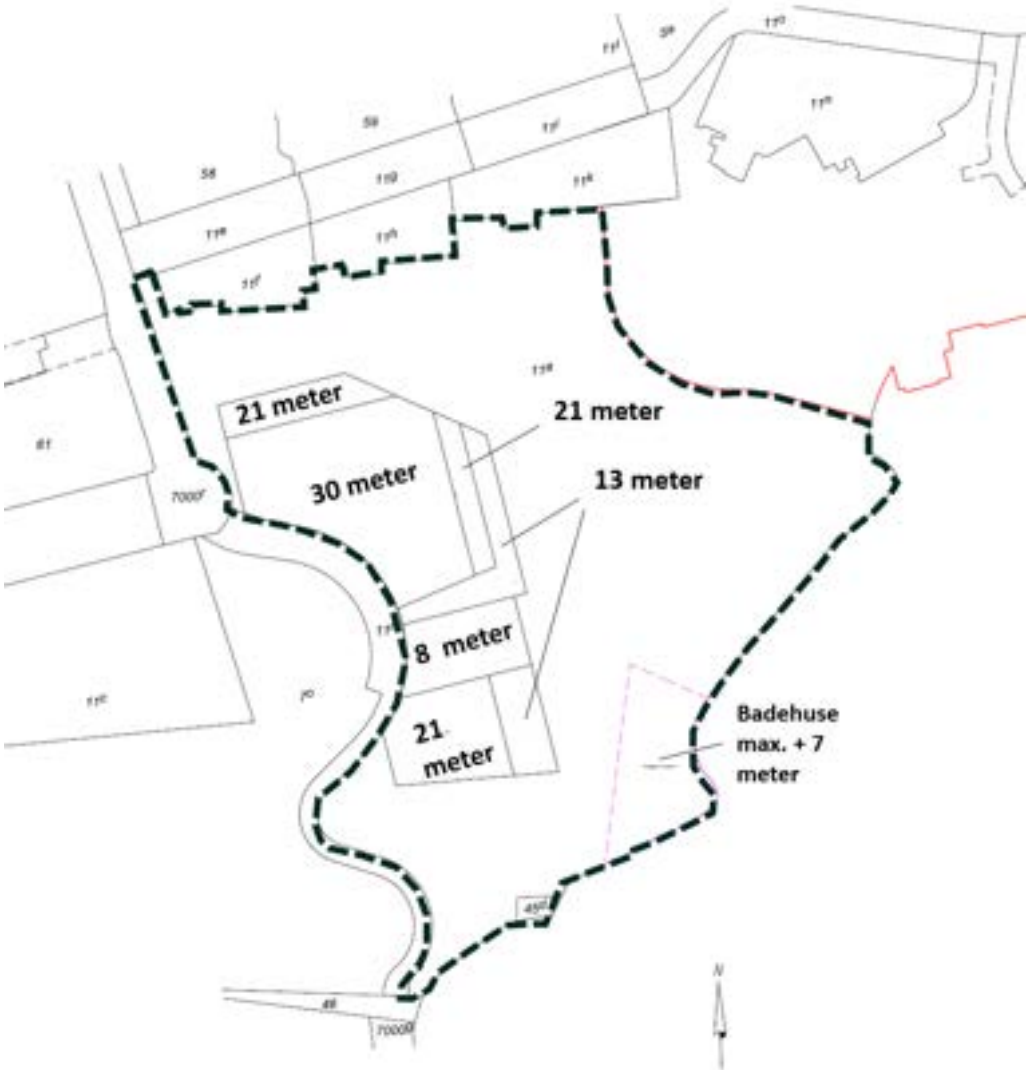
- at muliggøre en anvendelse til erhvervsformål og sikre et byggeri af høj arkitektonisk kvalitet med fokus på bæredygtige løsninger.

Områdets anvendelse fastlægges til liberalt erhverv.

2.2.1 Bebyggelse

Lokalplan 446 fastlægger byggefelter, hvor den maksimale tagkote i forhold til havniveau (DVR 90) er angivet, se Figur 2-3).

Derudover kan der etableres op til tre småbygninger i én etage (op til max. kote + 7 meter) ved kysten til bad/omklædning/sauna. Langs kyststrækningen må der anlægges tre badebroer i træ. Den ene skal anlægges i tilknytning til badehusene.



Figur 2-3. De fastlagte byggefelter i forslag til lokalplan 446. Maksimale bygningshøjder i kote over havniveau (DVR 90).

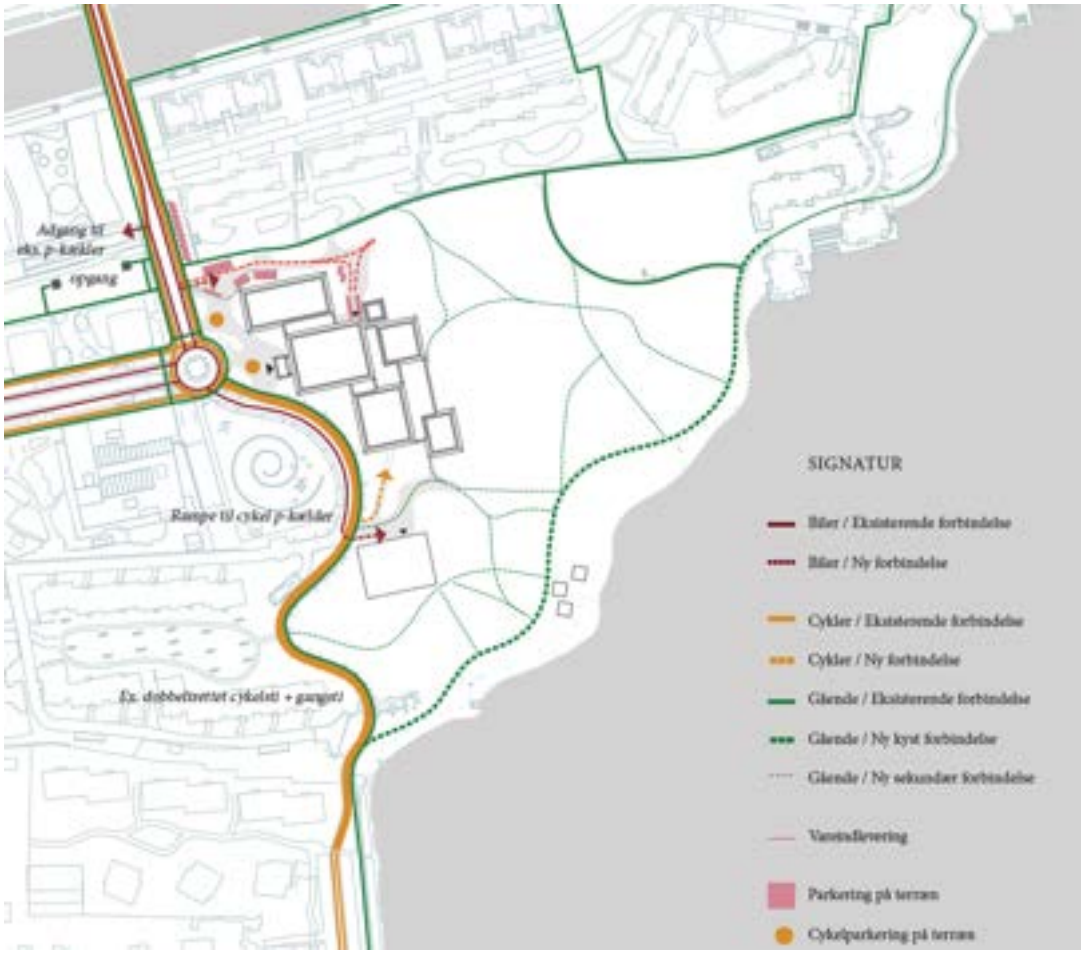
Den samlede bebyggelse til kontorerhverv skal opføres med forskudte volumener og varierede højder i en terrasseret form, som aftrappes mod landskabet. Ydervægge må kun opføres i træ, natursten, metaller (dog ikke zink eller kobber), skifer, murværk med håndstrøgne mursten og partier af glas.

Materialer skal fremstå i deres naturlige farver. Skrå tagflader skal beklædes med træ, skifer, natursten eller metal (dog ikke zink eller kobber).

Altaner skal integreres i bygningens form og arkitektur, enten som tagterrasser eller indeliggende altaner og må ikke etableres over kote +15 DVR90.

2.2.2 Veje, stier og parkering

Vejadgang til området sker dels til servicevej nord for bygningerne og dels til rampe til cykelkælder syd for bygningerne (se Figur 2-4).



Figur 2-4. Veje, stier og parkering. Illustration fra lokalplan 446. Bygningerne på illustrationen viser et eksempel på et byggeri, der kan opføres indenfor lokalplanens rammer.

Der anlægges kun gæste- og cykelparkering inden for lokalplanområdet. Øvrige parkeringspladser fastlægges uden for lokalplanområdet, hvor der ved tinglysning sikres adgang til nødvendig parkering i P-kælder vest for Philip Heymanns Alle.
Der skal udlægges en offentligt tilgængelig sti langs kysten, der forbinder det planlagte stiforløb der grænser op til lokalplanområdet mod nord og eksisterende stier mod syd.

2.2.3 Ubebyggede arealer.

Figur 2-5. Hoveddisponering af landskab og mulig placering af bygninger. Illustrationsbilag 1 fra lokalplan 446. Bygningerne på illustrationen viser et eksempel på et byggeri, der kan opføres indenfor lokalplanens rammer.

Inden for lokalplanområdet skal beplantning anlægges med naturgræsser og -urter, buske og træer placeret solitært eller i mindre grupper, i princippet som vist på Figur 2-5.

3 Gældende regler og planforhold

I dette kapitel beskrives de eksisterende overordnede regler og planforhold gældende for lokalplanområdet. Herefter beskrives de fremtidige planforhold og det vurderes, hvilken påvirkning planforslagene har herpå. Eventuelle øvrige planforhold relateret til de enkelte miljøfaktorer er beskrevet i de respektive fagkapitler.

Relevante planforhold omfatter på nationalt niveau de arealbestemmelser, der er fastsat i planloven, samt eventuelle landsplandirektiver.

Relevante planforhold på kommunalt niveau omfatter gældende kommuneplanbestemmelser, lokalplaner, samt strategiske planer og sektorplaner gældende for området.

3.1.1 Statslig planlægning.

Statslig planlægning, der har karakter af landsplandirektiver er udmøntet i bekendtgørelser og har direkte lovvirkning for kommunerne. Lokalplanområdet er omfattet af følgende landsplandirektiver:

- **Landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet[1].** Bekendtgørelsen har til formål at fastlægge detailhandelsstrukturen i hovedstadsområdet i form af bymidter, bydelscentre og aflastningsområder. Planforslagene giver ikke mulighed for detailhandel, hvorfor forholdet til det pågældende landsplandirektiv ikke behandles yderligere.

- **Fingerplan 2019[2].** Fingerplanen har til formål at sikre, at kommuneplanlægning i hovedstadsområdet sker på grundlag af en vurdering af udviklingen af hovedstadsområdet som helhed. Lokalplanens forhold til Fingerplanen vurderes nedenfor.

Fingerplan 2019.
Hovedstadsområdet er jfr. Fingerplan 2019 opdelt i fire delområder: Det indre storbyområde (håndfladen), ydre storbyområde (byfingrene), grønne kiler og øvrige hovedstadsområde.

Der gælder særlige regler for den kommunale planlægning i hvert af områderne. Det er således i Fingerplanen, at de overordnede rammer og retningslinjer for kommunens planlægning fastlægges. Lokalplanområdet ligger i det indre storbyområde. Kommuneplanlægningen er derfor underlagt retningslinjer, som angivet af planens kapitel 3 om

[1] Bekendtgørelse nr. 1488 af 11/12/2018 om landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet.
[2] Bekendtgørelse nr. 312 af 28/03/2019 om hovedstadsområdets planlægning.

kommuneplanlægningen i det indre storbyområde. Det betyder bl.a., at der stilles krav til kommuneplanlægningen i forhold til placering af byfunktioner, stationsnærhed, placering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav mv. og med udgangspunkt i udvikling i den eksisterende byzone.

Planområdet ligger i eksisterende byzone og er inden for det stationsnære område til Hellerup Station.

Fingerplanens § 6 fastlægger, at byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgsmønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder. De stationsnære områder skal ud fra samme overordnede hensyn til den kollektive trafikbetjening udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

Kommune- og lokalplanlægning i kommuner, som er omfattet af Fingerplanen, må ikke stride mod denne. Lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 vurderes at være i overensstemmelse med Fingerplan 2019.

3.1.2 Vandområdeplanerne 2021 – 2027 (Miljøministeriet, 2023).

Vurdering af påvirkningen af tilstanden i målsatte vandområder omfattet af de statslige vandområdeplaner behandles i afsnit 5.

3.1.3 Planhabitatbekendtgørelsen[1]

Planhabitatbekendtgørelsen fastlægger, at planforslag i medfør af planloven ikke kan vedtages, hvis de i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt. Det samme gælder, hvis planforslagene kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget på habitatdirektivets bilag IVa eller hvis planforsalget kan medføre ødelæggelse af de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IVb.

Natura 2000-områder.

Området er ikke beliggende inden for eller nær et Natura-2000 område. Nærmeste Natura-2000 område er Gentofte Sø og Brobæk Mose, som er beliggende ca. 3,5 km fra lokalplanområdet. Det er i forbindelse med Gentoftes Kommunes afgrænsning af indholdet i denne miljøvurdering jfr. miljøvurderingslovens § 11 vurderet, at vedtagelse af

[1] Bekendtgørelse nr. 1383 af 26/11/2016 om administration af planloven i forbindelse med internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

lokalplanen ikke vil kunne påvirke dette eller andre Natura 2000-områder væsentligt og at emnet derfor ikke behandles yderligere i miljørapporten.

Dyre- og plantearter på habitatdirektivets bilag IV.
Lokalplanområdet henligger i dag som delvis befæstet, delvist grusbelagt byggeplads. På baggrund af besigtigelse i lokalplanområdet i april 2024 (se foto på Figur 3-1), er det konstateret, at området ikke rummer vådområder eller lignende, der vil kunne udgøre potentielle yngle -eller rastesteder for beskyttede padder. Der er heller ikke træer, bygninger eller andre faste strukturer, der vurderes at kunne være yngle- eller rastelokalitet for flagermus.

Det vurderes således, at vedtagelse af planforslagene ikke vil kunne beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for dyrearter på habitatdirektivets bilag IVa eller kunne ødelægge plantearter på direktivets bilag IVb.

Figur 3-1. Foto fra syd ud over lokalplanområdet. 15. april 2024, Artelia.

3.1.4 Regional planlægning

Region Hovedstaden vedtog en ny Regional Udviklingsstrategi i januar 2024 (Region Hovedstaden, 2024).

Udviklingsstrategien udgør den strategiske ramme for regionens arbejde med regional udvikling.

Strategien består af fire spor

- En sund og klimarobust region
- Ansvarligt forbrug af ressourcer og mindre CO_2-udledning
- Sammenhængende og attraktiv mobilitet
- Uddannelse til fremtiden

Under hvert spor er anført en række ambitioner, samt tiltag, som Region Hovedstaden har særligt fokus på.

Planforslagene kan vedtages i overensstemmelse med udviklingsstrategien og er ikke til hindring for realisering af strategiens ambitioner.

Region Hovedstaden er ligeledes myndighed i forhold til råstofplanlægningen. Miljø- og fødevareklagenævnet har d. 20. december 2023 ophævet Råstofplan 2016/2020 og hjemvist den til fornyet behandling i Region Hovedstaden. Det aktuelle og gældende plangrundlag er således Råstofplan 2012. Regionsrådet forventes i april 2024 at tage konkret stilling til modellen for en kommende råstofplan.

Lokalplanområdet er ikke omfattet af udpegninger relateret til råstofudvinding og planforslagenes vedtagelse berører således ikke råstofplanlægningen.

3.1.5 Kommuneplan 2021

Gentofte Kommunes kommunalbestyrelse vedtog den 30. august 2021 Kommuneplan 2021 (Gentofte Kommune, 2021). Lokalplanområdet er omfattet af kommuneplanramme 1.B15. Rammebestemmelserne er gengivet i Tabel 3-1.

Tabel 3-1. Gældende bestemmelser for kommuneplanramme 1.B15 i Gentofte Kommunes kommuneplan 2021.

Plannummer	**1.B15**
Plannavn	Tuborg Syd
Planstatus	Vedtaget
Generel anvendelse	Boligområde
Specifik anvendelse	Etagebolig
Bebyggelsesprocent	70
Bebyggelsesprocent af	Området som helhed
Max. bygningshøjde	40
Max. etager	10

Da den nye lokalplan udlægger områdets anvendelse til erhverv, forudsættes udarbejdelse af et kommuneplantillæg, der muliggør dette.

Retningslinjer for stationsnærhed.
Det fremgår, af kommuneplanretningslinjerne for stationsnærhed at der skal redegøres for placering af kontor- og serviceerhverv over 1.500 etagemeter i det stationsnære

område uden for stationsnære kerneområder. Lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 omfatter et areal udenfor kerneområdet. Der kan dog uden yderligere redegørelse planlægges herfor, hvis det vurderes, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde.

Figur 3-2. Lokalplanområdets beliggenhed i forhold til stationsnærhed omkring Hellerup Station. Fra Gentofte Kommunes Kommuneplan 2021 (Gentofte Kommune, 2021).

I forhold til etablering af hovedkvarteret for NOVO NORDISK FONDEN kan det konstateres, at der i Gentofte Kommune eller nabokommunerne langs Kystbanen ikke umiddelbart forefindes byudviklingsarealer, der modsvarer projektets vision og behovet knyttet til projektets hovedgreb med en tilbagetrukket bebyggelse i sammenhæng med et stort sammenhængende grønt og rekreativt naturområde med stærk forbindelse til havet og kysten.

På den baggrund vurderes, at planforslagene er i overensstemmelse med retningslinjerne for stationsnærhed.

Retningslinjer for landskab.

Lokalplanområdet er omfattet af retningslinjerne for landskab i Kommuneplan 2021 (Gentofte Kommune, 2021). Emnet behandles i fagkapitlet om landskab, se afsnit 9, Landskab og arkitektur.

Retningslinjer for klimatilpasning.

Lokalplanområdet er omfattet af følgende retningslinjer for klimatilpasning i Kommuneplan 2021 (Gentofte Kommune, 2021):

Generelt.

- *Klimatilpasning skal som udgangspunkt indarbejdes i ny planlægning og ved etablering og omdannelse af bebyggelse og byområder.*
- *Der skal som udgangspunkt tænkes i rekreative og multifunktionelle løsninger for håndtering af vand, så der samtidigt kan skabes merværdi for lokal- og naboområdet. Regnvand i forbindelse med skybrud skal som udgangspunkt planlægges afledt til grønne arealer eller vandområder.*
- *Afstrømning af regnvand reguleres som udgangspunkt gennem etablering af skybrudsveje samt reservering af arealer, der kan anvendes til midlertidig oversvømmelse/forsinkelse.*
- *Klimatilpasningstiltag, der har virkning på tværs af kommunegrænsen, skal ske i samarbejde med de relevante nabokommuner.*
- *Lokal Afledning af Regn (LAR) skal udformes under hensyntagen til grundvandsstanden i lokalområdet, og det skal sikres, at LAR-anlægget ikke giver anledning til overfladeafstrømning og andre nabogener.*

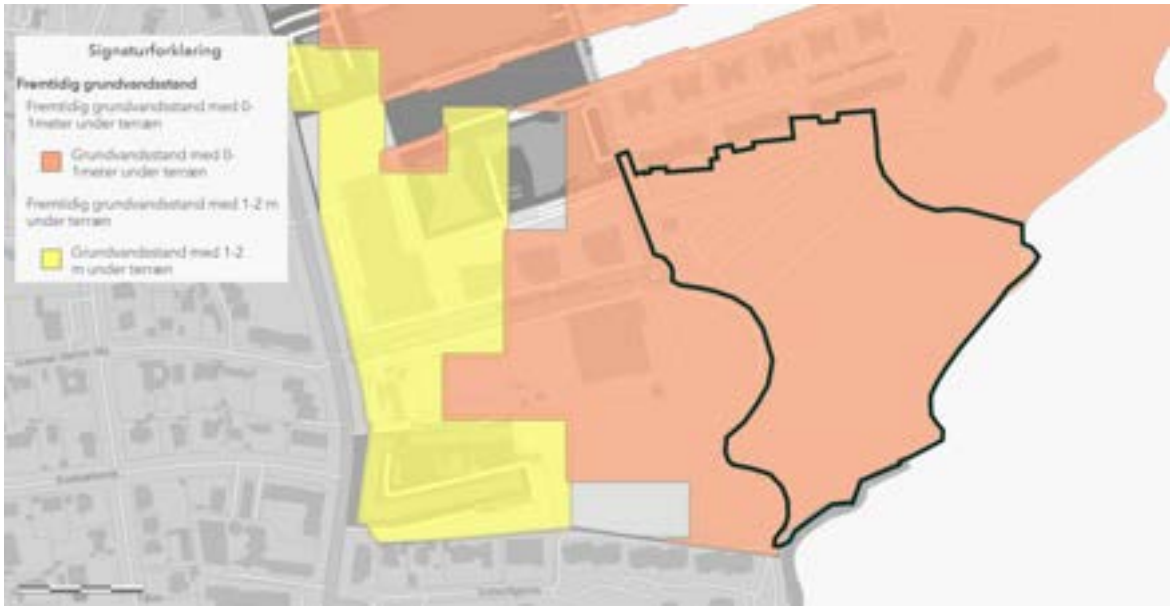
Skybrud.

- *Nye og større ændringer af bygninger og tekniske anlæg samt ændret arealanvendelse skal ske under hensyn til risikoen for oversvømmelse, så risikoen for skader minimeres.*
- *I områder, der er kortlagt som oversvømmelsestruede, skal lokalplaner for nyt byggeri og anlæg udformes, så hverken lokalplan- eller nærområdet påvirkes negativt ved fremtidige skybrudshændelser.*
- *Klimatilpasning i eksisterende byområder og sikring af eksisterende værdier i de øvrige oversvømmelsestruede områder skal tilpasses i æstetisk og visuel sammenhæng med de eksisterende arkitektoniske, kulturarvsmæssige og landskabelige kvaliteter.*
- *Klimatilpasningsprojekter skal så vidt muligt understøtte andre formål, fx trafiksikkerhed, rekreative formål, natur, landskab, sundhed og trivsel m.m.*
- *Ved fortætning i byområder skal der etableres foranstaltninger, der sikrer, at den nuværende og fremtidige risiko for oversvømmelser ikke forværres.*

Figur 3-3. Retningslinjekort for skybrud fra Kommuneplan 2021. Viser områder, der er i risiko for oversvømmelse ved 100 års regnhændelse i 2021. (Gentofte Kommune, 2021)

Grundvand.

- *I områder, hvor der kan forventes højtstående grundvand mindre end 2 meter under terræn, skal planlægningen tage højde herfor, så lokalområdet og afløbs-systemet ikke påvirkes negativt af grundvand i de terrænnære lag.*



Figur 3-4. Retningslinjekort for klimasikring i forhold til grundvand fra Kommuneplan 2021. Viser områder, hvor grundvandet står tæt på jordoverfladen. (Gentofte Kommune, 2021)

Stormflod.

- *I områder, hvor der er risiko for oversvømmelse fra havvand, skal planlægningen tage højde herfor. Nye og større ændringer af bygninger og anlæg planlægges, så de ikke påvirkes negativt ved fremtidige oversvømmelser.*
- *Det skal løbende sikres afværgeforanstaltninger på de mest udsatte strækninger.*
- *Konkrete afværgeforanstaltninger mod oversvømmelser fra stigende havvandstand og stormflod skal tage hensyn til den visuelle påvirkning af kysten.*

Figur 3-5. Retningslinjekort fra Kommuneplan 2021 der viser risiko for stormflodsrisiko i scenarier fra de kommende 100 år. (Gentofte Kommune, 2021)

Erosion.

- *Ved nye og større ændringer af bygninger, tekniske anlæg og arealanvendelse langs Øresundskysten skal der tages hensyn til eventuel risiko for erosion.*

<u>Vurdering af planforslagene i forhold til Kommuneplanens retningslinjer for klimatilpasning.</u>

Planforslagene vurderes på en række områder at understøtte kommuneplanens retningslinjer for klimatilpasning:

- Den tilbagetrukne bygningsmasse og det åbne og offentligt tilgængelige forland med varierende vanddække vurderes at forbedre de rekreative kvaliteter i forhold til det gældende plangrundlag.
- Der vurderes at være tilstrækkeligt areal til vandhåndtering også i skybrudssituationer.
- Området er beliggende i et direkte marint opland, hvor der ikke opstår problemer med opstuvning i regnvandssystemet ved f.eks. skybrud.
- Den tilbagetrukne bygningsmasse øger robustheden og mindsker risikoen for værditab ved oversvømmelse eller stormflod i forhold til det gældende plangrundlag.

For vurdering af grundvandsforholdene, drikkevandsinteresser henvises til afsnit 6.

3.1.6 Gentofte Kommunes Planstrategi 2024.

Gentofte Kommunalbestyrelse vedtog i oktober 2023 Kommuneplanstrategi 2024 (Gentofte Kommune, 2023).

I strategien er der defineret tre retningssættende temaer for den kommende revision af kommuneplan.

Temaerne er

1. Klimahandling på vej mod 2050
2. Byens rum som ramme om liv og fællesskaber med et grønt og bæredygtigt perspektiv
3. Arkitektonisk kvalitet i et grønt Gentofte

Hensigten med vedtagelse af lokalplan 446 er at muliggøre opførelse af et klimarigtigt byggeri i høj arkitektonisk kvalitet, samtidig med at et stort kystnært naturareal gøres offentligt tilgængeligt. Det vurderes på den baggrund, at det fornyede plangrundlag på bedste vis understøtter planstrategiens temaer.

3.1.7 Gentofte Kommunes støjhandlingsplan 2024.

30. september 2024 vedtog Gentofte Kommunalbestyrelse Gentofte Kommunes Støjhandlingsplan 2024 (Gentofte Kommune, 2024). Gentofte Kommune ønsker med planen at sikre, at Miljøministeriets vejledende grænseværdi for trafikstøj overholdes i forbindelse med planlægning af nye boligområder og anlæggelsen af nye veje. Yderligere er det kommunens hensigt, at målsætningen om, at flest mulige boliger belastes med et støjniveau på mindre end 58 dB, efterleves.

Den vejledende grænse for vejstøjs belastning af boliger er 58 dB, hvor den for kontoranvendelse er 63 dB (Miljøstyrelsen, 2007).

Jfr. handlingsplanens støjkort er støjbelastningen fra trafik < 63 dB i området og lokalplanområdet ligger uden for de områder, der er væsentligt påvirket af støj fra veje og er dermed ikke omfattet af indsatser i støjhandlingsplan 2024.

Støj og vibrationer i anlægsfasen behandles i afsnit 11.

3.1.8 Gentofte Kommunes Klimaplan 2050

Gentofte Kommune vedtog i oktober 2022 Klimaplan 2050 (Gentofte Kommune A, 2022). Planen er konkretiseret i hhv. Handleplan for klimarobusthed (Gentofte Kommune B, 2022) og Handleplan for Klimaneutralitet (Gentofte Kommune C, 2022)

Klimaplan 2050 er udarbejdet efter de internationale standarder for ambitiøs klimaplanlægning, som bynetværket af klimaambitiøse byer, *C40 Cities*, står bag. I Danmark er standarderne opdateret og tilpasset klimaarbejdet i kommunerne i det landsdækkende projekt DK2020. Det overordnede mål i Klimaplan 2050 er at opnå klimaneutralitet senest i 2050. Som delmål har Gentofte Kommune, at CO_2 -udledningen i Gentofte er reduceret med 90 % i 2030 i forhold til 2019.

Der er i Klimaplan 2050 opstillet specifikke mål for CO_2-reduktion under følgende overskrifter

- Grøn Energi
- Bæredygtig mobilitet
- Cirkulær Økonomi
- Bæredygtig dannelse

For klimarobusthed er der opstillet mål under følgende overskrifter

- Regnvand og skybrud
- Havvand og stormflod
- Natur og biodiversitet

Forslag til lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 muliggør etablering af nyt hovedkvarter til Novo Nordisk Fonden. Byggeriet vil have særligt fokus på bæredygtighed. Det er målet, at byggeriet skal være et forbillede for holdbart, klimavenligt byggeri med lavt CO_2-aftryk i hele byggeriets livscyklus herunder også opførelse og drift. Planforslagene vurderes at understøtte målene i Gentofte Kommunes klimaplan.

3.1.9 Arkitekturpolitik 2018

Kommunalbestyrelsen vedtog i oktober 2018 politikken "Arkitektur i Gentofte" (Gentofte Kommune, 2018). Politikken omfatter bl.a. følgende visioner :

- *Der skal være plads til individuelle ønsker og nye udtryksformer, men det skal ske med arkitektonisk kvalitet og dermed også med forståelse for stedets ånd.*
- *Der skal være plads til fornyelse og arkitektonisk kreativitet af høj kvalitet.*
- *Nye æstetiske udtryksformer, nye materialer og teknologier kan indpasses, når de indgår i et kvalitetsbyggeri skabt med arkitekturfaglig omtanke og med respekt for det eksisterende miljø.*

Vurdering i forhold til arkitekturpolitikken sker under afsnit 9, Landskab og arkitektur.

3.1.10 Lokalplanlægning – den gældende lokalplan 307

Lokalplan 307, der omhandler Tuborg Syd, blev vedtaget i 2008 (Gentofte Kommune, 2008). Intentionen med lokalplanen er at skabe et vildtgroende, landskabeligt og

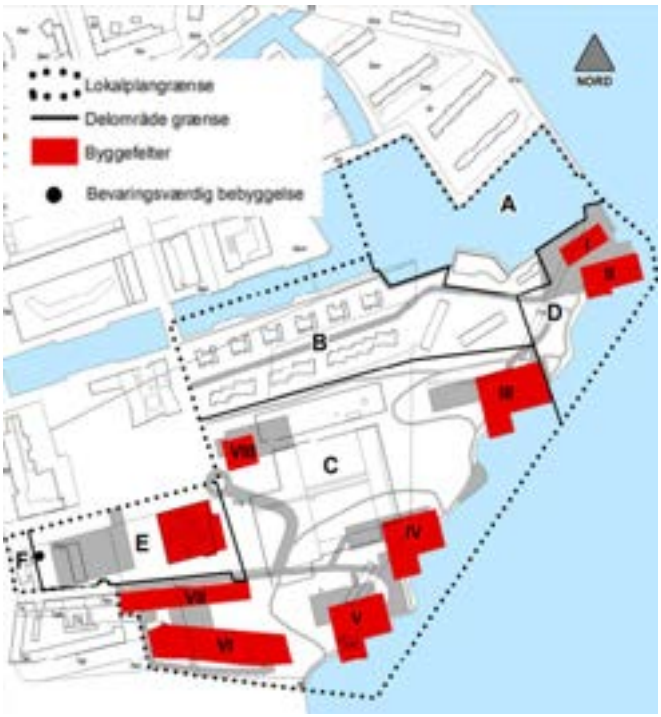
arkitektonisk spændende bykvarter. Der er fastlagt et stort beplantet, grønt område, der skal udformes som et kystnært landskab, hvor bebyggelsen placeres i mindre grupper i et terrænreguleret landskab.

Lokalplanområdet er opdelt i en række delområder. Delområde A er lystbådehavn. Delområde B, C og D er fastlagt til boligformål. Der er udlagt en række byggefelter, der sikrer, at bebyggelsen fremstår som boliggrupper i et grønt landskab. Bebyggelse kan opføres i op til 10 etager og med en bygningshøjde på op til 40 m. Den del af bebyggelsen, der vil være beliggende ved Evanstonevej, Ved Eltham og Philip Heymans Alle (byggefelterne VI, VII, VIII), kan dog højst opføres i 9 etager med en bygningshøjde på op til 37 m.

Delområde E er udlagt til offentlige formål, mens delområde F er udlagt til erhverv og offentlige formål.

Der sikres i lokalplan 307 offentlig adgang for fodgængere til kyst- og kajstrækninger gennem fastlæggelse af brygger og kystpassager. Cyklister og fodgængere kan bevæge sig på rekreative stier, der slynger sig gennem det grønne område.

Den kystnære tidligere fabriksgrund består primært af opfyld med grus og sten. Det er en del af Lokalplan 307, at udnytte den næringsfattige jord til at skabe et kystnært landskab.



Figur 3-6. Kortbilag 2 fra lokalplan 307. Delområder og byggefelter.

3.1.11 Svanemøllen Skybrudstunnel – vedtaget klimatilpasningsprojekt.

Det er vedtaget at etablere en skybrudstunnel, der ved ekstremregn kan aflaste baglandet. Projektet (Svanemøllen Skybrudstunnel) er et samarbejde på tværs af kommunerne København, Gentofte, Gladsaxe og Frederiksberg for at løse problemer med oversvømmelser i det nordlige hovedstadsområde. HOFOR står sammen med forsyningsselskabet Novafos for selve anlægsarbejdet.

Sammenlagt 10 kilometer tunnelrør skal fungere som en ny hovedvandvej under jorden, så områderne kan komme af med regnvand og dermed undgå skader og gener i

forbindelse med skybrud og kraftig regn. Det store tunnelanlæg kan rumme godt 100.000 m^3 vand og vil dermed også fungere som et stort bassin til at samle overløb op, som ellers vil havne i søer, vandløb og Øresund. Hvert år vil der blive pumpet ca. 500.000 m^3 vand til renseanlæg frem for at løbe ud i søer, kanaler og hav. (HOFOR, 2024). Svanemøllens Skybrudstunnel passerer direkte under lokalplanområdet og byggefeltet (Figur 3-7**Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**).

Figur 3-7. Linjeføring af Svanemøllens Skybrudstunnel (HOFOR, 2024).

Tunnelen vil på denne strækning blive etableret som segmenttunnel med indvendig diameter på 4,9 meter. Ved anvendelse af denne fremgangsmåde beklædes den borede tunnel løbende med præfabrikerede betonelementer, efterhånden som boremaskinen kommer frem (HOFOR og NOVAFOS, 2021). Tunnelen etableres med topkote ca. 18 meter under terræn, svarende til ca. kote -15,0 meter (DVR 90). Der etableres et antal skakte til tunnelen, hvoraf den nærmeste vil være ved Svanemøllens Kaserne (KAS) ca. 850 meter vest for lokalplanområdet (Figur 3-7**Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**). Udløbspunktet i Øresund vil være fra en pumpestation på nordsiden af den yderste mole ved Fiskerihavnen (FSK) nordligst på Nordhavnshalvøen, ca. 1 kilometer øst for lokalplanområdet. Her vil også tunnelbyggepladsen blive etableret. Udløbet vil være mod nordøst og således ikke være inde i Svanemøllebugten.

Det forventes, at tunnelarbejdet kan gå i gang i løbet af efteråret 2025. Skybrudstunnelen skal efter planen være færdig og i drift i 2032.

Der forventes tinglyst en servitut med beskyttelse mod fysisk påvirkning af tunnelanlægget med udgangen af 2024. Servitutten forventes at rumme en 5 meter fuldt beskyttet zone 5 meter undt om tunnelen, samt en sikkerhedszone på 10-13 meter på hver side af

tunneltracéet, hvor det fastlægges en max. fladelast på 125 kPa. De kommende servitutterne forventes ikke at have væsentlig indflydelse på byggeriet, men vil være gældende i byggefasen. Derfor må det forventes, at eventuelle pæle, boringer eller spuns indenfor servitutgrænserne (10-13 m på hver side af skybrudstunnelen over en strækning på 50 m) ikke skal føres dybere end kote –10,0 svarende til 5 m eksklusionszone rundt om tunnelen.

Eventuelle kumulative påvirkninger mellem Skybrudstunnel-projektet og byggeri i medfør af lokalplan 446 behandles i de enkelte fagkapitler.

3.2 Fremtidige planforhold

Indholdet i forslag til lokalplan 446 og kommuneplantillæg 12 er beskrevet i afsnit 2.2

4 Miljørapportens indhold

Denne miljøvurdering sammenligner situationen for den gældende planlægning (0-alternativet) med en mulig fremtidig situation, hvor forslag til lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 vedtages og dermed bliver gældende.

Miljøvurderingen tager afsæt i den gældende miljøvurderingslov[1], som fastsætter kravene til proces og indhold. Miljøvurderingen skal jfr. Miljøvurderingslovens bilag 4 omfatte den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder

- den biologiske mangfoldighed
- fauna
- flora
- befolkningen
- menneskers sundhed
- jordbund
- vand
- luft
- klima
- materielle goder
- landskab
- kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv

- og de relevante indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

4.1 Grundlag for vurderingen

Gentofte Kommune vurderer, at planforslagene er omfattet af Miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, nr. 1.

Der udarbejdes derfor en miljøvurdering af forslag til lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 i overensstemmelse med Miljøvurderingslovens afsnit II. Heri indgår beskrivelser af relevant miljøstatus og -mål, vurdering af planforslagenes påvirkning af miljøet, kumulative effekter, afværgeforanstaltninger og mulige overvågningstiltag for de relevante emneområder.

Grundlaget for vurderinger af miljøpåvirkninger er som udgangspunkt aktuel viden på tidspunktet for udarbejdelse af planforslagene, dvs. foreliggende datasamlinger, planer

[1] Lovbekendtgørelse nr. 4 af 03/01/2023 af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

og rapporter mv. Hvor der i forbindelse med udarbejdelse af miljørapporten er indhentet supplerende oplysninger, er dette angivet.

Det er i Miljøvurderingslovens § 12, stk. 2 fastlagt, hvilke oplysninger, der skal indgå i en miljørapport:

> *"Miljørapporten skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til, hvor detaljeret planen eller programmet er, hvad planen eller programmet indeholder, på hvilket trin i et beslutningsforløb planen eller programmet befinder sig, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb."*

Miljørapportens detaljeringsniveau skal således afspejle planforslagets niveau. Det betyder også, at der kan være miljøfaktorer, som det ikke giver mening at detailvurdere på nuværende tidspunkt, men som i stedet skal vurderes i forbindelse medbehandling af et konkret projekt i forhold til Miljøvurderingslovens bestemmelser.

4.2 Afgrænsning af miljørapporten

Gentofte Kommune har i medfør af Miljøvurderingslovens § 11 foretaget en afgrænsning af de miljøfaktorer, der skal indgå i miljørapporten.

Gentofte Kommunes forslag til afgrænsning af rapporten har i perioden 22. februar 2024 til 22. marts 2024 været i høring hos følgende berørte myndigheder, jfr. Miljøvurderingslovens § 32, stk. 3, nr. 2:

- Miljøstyrelsen, idet Svanemøllens Skybrudstunnel løber under byggefeltet.
- Kystdirektoratet, idet der er ønske om eventuel ændring af kystlinjen.
- Plan- og Landdistriktsstyrelsen, idet planerne er omfattet af Fingerplanen og de kystnære dele af byzonen.
- Vejdirektoratet, i forhold til Nordhavntunnelens reinfiltration.
- Region Hovedstaden, idet området er V2 kortlagt.
- Københavns Kommune, idet området grænser op til Københavns Kommune.
- Natur og Miljø (Gentofte Kommune), idet området er V2 kortlagt og i forhold til vand (grundvand og overfladevand) samt støj/vibrationer og støv i anlægsfasen.
- Park og Vej (Gentofte Kommune), i forhold til trafikale forhold.

Gentofte Kommune har efterfølgende foretaget en endelig afgrænsning af de miljøfaktorer, der vil blive vurderet i miljørapporten. De udvalgte emner til nærmere vurdering i miljørapporten er:

- Jordbund
- Grundvand
- Spildevand/overfladevand

- Trafikale forhold
- Landskab
- Arkitektur
- Skyggevirkning
- Vindturbulens
- Støj/vibrationer og støv i anlægsfasen
- Kumulative effekter

4.3 Opbygning af fagkapitlerne

Hvert fagkapitel opbygges med følgende struktur:

- **Miljøstatus og mål.** Her præsenteres den nuværende tilstand/miljøstatus i området for den pågældende miljøfaktor ved foreliggende data, rapporter mv., ligesom gældende lov- og plangrundlag beskrives.
- **0-alternativet.** I dette underafsnit vurderes den forventede, fremtidige påvirkning af en given miljøfaktor i det tilfælde, hvor lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12 ikke vedtages. 0-alternativet er med i miljøvurderingen for at kunne sammenholde konsekvenserne af en udvikling uden vedtagelse af planforslaget.
- **Vurdering af planforslagenes miljøpåvirkning.** Her foretages selve vurderingen af de mulige miljøpåvirkninger, som vedtagelse af planforslagene kan medføre. Påvirkningsgraden for de udpegede miljøfaktorer vurderes på baggrund af kvalitative og kvantitative aspekter og kan således være både positiv og negativ. Metoden for vurdering af hver enkelt miljøfaktors påvirkning fremgår af de respektive fagkapitler.

  De mulige påvirkninger på en miljøfaktor vurderes ud fra nedenstående skala:

Væsentlighed		**Eksempel på påvirkningens karakteristika**
Væsentlig negativ påvirkning		Påvirkninger med høj påvirkningsgrad og mellemlang til lang varighed. Påvirkningerne er helt eller delvist irreversible. Om muligt skal der etableres afværgeforanstaltninger eller foretages projekttilpasninger for at forhindre eller mindske påvirkningen.
Moderat negativ påvirkning	Ikke væsentlig	Påvirkning med moderat påvirkningsgrad og mellemlang eller lang varighed. Påvirkningerne er reversible. Afværgeforanstaltninger eller projekttilpasninger bør overvejes.
Lille negativ påvirkning	Ikke væsentlig	Påvirkning med lille påvirkningsgrad og kort, mellemlang eller lang varighed. Påvirkningerne er

		reversible. Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.
Ingen /ubetydelig negativ påvirkning	Ikke væsentlig	Ingen påvirkning i forhold til udgangspunktet. Eller påvirkninger med så lille påvirkningsgrad, at der ikke skal tages højde for disse ved implementering af planen. Varigheden kan være kort (ifm. anlægsfasen) eller lang (ifm. driftsfasen). Påvirkningerne er reversible. Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.
Positiv påvirkning		Påvirkningen udgør en forbedring af miljøtilstanden. Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.

- **Kumulative påvirkninger.** Under de enkelte emner vurderes ligeledes kumulative påvirkninger. Hermed menes miljøpåvirkninger, der kan opstå som følge af en plans vedtagelse og som virker i forening med andre planers, herunder fremsatte planforslags indhold.
- **Afværgeforanstaltninger:** Her præsenteres afværgetiltag, som enten 1) er indarbejdet som tilpasninger af planforslaget undervejs i tilblivelsen eller 2) nødvendiggøres, fordi planforslagene forventes at medføre væsentlig påvirkning af en given miljøfaktor.
- **Overvågningstiltag:** Der fastsættes overvågningstiltag, hvis der iværksættes afværgeforanstaltninger, der kræver løbende monitering.

5 Overfladevand

5.1 Miljøstatus og mål

5.1.1 Status på afledning af overfladevand.

På nuværende tidspunkt er kun en mindre del af området befæstet, mens hovedparten af området er ubefæstet areal. Regnvandet fra de befæstede arealer ledes til eksisterende regnvandskloak ejet af Novafos. Regnvand, der falder på det ubefæstede areal fordamper, siver ned ved naturlig infiltration eller løber ved overfladisk afstrømning direkte til Øresund i forbindelse med større eller længerevarende nedbørshændelser. Fra mindre områder i den vestlige del af området kan en del af overfladeafstrømningen løbe til regnvandskloak langs Philip Heymans Alle og Tuborg Strandeng.

5.1.2 Miljømål

Vandområdeplanerne 2021-2027 (Miljøministeriet, 2023) udgør statens samlede plan for at forbedre det danske vandmiljø. Vandområdeplanerne opstiller målsætninger for hhv. økologisk og kemisk tilstand i kystområderne. Vurdering af tilstanden baseres på data for en række biologiske, fysiske og kemiske kvalitetselementer. Målene for enkelte kvalitetselementer (herunder f.eks. konkrete forurenende stoffer) er defineret som miljøkvalitetskrav. Miljøkvalitetskravene (herefter omtalt MKK) er omsat i dansk lovgivning i bilag 2 til *Bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand*[1].

Gentofte Kommune ligger i Vandområdedistrikt II Sjælland. Sjælland er inddelt i 6 vandområder og lokalplanområdet ligger i oplandet hører til vandområde Øresund. Kommunens samlede areal afvander direkte eller indirekte til Øresund (Kystvandopland nr. 6, Nordlige Øresund i Hovedvandopland 2.3 Øresund). Målsætningen for både økologisk og kemisk tilstand i Nordlige Øresund er "god tilstand" (se Tabel 5-1).

Tabel 5-1. Målsætning og tilstand for kystvande i Vandområdeplan 2021 – 2027 (Miljøministeriet, 2023).

Kystvande	Målsætning VP3 (2021-2027)		Tilstand VP3 (2021-2027)	
	Økologisk tilstand	Kemisk tilstand	Økologisk tilstand	Kemisk tilstand
Nordlige Øresund	God	God	**Moderat**	**Ikke-god**

Kystvandsområdet Nordlige Øresund har et areal på 319 km² og strækker sig langs den danske kyst fra Dragør i syd til Helsingør i nord og omfatter også Københavns Havn.

[1] Bekendtgørelse nr. 796 af 13/06/2023 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand. https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/796

Vandområdets tilstand påvirkes af udledninger fra kyststrækningen fra København til Helsingør. Udledninger fra Gentofte Kommune og fra lokalplanområdet skal derfor ses som en del af den samlede påvirkning.

5.1.3 Miljøtilstand – fastlagt i medfør af vandområdeplanerne 2021-2027

Den økologiske tilstand for Nordlige Øresund er i forbindelse med udarbejdelse af de gældende vandområdeplaner vurderet til moderat og den kemiske tilstand til ikke-god (Miljøministeriet, 2023). Vurderingen af den økologiske tilstand i Nordlige Øresund er baseret på en samlet vurdering af en række kvalitetselementer (fytoplankton, rodfæstede bundplanter, bunddyr, samt niveauet af de såkaldte nationalt specifikke stoffer. Af de biologiske kvalitetselementer er det kun forekomsten af bunddyr, der ikke indikerer god økologisk tilstand (Miljøministeriet, 2023). Her er bundfaunaindekset beregnet til 0,63 for vandområdet under et mod en kravværdi på mindst 0,68. Derudover påvirkes den samlede vurdering af økologisk tilstand i Øresund af, at stoffet methylnaphtalen i sedimentmålinger fra en enkelt måling mellem Nordhavn og Lynetten fra 2011 forekommer i niveauer, der overskrider de gældende miljøkvalitetskrav (se herom nedenfor). Det skal bemærkes, at der som led i det statslige overvågningsprogram NOVANA i en længere periode er foretaget undersøgelser af indholdet af methylnaphtalen i biota på en station, der ligger tættere på Svanemøllebugten. Her ligger de fundne værdier markant (adskillige hundrede gange) under det gældende miljøkvalitetskrav[1], hvilket indikerer, at der i Øresund ikke er et generelt problem med methylnaphtalenforurening.

Den kemiske tilstand vurderes for stoffer optaget på EU's liste over prioriterede stoffer. Data til bestemmelse af kemisk tilstand omfatter målinger af indholdet af udvalgte kemiske stoffer i sediment og biota (fisk og bunddyr). Et vandområde er i dårlig kemisk tilstand, hvis blot målingerne af et af de udvalgte kemiske stoffer overskrider MKK efter princippet 'one-out-all-out'. Den kemiske tilstand i Nordlige Øresund er overskredet for stofferne i Tabel 5-2.

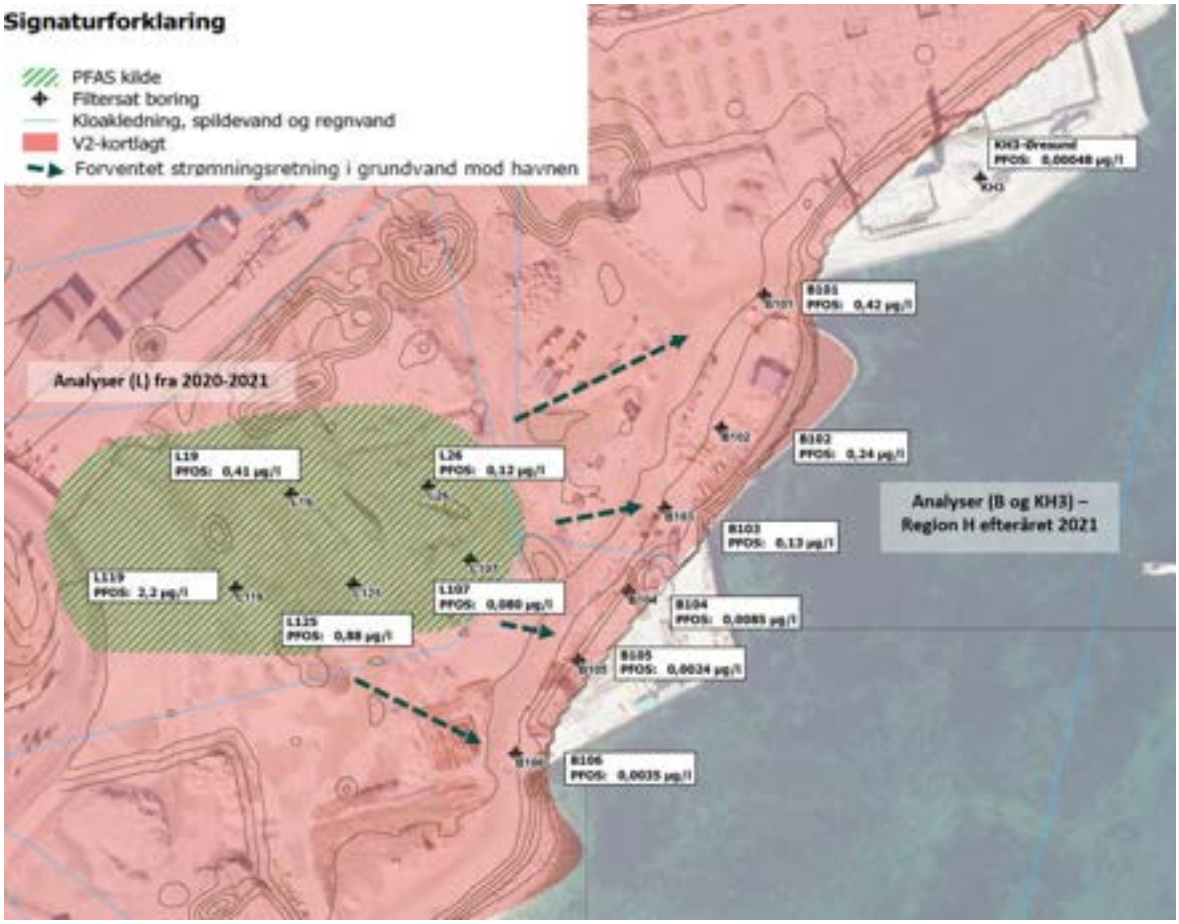
Tabel 5-2. Kemiske stoffer, hvor miljøkvalitetskravet (MKK) i Øresund er overskredet. [TS]=tørstof. [VV]=vådvægt. Data fra vandplandata.dk.

Kemisk stof	Målt i	Værdi	Enhed	MKK
Antracen	Sediment	0,0414	mg/kg TS	0,0048
BDE (bromeret flammehæmmer)	Biota	0,132	µg/kg VV	0,0085
Bly	Biota	830	µg/kg VV	110
Cadmium	Biota	270	µg/kg VV	160
Kviksølv	Biota	533	µg/kg VV	20
Nonylphenoler	Sediment	0,0809	mg/kg TS	0,07175

[1] Data fra Miljøstyrelsens portal vandplandata.dk

5.1.4 Miljøtilstand – regional undersøgelse af PFAS/PFOS

Som supplement til de statslige vanddata foreligger der en rapport fra Region Hovedstaden, hvor den konstaterede jordforurenings påvirkning af overfladevand er undersøgt. (Region Hovedstaden, 2023). Rapporten beskæftiger sig specifikt med PFAS-forbindelser. Undersøgelsen er foretaget med baggrund i områdets forhistorie og de konstaterede niveauer af jordforurening med bl.a. PFAS-forbindelser, herunder PFOS. PFAS-forbindelser er en gruppebetegnelse for et stort antal fluorerede forbindelser, der betegnes som Per-FluorAlkyl- og PolyFluorAlkyl-forbindelser. Gruppen omfatter op til 10.000 forskellige forbindelser. PFAS-forbindelser nedbrydes kun vanskeligt på grund af den meget stærke fluor-kulstofbinding i molekylerne (WSP, 2024).



Figur 5-1. PFOS-niveauet målt i og ved lokalplanområdet. (Region Hovedstaden, 2023)

Region Hovedstaden har i oktober - november 2021 udtaget vandprøver fra en række boringer (B101-B106) etableret i en linje langs kysten på matriklen (se Figur 5-1). Vandprøverne er analyseret for indholdet af bl.a. PFOS. Der er målt forhøjede niveauer af PFOS i samtlige af prøverne, hvilket indikerer at PFOS-forureningen fra lokalplanområdets centrale del har bredt sig med grundvandsstrømmene i retning af Øresund. I samtlige af boringerne er der målt PFOS-niveauer, der overstiger det gældende MKK for PFOS

i havvand[1]. Det der afgør, om forureningen påvirker vandmiljøet i Øresund væsentligt, er således graden af forbindelse mellem de kystnære grundvandsforekomster og havvandet.

Der er stedvist nedrammet spuns i kystlinjen, som til en vis grad hindrer den hydrauliske kontakt mellem grundvand og havvand. Der foreligger ingen oplysninger om, hvor dybt spunsen er sat og i hvilket omfang denne er vandtæt. Region Hovedstaden har således ikke kunnet vurdere, i hvilket omfang der er hydraulisk kontakt mellem grundvandet i de udførte boringer og vandet uden for spunsen. Det forekommer dog ikke sandsynligt, at spunsen er 100 % vandtæt, hvilket et vist saltindhold målt i vandprøver fra boringerne B101-B106 indikerer (Region Hovedstaden, 2023).

Region Hovedstaden har på baggrund af de målte data fra boringerne B101-B106, samt viden om grundvandsstrømme, estimeret udstrømningen af hhv. PFOS og stofgruppen PFAS4 til Københavns Havn. Den beregnede resulterende koncentration af både PFAS4 og PFOS i Københavns Havn er mindre end MKK for havvand[2]. Region Hovedstaden vurderer på baggrund af beregningen, at de påviste indhold af PFOS og PFAS4 i vandprøverne fra boringerne ikke udgør en risiko for Københavns Havn.

Med den estimerede udstrømning af PFAS4 til havnen beregnes den resulterende koncentration i havnen er 0,141 ng/l. Der findes ikke et kvalitetskrav for PFAS4 i havvand, men der findes en vejledende kvalitetskriterium for PFAS4 i badevand på 40 ng/l (Miljøstyrelsen, 2024). Den beregnede koncentration af PFAS4 i havnen er således betydeligt under det vejledende kvalitetskriterium for badevand.

Indholdet af PFOS i en enkelt vandprøve udtaget i oktober 2021 lige uden for spunsen (målepunktet KH3 Øresund) er dog målt til 0,48 ng/l, hvilket er højere end kvalitetskravet for havvand på 0,13 ng/l (Region Hovedstaden, 2023). Data fra den ene prøve giver anledning til at Region Hovedstaden vurderer, at forureningen med PFOS på lokaliteten påvirker vandkvaliteten i Københavns Havn negativt i en uacceptabel grad.

Tabel 5-3. Data for PFOS i biota stammer fra vandplandata.dk. Data for PFOS i vandfase stammer fra en enkelt måling umiddelbart ud for lokalplanområdet og stammer fra (Region Hovedstaden, 2023)

Kemisk stof / PRØVE	Målt i	Værdi	Enhed	MKK
PFOS (Miljøstyrelsen)	Biota	1,03	µg/kg VV	9,1
PFOS / KH3	Vandfase	0,00048	µg/l	0,00013
PFOS / KH 4	Vandfase	<0,0002	µg/l	0,00013

[1] Bekendtgørelse nr. 796 af 13/06/2023 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand. https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/796

[2] Fastlagt i Bekendtgørelse nr. 796 af 13/06/2023 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand. https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/796.

De data, der ligger til grund for Miljøministeriets vurdering af, at PFOS-niveauet i Nordlige Øresund ikke overstiger MKK (se Tabel 5-3), stammer fra målinger af PFOS i fisk fra en målestation ved Kalveboderne i den sydlige del af Københavns Havn. Her er der i perioden 2014-2023 målt på indholdet i leveren fra tre forskellige fiskearter. Alle målinger overholder MKK på 9,1 µg PFOS /kg lever (vådvægt). Indholdet af PFOS målt direkte i havvand indgår ikke i det nationale overvågningsprogram for natur og vandmiljø, NOVANA, hvor PFOS i stedet analyseres på baggrund af indholdet i leveren på fisk. Der findes således ikke direkte sammenlignelige målinger fra NOVANA-programmet, der kan indikere, om målingen ved spunsen (KH3 Øresund) er repræsentativ for niveauet i Svanemøllebugten / Nordlige Øresund.

Region Hovedstaden har dog tilsyneladende i deres inddragelse af data fra målingen ved KH3 Øresund ikke været opmærksomme på, at den pågældende prøve blev udtaget i forbindelse med vurdering af en konkret udpumpning af vand fra byggeaktiviteter i forbindelse med projektet kysthus 3 (KH3) (Christensen, 2024). Der var således grund til at antage, at den pågældende prøve kunne være direkte påvirket af aktivt udpumpet vand, som med stor sandsynlighed var belastet af PFOS fra den registrerede forurening i området.

Samtidig med KH3-prøven er der udtaget en tilsvarende vandprøve ca. 200 meter mod syd (KH4) – ved spidsen af cofferdammen stik øst for boring B105 på Figur 5-1. I denne prøve er PFOS-koncentrationen under detektionsgrænsen på 0,2 ng/l. Region Hovedstaden inddrager af ukendte årsager ikke denne prøve i konklusionen, hvor den tilsvarende måling KH3 tillægges stor vægt og alene giver anledning til konklusionen om, at MKK i havvand er overskredet.

Jfr. ovenstående vurderes det, at KH3-prøven ikke med rimelighed kan antages at være repræsentativ for PFOS-niveauet i Svanemøllebugten og således heller ikke alene kan danne grundlag for at konkludere, at forureningen med PFOS på lokaliteten påvirker vandkvaliteten i Københavns Havn i en grad, så MKK i havvand er overskredet.

5.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. I dette tilfælde vil det gældende plangrundlag for udvikling af området være lokalplan 307. Det lægges til grund, at de uudnyttede byggemuligheder (boliger) i lokalplan 307 udnyttes på et ikke nærmere fastlagt tidspunkt. Det lægges ligeledes til grund, at de observerede forhold vedr. forurening af overfladevand i afsnit 5.1.3 er gældende for vurderingen af 0-alternativet.

Den resterende byggeret i lokalplan 307 er 16.900 m². Baseret på en estimeret gennemsnitlig lejlighedsstørrelse på 200 m² og et estimeret beboerantal på 2 personer pr. lejlighed, forventes byggeriet at kunne rumme ca. 170 beboere. På den baggrund kan det forventede årlige vandforbrug (og dermed spildevandsmængden) estimeres. Vandforbruget til husholdning i Danmark er ca. 100 l vand dagligt pr. person (DANVA, 2023). På den baggrund vurderes udnyttelse af boligbyggeretten i de tre byggefelter at medføre en årlig spildevandsproduktion i størrelsesordenen 6.200 m^3. Spildevandet fra boligerne ville skulle føres til offentligt renseanlæg og forudsættes at kunne behandles indenfor eksisterende godkendt kapacitet.

Lokalplan 307 fastlægger ikke specifikke bestemmelser om vandhåndtering, men det nævnes i redegørelsesteksten, at overfladevandet skal ledes renset via sandfang og olieudskiller i havnen. Det er ikke på baggrund af lokalplan 307 muligt at foretage konkrete beregninger eller vurderinger af, i hvilket omfang regnvand fra ikke befæstede arealer siver passivt ned eller løber af til Øresund via overfladen. Der er dog ikke i lokalplan 307 fastlagt krav om, at områder, hvor der kan stå overfladevand skal etableres med vandtæt membran, hvorfor det ikke kan udelukkes, at nedsivende regnvand kan påvirke evt. udvaskning af forurenende stoffer fra de øverste jordlag til Øresund.

De to kystnære uudnyttede byggefelter IV og V fra lokalplan 307 (se Figur 3-6) er beliggende i kystlinjen i de områder, hvor boringerne B103-B106 er placeret (Figur 5-1). Det betyder, at der i forbindelse med udnyttelse af byggeretterne i disse to byggefelter skal håndteres jord med koncentrationer af PFOS, der ligger betydeligt over MKK i havvand. Dette vil forudsætte betydelige afværgetiltag, for at reducere risikoen for mobilisering og deraf følgende udledning af PFOS til Svanemøllebugten.

Uden afværgetiltag vurderes 0-alternativet således at kunne medføre risiko for betydelig PFOS-udledning og dermed ligeledes risiko for **væsentlig negativ påvirkning** af vandmiljøet.

5.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene.

I det følgende vurderes mulige påvirkninger i driftsfasen. Der foreligger på tidspunktet for udarbejdelse af planforslagene ikke tilstrækkelig viden om konkrete anlægsmetoder til at kunne vurdere evt. påvirkninger i anlægsfasen. Vurdering af påvirkninger i anlægsfasen foretages i forbindelse med behandling af det konkrete projekt i forhold til Miljøvurderingslovens bestemmelser.

For vandområder som er målsat i vandområdeplanerne gælder, at en udledning ikke må forringe den nuværende tilstand eller forhindre opfyldelse af det fastlagte miljømål. Det

er således i indsatsbekendtgørelsens § 8, stk. 3[1] fastsat, at en myndighed kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål.

I det følgende gennemgås den mulige påvirkning fra forskellige kilder til udledning til Øresund, før der foretages en samlet vurdering af påvirkning af miljøstilstanden i Øresund.

5.3.1 Udledning af spildevand fra lokalplanområdet.

Lokalplanområdet er separatkloakeret og nye bebyggelser skal jfr. Gentofte Kommunes Spildevandsplan 2022-2032 aflede spildevand til renseanlæg og regnvand til særskilt afløbssystem. Spildevand fra den kommende bebyggelse i planområdet kan håndteres inden for gældende, godkendte kapacitet i det kommunale spildevandssystem. Etablering af byggeri i overensstemmelse med planforslagene vil forventeligt danne ramme for ca. 550 medarbejdere (Novo Nordisk fonden, 2023). Med et årligt vandforbrug på 22 liter pr. døgn pr. kontorarbejdsplads (DANVA, 2003) produceres forventeligt i størrelsesordenen 3.000 m^3 spildevand årligt, svarende til knap halvdelen af den beregnede mængde ved udnyttelse af byggeretten i lokalplan 307.

Vedtagelse af planforslagene vil således reducere belastningen af det kommunale spildevandssystem betydeligt i forhold til opretholdelse af lokalplan 307. Det vurderes på den baggrund, at udledningen af renset spildevand genereret af vedtagelse af planforslagene ikke vil påvirke tilstanden i Øresund negativt.

5.3.2 Udledning af overfladevand fra lokalplanområdet direkte til Øresund.

Da lokalplanområdet ligger ud til kysten og der ikke i området er eksisterende regnvandsledninger, afledes regnvand direkte til Øresund.

Vand fra vej- og parkeringsarealer gennemgår rensning i olieudskiller, inden det tilgår det centrale vådområde. Tagvand ledes til det centrale vådområde. Både den centrale lavning og de åbne render etableres med impermeabel lermembran. Regnvand fra befæstede arealer kommer undervejs mod Øresund således ikke i berøring med de forurenede jordlag i lokalplanområdet.

Der vurderes ikke at være kilder, der kan forurene regnvandet med de stoffer, hvor MKK jfr. Tabel 5-2 er overskredet. Der er derudover i lokalplanen fastlagt bestemmelser om overflademateriale, der sikrer, at der ikke anvendes materialer - f.eks. kobber og zink – der potentielt kan medføre belastning af vandmiljøet. Endelig vurderes der ikke at være

[1] Bekendtgørelse nr. 797 af 13/06/2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter

kilder, der vil kunne medføre en forøgelse af næringsstoffer som kvælstof og fosfor i det afstrømmende regnvand.

På den baggrund vurderes, at overfladeafledning af regnvand fra lokalplanområdet **ingen negativ påvirkning** har på tilstanden i Øresund.

5.3.3 Påvirkning af vandmiljøet i Øresund fra udsivende forurenet grundvand.

Nedsivende overfladevand kan påvirke udvaskningen af forurenende stoffer fra grundvand (se Tabel 7-1) til Øresund. Befæstede arealer og veje etableres jfr. ovenstående med fast, impermeabel belægning og afvanding til lavereliggende terræn inden udledning til Øresund. Indenfor lokalplanområdet indrettes områder, hvor der håndteres regnvand (pladser, veje, render og det centrale vådområde) med impermeabel lermembran.

Den udbredte brug af lermembran medfører en reduktion af det samlede areal, hvor regnvand passivt infiltreres og således også reduktion af mængden af nedsivende regnvand.

Det vurderes på den baggrund, at grundvandsstrømningen mod Øresund – og dermed potentiel forurening af havmiljøet fra denne kilde - ikke forøges som følge af vedtagelse af planforslagene.

Jfr. redegørelsen i afsnit 5.1.4 vurderes det desuden, at der ikke er basis for at konkludere, at udsivende vand fra PFOS-forureningen indenfor lokalplanområdet medfører en overskridelse af MKK for PFOS i Svanemøllebugten / Nordlige Øresund.

5.3.4 Samlet vurdering af påvirkningen af den kemiske og økologiske tilstand i Øresund.

På baggrund af vurderingerne i de foregående afsnit 5.3.1 til 5.3.3 vurderes vedtagelse af planforslagene **ingen negativ påvirkning** at medføre af den kemiske tilstand i Øresund. Dette begrundes i, at udledningen af kemiske stoffer – herunder de stoffer som bidrager til Øresunds dårlige kemiske tilstand (Tabel 5-2) – ikke vurderes at stige som følge af planforslagenes vedtagelse.

Da tilførslen til Øresund af hverken miljøfremmede kemiske stoffer eller næringsstoffer således forøges, vurderes det, at ingen af kvalitetselementerne (se afsnit 5.1.3), der indgår i vurderingen af økologisk tilstand påvirkes negativt. Derfor vurderes at vedtagelse af planforslagene **ingen negativ påvirkning** at medføre af den økologiske tilstand i Øresund.

5.3.5 Påvirkning af badevandskvaliteten i Svanemøllebugten fra udsivende forurenet grundvand.

PFAS-forbindelsers kemiske opbygning gør, at stofferne ophobes i grænsefladen mellem vand og luft. Det sker fordi stofferne er stabile i denne grænseflade, da stoffernes polære del (syre med negativ ladning) vil være i vandfasen og blive fastholdt af vandmolekyler, mens stoffernes upolære del (kæde af fluorerede kulbrinter) vil bindes i luftfasen. Der vil således kunne ske en opkoncentrering i vandoverfladen. Dette bliver særlig udtalt i bølgeskum.

Undersøgelser i Vesterhavet viser, at der forekommer laveste indhold af PFAS i havvand under "badevejr" med rolige vejrforhold, mens kraftig skumdannelse og de højeste PFAS-koncentrationer forekommer, når der er stormvejr. På baggrund af resultaterne af undersøgelserne har Styrelsen for Patientsikkerhed vurderet, at det er sundhedsmæssigt forsvarligt at bade ved Vestkysten. Styrelsen for Patientsikkerhed anbefaler, at huden bør vaskes efterfølgende, hvis man kommer i kontakt med havskum. (NIRAS, 2022)

Bugten ud for lokalplanområdet ligger skærmet i forhold til kraftig vestenvindspåvirkning og det er ikke sandsynligt, at der vil optræde bølgeskabt havskum i betydende mængder.

Som nævnt ovenfor er den beregnede koncentration af PFAS4 i havnen betydeligt under det vejledende kvalitetskriterium for badevand. Det er beregnet, at udstrømning af PFAS4 fra lokalplanområdet til havnen resulterer i en koncentration i kystområdet på 0,141 ng/l (Region Hovedstaden, 2023) og dermed flere hundrede gange under det vejledende kvalitetskriterium for PFAS4 i badevand på 40 ng/l (Miljøstyrelsen, 2024).

Det lægges til grund, at lokalplanen ikke muliggør tiltag, der forøger udledningen af forurenende stoffer, herunder PFAS-forbindelser fra lokalplanområdet til Øresund væsentligt. På den baggrund vurderes vedtagelse af planforslagene i driftsfasen højest at kunne medføre en **ubetydelig til lille negativ påvirkning** af badevandskvaliteten i Svanemøllebugten.

5.4 Kumulative påvirkninger

5.4.1 Svanemøllen Skybrudstunnel.

Selve projektet et beskrevet i afsnit 3.1.11. Da anlægget af hhv. skybrudstunnellen og det kommende byggeri indenfor lokalplanområdet fysisk vil være adskilt i både anlægs- og driftsfasen, vurderes der ikke at kunne være kumulative negative påvirkninger på overfladevand i lokalplanområdets nærområde. Når tunnelen er etableret, vil der være langt færre udløb og udløbene vil ske længere væk fra stranden i Svanemøllebugten.

Skybrudstunnellen har så stort et volumen, at det vand, der ender i tunnelen, i langt de fleste tilfælde vil blive sendt videre til renseanlæg. Kun ved meget kraftige regnskyl vil vandet fra tunnelen blive udledt ved overløb til Øresund. Det vil ske sjældnere end en gang årligt (HOFOR og NOVAFOS, 2021). I alle andre situationer vil vandet blive sendt til renseanlægget. Der foreligger endnu ikke en miljøvurdering af projektets konkrete miljøpåvirkninger, men det vurderes, at ophør af spildevandsoverløbene til Svanemøllebugten, vil påvirke bugtens vandmiljø positivt. Samlet vurderes det ikke, at skybrudstunnelprojektet og det byggeri, som planforslagene muliggør, kan medføre negativ påvirkning af Svanemøllebugten. Den samlede reduktion af overløbshyppighed og -mængder til Øresund vurderes at medføre **positiv påvirkning** på såvel kemisk som økologisk tilstand i vandområdet.

5.4.2 Øvrige kumulative påvirkninger.

Udover det aktuelle lokalplanområde vurderes lokalområdet at være stort set fuldt udbygget. Der vurderes udover ovennævnte ikke aktuelt at være andre planer i lokalområdet under udarbejdelse, der sammen med vedtagelsen af planforslagene potentielt vil kunne medføre en væsentlig negativ påvirkning af den økologiske eller kemiske tilstand i Øresund.

5.5 Afværgeforanstaltninger

Med henblik på at sikre, at vandmiljøet i Øresund ikke påvirkes væsentligt af udstrømmende forurenet grundvand fra lokalplanområdet, bør det sikres, at denne udledning ikke forøges.

Dette kan ske ved så vidt muligt at sikre

- at muligheden for kontakt mellem havvand og grundvand i de forurenede lag tæt på jordoverfladen ikke forøges.
- at der ikke nedsives regnvand, som kan forøge strømningen fra de forurenede områder mod Øresund.

For at sikre, at udledningen af forurenet grundvand til Øresund ikke forøges, forventes følgende tiltag indarbejdet i projektet:

- Ved ændring af kystlinjen reduceres udstrækningen af spuns langs kystlinjen ikke. Det sikres, at spuns fortsat er etableret i min. kote +1,0 (DVR 90). Langs hele lokalplanområdets linje mod kysten sikres en ubrudt linje i minimumskote +2,50 meter, der sikrer mod bølgeoverskyl på området. Dette medvirker til at sikre, at omfanget af udstrømning af forurenet grundvand til Svanemøllebugten ikke forøges i forhold til det hidtidige niveau.
- Områder, hvor der håndteres regnvand (pladser, veje, render og det centrale vådområde), skal etableres med impermeabel belægning eller bund (membran).

Der vurderes ikke i driftsfasen behov for yderligere afværgetiltag. I anlægsfasen bør det sikres, at der ikke forekommer merudledning af forurenende stoffer til Øresund, der vil være til hinder for at vandområdet opfylder sin målsætning. Ved grundvandssænkning i forbindelse med byggefasen, skal der således etableres passende rensning af grundvandet før udledning enten til kloak og/eller recipient – se afsnit 6.3.1 herom.

5.6 Overvågningsforanstaltninger.

Der vurderes ikke at være behov for at iværksætte overvågningsforanstaltninger der følger vandkvaliteten i Svanemøllebugten i driftsfasen, hvis de i afsnit 5.5 nævnte afværgeforanstaltninger etableres.

Hvis der i anlægsfasen udledes oppumpet, renset grundvand til Øresund, skal der føres tilsyn med, at dette ikke fører til forringelse af tilstanden i Øresund. Det forventes, at kommunen fastsætter vilkår om vandprøvetagning før og efter rensning flere gange i løbet af udledningsperioden.

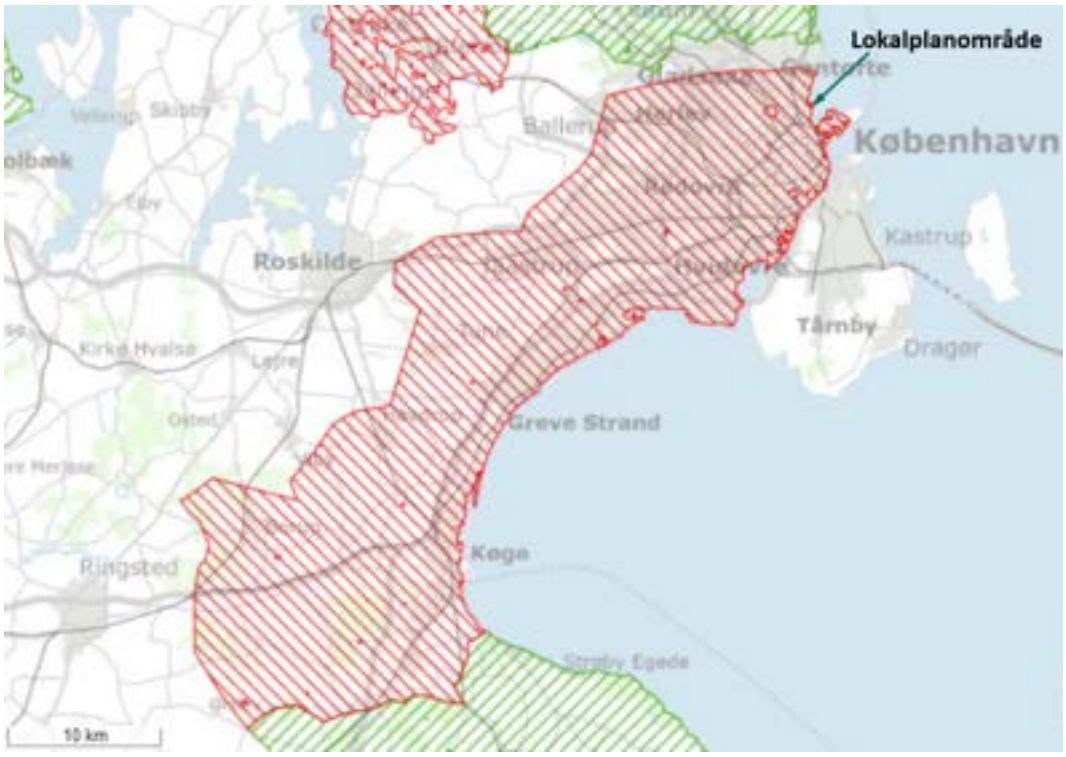
6 Grundvand

6.1 Miljøstatus og mål

Området er beliggende inden for et område med drikkevandsinteresser (OD), men er ikke beliggende nær områder med særlige drikkevandsinteresser eller boringsnære beskyttelsesområder. Områder med drikkevandsinteresser (OD) er oprindeligt udpeget som områder, der har eller kan have betydning for vandindvinding til mindre vandværker og erhverv. I disse områder beskyttes grundvandet gennem den generelle miljøbeskyttelse, bl.a. gennem gødningsnormer og miljøgodkendelser af virksomheder. Der er ikke i gældende lovgivning fastsat generelle begrænsninger med betydning for de projekter, som planforslagene muliggør.

Der findes ingen målsatte terrænnære grundvandsforekomster indenfor lokalplanområdet. Som man med områdets kystnære beliggenhed ville forvente, er grundvandsstanden relativt høj. Det terrænnære grundvandsspejl i området står i ca. kote +0.3.

Lokalplanområdet er i den yderste nordøstlige kant af en større regional grundvandsforekomst på i alt 664 km², der strækker sig mod sydvest til området mellem Køge og Ringsted (se Figur 6-1), (Miljøministeriet, 2023). Områdets målsætning er hhv. god kemisk tilstand og god kvantitativ tilstand.



Figur 6-1. Regional grundvandsforekomst under dele af lokalplanområdet. Detaljeret visning på figur 6.2. Forekomsten har både ringe kemisk og ringe kvantitativ tilstand. Fra vandplandata.dk.

Grundvandsforekomstens kemiske tilstand er ringe, hvilket skyldes overskridelse af kravet til indholdsstoffer fra pesticider.

Figur 6-2. Tilstanden i regionale grundvandsforekomster indenfor lokalplanområdet. Den ringe tilstand skyldes fund af pesticidrester et sted i forekomsten. Data fra vandplandata.dk.

Grundvandsmålinger fra de nærmeste målestationer (1-3 km mod hhv. nord og vest) viser dog ingen overskridelser af gældende miljøkvalitetskrav, heller ikke for pesticider eller restprodukter herfra. Områdets forhistorie taget i betragtning med industrianvendelse er det dog heller ikke sandsynligt, at netop pesticidbelastning af grundvandsressourcen skulle stamme fra netop dette område.

Grundvandsforekomstens kvantitative tilstand er ringe. Dette skyldes overudnyttelse af ressourcen (Miljøministeriet, 2023).

6.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. I dette tilfælde vil det gældende plangrundlag for udvikling af området være lokalplan 307.

Opførelse af de tre punkthuse i lokalplan 307 forventes at kræve grundvandssænkning i begrænset omfang. Da naboejendommene er funderet på pæle og derfor ikke vil kunne påvirkes af de begrænsede grundvandssænkninger, blev påvirkningen fra Grundvandssænkninger i 2018 vurderet at være ubetydelig (COWI, 2018).

6.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene.

6.3.1 Anlægsfasen.

Grundvandet i området er højtstående, hvilket forventes at forudsætte grundvandssænkning i byggegruben i anlægsfasen. Det forventes at det oppumpede grundvand vil være forurenet med kulbrinter, phenoler, vinylklorid og PFAS (se også Tabel 7-1). Derfor må det forventes at der skal foretages grundig rensning af grundvandet før udledning enten til kloak og/eller recipient. Det forventes, at der skal opsættes sedimentationscontainer, sandfang, olieudskiller, samt eventuelt kulfiltre og resinfilter. Såfremt vandets indhold af forurenende stoffer renses ned til et niveau varende til miljøkvalitetskravet, vurderes udledningen ikke at påvirke tilstanden i Øresund negativt. Der er på nuværende tidspunkt ikke truffet beslutning om de konkrete byggetekniske metoder ved udmøntning af lokalplanen. Det antages på baggrund af de geotekniske undersøgelser i området, at der højest skal afgraves til oversiden af de bæredygtige lag (moræneler) i ca. 5 meter under terræn og at der skal ske tørholdelse ca. 1 meter længere ned.

Der vil kunne tages yderligere stilling til konkrete potentielle påvirkninger af overfladevand i anlægsperioden, når selve projektet og etableringen heraf er beskrevet på et mere detaljeret niveau og byggeprojektet behandles efter bestemmelserne i miljøvurderingslovens afsnit III.

6.3.2 Driftsfasen.

Det fremgår af forslaget til lokalplan 446, at der ikke kan nedsives vand indenfor lokalplanområdet. Spildevand afledes til renseanlæg, mens tag- og vejvand afledes til Øresund via lavningen centralt i området mellem byggefeltet og Øresund. Der udledes kun overfladevand fra tage, veje og pladser til områder med impermeabel bund (membran eller lignende) og der vil således ikke ske aktiv nedsivning af vand fra befæstede arealer, der kan påvirke grundvandsforekomsten. På de ubebyggede arealer og arealer uden fast belægning kan nedbør, der falder på jordoverfladen sive ned i jorden på samme måde og i samme omfang som hidtil. Da arealet uden befæstning reduceres, vil den samlede mængde af regnvand, der siver ned blive reduceret i forhold til i dag.

Vedtagelse af lokalplanen muliggør således ikke tiltag, der kan påvirke grundvandsressourcen. Det vurderes på den baggrund, at planforslagene i driftsfasen vil medføre **ingen eller ubetydelig negativ påvirkning** på grundvandets kemiske eller kvantitative tilstand.

6.4 Kumulative påvirkninger

6.4.1 Nordhavnstunnellen.

Ca. 700 meter syd for lokalplanområdet, ved Svanemøllen lystbådehavn, er Vejdirektoratet i gang med at anlægge Nordhavnstunnellen, der forbinder Lyngbyvej/Nordhavnsvej

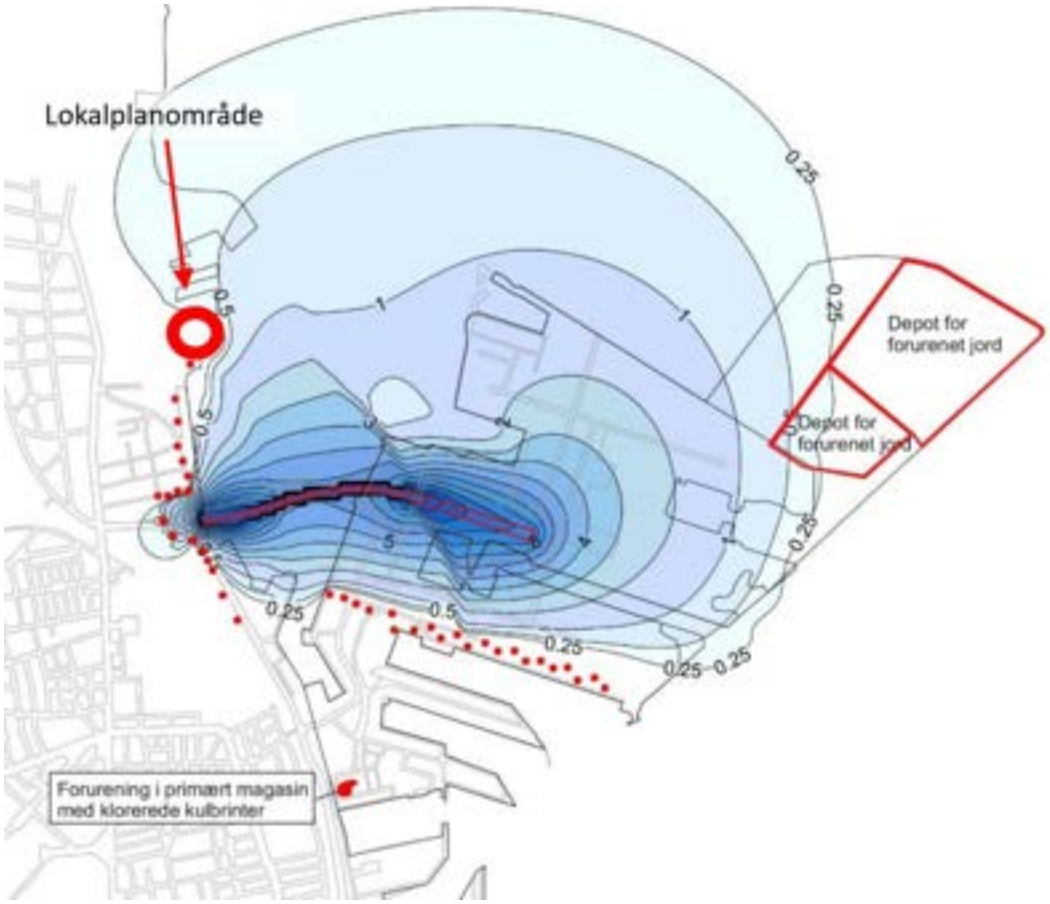
med det nye byudviklingsområde på Nordhavn. Tunnelen forventes ibrugtaget i 2027. I forbindelse med anlægsarbejdet etableres grundvandssænkning omkring byggegruben. Grundvandssænkningen forventes at skulle fortsætte indtil primo 2026 (Vejdirektoratet, 2024).

Sænkningen foregår ved at pumpe vand op indenfor tætte afskærende vægge omkring byggegruben samtidig med, at det oppumpede vand reinfiltreres uden for væggene - typisk til det samme magasin, som der pumpes fra. Herved kan sænkningerne kontrolleres, så grundvandsstanden holdes inden for et acceptabelt niveau. Ved at reinfiltrere det oppumpede vand sikres det samtidig, at eksisterende forureninger ikke flyttes i uacceptabelt omfang, f.eks. ved at trække forurenet grundvand fra lokalplanområdet ud i Svanemøllebugten.

På Figur 6-3 er placeringen af reinfiltrationsboringer vist, ligesom niveauet for grundvandssænkning omkring Nordhavnstunnellen er vist. Det ses, at grundvandssænkningen i det valgte scenarie ikke medfører grundvandssænkning indenfor lokalplanområdet.

Byggemodningen indenfor lokalplanområdet forventes påbegyndt i 2. kvartal 2025. Der kan således være et mindre tidsmæssigt overlap mellem grundvandssænkningen i relation til Nordhavnstunnellen og grundvandssænkning i forbindelse med byggemodningen indenfor lokalplanområdet. Da reinfiltrationen langs lokalplanområdets østside ikke medfører grundvandssænkning i lokalplanområdet (se figur 6.3), vurderes det ikke sandsynligt, at de to grundvandssænkninger vil kunne medføre kumulativ negativ påvirkning af grundvandsressourcen.

Da vedtagelse af planforslagene jfr. ovenstående heller ikke vurderes at medføre påvirkning af grundvandet i driftsfasen, vurderes der heller ikke i driftsfasen at være kumulative påvirkninger.



Figur 6-3. Modelleret niveau af grundvandssænkning ved reinfiltration af oppumpet vand fra Nordhavnstunnellens byggegrube (Vejdirektoratet, 2016).

Udover det aktuelle lokalplanområde vurderes lokalområdet at være fuldt udbygget. Der vurderes udover ovennævnte ikke aktuelt at være andre planer i lokalområdet, der sammen med vedtagelsen af planforslagene potentielt vil kunne medføre en påvirkning af grundvandsforholdene.

6.4.2 Svanemøllen Skybrudstunnel.

Projektet er beskrevet i afsnit 3.1.11. For at kunne føre vand ned i tunnelen, når den er i drift, og for at kunne udføre selve tunnelkonstruktionen, er det nødvendigt med et antal skakte. Skaktene ligger minimum 850 meter fra lokalplanområdet (se Figur 3-7). Der forventes kun at skulle udføres lokal grundvandssænkning under etableringen af skaktene. (HOFOR og NOVAFOS, 2021) Det vurderes ikke at denne midlertidige og lokale grundvandssænkning vil kunne påvirke grundvandsforholdene i lokalplanområdet og dermed kunne medføre kumulativ påvirkning af grundvandsforhold.

Selve tunnelboringen sker fra ca. 18 meter under terræn og nedefter. Der er tillagt en beskyttelseszone på 5 meter ud fra boringens diameter, dvs. op til ca. 13 meter under terræn.

Tidligere geotekniske undersøgelser i lokalplanområdet har dokumenteret, at oversiden af de bæredygtige geologiske lag (moræneler) ligger mellem ca. 3 og 7 meter under terræn. Underkanten af gulvopbygningen i kælderen under det kommende byggeri antages at være max. ca. 4 meter under terræn. Jfr. ovenfor (afsnit 6.3.1), forventes der i forbindelse med udnyttelsen af byggeretten i lokalplan 446 tørholdt en byggegrube til en dybde af max. ca. 6 meter under terræn. Der er således en margin på mindst ca. 7 meter mellem forventede tørholdte funderings- /byggedybder indenfor lokalplanområdet og overkanten af beskyttelseszonen omkring tunnelboringen og mindst ca. 12 meter til selve tunnelrøret.

En konkret vurdering af boringens evt. påvirkning på grundvandsforhold i anlægsperioden forventes foretaget i miljøkonsekvensrapporten for Skybrudstunnellen, der forventes at foreligge i efteråret 2024 (HOFOR, 2024). Der er således ikke pt. grundlag for detaljeret vurdering af boringens påvirkning af grundvandsforholdene omkring selve tunneltracéet.

Med afstanden på mindst ca. 12 meter fra den tørholdte byggegrube til boretracéet og da der mellem de to dybder ligger geologiske lag af ler, vurderes det dog med det nuværende vidensniveau om de to byggeprojekter ikke sandsynligt, at der vil være væsentlig kumuleret påvirkning på grundvand stammende fra skybrudstunnellen og byggeri muliggjort af lokalplan 446.

6.5 Afværgeforanstaltninger

Det fastlægges i lokalplan 446, at områder, der leder og modtager vand fra befæstede arealer, skal have impermeabel bund (lermembran). Det vil medføre, at området med passiv nedsivning af regnvand til grundvandet reduceres i forhold til de eksisterende forhold i området. På den baggrund vurderes der ikke at være behov for yderligere afværgeforanstaltninger rettet mod grundvandet i driftsfasen.

Ved grundvandssænkning i anlægsfasen skal det sikres, at der foretages grundig rensning af oppumpet grundvand før udledning enten til kloak og/eller recipient. Rensetiltagene skal forventeligt omfatte sedimentationscontainer, sandfang, olieudskiller, samt eventuelt kulfiltre og resinfilter. Art og omfang af afværgeforanstaltninger i anlægsfasen kan dog ikke fastlægges endeligt på baggrund af bestemmelserne i forslaget til lokalplan 446. Det er Gentofte Kommune, der på baggrund af konkret beskrivelse af anlægsaktiviteterne på et senere tidspunkt i processen, vil fastsætte vilkår for afværgeforanstaltninger i anlægsfasen.

6.6 Overvågningsforanstaltninger

Med henblik på at sikre etablering af impermeabel bund under de vandtransporterende områder, skal der i forbindelse med indsendelse af byggeandragende redegøres detaljeret for etablering af lermembraner eller lignende.

7 Jordbund

Med det detaljeringsniveau, der er i forslag til lokalplan 446, kan det endelige omfang af jordarbejder m.v. ikke fastlægges endeligt. Detaljerede vurderinger heraf vil skulle ske i forbindelse med behandling af et konkret projekt efter bestemmelserne i Miljøvurderingslovens afsnit III.

7.1 Miljøstatus og mål

Miljøbeskyttelsesloven[1] skal medvirke til at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet. Nyttiggørelse/genanvendelse af forurenet jord samt etablering af midlertidige mellemdepoter for forurenet eller muligt forurenet jord kræver tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19 eller § 33. I miljøbeskyttelsesloven er der oplysningspligt til kommunen, hvis der konstateres forurening, både i forbindelse med gravearbejde og i forbindelse med en undersøgelse.

Jordforureningsloven[2] skal medvirke til at forebygge, fjerne eller begrænse jordforurening og forhindre eller forebygge skadelig virkning fra jordforurening på grundvand, menneskers sundhed og miljøet i øvrigt. Jordforureningsloven regulerer de overordnede forhold for opgravning og håndtering af forurenet jord.

Jordforureningsloven fastsætter endvidere reglerne for forureningskortlægning og tilladelse til ændret arealanvendelse. Arealer kortlagt på vidensniveau 1 (V1) omfatter arealer, hvor miljømyndighederne har viden om, at der har været aktiviteter, som kan have medført forurening af jorden, grundvandet og/eller recipienter. Arealer kortlagt på vidensniveau 2 (V2) omfatter arealer, hvor der er tilvejebragt tilstrækkelig viden til, at det med høj grad af sikkerhed kan lægges til grund, at der på arealet er en jordforurening af en sådan art og koncentration, at forurening kan have skadelig virkning på mennesker og miljø.

I henhold til jordforureningslovens § 8 skal der søges om tilladelse til at udføre anlægs-/gravearbejder på forureningskortlagte arealer, hvis arealet samtidig er udpeget som indsatsområde i forhold til arealanvendelse, nærtliggende målsatte recipienter eller grundvand. I den forbindelse kan der blive stillet krav om, at anlægsprojektet ikke må hindre eller væsentligt fordyre en fremtidig oprensning. Dette kan i praksis betyde, at et projekt kan blive pålagt at afholde udgifterne til en oprensning. Endvidere ligger byggefelterne til i lokalplan 446 indenfor et kortlagt areal.

[1] Lovbekendtgørelse nr. 48 af 12/01/2024 af lov om miljøbeskyttelse
[2] Lovbekendtgørelse nr. 282 af 27/03/2017 af lov om forurenet jord

Hele lokalplanområdet er af Region Hovedstaden kortlagt som forurenet på vidensniveau 2 (V2), ligesom hele ejendommen er omfattet af områdekortlægning. Området har lokalitetsnummer 157-00590, som omfatter en række matrikler, herunder matr.nr. 11a.

Kortlagte områder er vist på Figur 7-1.

Figur 7-1. V2-kortlagte områder (rød markering) i forhold til jordforurening (lokalitetsnummer 157-00590). Data fra Danmarks Miljøportal.

Det betyder, at kommende anlægsarbejder vil skulle ske efter tilladelse i henhold til jordforureningslovens § 8.

Gentofte Kommune forventes i forbindelse med udstedelse af en § 8-tilladelse efter jordforureningsloven stille krav til håndtering af forurenet jord.

Området er forurenet med en række forskellige stoffer. I Tabel 7-1 er angivet de fundne stoffer, der har givet anledning til kortlægningen som forurenet.

Tabel 7-1. Registrerede forureningskomponenter, der indgår som grundlag for V2-registreringen af ejendommen.

Konstateret stof	Jord	Grundvand	Poreluft
Perfluoroctansulfonsyre (PFOS)		x	
Chlorerede opløsningsmidler		x	x
Chrom		x	
Cadmium		x	
Fyringsolie	x	x	x
Vinylchlorid		x	x
Nikkel	x	x	
Naphtalen		x	
2,3-dimethylphenol		x	
C2-Phenoler		x	
Kobber		x	
3,5-dimethylphenol		x	
Olie	x	x	
Olieprodukter		x	
Bly	x	x	
2,4-Dinitrophenol		x	
Tungmetaller	x		
Benzen		x	x
Xylen		x	
Polycykliske aromatiske kulbrinter (PAH)	x		
Sum af PFAS (12 stoffer)		x	
Dichlorethan		x	
C3-Phenoler		x	
Dichlorethylen			x
Zink		x	
Trichlorethylen		x	

7.1.1 Miljøhistorik for lokalplanområdet

Nedenstående gennemgang af områdets miljøhistorik bygger primært på (DMR, 2017) og (COWI, 2018). Hovedparten af lokalplanområdet er dannet ved opfyld og landindvinding indenfor de seneste ca. 100 år.

I området har der bl.a. været følgende anvendelser, som har kunnet give anledning til forurening:

- Gødningsfabrik (1873-1883)
- Svovlsyrefabrik (1873-1883)
- Glasværk (1873-1976)
- Petroleums- og benzinoplagring – flere selskaber (1873-1954)

- Tuborg Bryggeri (1875 – 1998/1999) med en række følgeerhverv (træemballage-fabrik, div. værksteder, emballagerenseri, m.v.
- Gasværk (1893-1983)
- Skibsværft (1893-1899)
- Limfabrik (1941 – før 1955)
- Autoværksted og autolakering (1955-1969/1971)
- Polystyrolfabrik (1955- efter 1959)
- Container vedligehold og rengøring (1981- efter 1990)

På Figur 7-2 er lokalplanområdet markeret oven på de høje målebordsblade, som er topografiske kort fra perioden 1862-1899. Her ses, at langt hovedparten af lokalplanområdet er resultat af landvinding.

Figur 7-2. Markering af lokalplanområdet oven på historisk kort fra slutningen af 1800-tallet. Data fra Danmarks Miljøportal.

I 1954 var lidt mere end halvdelen af lokalplanområdet blevet indvundet og bebygget med bl.a. fem store petroleumstanke (Figur 7-3).

Figur 7-3. Markering af den nuværende matrikelafgrænsning, samt lokalplanområdet (gul linje) ovenpå orthofoto fra 1954. Data fra Danmarks Miljøportal.

7.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. I dette tilfælde gælder lokalplan 307 stadig og det lægges til grund, at de uudnyttede byggeretter til boliger udnyttes.

Det blev i miljøkonsekvensrapporten udarbejdet for det konkrete boligprojekt for Kysthusene (COWI, 2018) konkluderet, at der ville være **ubetydelig påvirkning** af omgivelserne og miljøet ved jordhåndteringen ved anlægsarbejdet. Dette blev begrundet i, at al håndtering og bortskaffelse af jord ville ske under overholdelse af gældende regler. Det blev tillige vurderet, at der vil kunne opnås en gevinst i forhold til miljøbelastning og ressourceforbrug, hvis nyttiggørelse og genanvendelse af ren og lettere forurenet opgravet jord kunne gennemføres som forventet i projektet.

7.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene.

Der kan med detaljeringsniveauet i Lokalplan 446 ikke foretages konkret vurdering af evt. konsekvenser i anlægsfasen, da hverken et konkret byggeprojekt eller metoder og aktiviteter i anlægsperioden er fastlagt. Det lægges dog til grund, at al håndtering og

bortskaffelse af jord vil ske under overholdelse af de gældende regler, som netop er fastlagt for at undgå påvirkning af omgivelserne.

I driftsfasen forventes den samlede permanente miljøbelastning som følge af jordforurening i området være reduceret, da der forventes fjernet en ikke uvæsentlig mængde forurenet jord ved anlægsarbejdet i projektet.

Krav til byggeriet vil sikre, at det udføres på en måde, så en eventuel forurening med flygtige komponenter i jord eller grundvand hverken påvirker indeklimaet i de kommende bygninger eller muligheden for at færdes på udearealerne.

Det færdiganlagte område med kontorbyggeri med cykelkælder under og tilhørende udearealer vurderes ikke at give anledning til jordforurening, udover diffus belastning af den omgivende jord ved brug af vejene. Denne forurening vil ikke adskille sig betydeligt fra den nuværende diffuse belastning.

Den permanente miljøpåvirkning af jordbunden fra planforslagenes gennemførelse forventes at være **positiv**, da en ikke uvæsentlig mængde forurenet jord vil blive fjernet i forbindelse med oprensning forud for byggeri indenfor lokalplanområdet.

7.4 Kumulative påvirkninger

Udover det aktuelle lokalplanområde vurderes lokalområdet at være fuldt udbygget. Der vurderes ikke aktuelt at være andre planer i lokalområdet, der sammen med vedtagelsen af planforslagene vil kunne medføre forurening af jorden i eller udenfor lokalplanområdet.

Der vurderes relevant at vurdere kumulative påvirkninger fra to store anlægsprojekter i nærheden, etablering af hhv. Nordhavnstunnellen og Svanemøllen Skybrudstunnel.

7.4.1 Nordhavnstunnellen.

Ca. 700 meter syd for lokalplanområdet, ved Svanemøllen lystbådehavn, er Vejdirektoratet i gang med at anlægge Nordhavnstunnellen, der forbinder Lyngbyvej/Nordhavnsvej med det nye byudviklingsområde på Nordhavn. Tunnelen forventes ibrugtaget i 2027. I forbindelse med anlægsarbejdet etableres grundvandssænkning omkring byggegruben. Grundvandssænkningen forventes at skulle fortsætte indtil primo 2026 (Vejdirektoratet, 2024) .

Sænkningen foregår ved at pumpe vand op indenfor tætte afskærende vægge omkring byggegruben samtidig med, at det oppumpede vand reinfiltreres uden for væggene - typisk til det samme magasin, som der pumpes fra. Herved kan sænkningerne

kontrolleres, så ændringer i grundvandsstanden holdes inden for et acceptabelt niveau. Ved at reinfiltrere det oppumpede vand sikres det samtidig, at eksisterende forureninger ikke flyttes i uacceptabelt omfang, f.eks. ved at trække forurenet grundvand fra lokalplanområdet ud i Svanemøllebugten.

Som der er redegjort for i afsnit 6.4.1 vil grundvandssænkningen omkring Nordhavnstunnellens tracé i det valgte scenarie ikke medføre grundvandssænkning indenfor lokalplanområdet. Da projektet heller ikke medfører fysisk gravearbejde indenfor lokalplanområdet, vurderes der ikke at være kumulative påvirkninger af jordbunden indenfor lokalplanområdet.

7.4.2 Svanemøllen Skybrudstunnel.

Projektet (Svanemøllen Skybrudstunnel) er et samarbejde på tværs af kommunerne København, Gentofte, Gladsaxe og Frederiksberg for at løse problemer med oversvømmelser i det nordlige hovedstadsområde. HOFOR står sammen med forsyningsselskabet Novafos for selve anlægsarbejdet. Linjeføringen krydser lokalplanområdet.

Projektet er yderligere beskrevet i afsnit 3.1.11. For at kunne føre vand ned i tunnelen, når den er i drift, og for at kunne udføre selve tunnelkonstruktionen, er det nødvendigt med et antal skakte. Skaktene ligger minimum 850 meter fra lokalplanområdet (se Figur 3-7). Grundvandssænkning omkring skaktene vil have lokal karakter.

Det vurderes ikke at denne midlertidige og lokale grundvandssænkning vil kunne påvirke grundvandsstrømningen i lokalplanområdet og på den måde medføre kumulativ påvirkning af jordbunden.

Selve gravearbejdet / tunnelboringen sker fra ca. 18 meter under terræn og nedefter. Der forventes i forbindelse med udnyttelsen af byggeretten i lokalplan 446 tørholdt en byggegrube til en dybde af max. ca. 6 meter under terræn. Der er således en margin på mindst ca. 12 meter til tunnelrørets overkant.

Med afstanden på mindst ca. 12 meter fra den tørholdte byggegrube til boretracéet og da der mellem de to dybder ligger geologiske lag af ler, vurderes det ikke sandsynligt, at der vil være væsentlig kumuleret påvirkning på jordbunden inden for lokalplanområdet stammende fra skybrudstunnellen og byggeri muliggjort af lokalplan 446.

7.5 Afværgeforanstaltninger

Der vurderes jfr. ovenstående ikke at være væsentlige miljøpåvirkning på jordbunden. Der fastlægges således ikke konkrete afværgeforanstaltninger i forbindelse med vedtagelse af planforslagene.

Følgende almindelige forholdsregler ved anlægsarbejder må forventes gennemført i forbindelse med godkendelse af et konkret projekt for at minimere risikoen for spild i anlægsfasen:

- Krav til entreprenørens oplag af olie og kemikalier, herunder krav om spildbakker under olietanke, oplagring af kemikalier i særlige miljøcontainere og hindring mod påkørsel.
- Krav til entreprenøren om en beredskabsplan for projektet, så ansvaret i en evt. uheldssituation er entydigt fastlagt.

7.6 Overvågningsforanstaltninger

Da der jfr. ovenstående ikke vurderes behov for på nuværende tidspunkt at iværksætte afværgeforanstaltninger, vurderes det ikke at være relevant at iværksætte nye overvågningstiltag.

8 Menneskers sundhed – trafik

Påvirkning af trafikbelastning er i sig selv ikke en miljøfaktor omfattet af miljøvurderingslovens miljøbegreb. Da trafikbelastning kan påvirke faktorer som menneskers sundhed, klima m.v., vurderes emnet trafik i miljørapporten dog på lige fod med øvrige miljøfaktorer.

Der er i forbindelse med udarbejdelse af forslag til lokalplan 446 udarbejdet en trafikanalyse (Bilag A), samt en trafiksikkerhedsrevision knyttet til de valgte trafikløsninger (Bilag B).

Derudover foreligger der en rapport med konkrete beregninger af vejtrafikstøj (Bilag C).

8.1 Miljøstatus og mål

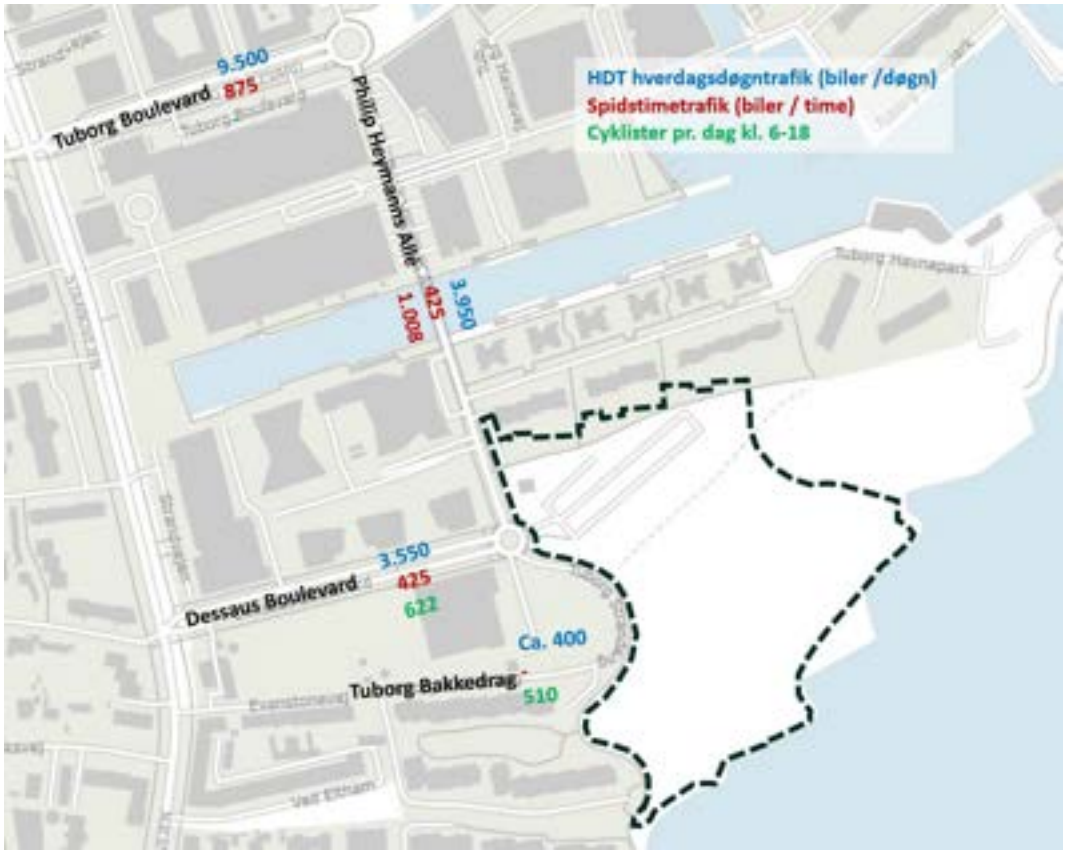
Philip Heymans Alle ligger parallelt med Strandvejen og er den gennemgående fordelingsvej internt på Tuborg Havn. Philip Heymans Alle har jfr. Gentofte Kommunes vejfortegnelse status som primær lokalvej (vejklasse 3). Philip Heymans Alle forbindes til Strandvejen af hhv. Dessaus Boulevard mod syd og Tuborg Boulevard længere mod nord. Københavns Kommune er vejmyndighed for signalkrydsene Strandvejen/Dessaus Boulevard og Strandvejen/ Tuborg Boulevard/Tuborgvej.

Der er cykelsti langs både Dessaus Boulevard og Philip Heymans Alle og begge veje er tosporede. Der er ligeledes cykelsti langs Tuborg Boulevard.

Rundkørslen, hvor Dessaus Boulevard, Philip Heymans Alle og Tuborg Strandeng mødes, er enkeltsporet. Udover de nævnte veje er der også to yderligere vejtilslutninger. Den ene er en mindre vejadgang ind til skolen, som hovedsageligt anvendes af gående og cyklister, men formentlig også af enkelte renovations- og driftskøretøjer. Den anden er en midlertidig vejtilslutning til byggepladsen øst for rundkørslen.

8.1.1 Eksisterende forhold - Trafikmønstre og -belastning

Der er gennemført en ugelang trafiktælling på Philip Heymans Alle i uge 43/44 og en 12 timers krydstælling i rundkørslen d. 25/10-2023 kl. 6-18 (LINQ, 2024). Herudover har Gentofte Kommune udleveret foreliggende trafiktælling og fartmåling for Dessaus Boulevard (uge 20, 2022) og Tuborg Boulevard (uge 7/8, 2022).



Figur 8-1. Resultater fra trafiktællinger i hhv. 2022 (Gentofte Kommune) og 2023 ((LINQ, 2024). Der er angivet samlet hverdagsdøgntrafik, trafiktal i den travleste time, samt cyklisttælling.

Tællingerne viser, at Dessaus Boulevard og Tuborg Boulevard er de to mest betydningsfulde vej-adgange til og fra Tuborg Havn. Det er de eneste signalregulerede vejadgange til området. På Dessaus Boulevard er der en hverdagsdøgntrafik (HDT) på 3.550 køretøjer og en spidstimetrafik på op til ca. 425 køretøjer. Hen over døgnet kører der nogenlunde lige mange biler i hver retning. Retningsfordelingen er dog mere skæv om morgenen, hvor 2/3 af trafikken kører mod øst og 1/3 kører mod vest. Om eftermiddagen er dette omvendt.

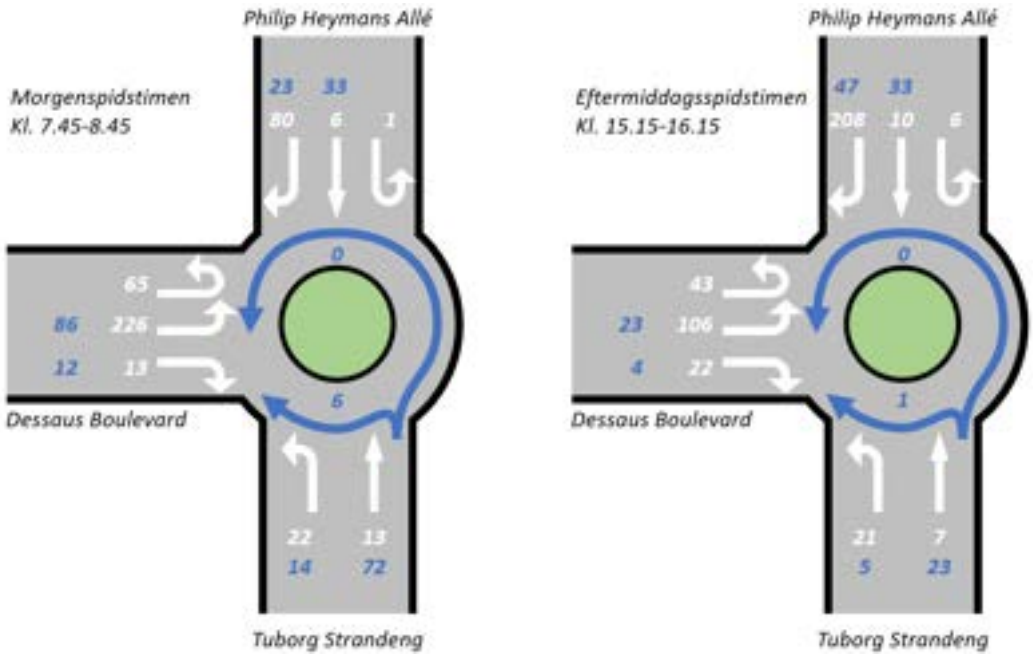
På Tuborg Boulevard er der en hverdagsdøgntrafik på 9.500 køretøjer og en spidstimetrafik op til ca. 875 køretøjer. Til sammen er der således en hverdagsdøgntrafik på ca. 13.000 køretøjer på de to vejadgange og Dessaus Boulevard afvikler deraf cirka en fjerdedel. Der er talt 622 cyklister langs Dessaus Boulevard på en hverdag mellem kl. 6-18.

Umiddelbart nord for Tuborg Havnepark er der på Philip Heymans Alle registreret en hverdagsdøgntrafik på 3.950 køretøjer og en spidstimetrafik på ca. 425 køretøjer. I modsætning til Dessaus Boulevard er der en mere ligelig fordeling af trafikken i begge retninger både morgen og eftermiddag. Der er talt 1.008 cyklister langs Philip Heymans Alle på en hverdag mellem kl. 6-18.

Tuborg Strandeng er en relativt nyetableret vej, som i dag betjener boligerne på Tuborg Bakkedrag. Der er ikke gennemført en længerevarende trafiktælling på vejen, men der er talt ca. 390 køretøjer i tidsrummet 6-18 på en hverdag, og døgntrafikken vurderes kun at være lidt større end dette. Tuborg Strandeng er i dag en blind vej, men der er stiforbindelse videre mod København. Der er talt 510 cyklister i samme tidsrum som biltrafikken.

Af en trafiktælling i rundkørslen (Figur 8-2) fremgår, at biltrafikken hovedsageligt kører mellem Dessaus Boulevard og Philip Heymans Alle, men også at der er en betydelig mængde U-vendinger på Dessaus Boulevard (en hel runde i rundkørslen) både om morgenen og om eftermiddagen. Dette skyldes afsætningstrafik ved Hellerup Skole.

Cykeltrafikken er størst på Philip Heymans Alle, og fordeler sig på døgnniveau nogenlunde ligeligt mellem Dessaus Boulevard og Tuborg Strandeng. På figurerne fremgår i alt 7 cyklister, som kører mod færdselsretningen fra Tuborg Strandeng til den dobbeltrettede cykelsti langs Dessaus Boulevard (og den lille overkørsel ved skolen).



Figur 8-2. Trafiktal for morgen- og eftermiddagsspidstimen i rundkørslen ved Dessaus Boulevard/Philip Heymans Alle d. 24/10-2023. Hvide tal er biltrafik. Blå tal er cykeltrafik. (LINQ, 2024)

8.1.2 Eksisterende forhold - Trafiksikkerhed

Gentofte Kommune har oplyst, at der er politiregistreret en enkelt færdselsulykke i den seneste femårige periode. En enkelt ulykke er ikke tilstrækkeligt til at kategorisere

rundkørslen som ulykkesbelastet. Der skal typisk forekomme flere ulykker før der overvejes egentlige trafiksikkerhedsmæssige forbedringer.

Cyklister er generelt mere udsatte i rundkørsler end i andre typer af kryds. Rundkørslen ved lokalplanområdet er i udgangspunktet sammenlignelig med andre byrundkørsler, men adskiller sig dog ved, at der pt. ikke er afmærket vigelinje for cyklister (og fodgængerfelt) i sydgående retning på cykelstien langs Philip Heymans Alle (LINQ, 2024). Herudover afviger rundkørslen fra normalen ved at have dobbeltrettede tilslutninger for cyklister på Tuborg Strandeng og på Dessaus Boulevard. Det giver anledning til uhensigtsmæssig adfærd fra nogle cyklister. F.eks. vælger enkelte cyklister fra Tuborg Strandeng at køre mod færdselsretningen i rundkørslen for at komme til den dobbeltrettede sti langs Dessaus Boulevard og den lille overkørsel ved skolen (se Figur 8-2). Dette foregår typisk på fortovet (LINQ, 2024).

Afsætningstrafikken ved Hellerup Skole giver til tider uhensigtsmæssige situationer langs Dessaus Boulevard. Nogle bilister vælger af standse på kørebanen og vente på en ledig plads og andre bruger lang tid på manøvrerne ind og ud fra længdeparkeringen (LINQ, 2024). Dette medfører at bagfrakommende bilister i østgående retning ikke kan passere, hvilket afføder kødannelser foran skolen og tilbagestuvning i retning mod signalkrydset på Strandvejen.

Herudover vælger nogle bilister at forcere kantstenen langs Dessaus Boulevard for at gennemføre afsætning fra rabatten i vejsiden og endog også i vejmidten. I nogle tilfælde medførte dette en begrænsning af de øvrige trafikanters oversigt til bl.a. fodgængerfelter. Enkelte bilister valgte at holde i rabatten langs Tuborg Strandeng, hvoraf nogen bakkede ind i rundkørslen efter afsætning frem for at vende for enden af vejen.

8.1.3 Gældende lovgivning og eksisterende forhold - Trafikstøj

I gældende Bygningsreglement, BR18[1], anføres en række forslag til projekteringsværdier for kontorbyggerier svarende til overholdelse af BR18's generelle bestemmelse i § 368, stk. 1 om, at "Bygninger skal have sundheds- og komfortmæssigt tilfredsstillende lydforhold i forhold til anvendelsen" (se Tabel 8-1).

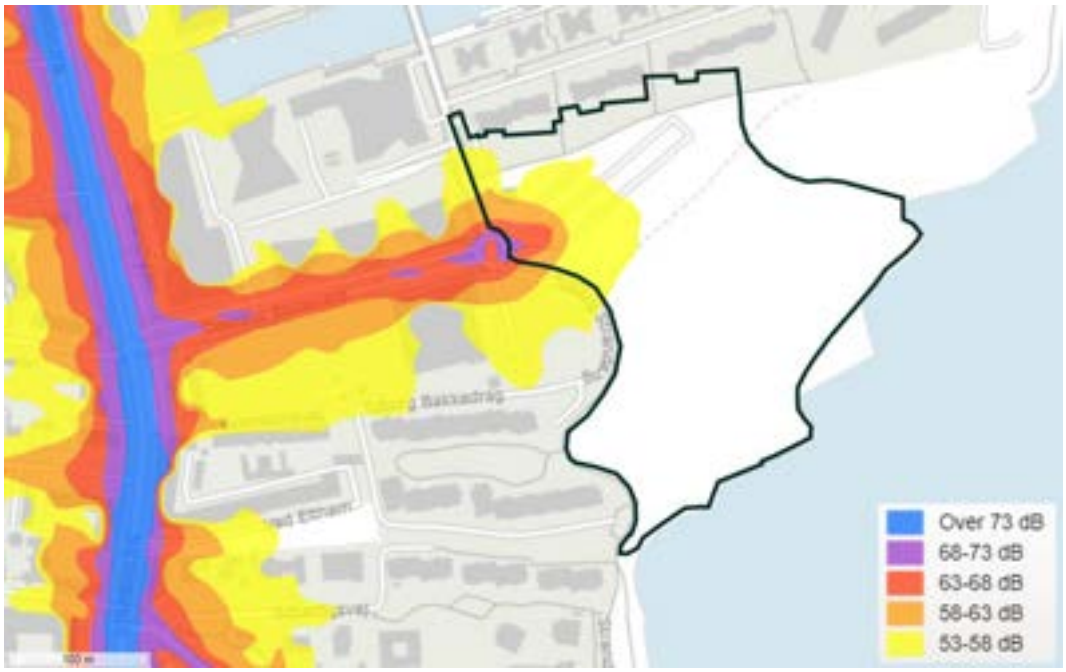
Tabel 8-1. Bygningsreglementets anbefalede projekteringsværdier vedrørende det indendørs støjniveau i kontorer med lukkede vinduer. *)Med henblik på at sikre tilfredsstillende forhold tilstræbes en overholdelse af L_{den} ≤ 35 dB i bygningens kontorer og møderum.

Trafikstøj indendørs med lukkede vinduer	**L_{den}**
Kontorer, møderum, kantiner og receptioner og lignende	≤ 38 dB*
Videokonferencerum og auditorier	≤ 33 dB

[1] Bek. nr. 1399 om bygningsreglement 2018 (BR18)

Grænseværdien for vejtrafikstøj på udendørs opholdsarealer ved kontorer er fastsat til L_{den} 63 dB. Facaderne i kontorer i eksisterende støjbelastede byområder skal udformes således, at der indendørs i kontorlokaler med delvist åbne vinduer (åbningsareal 0,35 m^2) ikke er støjniveauer, L_{den}, på over 51 dB fra vejtrafik. Denne grænseværdi er gældende ved støjniveauer på facaden, som overskrider L_{den} 63 dB. Kravet bortfalder typisk i kontorer, hvor der anvendes mekanisk ventilation, hvilket forventes benyttet i det nye hovedkvarter for Novo Nordisk Fonden.

I 2022 er vejstøjen kortlagt i kommunerne i hovedstadsområdet – herunder Gentofte Kommune. Kortlægningen er lavet efter retningslinjerne i støjbekendtgørelsen, der implementerer EU støjdirektivet. Kortlægningen er grundlaget for kommunernes og de statslige myndigheders udarbejdelse af støjhandlingsplaner, som beskriver hvilke tiltag der vil blive gjort imod støjen i de næste fem år. Der er således tale om en strategisk og overordnet kortlægning, der skal suppleres af mere detaljerede beregninger af støjbelastningen på konkrete arealer.



Figur 8-3. Den nationale støjkortlægning 2022. Vejtrafikstøj i byområder angivet som døgnvægtet værdi i dB (L_{den}) i 1½ meters højde. Udført med den nationale beregningsmetode Nord2000. Lokalplangrænse angivet med sort linje. Data fra miljøgis.mim.dk

Den konkrete belastning på lokalplanområdet fra trafikstøj er beregnet på baggrund af konkrete trafiktal og det udarbejdede trafiknotat. (LINQ, 2024)

Beregningerne er foretaget ved hjælp af beregningsprogrammet Sound-PLAN v9.0 i henhold til beregningsmetoden Nord2000 med udgangspunkt i de anførte oplysninger i

Tabel 8-2, samt den forventede bebyggelses beliggenhed jfr. lokalplanforslag 446 i forhold til vejføring og områdets øvrige bebyggelse.

Terrænets akustiske egenskaber er bestemt på baggrund af orthofoto.

Tabel 8-2. Anvendte vejtrafikmængder, hastigheder, lastbilandel og vejbelægning. a) Baseret på kommunens trafiktællinger og fremskrevet til år 2034 i henhold til Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4/2007 "Støj fra veje". Trafiktallene er fremskrevet med 1,0 % pr. år. b) Baseret på prognose fra (LINQ, 2024). c) Fordelingen af lette (kategori 1) og tunge køretøjer (kategori 2/3), SAMT Fordelingen ml. dag-/aften-/natperioderne er baseret på de anførte standardvejtyper jf. Vejdirektoratet Rapport 434/2013 "*Håndbog – NORD2000*". SMA8 er en støjsvag asfalttype med relativt lille kornstørrelse.

	ÅDT (køretøjer)	Hast. (km/t)	Last-bil-%	Vejbelægning
Strandvejen syd for Strandøre	13.598[a)]	50	4,5	SMA 8
Strandvejen nord for Strandøre	12.333[a)]	50	7,6	SMA 8
Strandvejen nord for Dessaus Boulevard	17.353[a)]	50	3,8	SMA 8
Strandvejen nord for Tuborgvej	18.367[a)]	50	5,1	SMA 8
Tuborgvej	19.656[a)]	50	2,9	SMA 8
Dessaus Boulevard	3.500[b)]	40	c)	SMA 8
Philip Heymans Allé	4.022[b)]	50	c)	SMA 8
Tuborg Boulevard	8.482[b)]	50	c)	SMA 8
Tuborg Strandeng	377[b)]	40	c)	SMA 8

8.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages. I dette tilfælde gælder lokalplan 307 stadig og det lægges til grund, at de uudnyttede byggeretter til boliger udnyttes.

Tabel 8-3. Forventede ændringer i hverdagsdøgntrafikken (bilture pr. døgn) ved fuld udmøntning af den gældende lokalplan 307. (LINQ, 2024)

Sted	*Status*	*140 boliger (rest i gældende lokalplan)*	*Forskel mellem aktuel status og fuld udmøntning af lokalplan 307*
Dessaus Boulevard	*3.550*	*3.740*	*+190 (5 %)*
Philip Heymans Alle	*3.950*	*4.235*	*+285 (7 %)*

Udnyttelse af byggemulighederne i lokalplan 307 vil jfr. Tabel 8-3 medføre en beskeden forøgelse af hverdagstrafikken. Det vurderes, at kapaciteten på det lokale vejnet er tilstrækkelig til uden problemer at kunne afvikle forøgede trafikmængder (se afsnit 8.3.1 nedenfor).

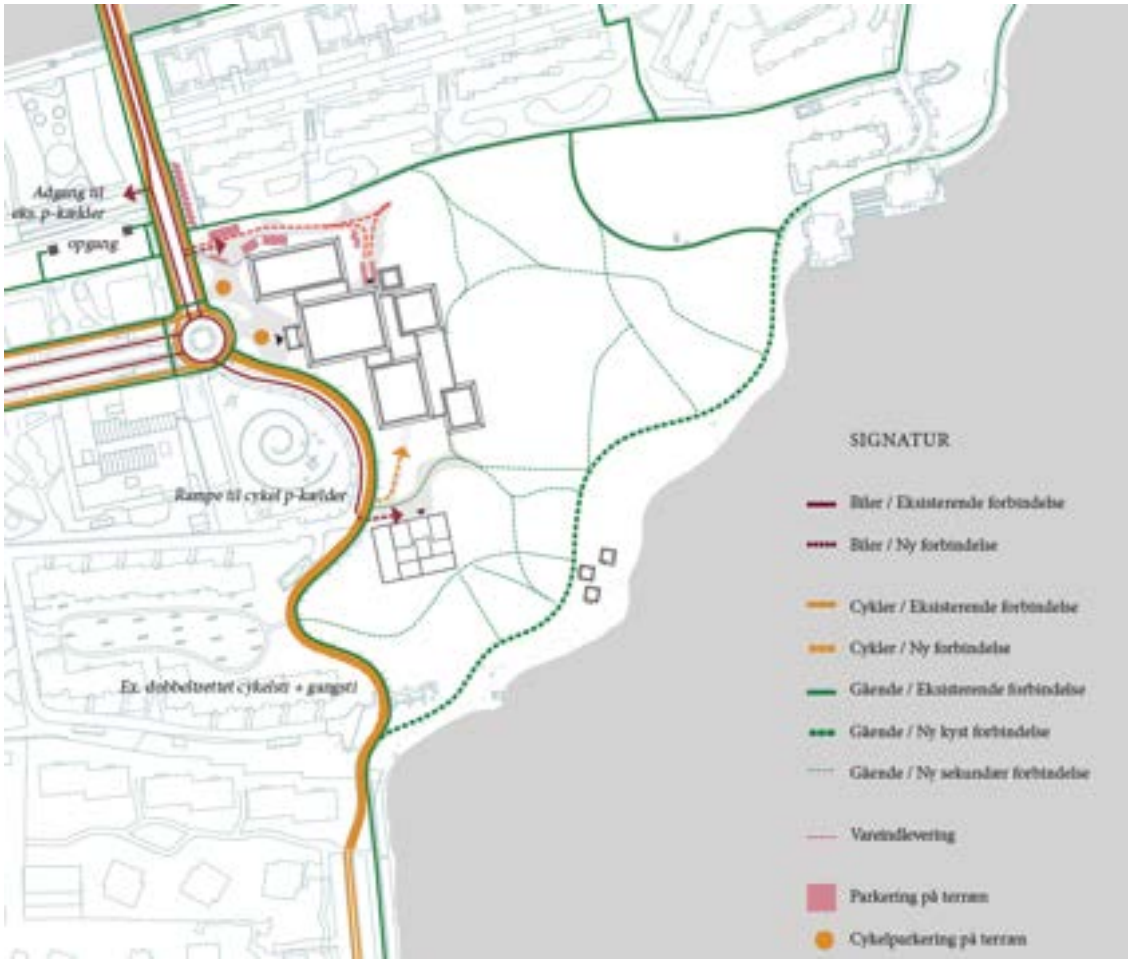
I miljørapporten tilhørende lokalplan 307 (COWI, 2007) konkluderede man,

- at de overordnede trafikale forhold ikke ville ændres markant, med et lille fald i den potentielle trafikintensitet grundet reduceret etagemeterantal i forhold til den forudgående lokalplan 248.
- at trafikken lokalt i Tuborg Havnepark ville forøges relativt meget, men dette ikke ville få væsentlige konsekvenser for trafikafvikling og -sikkerhed.
- at trafikale gener i forbindelse med bygge- og anlægsaktiviteterne kunne minimeres efter Gentofte Kommunes gældende retningslinjer.
- at trafikken på Strandvejen ville forøges med mere end 10 % i forhold til i dag som følge af udbygningen af hele Tuborg Syd, men det at ikke problemer med trafikafviklingen, undtagen fra Dessaus Boulevard til Strandvejen i eftermiddagsmyldretiden.

Samlet vurderes den samlede potentielle negative miljøpåvirkning på trafikbelastning, -afvikling, -støj og sikkerhed i 0-scenariet at være **lille.**

8.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene.

Der etableres indkørsel for varelevering, renovation og gæsteparkering ad servicevejen nord for bygningen, mens medarbejderparkering er i eksisterende P-kælder på vestsiden af Philip Heymans Alle. Cykelparkering etableres foran hovedindgangen og i kælderen under bygningen med adgang fra syd via Tuborg Strandeng (se Figur 8-4).



Figur 8-4. Viser den forventede trafikale adgang til matriklen. Illustration fra lokalplan 446.

8.3.1 Påvirkning af trafikmønstre og -belastning i driftssituationen.

En udmøntning af lokalplanens byggemuligheder vil medføre, at der færdes flere fodgængere og cyklister i lokalområdet, og at der kører mere biltrafik på vejene end der gør, når ejendommen henligger som ubebygget område. Et øget antal fodgængere og cyklister har sædvanligvis ingen trængselsmæssige konsekvenser og dette forventes heller ikke at være tilfældet i forbindelse med det planlagte projekt (LINQ, 2024). Konsekvenserne af den øgede biltrafik i forhold til trængsel og forsinkelse er analyseret med udgangspunkt i turrater og trafik fra parkeringspladser. Der er i beregningerne anvendt turrater på 6,0 daglige bilture pr. 100 m² kontorareal. Dette medfører en trafikal merbelastning på 1.014 bilture pr. døgn. En beregning baseret på fuld belægning af de 338 tilgængelige parkeringspladser resulterer i en estimeret merbelastning på 831 bilture pr. døgn. I de samlede beregninger af trafikbelastning er gennemsnittet af de to beregninger (923 bilture) anvendt.

Den resterende byggeret i den gældende boliglokalplan vil beregningsmæssigt medføre 476 bilture pr. døgn (LINQ, 2024).

Betydningen af den trafikale merbelastning på 447 (923 fratrukket 476) daglige bilture, som vedtagelse af planforslagene medfører, skal vurderes i forhold til den samlede trafik på de veje, som turene vil fordele sig på.

Tabel 8-4. Forventede ændringer i hverdagsdøgntrafikken (bilture pr. døgn) som følge af vedtagelse af lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12. (LINQ, 2024)

Sted	*Status*	*Boligbebyggelse (rest i lokalplan 307)*	*Hovedkontor (lokalplanforslag 446)*	*Forskel mellem status og lokalplan 446*
Dessaus Boulevard	*3.550*	*3.740*	*3.920*	*+370 (10 %)*
Philip Heymans Alle	*3.950*	*4.235*	*4.505*	*+555 (14 %)*

Det fremgår af tallene i Tabel 8-4, at en ændret anvendelse til kontorerhverv vil medføre trafikstigninger på vejene i størrelsesordenen ca. 10-14 % i forhold til situationen i dag. Forskellen mellem etablering af boliger og kontorerhverv er lille, i størrelsesordenen ca. 5-6 % (180-270 biler mere pr. hverdagsdøgn) – se Tabel 8-3 .

Forskellen i trafikal merbelastning mellem de to lokalplaner er således beskeden. Betydningen for trafikbelastningen af de to lokalplaner vurderes således at være sammenlignelige, hvad angår deres trafikale belastning af lokalmiljøet på døgnniveau.

Det vurderes, at de berørte veje på døgnniveau uden problemer kan håndtere betydeligt mere trafik end niveauet, der følger af vedtagelse af planforslagene. Der kan i denne sammenhæng sammenlignes med Tuborg Boulevard, som er udformet tilsvarende Dessaus Boulevard og dagligt afvikler ca. 9.500 biler. Der er også allerede både boliger og kontorerhverv i lokalområdet og lokalplanerne medfører derfor heller ikke nye typer trafik til lokalområdet.

Det er på denne baggrund vurderet, at de to lokalplaner ikke giver anledning til nogen nævneværdig ændring af de overordnede trafikale forhold i lokalområdet i driftssituationen. Det vurderes på den baggrund, at vedtagelse af lokalplan 446 og kommuneplantillæg 12 medfører en **ubetydelig til lille negativ påvirkning** på trafikmønstre og -belastning i lokalområdet i driftssituationen.

8.3.2 Påvirkning af trafikmønstre og -belastning i anlægsfasen.

Når byggemulighederne i lokalplan 446 udnyttes, vil der i anlægsfasen vil være en midlertidig forøgelse af trafikken til og fra byggepladsen. Det vil forventeligt omfatte både lastbilleverancer til byggepladsen, bortkørsel af jord og håndværkerbiler. Planforslagene fastlægger ikke detaljerne omkring byggeprojektet eller anlægsfasen, som ville kunne danne grundlag for en konkret kvantificering af trafikforøgelsen i anlægsperioden. En konkret vurdering af trafikmængder og -strømme i anlægsfasen vil derfor skulle vurderes, når et konkret projekt skal behandles i forhold til bestemmelserne i miljøvurderingslovens kapitel 3 om konkrete projekter.

Som anført ovenfor vurderes vejnettets kapacitet i lokalplanområdet at være tilstrækkelig til en vis forøgelse af trafikbelastningen, hvorfor det antages, at en efterfølgende konkret vurdering af anlægsfasens forøgede trafikbelastning vil vise, at denne uden videre kan rummes på det eksisterende vejnet.

8.3.3 Påvirkning af trafiksikkerhed

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplan 446 er de trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser vurderet for to forskellige tilkørselsmuligheder – enten via en ny arm i den eksisterende rundkørsel eller via separat tilkørsel fra Philip Heymanns Alle nord for rundkørslen, som vist på Figur 8-4. På den baggrund er løsningen med indkørsel fra Philip Heymanns Alle valgt.

Denne vejadgang ligger relativt tæt på rundkørslen og på venstresvingsbanen til parkeringskælderen mod vest. Tilslutning her er ikke optimal, da den ligger nær rundkørslen og kan komme overraskende for ikke stedkendte, ligesom opbremsninger derved kan komme overraskende. Forholdene kan medføre uheld med bagendekollisioner og at lette trafikanter overses.

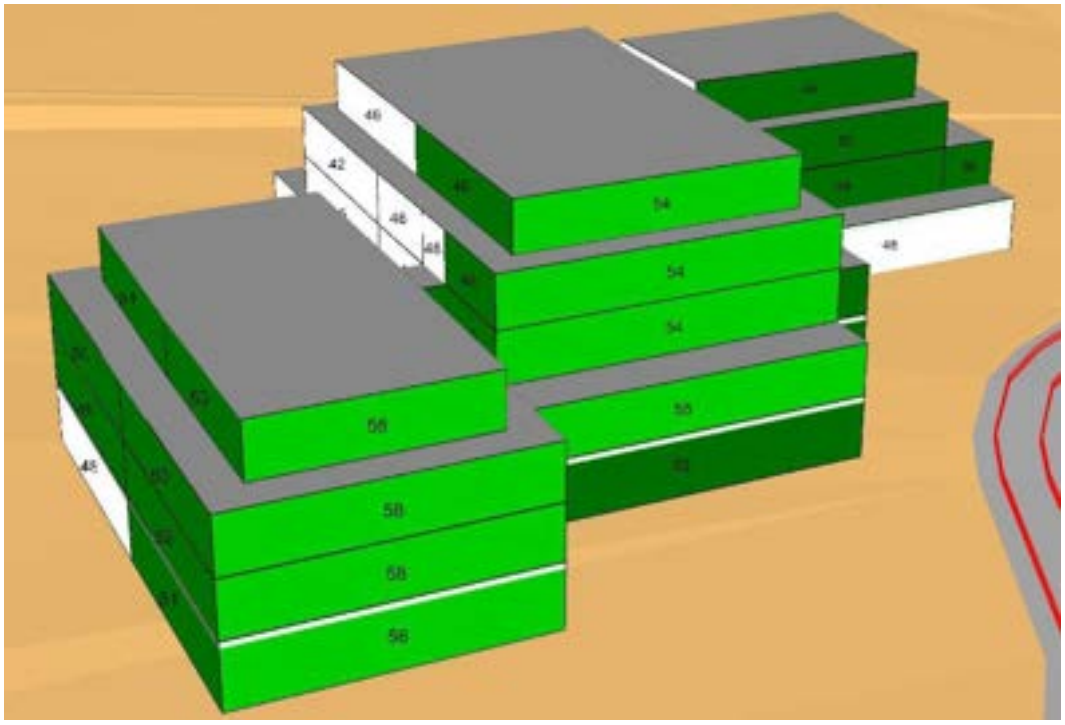
Personaleparkering er planlagt til at ske i parkeringskælderen ”Tuborg Syd”, som er placeret på den vestlige side af Philip Heymans Alle. Det betyder, at al personale, der ankommer i bil, skal krydse Philip Heymans Alle til fods på vej til og fra arbejde. Krydsningen kan ske sikkert i fodgængerfeltet i rundkørslen, men mange fodgængere kan være fristet til at vælge den korteste rute, hvorfor der må forventes en del krydsninger over Philip Heymans Alle, hvilket kan medføre farlige situationer.

På baggrund af ovenstående vurderes, at vedtagelse af planen kan medføre en **lille til moderat negativ påvirkning** af trafiksikkerheden i lokalområdet.

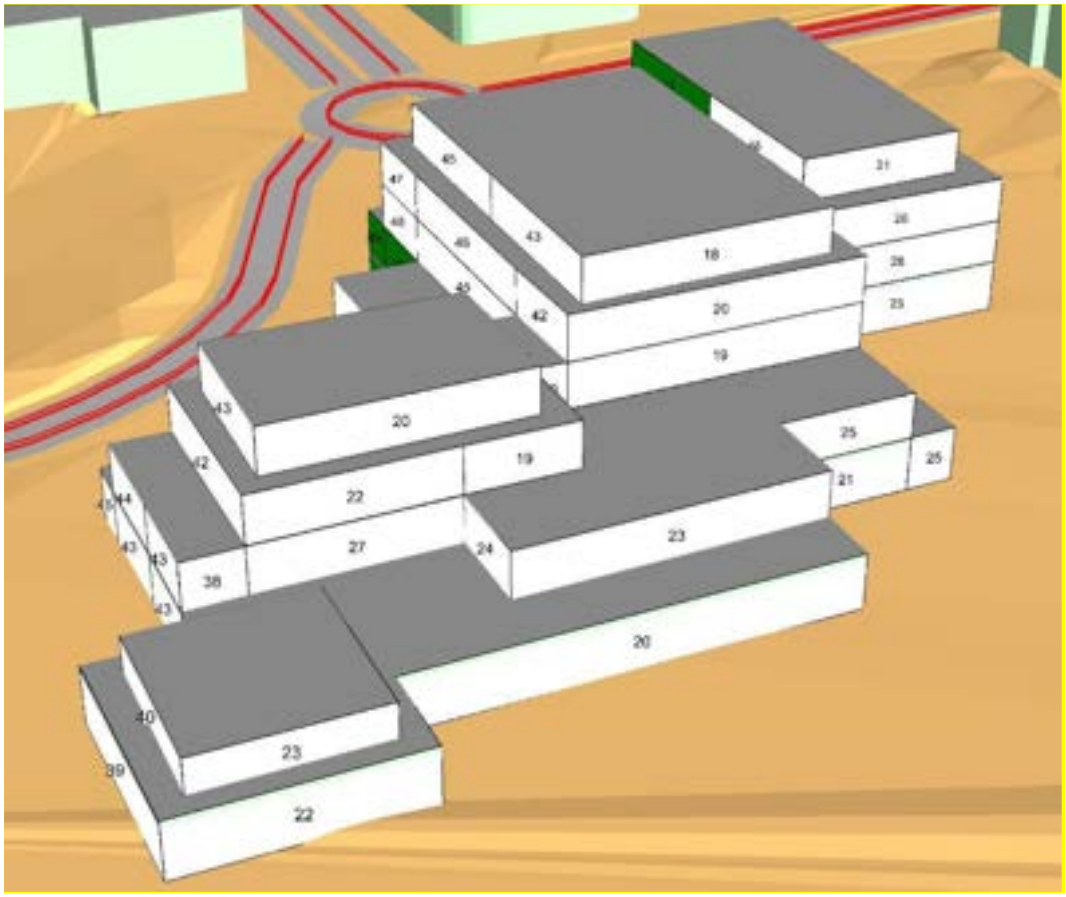
8.3.4 Påvirkning fra trafikstøj i forhold til vejledende grænseværdier.

Der er foretaget beregninger af vejtrafikstøjen på baggrund af de ovenfor anførte forudsætninger (se bilag C). På nedenstående Figur 8-5 og Figur 8-6 ses den beregnede støjbelastning, $L_{den,}$ på bebyggelsens facader fra vejtrafik. Den viste bebyggelse illustrerer

ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6. De viste værdier er angivet i praktisk frit felt og er derved direkte sammenlignelige med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.



Figur 8-5. Beregnet vejstøjbelastning L_{den} i dB på bygningsfacader (set fra nordvest). Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6.



Figur 8-6. Beregnet vejstøjbelastning L_{den} i dB på bygningsfacader (set fra sydøst). Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6.

Af ovenstående figurer fremgår det, at der på facaden mod vest er beregnet en vejstøjbelastning, L_{den}, på op til 58 dB. Belastningen overholder således netop det vejledende krav på $L_{den} \leq 58$dB. Der kan for de mest støjbelastede facader blive behov for lydisolerende foranstaltninger i facaderne med henblik på at sikre evt. følsomme rum mod vejtrafikstøj. Vinduernes lydisolerende egenskaber skal derfor undersøges nærmere i den videre projektering, når bygningens endelige geometri er fastlagt.

De mest støjplagede opholdsarealer omkring byggefeltet vil være beliggende ud mod rundkørslen og Philip Heymanns Alle.

Figur 8-7. Beregnet vejstøjbelastning L_{den} i dB 1,5 meter over udendørs opholdsarealer omkring det lokalplanlagte byggeri. Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6.

På ovenstående Figur 8-7 ses, at den beregnede vejstøjbelastning på bebyggelsens forventede udendørs opholdsarealer og tagterrasser er beregnet til væsentligt under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på L_{den} 63 dB.

For at sikre en overholdelse af et indendørs støjniveau på højest L_{den} 35 dB i bygningens kontorer og møderum (jfr. Tabel 8-1) er krav til vinduernes lydisolation beregnet. I lokaler der benyttes til videokonference, skal der sikres et støjniveau med lukkede vinduer på maksimalt L_{den} 33 dB. Hvis dele af lokalerne tættest på Philip Heymanns Alle forventes benyttet som videokonferencerum, kan der være behov for anvendelse vinduer med simple lydruder. I resten af bygningen forventes anvendelse af almindelige energiruder at være tilstrækkeligt til at kunne overholde de anbefalede indendørs støjniveauer i Tabel 8-1. Vinduernes lydisolerende egenskaber bør dog undersøges nærmere i den videre projektering, når bygningens endelige geometri er fastlagt.

På baggrund af ovenstående – og i lyset af den begrænsede forøgelse i trafikbelastningen (jfr. Tabel 8-4) – vurderes vedtagelse af planforslagene at kunne medføre **ubetydelig til lille negativ påvirkning** fra vejstøj i lokalplanens byggefelter.

8.4 Kumulative påvirkninger

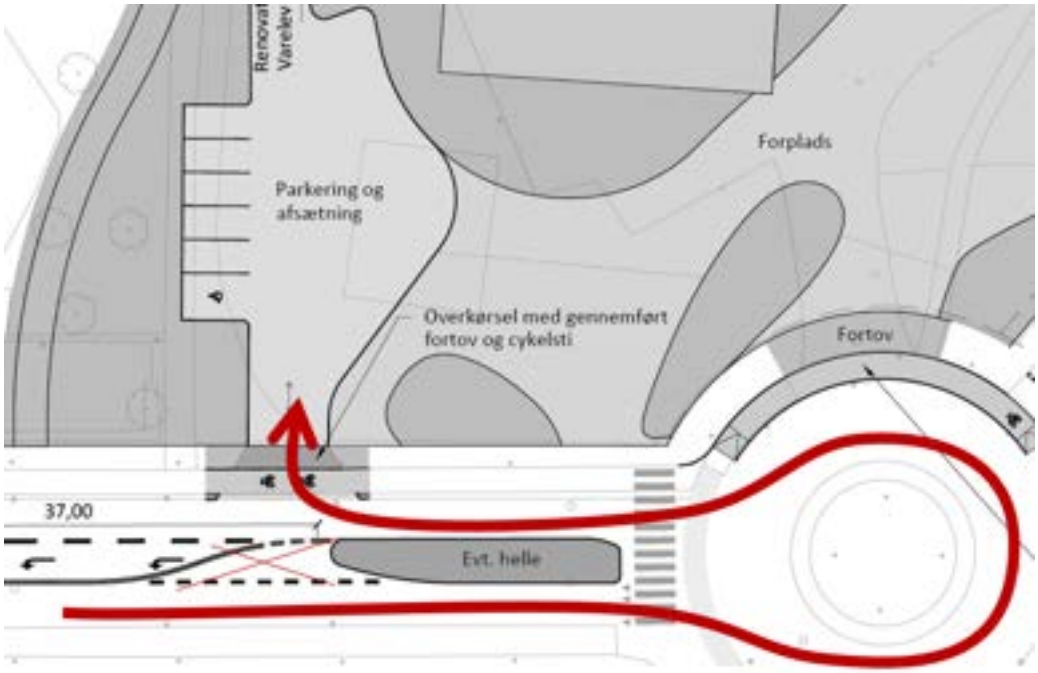
Da området ud over lokalplanområdet vurderes at være fuldt udbygget, indgår den trafikale belastning fra andre bebyggelser og trafikmål i lokalområdet allerede i grundlaget for vurderingen af de trafikale forhold. Da det lokale vejnet jfr. afsnit 8.3.1 desuden vurderes at have rigelig kapacitet til den planlagte trafikale merbelastning, vurderes der ikke at være aktuelle planer i nærområdet, der sammen med vedtagelse af planforslagene vil kunne medføre væsentlige kumulative påvirkninger i forhold til de trafikale parametre behandlet i dette afsnit.

8.5 Afværgeforanstaltninger

Der vurderes ikke at være behov for iværksættelse af afværgeforanstaltninger til afhjælpning af væsentlige negative miljøpåvirkninger.

I forhold til trafiksikkerheden kan følgende tiltag uden for lokalplanområdet anbefales:

- Tiltag til at lede / nudge fodgængere til at anvende fodgængerfeltet ved rundkørslen, f.eks. ved at lave ændre eller vinkle udgangen fra p-kælderen i retning af fodgængerfeltet, markere en sti i belægningen, opsætte levende hegn eller fodhegn ud for det uønskede krydsningspunkt.
- Forbud mod venstresving fra Philip Heymans Alle mod gæsteparkeringen. Trafikken, der ønsker at venstresving, vil i stedet skulle rundt i rundkørslen og tage højresving ind mod gæsteparkeringen (se Figur 8-8). På samme vis kan det indgå at forbyde venstresving ad Philip Heymanns Alle ved udkørsel fra gæsteparkering.



Figur 8-8. Skitseret model for vejadgang fra Philip Heymanns Alle.

I forbindelse med endelig udformning af projektet vil der i forhold til vejstøj være grundlag for at vurdere i hvilket omfang, der vil være behov for at skulle anvende ruder med ekstra støjdæmpning i forhold til almindelige energiruder. Med det i lokalplan 446 fastlagte detaljeringsniveau er der ikke grundlag for at konkludere entydigt i forhold til støjpåvirkning på enkelte rum eller bygningsdele. Denne vurdering skal foretages i forbindelse med myndighedsgodkendelse af det endelige projekt.

8.6 Overvågningsforanstaltninger

Der vurderes ikke at være behov for at iværksætte særskilte overvågningstiltag. Det kan dog efter ibrugtagning anbefales at følge/monitere fodgængeres adfærd ved krydsning af Philip Heymanns Alle mellem parkeringskælderen og hovedkvarteret.

9 Landskab og arkitektur

9.1 Miljøstatus og mål

Kystlandskabet i området har over tid undergået betydelige forandringer. Således er langt hovedparten af lokalplanområdet resultatet af opfyldning på havareal - se Figur 9-1**Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**. Den nuværende kystlinje blev fastlagt i lokalplan 248 fra 2006 og afspejler således ikke det istidsskabte landskab, som det fremstod ved ismassernes tilbagetrækning for over 12.000 år siden.

Figur 9-1. Markering af lokalplanområdet oven på historisk kort fra slutningen af 1800-tallet. Data fra Danmarks Miljøportal.

Områdets landskabelige værdier er således knyttet til de rekreative og oplevelsesmæssige kvaliteter i det eneste åbne kystnære areal i nærområdet og ikke til dannelsen af landskabet.

9.1.1 Kommuneplan 2021 - landskab

Lokalplanområdet er omfattet af retningslinjerne for landskab i Gentofte Kommunes kommuneplan 2021 (Gentofte Kommune, 2021). Området er udpeget, som hhv. værdifuldt landskab, landskabsstrøg og kystnært område.

Figur 9-2. Lokalplanområdets beliggenhed i forhold til landskabsudpegninger i Kommuneplan 2021. (Gentofte Kommune, 2021)

Retningslinjerne fastlægger følgende:

Værdifuldt landskab.
I værdifulde landskaber, herunder fingerplanens indre grønne kile, må tilstanden af landskabets karaktertræk samt rumlige og visuelle kvaliteter, herunder natur- og kulturarvsværdier, ikke ændres, hvis det forringer dets værdier. Ændringer kan dog tillades, hvis de styrker eller genopretter værdierne. Det kan også ske som følge af bestemmelser i en fredning eller lokalplan. Kvaliteterne i de udpegede områder fremgår af tabel.

Landskabsstrøg
Markante udsigter og vigtige sigtelinjer inden for Kyst-, Dal- og Skovstrøgene til henholdsvis Øresund, Gentofte Sø og Gentofterenden, samt Ermelunden og Ordrup Krat skal så vidt muligt sikres.

Kystnært område

I de kystnære dele af byzonen skal ny bebyggelse indpasses i den kystlandskabelige helhed. Der skal tages hensyn til bevaringsværdige helheder i bystrukturen, til naturinteresser på de omgivende arealer og nødvendige infrastrukturanlæg, herunder havne, samt offentlighedens adgang til kysten.

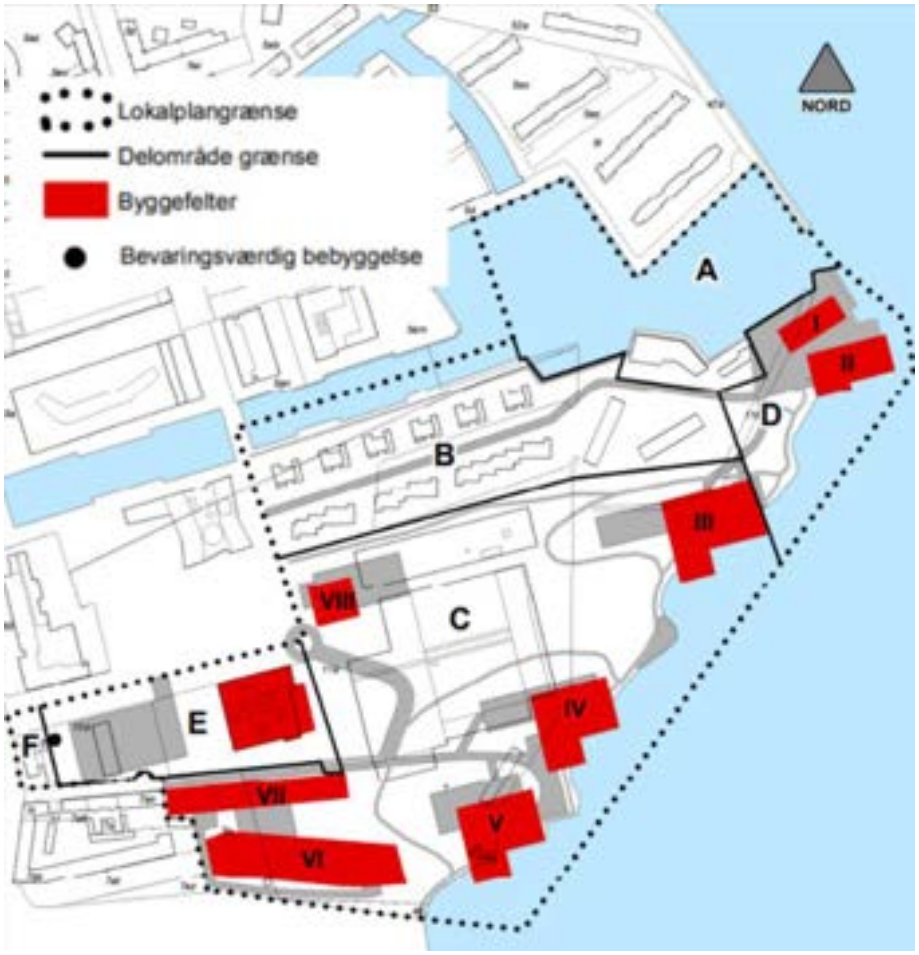
9.1.2 Arkitekturpolitik 2018 – Arkitektur i Gentofte.

Arkitekturpolitikken bygger på fem grundlæggende værdier:

- *Respekten for arven – mod til det nye.* Her understreges bl.a. at man ønsker at give plads til arkitektonisk stærke projekter. Nye æstetiske udtryksformer, nye materialer og teknologier kan indpasses, når de indgår i et kvalitetsbyggeri skabt med omhyggelighed og arkitekturfaglig omtanke og med respekt for det eksisterende miljø.
- *Anerkendelse af faglighed.* Der efterspørges arkitektonisk kvalitet, men også en stærk bæredygtighedsprofil på byggeri.
- *Omtanke ved fortætning.* Mulighed for fortætning i et område skal vurderes ud fra den sammenhæng, et projekt indgår i.
- *Det grønne som grundlag.* De grønne områders kvaliteter skal beskyttes og udvikles, såvel de landskabsarkitektoniske som de natur- og klimamæssige. Udvikling kan ske med nye attraktive, grønne anlæg og elementer med høj brugsværdi og bundet sammen af grønne forbindelser.
- *Dialog som form.* Der fokuseres på dialog i processen. Lokalplanlægning og byggesagsbehandling skal således ske i en proces baseret på dialog med deltagelse af bygherre, naboer og kommunen, hvor det afklares, hvad der kan og bør kunne ske på en ejendom eller i et område

9.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages og lokalplan 307 ”Boliger på Tuborg Syd” fortsat vil være gældende. I det tilfælde vil der således fortsat være grundlag for etablering af boliger i op til 10 etager (40 meters højde regnet fra kote +2,0 DVR90) i de to byggefelter IV og V (se Figur 9-3), som med forslaget til lokalplan 446 flyttes tilbage fra kystlinjen. Ligeledes vil der i byggefelt VIII i lokalplan være mulighed for at bygge højere i op til 37 meters højde regnet fra kote +2,0 DVR90 og 9 etager. Forslaget til lokalplan 446 giver i samme område kun mulighed for at bygge i op til kote + 21 meter (DVR90) i byggefeltet længst mod nord (45 meter fra nærmeste nabo) og op til kote +30 meter i det centrale byggefelt.



Figur 9-3. Kortbilag 2 fra lokalplan 307. Delområder og byggefelter.

Udnyttelse af byggemulighederne i de to byggefelter IV og V vil medføre to visuelt dominerende bebyggelser i kystlinjen, som landskabeligt til dels vil bryde forbindelsen mellem kysten og det bagvedliggende offentligt tilgængelige grønne område.

Ligeledes vil udnyttelse af de to byggefelter påvirke den visuelle oplevelse af og det frie udkig til Øresund fra dels bebyggelsen Tuborg Bakkedrag (byggefelterne VI og VII på Figur 9-3) og dels Strandpromenaden og Svanemøllemolen syd for lokalplanområdet.

I lokalplan 307 vil en større relativ del af de resterende byggemuligheder være knyttet til kystlinjen og dermed ligge med betydelig afstand til bebyggelsen Tuborg Havnepark.

Det vurderes, at 0-alternativet ville medføre en **lille til moderat negativ påvirkning** af de landskabelige forhold.

Arkitektonisk fastlægger lokalplan 307 ikke et detaljeret projekt, men definerer bestemmelser i forhold til facadeformer og fastlægger relativt vide rammer for overflade-

materialer. Med baggrund i de relativt brede rammer for arkitekturen er det vanskeligt at vurdere denne konkret. Etablering af de resterende tre bebyggelser i delområde C i lokalplan 307, må dog arkitektonisk forventes at blive i samme formsprog og dimensioner som de allerede etablerede kysthuse og dermed kunne indgå i en samlet arkitektonisk helhed.

Alt efter de konkrete valg, kan 0-alternativets påvirkning af de arkitektoniske værdier komme til udtryk på forskellig vis. Indenfor rammerne af lokalplan 307 vurderes der i værste fald at være tale om en **lille negativ påvirkning** af de arkitektoniske forhold i området.

9.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene.

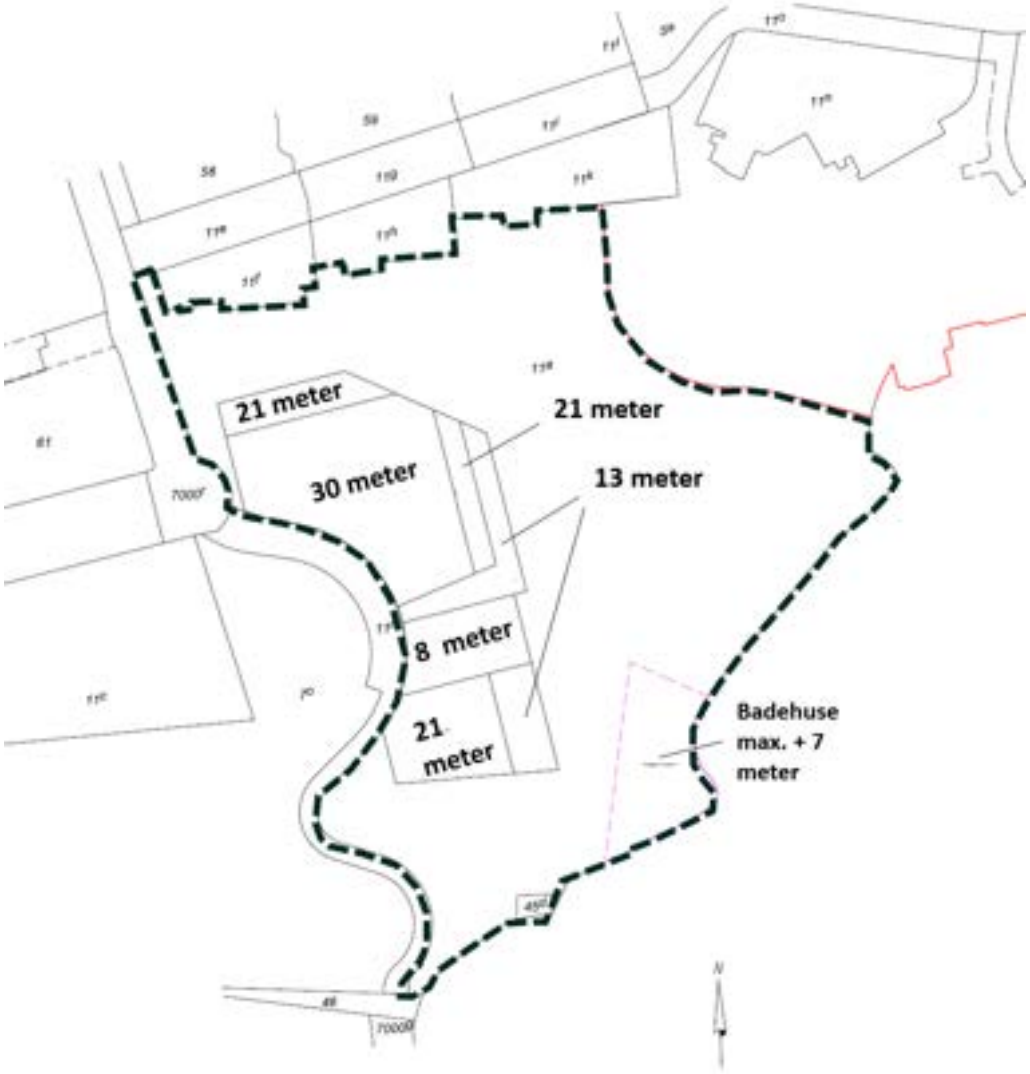
I arbejdet med det nye hovedkvarter er der søgt efter interessante og balancerede sammenhænge imellem tre forhold:

- Stedet og dets særegne potentiale for at blive et biodiverst naturrum.
- Fondens drømme, behov og ønsker til et nyt hovedkvarter.
- Bæredygtighed som en drivende ambition.

I forslaget anslås en arkitektonisk retning på et nyt hovedkvarter, hvor natur, bygning og by flettes sammen med et helt særlige fokus på, at få naturen og bygning integreret så meget som muligt. Der placeres således ikke en bygning i landskabet – landskabet rejser sig som bygningsformation.

Det samlede bygningsvolumen vil i den kommende lokalplan være tilbagetrukket mod vejen, så der opstår et stort sammenhængende, delvist beplantet landskabsrum ud mod Øresund. Sammenlignet med bygningshøjderne i lokalplan 307 fastlægger forslag til lokalplan 446 lavere og bredere formationer, der trapper af over etagerne. Den nederste etage vil have størst udstrækning og herefter vil etagedækkenes forskydninger trække sig tilbage og blive højest mod afslutningen af Dessaus Boulevard, ind mod byen. Lokalplan 446 giver desuden mulighed for etablering af op til tre mindre bygninger (badehuse) i særskilt byggefelt ud mod Øresund (Figur 9-4).

Den landskabsmæssige del af lokalplanen har som intention at skabe en visuel og rekreativ forbindelse mellem byens kontrollerede arealer, kystens forblæste natur og havets skjulte liv. Naturen får nu igen plads ved Svanemøllebugten, hvor etablering af et dynamisk kystlandskab vil repræsentere en ny, bæredygtig og bynær forståelse af kystnatur.



Figur 9-4. Byggemuligheder i lokalplan 446. Max. koter i meter over havniveau (DVR 90).

Langs kyststrækningen danner lokalplanforslaget rammerne for etablering af et skrånende terræn. På dele af strækningen fremstår hældningen mindre stejl for at etablere adgang til vandet. Skråningen anlægges med sten, som udover sikring mod oversvømmelse også medfører et mere naturligt kystforløb.

Træer er med til at give området karakter og skabe ly, læ og behagelige rum at opholde sig i. Omkring bygningen vil der være en fortætning af træer, hvis formål blandt andet er at give skygge på varme sommerdage.

Terrænreguleringer i forskellige højdekoter, hvor der etableres lavninger med vådområder giver plads til en række af de dyre- og plantearter, der er karakteristiske for denne type kystnatur. Der skabes et varieret landskab med en kyst- og strandengslignende karakter.

Planforslagene vurderes at være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer for landskabsbeskyttelse (se afsnit 9.1.1). Samlet vurderes planforslagenes påvirkning på de landskabelige forhold at være **positiv**, da bebyggelsen – på nær de tre mindre bygninger i byggefelt B - trækkes tilbage fra kystlandskabet og udlægger et stort sammenhængende og varieret åbent område ud mod kysten.

Bestemmelserne i lokalplan 446 fastlægger ikke en entydig arkitektur, som kan udgøre grundlaget for konkret vurdering af det kommende byggeris arkitektoniske fremtoning. Det vurderes dog, at bestemmelserne i lokalplan 446 sammen med de ovenfor beskrevne intentioner i forhold til arkitekturen understøtter alle fem nævnte mål i Gentofte Kommunes arkitekturpolitik (se afsnit 9.1.2). På den baggrund vurderes påvirkning på de arkitektoniske forhold at være **positiv**.

9.4 Kumulative påvirkninger

Da lokalområdet ud over den resterende byggeret i lokalplanområdet vurderes at være stort set fuldt udbygget, vurderes der ikke at være aktuelle planer i nærområdet, der sammen med vedtagelse af planforslagene vil kunne medføre væsentlige kumulative påvirkninger i forhold til hverken landskab eller arkitektur.

9.5 Afværgeforanstaltninger

Der vurderes ikke at være behov for iværksættelse af afværgeforanstaltninger af hensyn til landskab eller arkitektur.

9.6 Overvågningsforanstaltninger

Da der ikke vurderes at være væsentlige negative miljøpåvirkninger på landskab og arkitektur og der således ikke iværksættes afværgetiltag, er der ikke behov for at iværksætte overvågningsforanstaltninger.

10 Skyggevirkning

Betydningen af skygge fra bygninger vurderes af hensyn til evt. væsentlige skyggevirkninger på udearealer, nabobygninger eller offentligt tilgængelige arealer.

10.1 Miljøstatus og mål

På nuværende tidspunkt henligger lokalplanområdet ubebygget og der er således ikke bygninger eller lignende, der kaster skygge på naboejendomme. Der findes udover Bygningsreglementets[1] krav til dagslys i bygninger ikke lovkrav vedrørende skygge.

10.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages og lokalplan 307 "Boliger på Tuborg Syd" fortsat vil være gældende. I det tilfælde vil der således fortsat være grundlag for etablering af boliger i op til 10 etager (40 meters højde, målt fra kote +2,0) i de to byggefelter IV og V (se Figur 9-3), som med forslaget til lokalplan 446 flyttes tilbage fra kystlinjen. Ligeledes vil der i byggefelt VIII i lokalplan 307 være mulighed for at bygge højere i op til 37 meters højde målt fra kote +2,0 og 9 etager.

Der blev i 2018 udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, der indeholdt vurdering af det konkrete projekt, hvor også projektets skyggevirkning indgik (COWI, 2018). I forhold til omgivelserne er det især byhuset i byggefelt VIII, der på grund af højden og beliggenheden tæt på naboer kan kaste skygger. Beregningerne viser, at byhuset i byggefelt VIII om vinteren, når solen står lavest, vil kaste skygger på nabobebyggelsen mod nord (Tuborg Havnepark A og B) i de lyse timer mellem kl. 9/10 og kl.14. Denne påvirkning, som i rapporten omtales som "*kortvarige skyggepåvirkninger på nabobygninger om morgenen*" er den væsentligste påvirkning.

10.3 Vurdering af mulige påvirkninger

Aaen Engineering har gennemført simulering af skyggevirkningen fra en bygningsmasse, der tager udgangspunkt i de bebyggelsesregulerende bestemmelser i lokalplanforslagets § 6.3, som fastlægger de maksimale højdekoter for byggeri inden for det samlede byggefelt – se Figur 9-4. Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6. Detaljeret beskrivelse af simuleringerne findes i Bilag D til denne rapport. Simuleringerne viser den maksimale skyggevirkning ved udnyttelse af mulighederne i de byggefelter, der ligger tættest på naboerne mod nord og vest og teoretisk kan kaste skygge over nabobebyggelser.

[1] Bekendtgørelse nr. 1399 af 12/12/2019 om bygningsreglement 2018.

Hvor det gældende plangrundlag gav mulighed for byggeri i op til kote +39 meter (DVR 90) over havniveau ca. 35 meter fra nærmeste nabo mod nord, giver forslaget til lokalplan 446 i samme område kun mulighed for at bygge i op til kote +21 (DVR90) (45 meter fra nærmeste nabo) og op til kote +30 meter (DVR90) i det centrale byggefelt. At bygningerne i lokalplan 446 er betydeligt lavere vil medføre, at der ikke kastes så lange skygger mod nord.

Der er simuleret skyggevirkninger for de centrale byggefelter for sommersolhverv (21. juni), vintersolhverv (21. december) og forårsjævndøgn (21. marts), med nedslag morgen (kl. 8.00), formiddag (kl. 10.00), middag (kl. 12.00), eftermiddag (kl. 14.00 og kl. 16.00) samt aften (kl. 18.00). Der er kun foretaget simuleringer, når der er dagslys på de pågældende tidspunkter.

Resultaterne er vist i Figur 10-1 - Figur 10-3.

Figur 10-1. Simulering af skyggepåvirkningen ved forårsjævndøgn, 21. marts. Set fra sydøst. Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6. *Aaen Engineering*

Figur 10-2. Simulering af skyggepåvirkningen ved sommersolhverv, 21. juni. Set fra sydøst. Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6. *Aaen Engineering*

Figur 10-3. Simulering af skyggepåvirkningen ved vintersolhverv, 21. december. Set fra sydøst. Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6. *Aaen Engineering*

Skyggepåvirkningen er naturlig fokuseret omkring opholdsarealerne i nærheden af bygningen. Der er dog på de tidspunkter af året, hvor solen står lavest, også en vis skyggepåvirkning på nabobebyggelser mod vest og nord.

<u>NORDLIGE NABOBYGNINGER (Tuborg Havnepark)</u>
Skyggepåvirkningen af nabobygningerne mod nord sker om vinteren, hvor solen står lavest på himlen (se Figur 10-3). Skyggepåvirkningen på den vestlige af de tre bygninger sker primært i formiddagstimerne, mens den østlige af bygningerne påvirkes i eftermiddagstimerne. Det er primært de nedre etager, som påvirkes.

Skyggepåvirkningen vil være størst morgen og formiddag omkring vintersolhverv, hvor solen står meget lavt og der vil kastes skygge på dele af bygningerne mod nord hele dagen. Her vil det bedste tidspunkt være omkring middag, hvor kun de nederste etager i dele af den vestlige og midterste bygning påvirkes.

Figur 10-4. Simulering af skyggepåvirkning af nabobebyggelse mod nord. Vintersolhverv 21. december. Set fra syd. Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6. *Aaen Engineering.*

På Figur 10-4 ses detaljeret illustration af den simulerede skyggepåvirkning på nabobebyggelse mod nord morgen og middag ved vintersolhverv.

VESTLIGE NABOBYGNINGER (Skole og kontorer vest for Philip Heymanns Alle)
Skyggepåvirkningen af nabobygningerne mod vest sker i de tidsligste morgentimer, når solen står op. Derfor vil skyggen fra et byggeri i byggefeltet i Lokalplan 446 kunne ramme nabobygningerne på modsatte side af Philip Heymanns Alle det meste af året, med undtagelse af i vinterperioden, hvor solen står senere op og i en mere sydøstlig retning, hvor der ikke kastes skygge mod vest. Omkring sommersolhverv vil bygningen kaste skygge på nabobygningerne mod vest i længst tid, fra solopgang til omkring kl. 06.30. Skyggepåvirkningen vil således kunne finde sted i de sene nattetimer/tidlige morgentimer, før bygningerne normalt tages i brug. Denne skyggepåvirkning vurderes at være uden betydning.

Samlet vurdering af skyggepåvirkning.

Sammen med ovenstående simuleringer indgår det også i grundlaget for vurdering af væsentligheden af skyggegenerne, at byggeriet i byggefelt A3 er 18 meter lavere end det tilsvarende byggeri i byggefelt VII i lokalplan 307. De højeste bygningsdele i byggefelt A4 (kote +30 meter) er ni meter lavere end bygningshøjden i byggefelt VIII i lokalplan 307 (højde 37 meter regnet fra kote +2,0). Dertil kommer, at byggefeltets afstand til nærmeste nabo er øget fra ca. 35 meter til 45 meter.

For enkelte lejligheder i nabobebyggelsen mod nord, kan på visse tidspunkter af døgnet og året opleves en midlertidig skyggepåvirkning fra byggeriet i lokalplanområdet. I forhold til skyggepåvirkningen fra den noget højere bygning, som lokalplan 307 gav mulighed for at etableres i byggefelt VIII, vurderes der samlet at være tale om en mindre, **positiv påvirkning** i forhold til skyggevirkning på omgivelserne. I forhold til de eksisterende fysiske forhold (ingen bebyggelse i lokalplanområdet), vurderes der højest at være tale om en **lille til moderat negativ påvirkning**.

10.4 Kumulative påvirkninger

Vurdering af kumulativ skyggepåvirkning er knyttet til den tidsmæssige udstrækning af skyggepåvirkning i løbet af dagen, dvs. hvis det samme punkt påvirkes med længerevarende skyggepåvirkninger fra flere bygninger eller strukturer i tidsmæssig forlængelse af hinanden, efterhånden som solen bevæger sig hen over himmelen. Da byggefeltet i lokalplan 446 er omgivet af relativt brede åbne områder mod de nærmeste potentielt skyggende nabobygninger, vurderes der ikke at være væsentlige kumulative skyggepåvirkninger.

10.5 Afværgeforanstaltninger

Der er i lokalplanen indarbejdet reduceret bygningshøjde og øget afstand i forhold til den gældende lokalplan 307. Da der ikke vurderes at være væsentlig negativ skyggepåvirkning, iværksættes der derudover ikke afværgetiltag.

10.6 Overvågningsforanstaltninger

Da der ikke iværksættes afværgetiltag, er der ikke behov overvågningsforanstaltninger.

11 Vindturbulens

Åbne områder langs kysten er ofte kendetegnet ved relativt kraftigere vind end inde i landet, hvor bygninger, træer, landskabsstrukturer m.v. generelt vil bidrage til at bremse vinden.

Ved mødet med en forhindring – f.eks. en bygning - vil vinden bremses op og der dannes overtryk i vindsiden og undertryk i læsiden og på siderne af bygningen i forhold til trykket i det frie vindfelt.

Disse trykforskelle vil sætte en strømning i gang i retning fra det højere tryk mod det lavere tryk, og strømningen er især kraftig i området langs bygningens sider. Hastigheden af strømningen er stor, hvis trykforskellen er stor.

Vindens strømning omkring en bygning er med til at fastlægge vindmiljøet ved terræn. Bygningens geometri er bestemmende for omfang og mønster i lokale turbulensdannelser og læzoner.

I samlede bebyggelser påvirkes vindmiljøet efter samme principper som ved fritstående bygninger, men kompleksiteten i turbulens og læzoner stiger med antallet af bygninger. Bebyggelsesmønstret, form og højde samt afstandene mellem bygninger er også vigtige faktorer. Der kan opstå lokale turbulenszoner i stræder, portåbninger, hvor der opstår en tunneleffekt mellem bygningskroppene.

11.1 Miljøstatus og mål

Vindpåvirkning i bymiljøet er ikke omfattet af særskilt lovgivning. Vindpåvirkningen omkring bygninger vurderes i forhold til komforten ved relevante aktivitetsniveauer i de enkelte zoner omkring bygningen.

Lokalplanområdet henligger i dag som åbent areal uden større byggerier, hvor vinden fra Øresund vil præge vindkomforten.

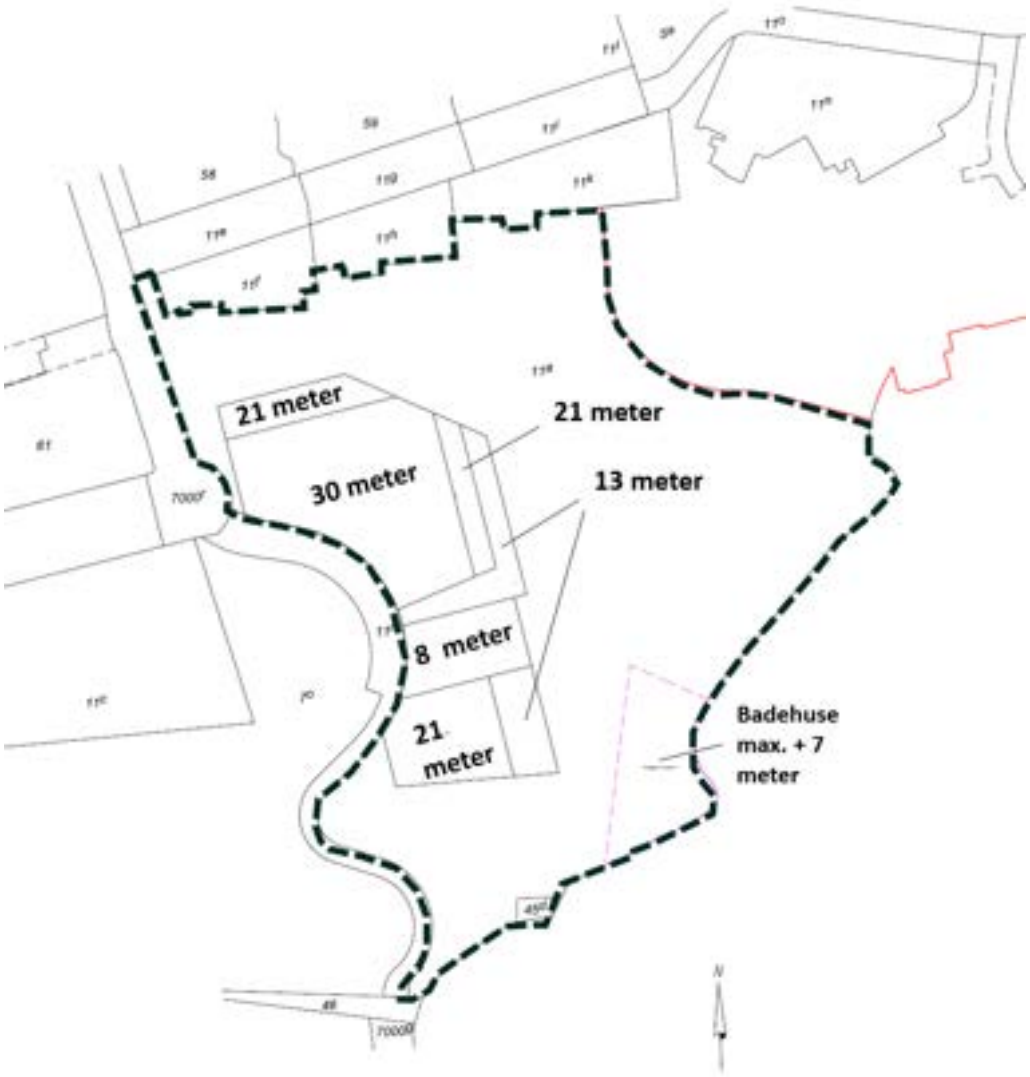
11.2 0-alternativet

0-alternativet repræsenterer den situation, hvor planforslagene ikke vedtages og lokalplan 307 ”Boliger på Tuborg Syd” fortsat vil være gældende. I det tilfælde vil der således fortsat være grundlag for etablering af boliger i op til 10 etager (40 meters højde regnet fra kote +2,0 meter) i de to byggefelter IV og V (se Figur 9-3), som med forslaget til lokalplan 446 flyttes tilbage fra kystlinjen. Ligeledes vil der i byggefelt VIII i lokalplan 307 være mulighed for at bygge højere i op til 37 meters højde (regnet fra kote +2,0 meter) og 9 etager. Der blev i 2018 udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, der indeholdt vurdering af det konkrete projekt, hvor projektets påvirkning på de lokale vindforhold indgik

(COWI, 2018). Her blev det konkluderet, at vindpåvirkningen generelt var positiv, med et højere komfortniveau til følge, da bebyggelserne alt overvejende fungerede som lægivere ved vindretninger fra især syd og øst.

11.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene.

Forslag til lokalplan 446 samler den resterende byggeret fra lokalplan 307 (16.900 m^2) i den vestlige del af ejendommen. Dertil kommer 150 m² fordelt på tre små badehuse i byggefelt ved kysten. Det samlede etageareal er således på 17.050 m².



Figur 11-1. Byggefelternes placering i den vestlige del af lokalplanområdet. Maksimale bygningshøjder i kote over havniveau (DVR 90).

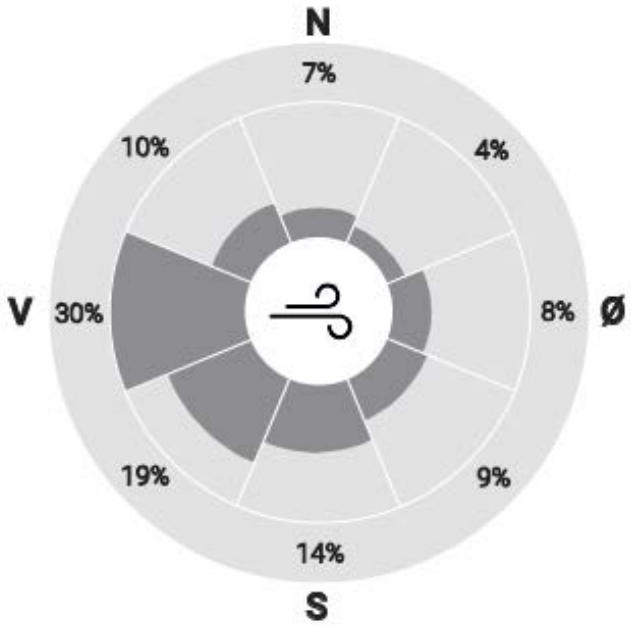
Når byggeriet trækkes bort fra kysten, bortfalder den lægivende effekt ved vind fra syd og øst, som udmøntningen af lokalplan 307 ville have medført (COWI, 2018).

Byggefelternes placering i den vestlige del af matriklen vil dog medføre, at en tilsvarende lævirkning vil opstå ved vind fra vestlige retninger, som er de mest fremherskende i Danmark se Figur 11-2.

Aaen Engineering har gennemført simuleringer af vindforholdene omkring en bygningskrop, der tager udgangspunkt i udnyttelse af lokalplanens rammer for byggeri. Simuleringerne er detaljeret beskrevet i Bilag D. Byggefelter og maksimale bygningshøjder fremgår af Figur 11-1.

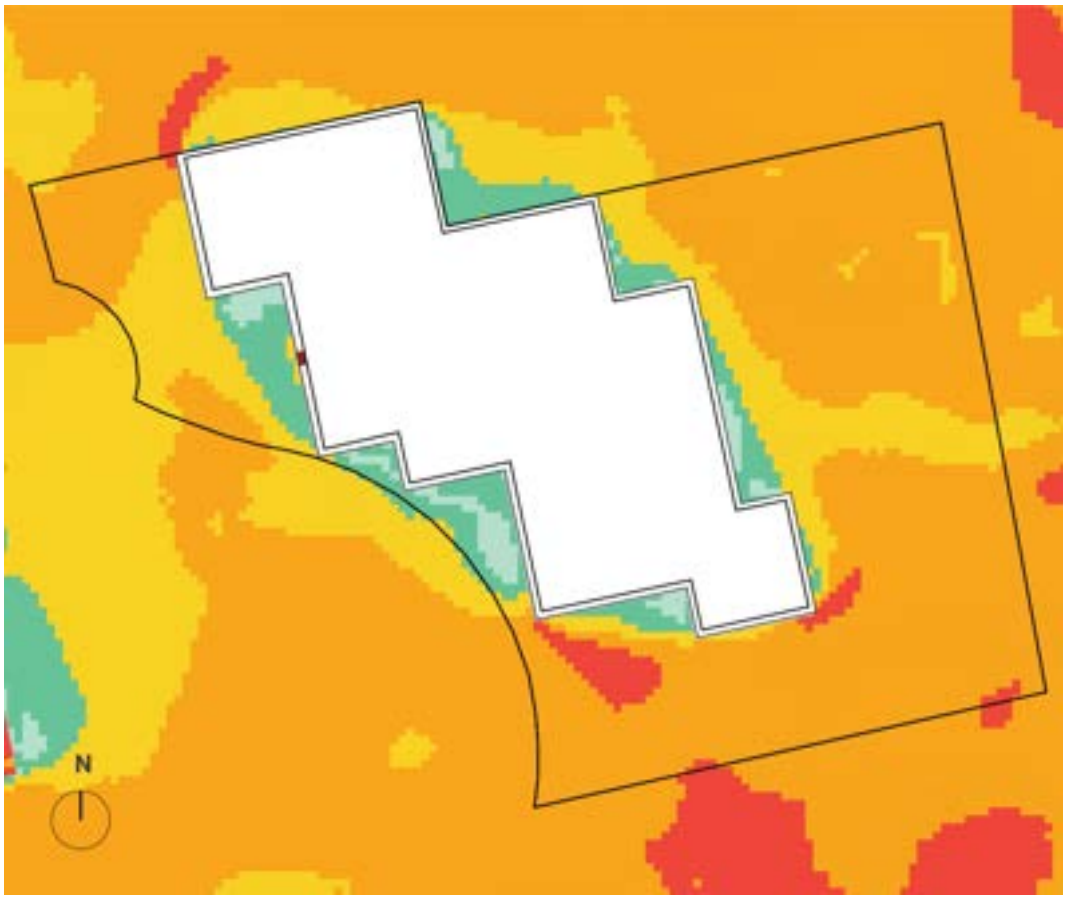
Vind og komforttemperatur på terræn er analyseret ud fra både individuelle vindretninger og en vindkomfort-kategorisering. Både de dominerende vindretninger og vægtningen af vindretninger til komfortkategoriseringen er baseret på hyppigheden fra datasættet *Copenhagen 061800 IEWC*, nord for Københavns Lufthavn.

Vindrosen på Figur 11-2 er baseret på dette datasæt og viser hyppigheden for otte vindretninger. Det ses af vindrosen, at vinden blæser fra vest 30% af året og fra sydvest 19% af året, hvilket gør dem til de to dominerende vindretninger.



Figur 11-2. Vindrose med angivelse af hyppigheden af ottevindretninger i datasættet Copenhagen 061800 IEWC.

Vindkomforten er simuleret på arealerne omkring byggefeltet (Figur 11-3). Områderne der oftest har lave vindhastigheder, og dermed er bedst til stillesiddende ophold, findes langs facader og i kroge. Hjørnerne på en bygning vil ofte opleve højere vindhastigheder, og bør ikke benyttes til ophold. Her kan evt. oplevet turbulens reduceres med f.eks. beplantning. Det ses desuden af figuren, at udstrækningen af vindturbulensen omkring bygningshjørnerne har meget lokal karakter og dermed ikke vil påvirke vindkomforten på naboejendomme. Arealerne, hvor bygningskroppen giver læ, vurderes at være betydeligt større end de områder ved bygningshjørnerne, hvor der kan opleves ubehag fra turbulens.



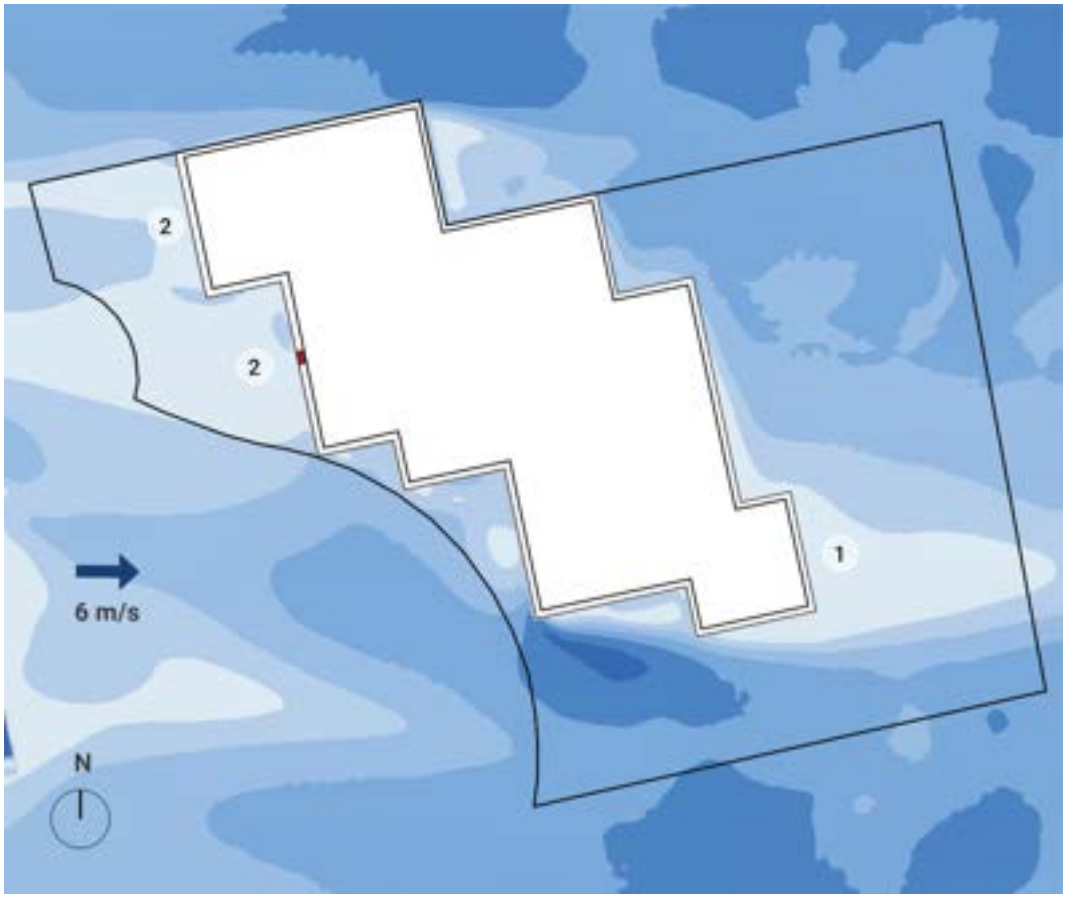
Figur 11-3. Simulering af vindkomfort. Farveskalaen henviser til kategoriseringen på Figur 11-4 . Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6. *Aaen Engineering.*

Figur 11-4. Vindkomfort. Kategorisering i forhold til aktivitetsniveauer (Lawson LDDC vindkriteriet).

Udover komforten er også påvirkningen på vindhastigheden ved forskellige vindretninger simuleret. Her anvendes farveskalaen på Figur 11-5.

Figur 11-5. Kategorisering af vindhastighed.

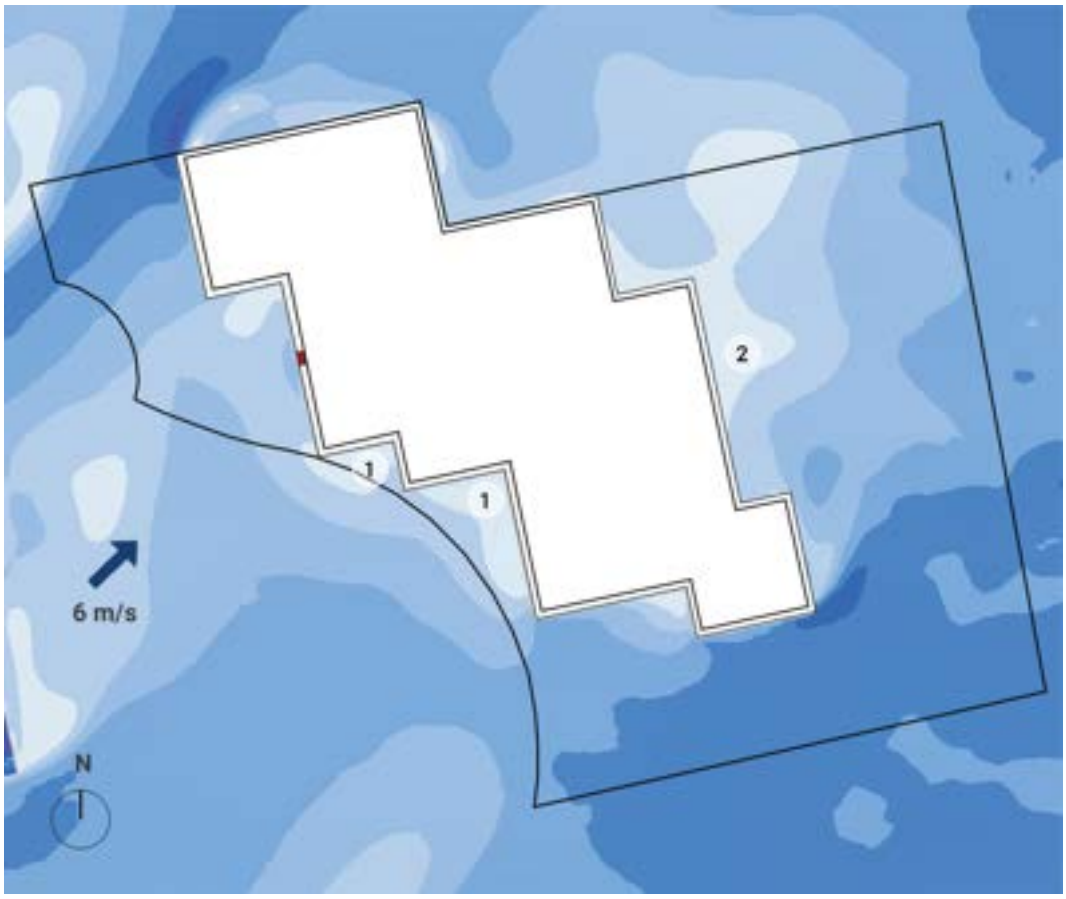
Vestenvind er den mest dominerende vindretning for området med en hyppighed på 30 % for året (se Figur 11-2). Den simulerede påvirkning ved denne vindretning er vist på Figur 11-6. Denne vindretning er særlig hyppig i sommerperioden. De bedste læområder ved denne vindretning forekommer ved bygningens sydøstlige hjørne (markeret ① på Figur 11-6), samt ved de vestvendte facader ud til rundkørslen (markeret ② på Figur 11-6).



Figur 11-6. Simulering af vindhastigheder omkring bygningen ved vestenvind på 6 m/s. Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6. *Aaen Engineering.*

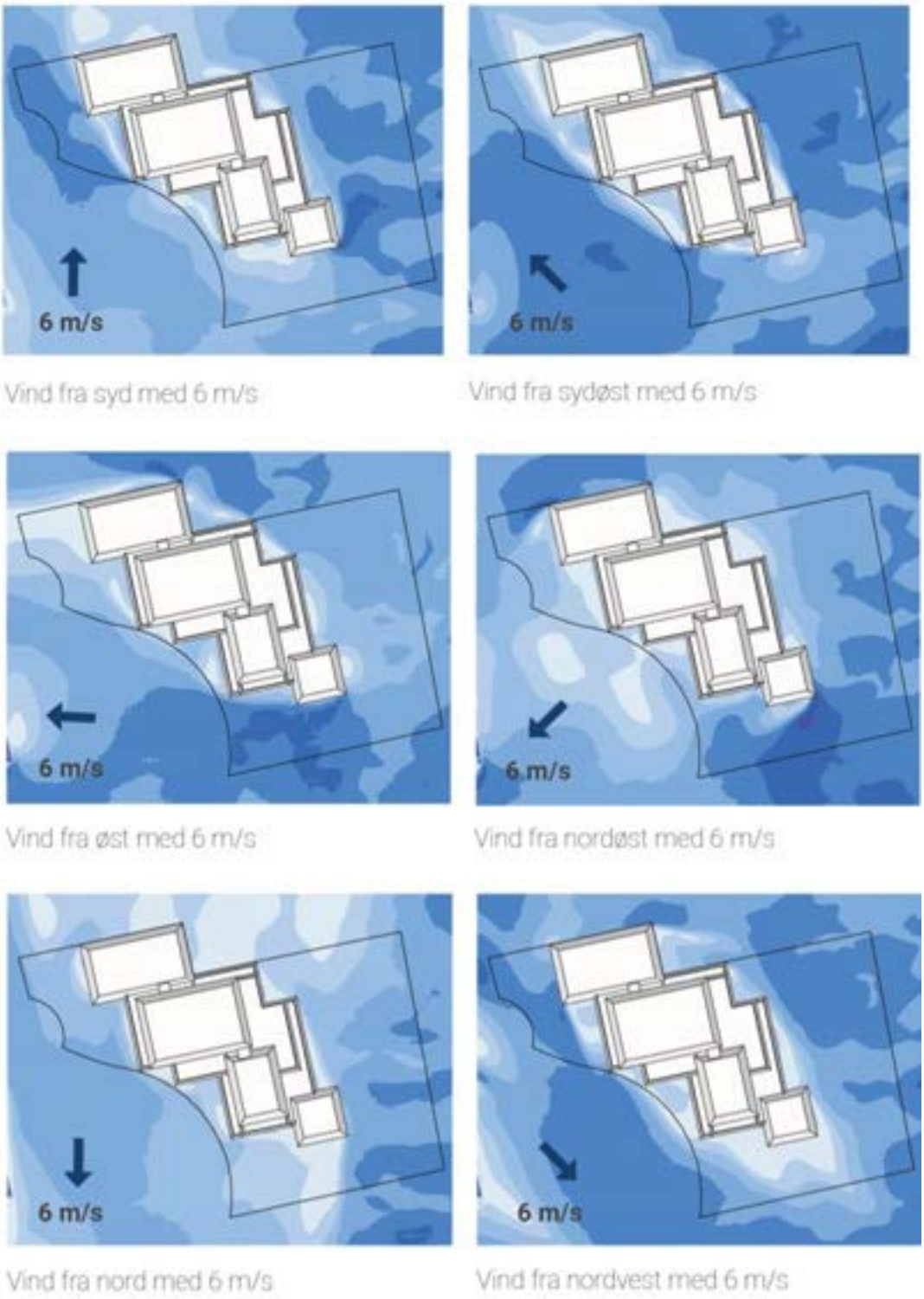
Den simulerede påvirkning ved vind på 6 m/s fra sydvest er vist på Figur 11-7. Denne vindretning er den næsthyppigste på årsbasis og opleves særligt ofte i vinterperioden. Dermed kan øgede vindhastigheder ved sydvestenvind få stor betydning for de oplevede temperaturer i vinterperioden. De bedste læområder er i de sydvestvendte hjørner på

bygningens facade (markeret ① på Figur 11-7), samt øst for bygningen (markeret ② på Figur 11-7).



Figur 11-7. Simulering af vindhastigheder omkring bygningen ved sydvestenvind på 6 m/s. Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6. *Aaen Engineering.*

På Figur 11-8 ses simuleringerne fra de øvrige vindretninger. Her fremgår samme billede som for vind fra hhv. syd og sydvest; negative påvirkninger (dvs. forøgelse) af vindhastigheder forekommer kun ved bygningshjørner og har ganske lokal udstrækning.



Figur 11-8. Simulering af vindhastigheder omkring en bygning ved vind på 6 m/s fra hhv. syd, øst og nord. Den viste bebyggelse illustrerer ikke et vedtaget projekt, men er et eksempel på byggeri, der ville kunne opføres med udnyttelse af de rammer, der defineres i lokalplanforslagets § 6.*Aaen Engineering.*

På baggrund af ovenstående vurderes, at der er **positiv påvirkning** på vindforholdene i lokalområdet, da bygningen især fungere som lægiver. Ved visse vindretninger kan der

opstå lokal turbulens ved bygningshjørner. Dette vurderes at være en **ubetydelig til lille negativ påvirkning** for omgivelserne.

Der er ikke foretaget simulering af vindforhold omkring de tre planlagte badehuse ud til kysten. Med bygningernes begrænsede volumen, vurderes de ikke at kunne medføre negativ vindturbulens af betydning.

11.4 Kumulative påvirkninger

I simuleringerne ovenfor indgår de nuværende bygninger i naboområdet i datagrundlaget. Da byggeri udført ud fra rammerne i forslaget til lokalplan 446 vurderes at medføre en påvirkning af vindforholdene, der er lokal og hovedsageligt positiv - og da der ikke er planlagt byggeri indenfor de simulerede influenszoner - vurderes der ikke at kunne opstå kumulativ negativ påvirkning af vindforholdene i lokalområdet.

11.5 Afværgeforanstaltninger

Da der ikke er væsentlige negative miljøpåvirkninger, vurderes der ikke et aktuelt behov for afværgeforanstaltninger.

11.6 Overvågningsforanstaltninger

Da der ikke er væsentlige negative miljøpåvirkninger og der ikke iværksættes afværgetiltag, er der ikke behov for at iværksætte overvågningsforanstaltninger.

12 Støv, støj og vibrationer i anlægsfasen

12.1 Miljøstatus og mål

Støj fra midlertidige bygge- og anlægsaktiviteter reguleres i henhold til Miljøbeskyttelsesloven og Miljøaktivitetsbekendtgørelsen. Her har den enkelte kommune mulighed for at vedtage forskrifter for udførelse af midlertidige bygge- og anlægsaktiviteter, hvor man kan definere grænser for driftstid, støj og vibrationer. Gentofte Kommune har, i henhold til Miljøaktivitetsbekendtgørelsen, udarbejdet en forskrift for midlertidige bygge- og anlægsprojekter (Gentofte Kommune, 2017). Forskriften omfatter alle støjende og stærkt støjende erhvervsmæssige bygge- og anlægsaktiviteter i Gentofte Kommune.

Bygherre forudsættes i anlægsfasen at overholde gældende regler i

- *Orientering nr. 9/1997 fra Miljøstyrelsen Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø* (Miljøstyrelsen, 1997)
- Gentofte Kommunes *Forskrift for udførelse af erhvervsmæssige bygge- og anlægsarbejder* (Gentofte Kommune, 2017)
- Den tyske vibrationsnorm DIN 4150-3-2016 om bygningsskadende vibrationer (DIN 4150-3, 1999-2002).

12.2 0-alternativet

Der blev i 2018 udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, der indeholdt vurdering af det konkrete projekt, hvor projektets påvirkning støv, støj og vibrationer indgik (COWI, 2018).

<u>Støv.</u>
I forhold til støv blev det konkluderet, at anlægsarbejderne ville kunne medføre støvgener i tørre og blæsende perioder til gene for beboere, opholdsarealer ved Hellerup Skole, brugere af havnens faciliteter og områder nord for byggepladsen.

Dette ville blive afværget/reduceret ved at vande/sprinkle jordbunker og veje i tørre og blæsende perioder. På baggrund af disse forholdsregler, vurderedes påvirkningen fra støv at være **mindre**.

<u>Støj og vibrationer.</u>
Det vurderedes, at der under anlægsfasen i korte perioder ville være en **moderat til væsentlig påvirkning** af de ejendomme, der vil blive udsat for stærkt støjende aktiviteter (pæleramning og ramning af spuns), da ejendommene ville blive udsat for støj over 70 dB, men i afgrænsede perioder.

12.3 Vurdering af miljøpåvirkninger af vedtagelse af planforslagene.

I anlægsfasen kan der i særlige situationer optræde væsentlige vibrationspåvirkninger af bygninger i omgivelserne, når der sker nedramning af f.eks. spuns og pæle. Udmøntning af lokalplan 446 forventes i anlægsfasen at kunne medføre vibrationer, som i kortere perioder vil kunne mærkes hos de omboende, fordi der skal etableres cykelkælder. Det konkrete omfang af vibrationerne kendes ikke, førend bygherre har udformet et konkret projekt med angivelse af funderingsmetode (ramning, vibrering af spuns) som grundlag for myndighedsbehandling af det konkrete projekt efter bl.a. miljøvurderingslovens afsnit III.

Det er med detaljeringsniveauet i lokalplan 446 ikke muligt at kvantificere f.eks. trafikbelastningen forårsaget af materialeleverancer, jordkørsel m.v. det er heller ikke muligt at fastlægge

Gentofte Kommunes *Forskrift for udførelse af erhvervsmæssige bygge- og anlægsarbejder* (Gentofte Kommune, 2017) fastlægger, at støjende og/eller støvende erhvervsmæssige bygge- og anlægsaktiviteter kun må udføres på hverdage fra 7.00 til 18.00 og på lørdage fra 7.00 til 14.00. Stærkt støjende og/eller stærkt støvende erhvervsmæssige bygge- og anlægsaktiviteter må kun udføres mellem 8.00 og 16.00 på hverdage.

Derudover rummer forskriften forpligtelse til at tilrettelægge arbejdet, så støvgener begrænses mest muligt (f.eks. ved vanding).

Det lægges til grund, at anlægsarbejdet udføres i overensstemmelse med denne forskrift og de øvrige retningslinjer nævnt i afsnit 12.1. På den baggrund vurderes, at væsentlige støvgener kan undgås, samt at væsentlige støj- og vibrationspåvirkninger kan reduceres til midlertidige perioder.

En konkret vurdering af generne i anlægsperioden vil kunne foretages i forbindelse med myndighedsbehandling af et konkret projekt, der udmønter bestemmelserne i lokalplan 446.

12.4 Kumulative påvirkninger

Med detaljeringsniveauet i lokalplan 446 er det ikke muligt at kvantificere aktiviteter med henblik på en konkret vurdering af kumulative påvirkninger fra støj, vibrationer og støv i anlægsperioden. Vurderingen af de kumulative effekter henvises ligeledes til myndighedsbehandling af et konkret projekt, der udmønter bestemmelserne i lokalplan 446.

12.5 Afværgeforanstaltninger

Gentofte Kommune kan med baggrund i *Forskrift for udførelse af erhvervsmæssige bygge- og anlægsarbejder* fastsætte støj-, støv- og vibrationsdæmpende foranstaltninger. Derudover kan der ikke på baggrund af lokalplan 446 fastsættes konkrete afværgeforanstaltninger, da niveauet af gener ikke kan vurderes entydigt.

12.6 Overvågningsforanstaltninger

Der er ikke grundlag for på nuværende tidspunkt at fastsætte overvågningsforanstaltninger i anlægsperioden.

13 Sammenfattende vurdering

Der er i de konkrete vurderinger i fagkapitlerne ikke konstateret væsentlige miljøpåvirkninger forårsaget af vedtagelsen af lokalplan 446 og kommuneplantillæg nr. 12. På den baggrund iværksættes ikke afværgeforanstaltninger, udover de tiltag, der allerede fremgår af lokalplanen.

14 Manglende viden

Miljørapporten skal i henhold til miljøvurderingsloven indeholde en oversigt over eventuelle områder, hvor datagrundlaget er usikkert, eller hvor der mangler viden til at foretage en fuldstændig vurdering af planens indvirkning på miljøet.

Miljørapporten skal kun indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan forlanges under hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder, samt til, hvor detaljeret planen er, hvad planens indhold er og på hvilket trin i et beslutningsforløb, planen befinder sig, herunder hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb.

Det kommer konkret til udtryk i, at der ikke på dette tidspunkt i processen er grundlag for en konkret vurdering af mulige støv-, støj- og vibrationsgener i anlægsfasen jfr. afsnit 12. På samme måde kan eksempelvis vurdering af kumulativ påvirkning af grundvandsforhold i anlægsfasen (afsnit 6.4) først vurderes konkret og endeligt, når der er truffet beslutning om anlægs- og byggemetoder. Projektet, hvor byggeretten i lokalplan 446 udnyttes, skal på et senere tidspunkt behandles efter bestemmelserne i miljøvurderingsloven, hvor der så vil være grundlag for at foretage konkrete vurderinger af aktiviteter i anlægsfasen.

Vurderingerne er foretaget med baggrund i eksisterende faglig viden om miljøpåvirkninger for de forskellige fagområder og der er inddraget den nyeste forskningsbaserede viden, så vidt den foreligger. Det vurderes, at konklusionerne i miljøvurderingen er truffet på et tilstrækkeligt grundlag og at der ikke er usikkerheder i de anvendte vurderingsmetoder, datagrundlaget eller manglende viden, som vil påvirke konklusionerne for planens indvirkning på miljøet.

15 Bilag

- Bilag A LINQ. (2024). *Trafikanalyse - Nyt hovedkontor på Tuborg Havn. For Novo Nordisk Fonden og Novo Holdings.*

- Bilag B RAW MOBILITY (2024). Trafiksikkerhedsrevision trin 1 / 2 - Vejadgang Novo Nordisk Fonden

- Bilag C GADE & MORTENSEN AKUSTIK A/S. Vejtrafikstøj – Nyt Hovedkvarter, Novo Nordisk Fonden

- Bilag D Aaen Engineering – NHQ MIKROKLIMA, rev. 01.

16 Referencer

Christensen, T. (25. april 2024). Pers. comm. *Oplysning fra ansvarlig for udtagelse af prøven KH3 Øresund.*

COWI. (2007). *Miljøvurdering af Lokalplan 307 for boliger på Tuborg Syd. Miljørapport. Gentofte Kommune.*

COWI. (2018). *TUBORG SYD - BOLIGER. Miljøkonsekvensrapport.* Danica Pension.

DANVA. (2003). *VANDFORBRUG OG FORBRUGSVARIATIONER.* Hentet fra Danvas hjemmeside: https://www.danva.dk/media/2653/vandforbrugsrapport030903endeligrapport.pdf

DANVA. (2023). *VAND I TAL - 2023 Danmark.* Hentet fra DANVAS hjemmeside: https://www.danva.dk/media/9870/vand-i-tal-2023_web-v2.pdf

DIN 4150-3. (1999-2002). *Erschütterungen im Bauwesen, teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen.*

DMR. (2017). *Notat med miljøhistoriske oplysninger for Tuborg Havn - 2011. Revideret januar 2017.* DMR.

Gentofte Kommune. (28. april 2008). *Lokalplan 307 - Boliger på Tuborg Syd.* Hentet fra plandata.dk: https://dokument.plandata.dk/20_1060107_APPROVED_1213693179267.pdf

Gentofte Kommune. (18.. april 2017). *Forskrift for udførelse af erhvervsmæssige bygge- og anlægsaktiviteter.* Hentet fra Gentofte Kommunes hjemmeside: https://gentofte.dk/bolig-og-by/miljoe-og-forsyning/lugt-og-stoej/forskrift-for-udfoerelse-af-erhvervsmaessige-bygge-og-anlaegsaktiviteter/

Gentofte Kommune. (2018). *Arkitektur i Gentofte.* Hentet fra Gentofte Kommunes hjemmeside: https://arkitekturpolitik.gentofte.dk/arkitekturpolitik/

Gentofte Kommune. (30. august 2021). *Kommuneplan 2021.* Hentet fra https://gentofte.viewer.dkplan.niras.dk/plan/108#/58696

Gentofte Kommune. (2021). *Støjhandlingsplan 2021-2026.* Hentet fra Gentofte Kommunes hjemmeside.: https://gentofte.viewer.dkplan.niras.dk/plan/112#/42187

Gentofte Kommune. (12. oktober 2023). *Kommuneplanstrategi 2024.* Hentet fra Gentofte Kommunes hjemmeside: https://gentofte.dk/media/r1solv0f/kommuneplanstrategi-2024_vedtaget.pdf

Gentofte Kommune. (2024). *Støjhandlingsplan 2024 (forslag).* Hentet fra Gentofte Kommunes hjemmeside: https://gentofte.dk/det-lokale-demokrati/sammen-om-gentofte/borgermoeder-hoeringer-og-afgoerelser/forslag-til-stoejhandlingsplan-2024/?searchterm=st%C3%B8jhandlingsplan

Gentofte Kommune A. (oktober 2022). *Klimaplan 2050.* Hentet fra Gentofte Kommunes hjemmeside: https://gentofte.dk/det-lokale-demokrati/budget-planer-og-politikker/planer-politikker-og-indsatser/groen-baeredygtig-og-klimaansvarlig-kommune/klimaplan-2050/

Gentofte Kommune B. (2022). *Handleplan for klimarobusthed 2022-2024.* Hentet fra Gentofte Kommunes hjemmeside: https://gentofte.dk/media/31fhqhdj/handleplan-for-klimarobusthed-2022-2024.pdf

Gentofte Kommune C. (2022). *Handleplan for Klimaneutralitet 2022-2024.* Hentet fra Gentofte Kommune Hjemmeside: https://gentofte.dk/media/fllma1hs/handleplan-for-klimaneutralitet-2022-2024.pdf

HOFOR. (2024). *Svanemøllen Skybrudstunnel*. Hentet fra HOFOR's hjemmeside: https://www.hofor.dk/baeredygtige-byer/udviklingsprojekter/skybrudssikring/svanemoelle-skybrudstunnel/

HOFOR og NOVAFOS. (Februar 2021). *SUPPLERENDE IDÉHØRING FEBRUAR 2021: MILJØKONSEKVENSRAPPORT FOR SVANEMØLLEN SKYBRUDSTUNNEL.* Hentet fra Miljøstyrelsens hjemmeside: https://mst.dk/media/mzhb4vn0/svanemoellen-skybrudstunnel-miljoekonsekvensrapport.pdf

LINQ. (2024). *Trafikanalyse - Nyt hovedkontor på Tuborg Havn. For Novo Nordisk Fonden og Novo Holdings.*

Lundgaard og Tranberg Arkitekter. (januar 2024). *Dagsorden til møde i Byplanudvalget 5. februar 2024 - bilag til punkt 3.* Hentet fra Dagsordener og referater: https://gentofte.dk/media/a5zpsrqz/dagsorden-til-moede-i-byplanudvalget-den-5-februar-2024-med-bilag.pdf

Miljøministeriet. (15. juni 2023). *Vandområdeplan 2021-2027.* Hentet fra www.mst.dk: https://mim.dk/media/235114/vandomraadeplanerne-2021-2027.pdf

Miljøstyrelsen. (1997). *Orientering nr. 9/1997 "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø".* Hentet fra Miløstyrelsens hjemmeside: https://mst.dk/media/srfbag24/lavfrakvent_stoej_infralyd_og_vibrationer_ekstern_miljoe_1997.pdf

Miljøstyrelsen. (2007). *Vejledning fra Miljøstyrelsen Nr. 4 2007 - Støj fra veje.* Hentet fra Miljøstyrelsens hjemmeside: https://mst.dk/media/asxfobqt/stoej_fra_veje_2007.pdf

Miljøstyrelsen. (11. april 2024). *Grænseværdier for PFAS i miljøet.* Hentet fra Miljøstyrelsens hjemmeside.

NIRAS. (28. juni 2022). *PFAS i havsskum – en kilde til forurening på landjorden?* Hentet fra Niras' hjemmeside: https://www.niras.dk/indsigt/pfas-i-havet-en-kilde-til-forurening-paa-landjorden/

Novo Nordisk fonden. (2023). *Annual report 2022.* Hentet fra Novo Nordisk Fondens hjemmeside: https://novonordiskfonden.dk/publications/annual-report-2022/

Region Hovedstaden. (2023). *Undersøgelse af jordforureningers påvirkning af overfladevand. Kbh. Havn, Tuborg Syd.*

Region Hovedstaden. (2024). *Den regionale udviklingsstrategi 2024 og frem - "Sammen om bæredygtig udvikling i hovedstadsregionen".* Hentet fra Region Hovedstadens hjemmeside: https://www.regionh.dk/om-region-hovedstaden/regionens-centrale-administration/center-for-regional-udvikling/den-regionale-udviklingsstrategi/rus-2024-og-frem/sider/default.aspx

Vejdirektoratet. (Juni 2016). *Nordhavnstunnel VVM-redegørelse. Miljøvurdering - Teknisk rapport.* Hentet fra Vejdirektoratets hjemmeside: https://b0906prodhubsto.blob.core.windows.net/eahub/views/80b99888-b687-4389-a1e5-360b8d973135/8ea0a6bf-6227-4b87-b7f7-17230eec02ab/0231_Nordhavnstunnel_fuld.pdf

Vejdirektoratet. (9. april 2024). *Tidsplan for tunnelbyggeri*. Hentet fra Vejdirektoratets hjemmeside: https://www.vejdirektoratet.dk/nordhavnstunnel/tidsplan

WSP. (01. februar 2024). *Overblik over viden om PFAS til vurdering af grundvandets mulige påvirkning af overfladevand.* Hentet fra Miljøstyrelsens hjemmeside: https://mst.dk/media/dzaifm1w/overblik-over-viden-om-pfas-til-vurdering-af-grundvandets-mulige-paavirkning-af-overfladevand.pdf

Relateret document 4/7

Dokument Navn:	**Bilag A_Trafikanalyse LINQ.pdf**
Dokument Titel:	**Bilag A_Trafikanalyse LINQ**
Dokument ID:	**5569382**

Novo Nordisk Fonden og Novo Holdings

Nyt hovedkontor på Tuborg Havn

Trafikanalyse

22. januar 2024

Indholdsfortegnelse

1. Baggrund 2
2. De eksisterende forhold 2
2.1 Trafiksikkerhed 4
2.2 Trafiktal 5
3. Det planlagte projekt 7
4. Trafikprognose 8
4.1 Sammenligning med nuværende lokalplan 9
5. Spidstimetrafik på vejene 11
6. Trafikafvikling 13
6.1 Scenario A 13
6.2 Scenario B 14
6.3 Ved skolen 14
7. Trafiksikkerhed 15
7.1 Scenario A 15
7.2 Scenario B 17
8. Forbedringsforslag 17
8.1 Signalkryds 17
8.2 Sikker krydsning og vejadgang på Philip Heymans Allé 19
8.3 Sikker vejadgang på vejen Tuborg Strandeng 20
8.4 Forbedret afvikling af afsætningstrafikken 21
9. Konklusion og sammenfatning 22

LINQ Trafikrådgivning ApS
LINQ@LINQtrafik.dk
www.LINQtrafik.dk

1. Baggrund

Novo Nordisk Fonden og Novo Holdings planlægger et nyt hovedkontor i Tuborg Syd. Den gældende lokalplan giver ikke mulighed for erhvervsbyggeri, og derfor arbejdes der på en ny lokalplan for området.

LINQ Trafikrådgivning er i denne forbindelse blevet bedt om at udarbejde en analyse, som skal kvalificere de trafikale konsekvenser af den ændrede anvendelse i lokalplanen.

Analysen tager afsæt i Lundgaard & Tranberg Arkitekters reviderede startredegørelse fra januar 2024, og er afgrænset til området syd for Tuborg Havn og øst for Strandvejen jf. figur 1.

2. De eksisterende forhold

Det nye hovedkontor placeres for enden af Dessaus Boulevard umiddelbart øst for Philip Heymans Allé og vejen Tuborg Strandeng, jf. figur 1. Området er i dag ubebygget, og har i en årrække fungeret som byggeplads for det øvrige byggeri lokalområdet, herunder bl.a. på Tuborg Bakkedrag samt Kysthusene for enden af Tuborg Havnepark. Der er foretaget besigtigelse torsdag d. 4/5-2023 kl. 10.30-11.30 og tirsdag d. 7/11-2023 kl. 7.00-8.45.

Figur 1. Området omkring projektlokaliteten med markering af analyseafgrænsningen.

Dessaus Boulevard er en tosporet vej med en bred træbeplantet midterhelle samt en blanding af parkeringsbane og træbeplantede heller i vejsiden. Parkeringen er hovedsageligt korttidsparkering, som bruges i forbindelse med afsætning ved Hellerup Skole. Der er ingen p-plads i tilknytning til skolen. Ud for skolen er der en 40 km/t hastighedszone med vejbump, og ifølge fartmålingerne er der kun få, der kører med højere fart end dette. Der er cykelsti og fortov i begge vejsider. Cykelstien på skolens side af vejen er dobbeltrettet mellem

Strandvejen og rundkørslen ved Philip Heymans Allé. Skolens cykelparkering er koncentreret mellem skolebygningen og idrætsbanen, men der er også stativer på den østlige side af skolebygningen.

Philip Heymans Allé er en tosporet vej med enkeltrettede cykelstier og fortove i begge vejsider. Krydset ved p-kælderen Tuborg Syd er indrettet med venstresvingsbane på Philip Heymans Allé. I dette kryds er der desuden fodgængerfelt og afkortet midterhelle samt blåt cykelfelt på tværs af sidevejstilslutningen, jf. figur 2. De øvrige vej- og stiadgange på denne side af havnen er alle udført uden svingbaner og som overkørsler med gennemført fortov. Hastighedsbegrænsningen er som i bymæssig bebyggelse (50 km/t).

Figur 2. Philip Heymans Allé set i retning mod rundkørslen ved Dessaus Boulevard.

Tuborg Strandeng er en tosporet vej med rabat på den vestlige vejside samt dobbeltrettet cykelsti og fortov på den østlige vejside. Den dobbeltrettede cykelsti er adskilt fra vejen med en smal skillerabat. Vejen er tilpasset terrænet, og er således både kurvet og kuperet, jf. figur 3.

Figur 3. Tuborg Strandeng set fra syd mod nord.

Rundkørslen hvor Dessaus Boulevard, Philip Heymans Allé og Tuborg Strandeng mødes er enkeltsporet. Udover de nævnte veje er der også to yderligere vejtilslutninger. Den ene er en mindre vejadgang ind til skolen, som hovedsageligt anvendes af gående og cyklister, men formentlig også af enkelte renovations- og driftskøretøjer, jf. figur 4. Herudover er der også en midlertidig vejtilslutning til byggepladsen. Den har været i brug i en længere periode. Rundkørslen har derfor fem vejtilslutninger i dagens situation. Rundkørslen er i øvrigt udformet nogenlunde traditionelt.

Figur 4. Rundkørslen ved Dessaus Boulevard. Til venstre ses vejen Tuborg Strandeng og dernæst vejadgangen ind til skolen, hvor der kun er ærindekørsel tilladt.

2.1 Trafiksikkerhed

Gentofte Kommune har oplyst, at der er politiregistreret en enkelt færdselsulykke i den seneste femårige periode. En enkelt ulykke er ikke tilstrækkeligt til at kategorisere rundkørslen som ulykkesbelastet. Der skal typisk forekomme flere ulykker før der overvejes egentlige trafiksikkerhedsmæssige forbedringer.

Ulykken er sket i rundkørslen, hvor en personbil i sydgående retning på Phillip Heymans Alle foretog et højresving ind foran en cyklist som også kørte i sydlig retning på Phillip Heymans Alle. Ulykken skete lørdag eftermiddag d. 14/10-2023.

Cyklister er generelt mere udsatte i rundkørsler end i andre typer af kryds. Rundkørslen er besigtiget to gange, og er i udgangspunktet sammenlignelig med andre byrundkørsler. Det bemærkes dog, at der ikke er afmærket vigelinje for cyklister (og fodgængerfelt) i den tilfart, hvor ulykken er sket. I netop denne tilfart har cyklisterne desuden tendens til at trække ind i cirkulationsarealet, da cykelstien ikke naturligt leder dem mod det blå cykelfelt langs rundkørslens periferi. Det vides ikke, om dette har haft indflydelse på ulykken.

Herudover afviger rundkørslen fra normalen ved at have dobbeltrettede tilslutninger på Tuborg Strandeng og på Dessaus Boulevard. Det giver anledning til uhensigtsmæssig adfærd fra nogle cyklister. F.eks. vælger enkelte cyklister fra Tuborg Strandeng at køre mod færdselsretningen i rundkørslen for at komme til den dobbeltrettede sti langs Dessaus Boulevard og den lille overkørsel ved skolen. Dette foregår typisk på fortovet.

Afsætningstrafikken ved skolen giver i en kortvarig periode anledning til uhensigtsmæssige situationer langs Dessaus Boulevard. Det sker som følge af, at der ikke er tilstrækkeligt med

afsætningspladser langs vejen. Nogle bilister vælger af standse og vente på en ledig plads, og andre bruger lang tid på manøvrerne ind og ud fra længdeparkeringen. Dette medfører at bagfrakommende bilister i østgående retning ikke kan passere, hvilket afføder kødannelser foran skolen og tilbagestuvning i retning mod signalkrydset på Strandvejen. På besigtigelsesdagen nåede tilbagestuvningen ikke hen til krydset ved Strandvejen, men dette kan muligvis være tilfældet andre dage. Tilbagestuvning kan potentielt give anledning til ulykker. Det vurderes at nogle bilister i dag fravælger at køre via Dessaus Boulevard i tiden op mod skolens ringetid for at undgå denne morgentrængsel.

Herudover vælger nogle bilister at forcere kantstenen langs Dessaus Boulevard for at gennemføre afsætning fra rabatten i vejsiden og endog også i vejmidten, jf. figur 5. I nogle tilfælde medførte dette en begrænsning af de øvrige trafikanters oversigt til bl.a. fodgængerfelter. Enkelte bilister valgte også at holde i rabatten langs Tuborg Strandeng. Nogle af disse bilister bakker ind i rundkørslen efter afsætning frem for at vende for enden af vejen.

Figur 5. Parkering i rabatten i vejsiden og vejmidten. I baggrunden ses en parkeret bil i vejsiden på vejen Tuborg Strandeng.

2.2 Trafiktal

Der er gennemført en ugelang trafiktælling på Philip Heymans Allé i uge 43/44 og en 12 timers krydstælling i rundkørslen d. 25/10-2023 kl. 6-18. Herudover har Gentofte Kommune udleveret foreliggende trafiktælling og fartmåling for Dessaus Boulevard (uge 20, 2022) og Tuborg Boulevard (uge 7/8, 2022).

Dessaus Boulevard og Tuborg Boulevard er de to mest betydningsfulde vejadgange til og fra Tuborg Havn. De har bl.a. det til fælles, at de er de eneste signalregulerede vejadgange til området. På Dessaus Boulevard er der en hverdagsdøgntrafik (HDT) på 3.550 køretøjer og en spidstimetrafik på op til ca. 425 køretøjer. Hen over døgnet kører der nogenlunde lige mange biler i hver retning. Retningsfordelingen er dog mere skæv om morgenen, hvor 2/3 af trafikken kører mod øst og 1/3 kører mod vest. Om eftermiddagen er dette omvendt.

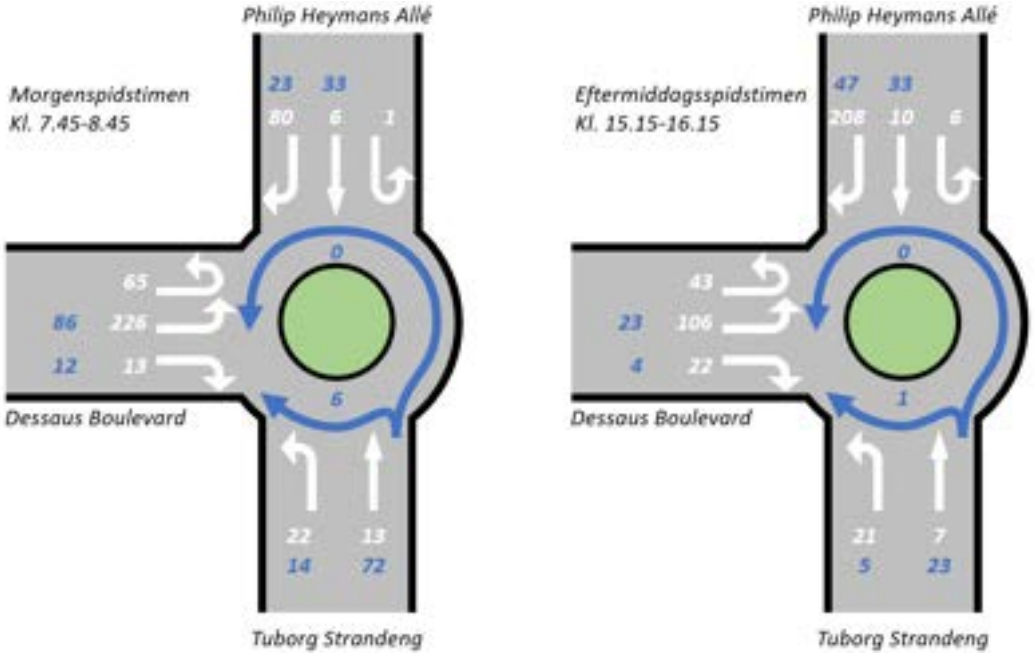
Til sammenligning ses der en tilsvarende trafikal situation på Tuborg Boulevard. Her kører der dog betydeligt mere trafik med en HDT på 9.500 køretøjer og en spidstimetrafik op til ca. 875

køretøjer. Til sammen er der en HDT på 13.000 køretøjer på de to vejadgange, og Dessaus Boulevard afvikler således cirka en fjerdedel af denne biltrafik. Der er talt 622 cyklister langs Dessaus Boulevard på en hverdag mellem kl. 6-18.

Philip Heymans Allé ligger parallelt med Strandvejen, og er den gennemgående fordelingsvej internt på Tuborg Havn. Umiddelbart nord for Tuborg Havnepark er der en hverdagsdøgntrafik (HDT) på 3.950 køretøjer og en spidstimetrafik på ca. 425 køretøjer. I modsætning til Dessaus Boulevard er der en mere ligelig fordeling af trafikken i begge retninger både morgen og eftermiddag. Der er talt 1.008 cyklister langs Philip Heymans Allé på en hverdag mellem kl. 6-18.

Tuborg Strandeng er en relativt nyetableret vej, som i dag betjener boligerne på Tuborg Bakkedrag. Der er ikke gennemført en længerevarende trafiktælling på vejen, men der er talt ca. 390 køretøjer i tidsrummet 6-18 på en hverdag, og døgntrafikken vurderes kun at være lidt større end dette. Tuborg Strandeng er i dag en blind vej, men der er stiforbindelse videre mod København. Der er talt 510 cyklister i samme tidsrum som biltrafikken.

Der er i uge 43 gennemført en trafiktælling i rundkørslen, og resultatet af denne fremgår af figur 6:



Figur 6. Trafiktal for morgen- og eftermiddagsspidstimen i rundkørslen ved Dessaus Boulevard/Philip Heymans Allé d. 24/10-2023. Hvide tal er biltrafik. Blå tal er cykeltrafik.

Det fremgår af figur 6, at biltrafikken hovedsageligt kører mellem Dessaus Boulevard og Philip Heymans Allé, men også at der er en betydelig mængde U-vendinger på Dessaus Boulevard både om morgenen og om eftermiddagen. Dette skyldes afsætningstrafik ved skolen.

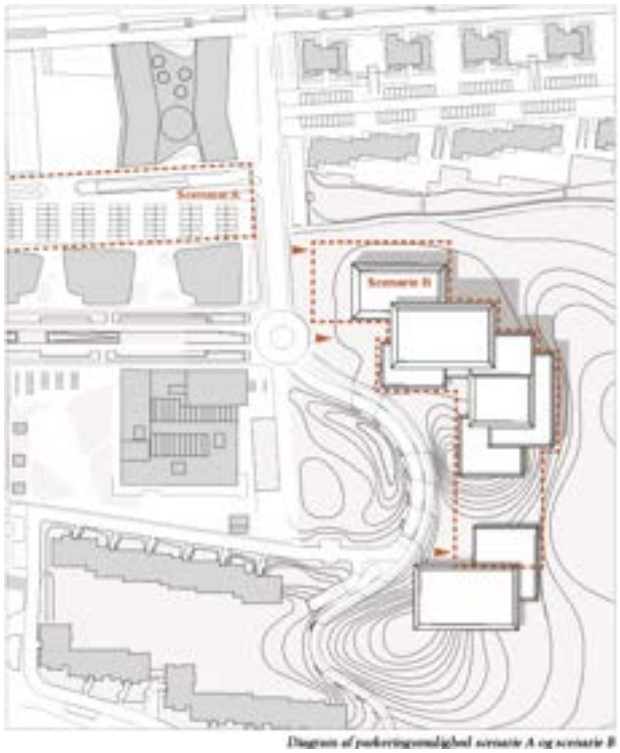
Cykeltrafikken er størst på Philip Heymans Allé, og fordeler sig på døgnniveau nogenlunde ligeligt mellem Dessaus Boulevard og Tuborg Strandeng. På figurerne fremgår i alt 7 cyklister, som kører mod færdselsretningen fra Tuborg Strandeng til den dobbeltrettede cykelsti langs Dessaus Boulevard (og den lille overkørsel ved skolen). På tælledagen var der ikke nævneværdig cykeltrafik i denne retning på andre tidspunkter end i myldretiderne.

3. Det planlagte projekt

Der planlægges et nyt hovedkontor med plads til ca. 550 medarbejdere. Lokalplanen for området udarbejdes med udgangspunkt i en byggeret på 16.900 m^2 kontorerhverv. Kommunens parkeringsnorm foreskriver at der til denne anvendelse etableres 1 p-plads pr. 50 m^2, og der skal således etableres minimum 338 pladser, hvis hovedkontoret udnytter den fulde byggeret.

Et mindre antal parkeringspladser til bl.a. gæstetrafik, afsætning og handicapparkering ønskes placeret tæt på hovedkontorets hovedindgang ud mod Philip Heymans Allé.

De resterende parkeringspladser placeres i kælderkonstruktion. Der undersøges to mulige placeringer/scenarier for denne parkering. I Scenario A anvendes overskudskapacitet i den eksisterende p-kælder Tuborg Syd på den vestlige side af Philip Heymans Allé. I Scenario B etableres en ny kælder under det planlagte hovedkontor, hvor der overvejes to mulige vejadgange til dette formål. Det ene forslag er en placering lidt nord for rundkørslen ved Dessaus Boulevard på Philip Heymans Allé, og den anden er længere mod syd på vejen Tuborg Strandeng. Begge scenarier fremgår af figur 7:



Figur 7. Udklip fra den reviderede startredegørelse, hvor der er angivet to mulige placeringer af hovedkontorets parkeringspladser. Den ene er i den eksisterende p-kælder Tuborg Syd på den vestlige side af Philip Heymans Allé (scenario A) og den anden er i en ny p-kælder under hovedkontoret (scenario B).

På figur 7 fremgår det, at der ønskes mulighed for at kunne etablere i alt tre vejadgange til lokalplanområdet. En evt. vejadgang i selve rundkørslen ved Dessaus Boulevard forventes dog kun at have forbindelse til gæsteparkering på forpladsen, og vil således ikke give adgang til en evt. p-kælder i Scenario B.

Renovation og varelevering er ikke endeligt detaljeret, men det overvejes at denne trafik skal anvende den nordlige vejadgang på figur 7. Cykelparkering forventes placeret foran hovedindgangen ud mod Philip Heymans Allé og i kælderkonstruktion.

4. Trafikprognose

Det nye hovedkontor vil medføre, at der færdes flere fodgængere og cyklister i lokalområdet, og at der kører mere biltrafik på vejene. Et øget antal fodgængere og cyklister har sædvanligvis ingen trængselsmæssige konsekvenser, og dette forventes heller ikke at være tilfældet i forbindelse med det planlagte projekt. Antallet af fodgængere og cyklister er derfor ikke undersøgt nærmere. Den øgede biltrafik kan derimod potentielt medføre øget trængsel og forsinkelse, og er derfor undersøgt nærmere. Den fremtidige biltrafik er beregnet med udgangspunkt i to metoder:

- Turrater
- Trafik fra parkeringspladser

Turrater

De danske vejregler opgør, at kontorerhverv skaber ca. 8,4 bilture pr. 100 m^2 etageareal. Vejreglernes turrater er baseret på omfattende undersøgelser, og er derfor også et anerkendt datagrundlag for beregninger af biltrafik. Ved at anvende disse turrater forudsættes det imidlertid også, at byggeriet og dets anvendelse er tilsvarende øvrigt kontorerhverv i Danmark. Der tages eksempelvis ikke højde for virksomheds- og medarbejdertypen, geografisk placering i landet, parkeringsbegrænsninger osv. I Københavns Kommune anvendes der ofte en turrate på 4,0 bilture pr. 100 m^2 etageareal, når der planlægges kontorerhverv. Dette er ud fra den betragtning, at de sædvanlige turrater ikke tager tilstrækkeligt hensyn til den reducerede biltrafik som følge af forholdene i tæt by, hvor der bl.a. er god kollektiv trafikbetjening og god mulighed for at cykle. Mange af de samme forhold gør sig gældende på Tuborg Havn, men der er også forskelle. Der er eksempelvis længere afstand til højklasset kollektiv trafik, og bymæssigheden ændrer også karakter længere mod nord og vest.

Det er vurderet, at vejreglernes turrater vil overestimere den fremtidige biltrafik, og at en turrate som i Københavns Kommune vil underestimere den. Derfor tages der udgangspunkt i en gennemsnitsbetragtning med en turrate på 6,0 bilture pr. 100 m^2 etageareal. Med et etageareal på 16.900 m^2 medfører dette i alt 1.014 bilture pr. døgn.

Trafik fra parkeringspladser

Beregninger baseret på trafik fra parkeringspladser kan også være unøjagtige, da de baserer sig på antagelser om anvendelsen af den enkelte parkeringsplads, som kan variere meget fra virksomhed til virksomhed. Beregningen tager heller ikke højde for, at en ansat eller gæst kan vælge at parkere et andet sted end ved virksomhedens pladser. I Tuborg Havn er der kun ganske få gratis parkeringspladser i lokalområdet, og det er samtidig relativt dyrt at købe en privat parkeringsplads. Derfor forventes dette ikke at ske i nævneværdigt omfang. De nævnte forhold taler for, at beregningen undervurderer biltrafikken. Det er dog modsat også muligt, at beregningen overvurderer biltrafikken, hvis pladserne slet ikke udnyttes i det forventede omfang. I denne analyse er der forudsat følgende:

- Alle 338 pladser er fuldt udnyttet
- 90 % af pladserne anvendes af medarbejdere, som kører til og fra kontoret, og ikke har andre ærinder i løbet af dagen. Disse medarbejdere giver anledning til to bilture hver dag.

- 5 % af pladserne anvendes af medarbejdere, som bliver kørt både til og fra arbejde eller har et enkelt ærinde i løbet af dagen. Disse medarbejdere giver anledning til fire bilture hver dag.
- 5 % af pladserne anvendes til gæsteformål, og giver anledning til otte daglige bilture.
- Herudover anslås der dagligt at være ca. 20 bilture som følge af varelevering, renovation mv.

Med ovenstående forudsætninger vil byggeriet medføre i alt 831 bilture pr. døgn.

Trafikprognose

Begge beregningsmetoder vurderes at afspejle en mulig fremtidig trafikal situation. Resultaterne adskiller sig kun i beskedent omfang, og gennemsnittet af de to beregninger vurderes derfor at være det bedst mulige skøn på den fremtidige biltrafik til og fra det nye hovedkontor, jf. tabel 1.

Tabel 1. Trafikprognoseresultater for de to metoder og deres gennemsnit. Trafikken er opgjort som hverdagsdøgntrafik (HDT).

Metode	***Trafikprognose***
Turrater	1.014
Trafik fra parkeringspladser	831
Gennemsnit	***923***

Det er gennemsnitstallet, som er anvendt i de efterfølgende beregninger i dette notat.

4.1 Sammenligning med nuværende lokalplan

Den nuværende lokalplan for området giver kun mulighed for etablering af boliger. LINQ Trafikrådgivning er blevet oplyst, at Gentofte Kommune tidligere har haft en forventning om at der kunne etableres op til ca. 140 boliger, hvor der nu planlægges kontor. Det er undersøgt, hvilken trafikmængde disse 140 boliger potentielt kunne have givet anledning til.

Tuborg Strandeng er i dag en blind vej, som næsten udelukkende betjener de 124 lejeboliger på Tuborg Bakkedrag. Der er gennemført en 12 timers krydstælling i rundkørslen d. 25/10-2023 kl. 6-18. Der er ikke andre funktioner på Tuborg Strandeng, og den talte trafik vurderes derfor at kunne henføres til boligerne. I løbet af de 12 timer er der talt i alt 390 biler både til og fra Tuborg Strandeng, og dette svarer til ca. 3,15 bilture pr. bolig.

Til sammenligning beskriver de danske vejregler, at lejligheder skaber (inkl. bl.a. gæstetrafik og renovation) ca. 3,4 bilture pr. bolig, og at parcelhuse skaber ca. 5,9 bilture pr. bolig. Enkelte boliger på Tuborg Bakkedrag er ikke udlejet, og der er også andre forhold, som kunne tale for en højere turrate. Det er dog vurderet, at en turrate på 3,4 bilture er velegnet til at beskrive den forventede trafik som følge af etablering af nye boliger i lokalområdet.

Dermed vil de 140 nye boliger i den gældende lokalplan medføre 476 bilture pr døgn. Det er 447 bilture pr. døgn mindre end det planlagte hovedkontor i den nye lokalplan.

Lokalplanområdets trafik skal ses i lyset af den samlede trafik på de veje, som den vil fordele sig på. I tabel 2 er det opgjort, hvordan hverdagsdøgntrafikken på Dessaus Boulevard og Philip Heymans Allé (nord for p-kælderen Tuborg Havnepark) vil ændre sig som følge af den gældende lokalplan og en ny lokalplan med kontorerhverv:

Tabel 2. Forventede ændringer i hverdagsdøgntrafikken som følge af at etablere enten boliger eller kontor i lokalplanområdet. Der er forudsat samme retningsfordeling som beskrevet i kapitel 5.

Sted	***I dag***	***140 boliger (Gældende lokalplan)***	***Hovedkontor (Ny lokalplan)***	***Forskel mellem boliger og kontorerhverv***
Dessaus Boulevard	*3.550*	*3.740*	*3.920*	*+180 (5 %)*
Philip Heymans Allé	*3.950*	*4.235*	*4.505*	*+270 (6 %)*

En ændret anvendelse til kontorerhverv vil medføre trafikstigninger på vejene i størrelsesordenen ca. 10-14 % i forhold til i dag. Forskellen mellem etablering af boliger og kontorerhverv er mindre og i størrelsesordenen ca. 5-6 % (180-270 biler mere pr. hverdagsdøgn).

Forskellen mellem de to lokalplaner er beskeden, og der er sædvanligvis ingen forskel mellem at planlægge for en vej med f.eks. 4.235 eller 4.505 biler pr. hverdagsdøgn. De to lokalplaner er derfor sammenlignelige, hvad angår deres trafikale belastning af lokalmiljøet på døgnniveau.

Trafikstigningerne i de to lokalplaner giver heller ikke anledning til nogen nævneværdig ændring af de trafikale forhold i lokalområdet. De berørte veje kan på døgnniveau håndtere betydeligt mere trafik end der forventes i begge lokalplaner. Der kan i denne sammenhæng sammenlignes med Tuborg Boulevard, som er udformet tilsvarende Dessaus Boulevard, og dagligt afvikler ca. 9.500 biler. Der er også allerede både boliger og kontorerhverv i lokalområdet, og lokalplanerne medfører derfor heller ikke nye typer trafik til lokalområdet.

For lokalområdet som helhed vurderes det derfor, at der ikke er nævneværdig forskel mellem den gældende og nye lokalplan, da trafikkens omfang og sammensætning kun ændrer sig i beskedent omfang. De to lokalplaner giver derfor heller ikke anledning til at overveje principielle ændringer af trafikstrukturen i lokalområdet.

I de efterfølgende kapitler er der redegjort nærmere for hvilke konsekvenser der evt. kan være på udvalgte lokaliteter indenfor lokalområdet. Dette er udelukkende undersøgt med udgangspunkt i projektet for det nye hovedkontor. Der er således ikke redegjort for evt. trafikale konsekvenser af den gældende lokalplan.

5. Spidstimetrafik på vejene

Spidstimetrafikken på vejene er opgjort med henblik på at gennemføre analyser af trafikafviklingen. Trafikafviklingen vil imidlertid variere afhængigt af, hvor vejadgangen til parkeringspladserne placeres (Scenario A eller B).

I Scenario A vil hovedparten af trafikken køre til og fra den eksisterende P-kælder Tuborg Syd på Philip Heymans Allé. I Scenario B er det endnu ikke fastlagt, hvor vejadgangen placeres. En placering på Philip Heymans Allé vil medføre en trafikafvikling, som er meget sammenlignelig med Scenario A, da trafikken vil køre ad de samme veje til og fra parkeringspladserne. En placering på vejen Tuborg Strandeng vil derimod give anledning til en anden fordeling af trafikken i bl.a. rundkørslen ved Dessaus Boulevard. I dette notat er det forudsat, at vejadgangen i Scenario B er på vejen Tuborg Strandeng, da analysen dermed beskriver de to mest sandsynlige måder at trafikbetjene hovedkontoret.

Der er i denne forbindelse taget udgangspunkt i følgende erfaringstal og antagelser:

Tabel 3. Forudsætninger anvendt som udgangspunkt for beregning af spidstimetrafikken.

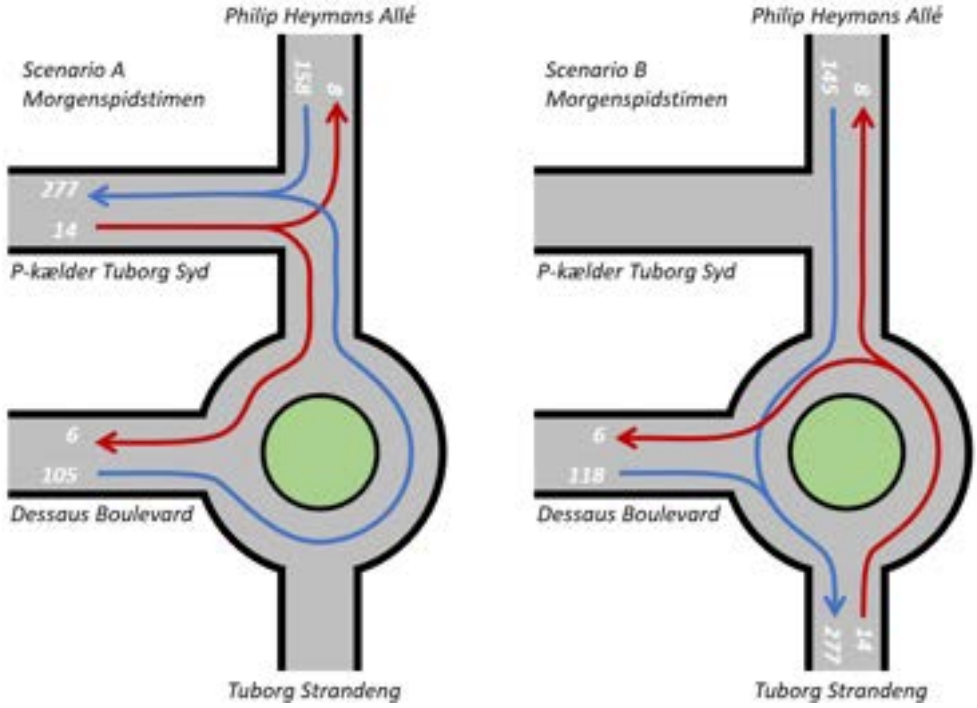
	Spidstimen	
	Morgen	***Eftermiddag***
Spidstimens andel af døgntrafikken	30 %	20 %
Trafikkens retning 'til / fra' *hovedkontoret*	95 % / 5 %	5 % / 95 %
Scenario A – Rutevalg via: 'Tuborg Boulevard / Dessaus Boulevard'	60 % / 40 %	60 % / 40 %
Scenario B – Rutevalg via: 'Tuborg Boulevard / Dessaus Boulevard'	55 % / 45 %	55 % / 45 %

Det forventes således, at spidstimetrafikken udgør ca. 30 % og 20 % af døgntrafikken henholdsvis om morgenen og om eftermiddagen. Dette afspejler at morgentrafikken ved kontorerhverv kan være mere koncentreret end om eftermiddagen. På denne baggrund forventes en spidstimetrafik på 249 og 166 biler henholdsvis morgen og eftermiddag.

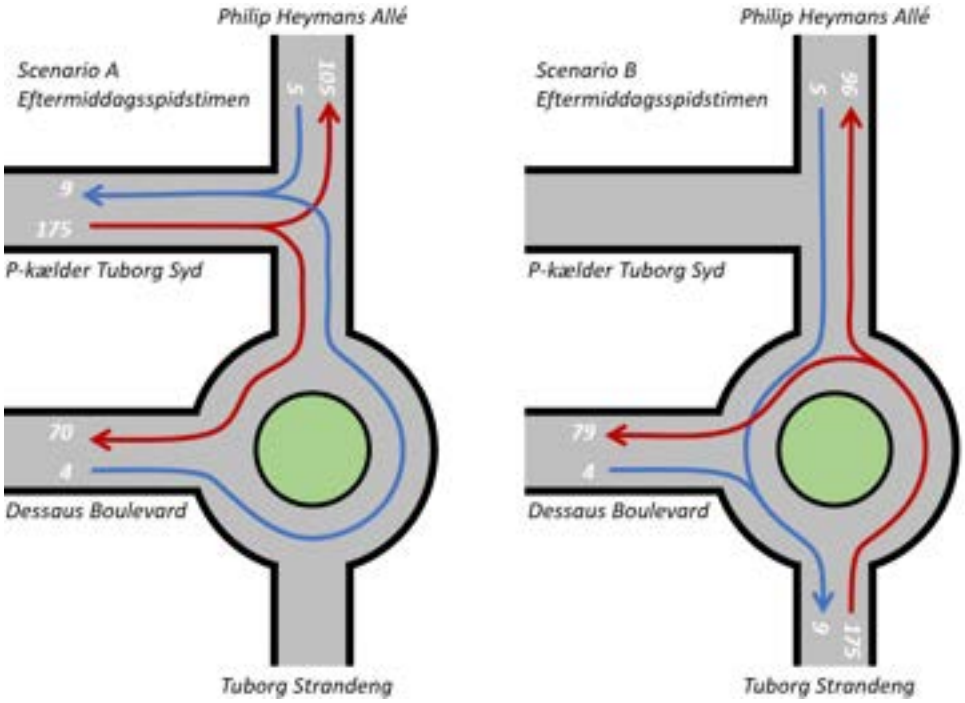
Derudover forventes der en skæv retningsfordeling, hvor langt størstedelen af biltrafikken (95 %) kører til hovedkontoret om morgenen, og tilsvarende mange kører modsat af dette om eftermiddagen. Om morgenen vil der således være ca. 237 indkørende biler og ca. 12 udkørende biler i spidstimen.

Trafikkens fordeling (rutevalg) på vejnettet afhænger af, hvor hovedkontorets parkering placeres. For scenario A (Tuborg Syd P-kælder) er det forudsat, at trafikken fordeler sig tilsvarende den nuværende trafik til og fra p-kælderen ved Tuborg Syd, da dette også er kontorerhvervstrafik. Der er gennemført en trafiktælling i spidstimerne for at kortlægge denne trafik. I scenario B (Tuborg Strandeng) forventes der at være lidt flere som vil vælge at køre via Dessaus Boulevard end i Scenario A. For scenario B er der således forudsat ca. 5 % mindre trafik via Tuborg Boulevard.

På denne baggrund forventes den nye biltrafik at fordele sig som vist på figur 8 og figur 9, s. 12:



Figur 8. Forventede trafikforøgelser i Scenario A og Scenario B i morgenspidstimen.



Figur 9. Forventede trafikforøgelser i Scenario A og B i eftermiddagsspidstimen. De blå pile og røde pil viser biltrafikken, som kører henholdsvis til og fra parkeringspladserne ved det nye hovedkontor.

6. Trafikafvikling

Der er gennemført en kapacitetsberegning, der redegør for trafikafviklingen i rundkørslen, når den skal afvikle den øgede biltrafik fra det nye hovedkontor.

Beregningerne er baseret på trafiktallene på figur 6, s. 6 samt figur 8 og figur 9, s. 12. Herudover er der i beregningerne medtaget en generel trafikstigning på 1,0 % pr. år fra 2023 til 2033. Det svarer til en samlet stigning på ca. 10 %, og er i øvrigt på niveau med de trafikstigninger der typisk opleves på de kommunale veje i Danmark.

Trafikafviklingen er undersøgt ved hjælp af kapacitetsberegninger i DanKap. Kapacitetsberegninger i DanKap opgør resultater på tre måder: Belastningsgraden (B), middelforsinkelsen (t) og kølængden (n5%).

Typisk accepteres belastningsgrader (B) på under 0,7, men i større og mere komplekse kryds kan der i visse tilfælde accepteres belastningsgrader på op imod 0,9. En belastningsgrad på 1,0 eller større betyder, at der i praksis forekommer et sammenbrud, da der vil være mere trafik end det er muligt at afvikle i krydset.

Middelforsinkelser (t) under ca. 25-35 sekunder vurderes generelt at være acceptable. I lighed med belastningsgraden accepteres der dog ofte højere middelforsinkelser i større og mere tungt belastede vejkryds. Middelforsinkelser større end 70 og 100 sekunder i henholdsvis vigepligtskryds og signalkryds betragtes som et sammenbrud.

Hvorvidt en kølængde (n5%) er problematisk afhænger af forholdene på stedet. Det er typisk uacceptabelt, at der sker tilbagestuvning til nærliggende vejkryds.

6.1 Scenario A

Resultatet af kapacitetsberegningen for Scenario A fremgår af figur 10:

Strøm / Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	$n_{5\%}$ Kt
Philip Heymans Allé	0,10	4	1
Dessaus Boulevard	0,38	5	3
Tuborg Strandeng	0,05	5	1

Middelforsinkelsen t og kølængden i tilfartssporet		
B	t sek/Kt	$n_{5\%}$ Kt
0,27	4	2
0,17	4	1
0,03	4	0

Figur 10. Kapacitetsberegning i rundkørslen i Scenario A. Tv. Morgenspidstimen. Th. eftermiddagsspidstimen.

Kapacitetsberegningen viser at der vil være en god fremkommelighed i rundkørslen både om morgenen og om eftermiddagen. Der er således lave belastningsgrader, hvorfor anlægget som helhed fortsat har en stor restkapacitet. Middelforsinkelserne er korte, og der er ikke tegn på nævneværdig kødannelse.

6.2 Scenario B

Kapacitetsberegningerne for Scenario B fremgår af figur 11:

Strøm / Gren	Middelforsinkelsen t og kølængden i tilfartssporet		
	B	t sek/Kt	$n_{5\%}$ Kt
Philip Heymans Allé	0,21	4	1
Dessaus Boulevard	0,45	6	3
Tuborg Strandeng	0,06	5	1

Middelforsinkelsen t og kølængden i tilfartssporet		
B	t sek/Kt	$n_{5\%}$ Kt
0,23	4	2
0,17	4	1
0,21	5	1

Figur 11. Kapacitetsberegning i rundkørslen i Scenario B. Tv. Morgenspidstimen. Th. eftermiddagsspidstimen.

Kapacitetsberegningen viser at der vil være en god fremkommelighed i rundkørslen både om morgenen og om eftermiddagen. Belastningsgraden er lav, og anlægget har derfor en stor restkapacitet. Middelforsinkelserne er desuden korte, og der er ikke tegn på nævneværdig kødannelse.

6.3 Ved skolen

Fælles for begge scenarier er, at der om morgenen forventes en trafikstigning på Dessaus Boulevard foran skolen. I østgående retning forventes trafikstigningen at være i størrelsesordenen ca. 100-120 biler i morgenspidstimen. Dette svarer til en forøgelse på ca. 35-40 %, da der i dag kører ca. 300 biler i denne retning.

I dagens situation medfører afsætningstrafikken en forringet fremkommelighed, som i perioder giver anledning til tilbagestuvning tæt på krydset ved Strandvejen. Tilbagestuvning til selve krydsområdet på Strandvejen vil være problematisk, da det forringer trafikafviklingen i dette kryds. Det vil også medføre en øget risiko for færdselsulykker.

På besigtigelsesdagen blev der observeret at være ca. 50 m mellem krydsområdet på Strandvejen og bagenden af kødannelsen ved skolen. Der ville formentlig have været kødannelse helt hen til signalkrydset, hvis trafikken på denne dag var øget med 100-120 biler i morgenspidstimen tilsvarende forventningen til det planlagte byggeri. Det er uhensigtsmæssigt og kan medføre ulykker.

I praksis vil noget af biltrafikken søge andre ruter for at undgå morgentrængslen på Dessaus Boulevard, hvilket vil medvirke til at reducere problemstillingen. Omvejstrafik har dog miljø- og trængselsmæssige konsekvenser, som generelt skal søges undgået. Under alle omstændigheder vil der fremover forekomme flere situationer med tilbagestuvning end i dagens situation.

Det anbefales derfor at gennemføre tiltag, som kan medvirke til at forbedre fremkommeligheden på Dessaus Boulevard. De mulige tiltag er nærmere beskrevet i afsnit 8.4.

7. Trafiksikkerhed

Det planlagte projekt vil påvirke trafiksikkerheden på flere måder.

Det nye hovedkontor vil i begge scenarier medføre et øget antal fodgængere og cyklister i lokalområdet. Disse trafikanter vil hovedsageligt færdes langs Strandvejen, Dessaus Boulevard, Philip Heymans Allé og Tuborg Strandeng. Disse veje tilbyder allerede i dag sammenhængende og direkte ruter til og fra de væsentligste mål i og udenfor lokalområdet. De er samtidig indrettet hensigtsmæssigt med fortove, cykelstier og sikrede krydsningspunkter. Der er således trygge og sikre ruter for de lette trafikanter, når de færdes til og fra det nye hovedkontor. Der er dog også undtagelser til dette.

Der vil i begge scenarier være en øget biltrafik i rundkørslen, og dette giver erfaringsmæssigt også anledning til en øget ulykkesrisiko. Trafikforøgelsen er dog ikke i et omfang som i sig selv er problematisk. Til sammenligning afvikler den lidte større rundkørsel på Tuborg Boulevard mere end dobbelt så meget biltrafik som den på Dessaus Boulevard. Ud over størrelsen adskiller de to rundkørsler sig fortrinsvis ved, at der er mere skoletrafik ved Dessaus Boulevard. Ved besigtigelsen blev der imidlertid ikke konstateret at være særlige udfordringer eller konflikter knyttet til skolevejstrafikken i selve rundkørslen. Den overordnede vurdering er derfor, at den øgede biltrafik ikke vil ændre væsentligt på trafiksikkerheden i rundkørslen. Cyklister er dog mere udsatte i rundkørsler, og der er også sket en nylig færdselsulykke med en cyklist. En ændring af rundkørslen kunne derfor give en trafiksikkerhedsmæssig gevinst.

Den øgede biltrafik forventes hovedsageligt at give anledning til trafiksikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med morgentrængslen ved skolen. Det er især risikoen for tilbagestuvning til Strandvejen samt den uhensigtsmæssige brug af rabatter, som forventes at blive forværret.

7.1 Scenario A

I begge scenarier planlægges der kun ganske få handicappladser ved hovedkontorets hovedindgang. Dette betyder at de resterende handicappladser skal placeres i p-kælderen. Dette er uproblematisk i Scenario B, hvor de vil blive placeret sammen med hovedkontoret. I Scenario A placeres de imidlertid i p-kælderen på modsatte vejside. Dette er i udgangspunktet ikke hensigtsmæssigt, da disse pladser bør placeres så tæt på hovedkontoret som muligt. Afstanden mellem p-kælderen Tuborg Syd og hovedkontorets hovedbygning er dog omtrent den samme som afstanden til en mulig terrænparkeringsplads placeret umiddelbart syd for hovedbygningen på hovedkontorets egen matrikel. En løsning hvor nogle handicappladser placeres i Tuborg Syd p-kælderen er derfor ikke nødvendigvis en dårligere løsning end en typisk parkeringsløsning på hovedkontorets egen grund. Det anbefales dog, at afstandene søges reduceret, og at der er tilgængelige ruter mellem målene.

I Scenario A (P-kælder Tuborg Syd) forventes der at forekomme flere krydsende fodgængere på tværs af Philip Heymans Allé mellem det nye hovedkontor og p-kælderen. Nogle vil vælge at krydse ved rundkørslen, hvor der er fodgængerfelt. Der vurderes imidlertid også at være mange, som vil krydse på tværs af Philip Heymans Allé ud for p-kælderens nuværende vejadgang, hvor der ikke er nogen krydsningsfaciliteter. Der er i dag en hverdagsdøgntrafik på ca. 4.000 biler langs vejen, og trafik i dette omfang gør det vanskeligt for de lette trafikanter

at overskue situationen. Det vil give anledning til utryghed, og kan også medføre krydsningsulykker.

Det anbefales derfor at etablere et supplerende sikret krydsningspunkt for de lette trafikanter tæt på vejadgangen til p-kælderen Tuborg Syd. Herudover vurderes den nuværende krydsudformning at have en passende udformning til af afvikle biltrafikken trafiksikkerhedsmæssigt acceptabelt. Der vurderes derfor ikke at være behov for supplerende tiltag ud over dette i Scenario A.

I Scenario A vil de tre ønskede vejadgange til lokalplanområdet kun betjene varelevering, renovation, gæsteparkering og afsætning. Det reducerer behovet for supplerende trafiksikkerhedstiltag i form af bl.a. kanaliseringsspor eller lignende.

Vejadgang på Philip Heymans Allé

En vejadgang på Philip Heymans Allé skal placeres mellem rundkørslen ved Dessaus Boulevard og vejadgangen til p-kælderen Tuborg Syd. Afstanden vil i praksis være meget sammenlignelig med den afstand, som der er i dag mellem p-kælderen og sidevejen Tuborg Havnepark ca. 30 m mod nord. Der er ikke kendskab til, at den korte afstand giver udfordringer med trafikafviklingen eller trafiksikkerheden på dette sted i dagens situation. Tuborg Havnepark vurderes desuden at være mere trafikeret end den foreslåede vejadgang til hovedkontoret, som kun vil betjene gæstetrafik og varelevering.

På denne baggrund vurderes det at være acceptabelt at etablere en ny vejadgang på Philip Heymans Allé. Dette er dog under forudsætning af, at der tilvejebringes acceptable oversigtsforhold. Etablering af en kort svingbane (evt. midterareal) til de venstresvingende ind til hovedkontoret kan desuden medvirke til at reducere risikoen for bagendekollisioner. Det kan i denne forbindelse godt accepteres, at venstresvingsbanen til p-kælderen Tuborg Syd afkortes for at skabe plads til dette, men ikke at den nedlægges i sin helhed.

Vejadgang som supplerende vejgren i rundkørslen ved Dessaus Boulevard

Der er også ønske om en vejadgang til lokalplanområdet via rundkørslen ved Dessaus Boulevard. Dette svarer i udgangspunktet til forholdene på stedet i dag, da der er vejadgang til byggepladsen fra en midlertidig vejtilslutning i rundkørslen. En evt. vejadgang til hovedkontoret på dette sted forventes udelukkende anvendt i forbindelse med aktiviteter på forpladsen, og den vil derfor være svagt trafikeret og uden tung trafik. Dette vurderes at være uproblematisk.

Vejadgang på vejen Tuborg Strandeng

En vejadgang på vejen Tuborg Strandeng kan være problematisk, da vejen er både kurvet og kuperet, hvilket medfører dårlige oversigtsforhold. Herudover vil vejadgangen gå på tværs af den befærdede dobbeltrettede stiforbindelse. Begge forhold udgør en potentiel risiko for trafikulykker, og dette skal søges undgået ved at skabe gode oversigtsforhold og udforme stikrydsningen trafiksikkert. Dette vil formentlig begrænse de mulige placeringer af vejadgangen langs Tuborg Strandeng.

7.2 Scenario B

I Scenario B er der ønsket vejadgange de samme steder som i Scenario A. Den trafiksikkerhedsmæssige vurdering af de tre vejadgange er i hovedtræk enslydende for Scenario B, og der henvises derfor til beskrivelserne i afsnit 7.1.

Forskellen mellem de to scenarier er omfanget af biltrafik på den nordligste og sydligste vejadgang. I Scenario B vil det være en eller begge af disse vejadgange, som skal anvendes til at afvikle trafikken til og fra hovedkontorets parkeringskælder. Dermed skal vejadgangene afvikle betydeligt mere trafik end i Scenario A.

En øget trafik på vejadgangen på Tuborg Strandeng skærper de trafiksikkerhedsmæssige krav til oversigtsforhold og udformning. Det samme gør sig gældende for den nordlige vejadgang på Philip Heymans Allé, hvor der vil være et større behov for en svingbane (evt. midterareal).

8. Forbedringsforslag

Der er vurderet at være behov for at forbedre følgende forhold:

- Trafiksikkerhed i rundkørsel
- Trafikafviklingen ved skolen om morgenen
- Fodgængeres krydsning af Philip Heymans Allé (Scenario A)
- Sikker vejadgang på Philip Heymans Allé
- Sikker vejadgang på Tuborg Strandeng

I forbindelse med den oprindelige startredegørelse fra juni 2023 blev der foreslået en ombygning af rundkørslen ved Dessaus Boulevard til et signalreguleret kryds. Dette blev foreslået som en afværgeforanstaltning, hvis efterfølgende analyser viste udfordringer med rundkørslens trafikafvikling eller trafiksikkerhed. Disse forhold er blevet vurderet i dette notat, og kontorbyggeriet giver ikke anledning til udfordringer, som gør det aktuelt at ombygge rundkørslen. Signalkrydset er dog alligevel behandlet i dette notat med henblik at afdække hvilke konsekvenser det har for trafikafviklingen. Signalkrydset er behandlet i afsnit 8.1.

I afsnit 8.2 og 8.3 er der givet et forslag til, hvordan der kan etableres en sikker vejadgang på henholdsvis Philip Heymans Allé og Tuborg Strandeng. Forbedret afvikling af afsætningstrafikken ved skolen er beskrevet i afsnit 8.4.

8.1 Signalkryds

Signalkrydset foreslås etableret med en traditionel udformning.

På Philip Heymans Allé anbefales det at udforme signalkrydset med et ligeudspor og en separat højresvingsbane. Dette kan dog kun etableres indenfor eksisterende vejudlæg ved at reducere længden af svingbanen til p-kælderen Tuborg Syd. Hovedkontorets vejadgang på Philip Heymans Allé vil desuden blive placeret ud for svingbanerne. Dette er problematisk, og vurderes at være særligt vanskeligt at kombinere med den variant af Scenario B, hvor p-kælderen får vejadgang på Philip Heymans Allé. Det vil også medføre forringet trafiksikkerhed i forbindelse med Scenario A, men risikoen vil dog være mindre grundet mindre trafik. Det kan derfor ikke anbefaleles at kombinere et signalanlæg med en lokalplan-vejadgang på Philip

Heymans Allé uden også at udvide de nuværende vejudlæg. Formålet med denne udvidelse er at skabe plads til at opretholde svingbaner (evt. midterareal) til både hovedkontoret og p-kælderen Tuborg Syd samtidig med etablering af de nye kørespor til signalkrydset.

Der kan evt. etableres en dobbeltrettet cykelkrydsning som en del af signalet. Dette vil sikre en direkte forbindelse mellem de eksisterende dobbeltrettede stier langs Dessaus Boulevard og Tuborg Strandeng. Trafiktælling har dog vist, at der kun færdes ganske få cyklister i netop denne retning, og det kan derfor overvejes at undlade denne løsning. Dette anbefales undersøgt nærmere i et evt. videre forløb, hvor løsningen detaljeres yderligere.

I dag er der en overkørsel direkte ind til skolegården fra rundkørslen. Det vil formentlig ikke være muligt at opretholde en adgang for biltrafik i en løsning med signalkryds. Der vil dog fortsat være adgang for lette trafikanter. Adgang for biltrafik kunne evt. flyttes til Tuborg Bakkedrag, hvor der i forvejen er etableret vendeplads til driftskøretøjer.

Signalkrydset forventes at medføre forbedret trafiksikkerhed og tryghed for både fodgængere og cyklister. Et signalkryds vil dog også reducere fremkommeligheden, da de lette trafikanter nu skal afvente grønt lys. Dette gælder for så vidt også for biltrafikken.

8.1.1 Trafikafvikling

Trafikafviklingen i det foreslåede signalkryds er undersøgt med kapacitetsberegninger på tilsvarende vis som i afsnit 6, s. 13.

Der er taget udgangspunkt i, at alle u-vendinger fra Dessaus Boulevard fremover gennemføres som venstresving. Herudover at signalet etableres med en dobbeltrettet stikrydsning, og at denne er separatreguleret. Det vil sige, at biltrafikken har rødt, når den dobbeltrettede stikrydsning har grønt. Dermed vil der være tre faser i signalomløbet (1. Philip Heymans Allé/Tuborg Strandeng, 2. Dessaus Boulevard, 3. Dobbeltrettet stikrydsning).

I beregningerne er signalkrydset udformet med et ligeudspor og en separat højresvingsbane på Philip Heymans Allé. I de to øvrige vejgrene er der kun et fælles kørespor til trafik i de forskellige retninger. Resultaterne fremgår af figur 12 og figur 13.

Vejgren Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
	B	t s/Kt	$n_{5\%}$ Kt
Philip Heymans Allé L	0,02	22	1
Philip Heymans Allé H	0,42	29	4
Tuborg Strandeng VL	0,13	23	1
Dessaus Boulevard VH	0,61	19	11

Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
B	t s/Kt	$n_{5\%}$ Kt
0,02	13	1
0,57	20	8
0,04	13	1
0,57	29	7

Figur 12. Kapacitetsberegning for signalkrydset i Scenario A. Tv. morgenspidstimen. Th. eftermiddagsspidstimen.

Vejgren	Kørespor	Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
		B	t s/Kt	$n_{5\%}$ Kt
Philip Heymans Allé	L	0,50	29	6
Philip Heymans Allé	H	0,39	28	4
Tuborg Strandeng	VL	0,18	24	1
Dessaus Boulevard	VH	0,67	21	12

Middelforsinkelsen og kølængden i tilfartssporet		
B	t s/Kt	$n_{5\%}$ Kt
0,02	12	1
0,42	17	7
0,64	30	7
0,63	33	7

Figur 13. Kapacitetsberegning for signalkrydset i Scenario B. Tv. morgenspidstimen. Th. eftermiddagsspidstimen.

Kapacitetsberegningerne viser at der vil være en acceptabel fremkommelighed i det signalregulerede kryds både om morgenen og om eftermiddagen. Belastningsgraderne er relativt høje i enkelte retninger, og signalet har derfor en begrænset restkapacitet. Middelforsinkelserne er også i den høje ende men fortsat acceptable. Der er dog sket en relativt stor stigning, når der sammenlignes med beregningsresultaterne for rundkørslen, jf. afsnit 6. Der vil kortvarigt være længere kødannelser, men de vurderes ikke at være problematiske.

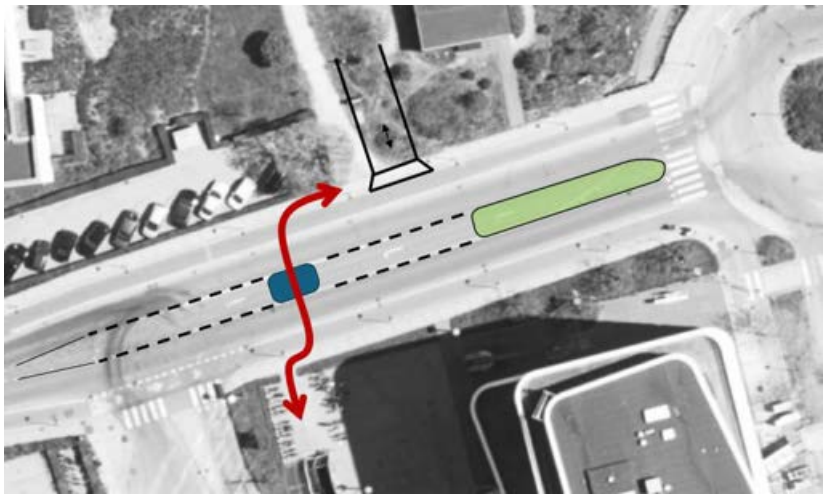
Kapacitetsberegningerne tager ikke højde for en eventuel trafikstyring af signalkrydset, hvilket erfaringsmæssigt forbedrer trafikafviklingen med yderligere ca. 10-20 %. Med trafikstyring opnås der også en større fleksibilitet i trafikafviklingen, da der f.eks. kan laves et særligt 'morgenprogram', som tilgodeser afsætningstrafikken.

På baggrund af kapacitetsberegningerne er det vurderet, at et signal vil være velegnet til at afvikle biltrafikken, men at der generelt kan forventes mere forsinkelse end med en rundkørsel. Det bemærkes i denne sammenhæng, at den dobbeltrettede cykelkrydsning lægger beslag på ca. 25 % af krydsets samlede kapacitet. Det vil være muligt at forbedre biltrafikkens afvikling, hvis denne dobbeltrettede stikrydsning ikke etableres.

I scenario B kan det evt. overvejes at etablere yderligere et tilfartsspor på Dessaus Boulevard, hvormed der vil være både en venstresvingsbane og en højresvingsbane. Dette vil gøre krydset mere robust og medføre lavere belastningsgrader samt kortere forsinkelse og kødannelse. Det er dog ikke hensigtsmæssigt at gøre dette i scenario A, da der ikke vil være nævneværdig højresvingende trafik fra Dessaus Boulevard, fordi biltrafikken i stedet kører mod p-kælderen Tuborg Syd.

8.2 Sikker krydsning og vejadgang på Philip Heymans Allé

I kapitel 7 er det foreslået, at der etableres en midterhelle for at tilvejebringe en sikker og tryg krydsningsmulighed på tværs af Philip Heymans Allé. Dette anbefales i Scenario A, hvor der er mange krydsende fodgængere mellem hovedkontoret og p-kælderen Tuborg Syd. Det foreslås også at etablere en kort svingbane (evt. midterareal), som de venstresvingende kan placere sig i, jf. figur 14, s. 20.



Figur 14. Forslag til etablering af sikker krydsningsmulighed med midterhelle samt midterareal til venstresvingende.

Midterhellen vurderes ikke at være aktuel i Scenario B, da der ikke forventes et nævneværdigt antal krydsende fodgængere til og fra hovedkontoret på dette sted. Her kan pladsen i stedet udnyttes til at forlænge venstresvingsbanerne. Dette vil medvirke til reducere risikoen for bagendekollisioner, og kan også have positiv effekt over for andre typer af ulykker.

8.3 Sikker vejadgang på vejen Tuborg Strandeng

Der skal etableres en sikker vejadgang på vejen Tuborg Strandeng. På figur 15 fremgår et referencefoto af en løsning med tilbagetrukket sti udformet som overkørsel. På figuren er cykelstien enkeltrettet, men løsningen er også aktuel med en dobbeltrettet cykelsti. Det er en god løsning for cyklisterne, da bilisterne dermed afklarer deres vigepligt trinvis, hvilet reducerer risikoen for, at cyklisterne overses. Løsningen opretholder også cyklisternes fremkommelighed. En anden fordel er, at bilisterne kan placere sig tæt ud mod vejen, når de skal afklare deres vigepligt, hvormed de opnår de bedst mulige oversigtsforhold.

Figur 15. Eksempel på tilbagetrukket cykelsti, hvor biltrafikken afklarer vigepligten trinvis.

Den endelige placering af selve vejadgangen skal undersøges nærmere, da det er afgørende, at der opnås så gode oversigtsforhold som muligt. Det er dog ikke sikkert, at der kan opnås oversigtsforhold svarende til Vejreglernes anbefalinger. I den forbindelse kan det blive aktuelt

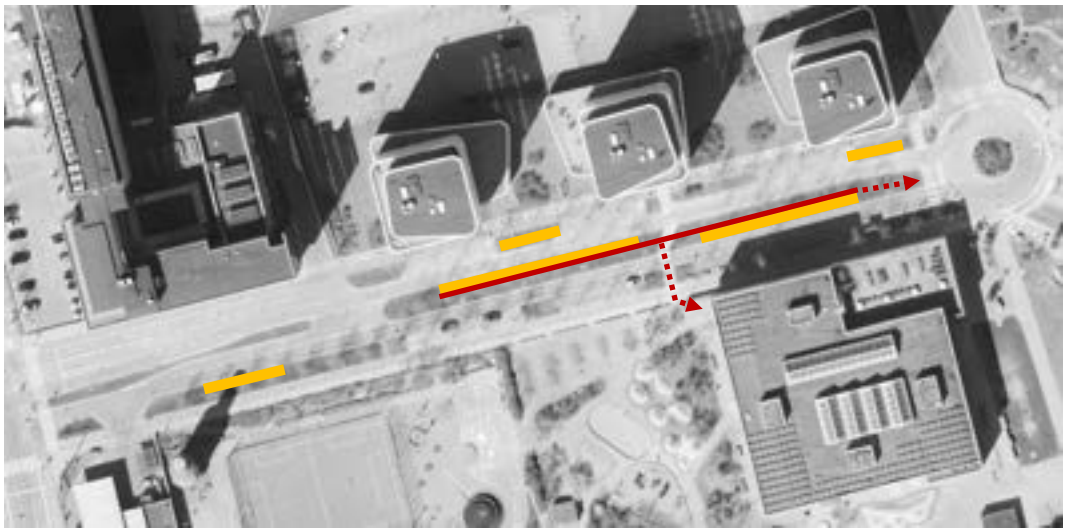
at overveje supplerende tiltag som f.eks. overhalingsforbud, 30 km/t hastighedsbegrænsning og hævet flade.

Det kan alternativt overvejes, om vejkrydset i stedet skal udformes som et vigepligtsreguleret T-kryds, hvor Tuborg Strandeng bliver sidevejen. Denne løsning vil i praksis løse oversigtsproblematikken, men den forudsætter dog, at Tuborg Strandeng rettes op ved tilslutningen til Tuborg Bakkedrag/Vejadgangen til hovedkontoret samt en omlægning af stiforløbet.

8.4 Forbedret afvikling af afsætningstrafikken

De nuværende fremkommelighedsproblemer på Dessaus Boulevard vurderes at kunne reduceres i betydeligt omfang med etablering af yderligere afsætningspladser.

Der er kun begrænsede muligheder i vejsiden grundet eksisterende overkørsler. Der er dog også muligheder i den eksisterende midterhelle, jf. figur 16. Her er der skitseret en løsning, hvor der placeres supplerende afsætningspladser og fortov i midterhellen med god oversigt til fodgængerfelterne. Netop disse pladser kan dog kun etableres ved at fælde nogle af de eksisterende vejtræer.



Figur 16. Forslag til nye afsætningspladser (orange) og fortove (rød) i midterrabatten på Dessaus Boulevard.

Forslaget indeholder formentlig flere pladser end der reelt er behov for at etablere. Det er muligt, at behovet kan dækkes af pladserne i vejsiden. Afsætningspladserne i vestgående retning vurderes at kunne medvirke til at flytte noget af afsætningstrafikken til at køre via Philip Heymans Allé frem for Dessaus Boulevard. Disse pladser er derfor mest oplagte til en eventuel første etape, men medfører dog også, at eleverne skal krydse vejen for at komme til skolen.

9. Konklusion og sammenfatning

På baggrund af trafikanalysen er der draget følgende konklusioner:

1. Anvendelsesændringen medfører ikke en principiel ændring i lokalområdet
2. Der er eksisterende trafikale problemstillinger, som med fordel kan forbedres
3. Scenario A og B medfører behov for forskellige afværgeforanstaltninger

Ad 1) Anvendelsesændringen

Den gældende lokalplan og den nye lokalplan vil begge give anledning til trafikstigninger på lokalområdets veje. Forskellen mellem de to lokalplaner er vurderet at være beskeden, og de er derfor sammenlignelige, hvad angår deres trafikale belastning af lokalmiljøet på døgnniveau.

Begge lokalplaner er herudover vurderet at være forenelige med den nuværende trafikstruktur i lokalområdet som helhed. De berørte veje i lokalområdet kan på døgnniveau håndtere betydeligt mere trafik end der forventes i både den gældende og den nye lokalplan. Der er også allerede både boliger og kontorerhverv i lokalområdet, og lokalplanerne medfører derfor heller ikke nye typer trafik til lokalområdet. Det er på denne baggrund vurderet, at de to lokalplaner ikke giver anledning til nogen nævneværdig ændring af de overordnede trafikale forhold i lokalområdet.

Ad 2) Eksisterende trafikale problemstillinger

Det er undersøgt, om den eksisterende rundkørsel for enden af Dessaus Boulevard er indrettet hensigtsmæssigt. Der er bl.a. foretaget en kapacitetsvurdering samt en trafiksikkerhedsmæssig vurdering af bl.a. skolevejstrafikken og de politiregistrerede færdselsuheld. Analysen har påpeget enkelte ulemper ved den nuværende udformning. Lokalplanændringen forværrer ikke dette i nævneværdigt omfang. Der er undersøgt en alternativ udformning med et signalkryds. Signalkrydset kan medvirke til en trafiksikkerhedsmæssig forbedring, men den rummer også en række udfordringer, som skal undersøges nærmere.

Afsætningstrafikken ved skolen er problematisk med tilbagestuvning i retning mod Strandvejen og uhensigtsmæssig brug af rabatter. Det anbefales derfor at gennemføre tiltag, som kan forbedre fremkommeligheden på Dessaus Boulevard i forbindelse med afsætning om morgenen. Det kunne f.eks. være i form af et øget antal afsætningspladser. Dette kan anbefales med udgangspunkt i situationen i dag. Den øgede trafik til det nye hovedkontor forventes at forværre problemstillingen yderligere.

Ad 3) Scenario A og B

Det er ønsket, at lokalplanen giver mulighed for tre vejadgange til lokalplanområdet. Scenario A og B medfører forskellige færdselsmønstre til og fra disse vejadgange, og det har indflydelse på kravene til vejadgangenes udformning. Det er dog vurderet, at det er muligt at etablere alle tre vejadgange hensigtsmæssigt i både scenario A og B.

Alle vejadgange skal i udgangspunktet udformes trafiksikkert og medvirke til en hensigtsmæssig afvikling af trafikken. Det bemærkes dog, at de lokale forhold ved vejadgangene på Philip Heymans Allé og Tuborg Strandeng er komplekse, og at der stilles

særlige krav til udformningen af netop disse vejadgange. Dette krav skærpes yderligere i scenario B, hvor trafikken på tværs af vejadgangene kan øges væsentligt.

I Scenario A vil der desuden være behov for at etablere et sikret krydsningspunkt ud for vejadgangen til p-kælderen Tuborg Syd. Det anbefales bl.a. også, at gangafstandene mellem handicapparkeringen og hovedkontoret søges reduceret i scenario A.

Relateret document 5/7

Dokument Navn:	**Bilag B Afsluttet trafikrevision RAW mobility.pdf**
Dokument Titel:	**Bilag B Afsluttet trafikrevision RAW mobility**
Dokument ID:	**5569381**

RAW MOBILITY

Emne:	Trafiksikkerhedsrevision trin 1/2
Projekterende:	Lundgaard & Tranberg Arkitekter og LINQ Trafikrådgivning
Bygherre:	Novo Nordisk Fonden
Sag nr.:	2024_060
Revision nr.:	1
Dato:	30.04.2024
Udarbejdet af:	JKD
Kontrolleret af:	UB
Godkendt af:	JKD

Trafiksikkerhedsrevision trin 1/2

Vejadgang Novo Nordisk Fonden

1 Indledning

I forbindelse med etablering af et nyt hovedkontor til Novo Nordisk Fonden og Novo Holdings på Tuborg Havn har projekterende Lundgaard & Tranberg Arkitekter og LINQ Trafikrådgivning foreslået to alternative vejadgange. RAW Mobility er anmodet om at foretage en trafiksikkerhedsrevision for projektet på trin 1/2 (forprojekt/skitseprojekt). Revisionen er placeret mellem de to almindelige revisionstrin, da der endnu ikke er valgt en løsning for vejadgang.

Projektet omfatter en vejadgang fra Philip Heymans Alle til gæsteparkering, renovation og varelevering til det ny hovedkontor. Der er skitseret to alternative forslag til vejadgangen:

1. Vejadgangen etableres i rundkørslen, hvor der i dag er en midlertidig byggevej.
2. Vejadgangen etableres som en ny overkørsel umiddelbart nord for rundkørslen. I dette tilfælde nedlægges en mindre parkeringsplads på Philip Heymans Alle mellem rundkørslen og Tuborg Havnepark. Desuden ændres cykelbanen i rundkørslen ved den midlertidige vejtilslutning til cykelsti.

Dette notat indeholder trafiksikkerhedsrevision på trin 1/2 for de to forslag.

Tegning af de to alternative forslag til vejadgang.

1.1 Revisionsprocessen

Trafiksikkerhedsrevisionen er gennemført på trin 1-2 (forprojekt/skitseprojekt) efter de principper og retningslinjer, som er beskrevet i vejreglen om trafiksikkerhedsrevision (marts 2015).

Revisionen omfatter en granskning af de forhold i projektet, der vedrører trafiksikkerhed. Granskningen omfatter ikke andre projektmæssige forhold og bindinger, som fx økonomi, interessentaftaler, æstetik, etc.

Revisionen er gennemført af trafiksikkerhedsrevisor Jens Kristian Duhn (JKD). Kvalitetssikring er gennemført af trafiksikkerhedsrevisor Ulrich Bach (UB). Ingen af revisorerne har været tilknyttet projektet under planlægning eller projektering.

Projektlokaliteten er besigtiget onsdag d. 24.04.2024. Besigtigelsen skete i solskin med få skyer og omkring +10 grader.

1.1.1 Afslutning af revisionstrin

Afslutning af revisionens trin 1-2 (denne rapport) forudsætter, at projekterende, Lundgaard & Tranberg Arkitekter og LINQ Trafikrådgivning, på baggrund af revisionsrapportens anbefalinger, skriftligt beskriver, hvilke projektændringer revisionen giver anledning til. Der er under hvert punkt gjort plads til projekterendes kommentarer.

Projekterende skal underskrive "Resultatet af revisionen", som findes på sidste side i denne rapport. I tilfælde af uenigheder mellem revisor og projekterende forelægges revisionen for bygherre til afgørelse.

Revisionen er først afsluttet, når revisor har underskrevet en sluterklæring.

1.1.2 Inddeling af kommentarer

Rapporten er opdelt i **generelle** og **specifikke** kommentarer.

- Generelle kommentarer vedrører forhold, der berører projektet i hele dets omfang. Det kan fx være bemærkninger til principper for krydsudformning, oversigtsforhold.
- Specifikke kommentarer omhandler forhold, der kun berører projektet på bestemte steder.

Derudover inddeles kommentarerne i **problemer** og **bemærkninger**.

- ***Problemer*** er forhold, som medfører øget ulykkesrisiko eller skadesrisiko. Det kan være forhold, hvis trafiksikkerhedsmæssige effekt er dokumenteret i videnskabelige rapporter. Det kan også være forhold, som ud fra trafiksikkerhedsrevisors kendskab til trafikantadfærd, vejgeometri mv. vurderes at udgøre en markant risiko for ulykker. Problemer bør derfor føre til projektændringer, der kan eliminere eller formindske denne risiko. Til hvert problem er der beskrevet et ***løsningsforslag***, som kan afhjælpe problemet eller alternativt mindske de sikkerhedsmæssige konsekvenser heraf.

- ***Bemærkninger*** er forhold, som erfaringsmæssigt kan udvikle sig til problemer og derfor bør tages op til overvejelse i den videre projektering. Til hver bemærkning gives en ***anbefaling***, som kan hjælpe til at forbedre de konstaterede problemer.

1.2 Grundlag

Som grundlag for revisionen har projekterende udleveret følgende materiale:

Tegn.nr.	Beskrivelse	Mål	Dato
-	Notat: Nyt hovedkontor på Tuborg Havn – Vejadgange til lokalplanområdet	-	23-04-2024
1	Idéskitse. Forslag - Vejadgang via rundkørsel	1:500	19-04-2024

2	Idéskitse. Forslag - Vejadgang via overkørsel	1:500	19-04-2024

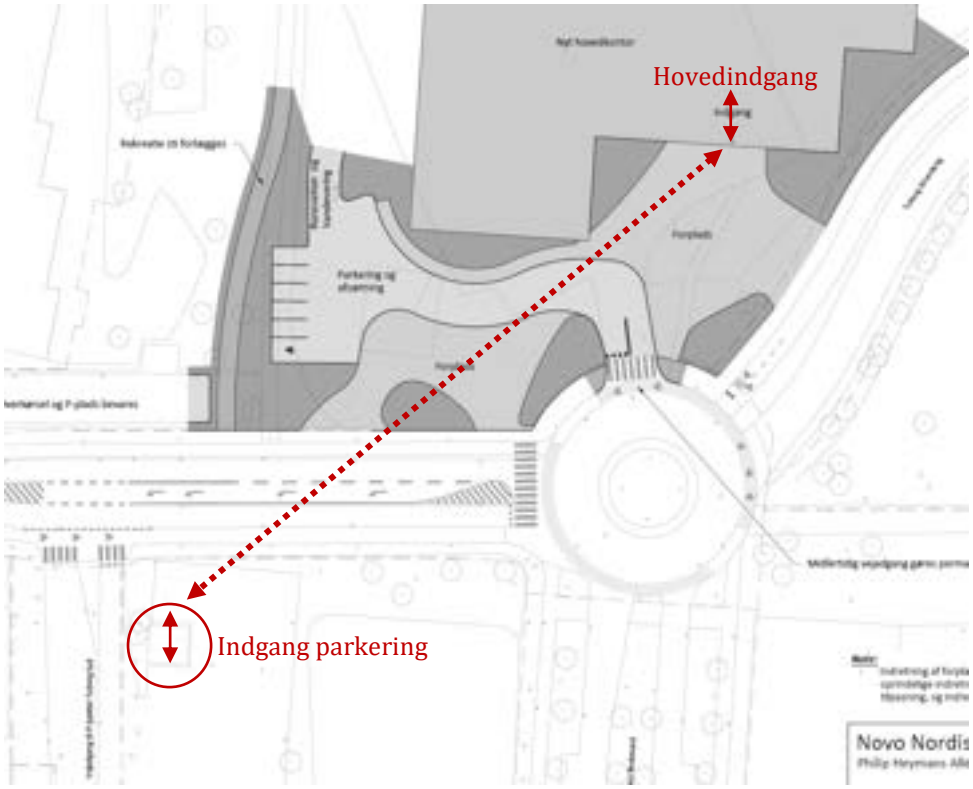
Revisionsmateriale.

2 Revision

2.1 Generelle kommentarer

2.1.1 Problem – Placering af personaleparkering

Personaleparkering er planlagt til at ske i parkeringskælderen "Tuborg Syd", som er placeret på den østlige side af Philip Heymans Alle. Det betyder, at al personale skal krydse Philip Heymans Alle til og fra arbejde. Krydsningen kan ske sikkert i fodgængerfeltet i rundkørslen, men erfaringsmæssigt vil mange fodgængere vælge den korteste rute mellem mål, hvorfor der må forventes en del krydsninger over Philip Heymans Allé, hvilket kan medføre farlige situationer.



Den korteste rute for fodgængere mellem parkering og hovedindgang.

Løsningsforslag: En sikker løsning kunne være en krydsningshelle på Philip Heymans Allé, hvor fodgængere forventes at krydse. Det vil dog konflikte med den ønskede længde af venstresvingbanen mod parkeringskælderen. Et forslag kunne derfor være at lede / nudge fodgængere mod fodgængerfeltet i rundkørslen, fx ved at lave en ny adgang fra p-kælderen nærmere fodgængerfeltet, vinkle udgangen fra p-kælderen mod syd, markere en sti i belægningen, opsætte levende hegn eller fodhegn ud for det uønskede krydsningspunkt.

Projekterendes svar: Projekterende er enig med revisor, og har også undersøgt flere af de foreslåede tiltag. Det indgår derfor i den videre formgivning, men ejerforhold, konstruktionsmæssige begrænsninger som følge af kælderen osv. gør det ikke muligt at præcisere løsningen på det nuværende projektniveau.

Revisors svar: Ingen yderligere kommentarer.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende.

2.1.2 Problem – Rundkørsel i byområde

Rundkørsler er kendt for at kunne give udfordringer for trafiksikkerheden i byområder hvor der er meget cykeltrafik. Der forventes en stigning i både bil- og cykeltrafik i rundkørslen som følge af det nye hovedkontor. Cykelparkering er ikke vist på tegningsmaterialet, hvorfor det er vanskeligt at gennemskue hvordan strømmene af cykeltrafik vil blive.

Løsningsforslag: Nyere studier viser, at den bedste sikkerhed opnås i rundkørsler ved at undlade cykelsti og blåt cykelfelt. Hvis cykelsti og -bane fjernes, bør rundkørselens midterø udvides for at sikre lav hastighed i rundkørslen, og rundkørslens øvrige geometri skal sandsynligvis tilpasses.

Projekterendes svar: Det kan oplyses, at cykelparkering til ansatte placeres i en kælder under bygningen med forventet adgang på Tuborg Strandeng. Gæstecykelparkering placeres på forpladsen. Ansatte og gæster på cykel forventes hovedsageligt at ankomme og forlade området i sydlig retning (til/fra København), og de vil derfor færdes langs Tuborg Strandeng og ikke i rundkørslen.

Projekterende er enig i, at revisors forslag forbedrer trafiksikkerheden, men bemærker samtidig, at det også forringer skolebørnenes tryghed. Dette er ikke uvæsentligt. Rundkørslen er oprindeligt etableret med en udformning, som blev vurderet som hensigtsmæssig til trafikbetjening af det samlede lokalplanområde (inkl. trafik fra nye arealanvendelser hvor det nye hovedkontor placeres). Det er derfor projekterendes opfattelse, at en ændring af rundkørslen ikke er en præmis for det nye hovedkontor.

Revisors udpegning af det problematiske ved rundkørslen er i øvrigt en af årsagerne til, at projekterende foretrækker Forslag 2 frem for Forslag 1.
Revisors svar: Ingen yderligere kommentarer.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende.

2.1.3 Bemærkning: Øvrige personaleindgange?

Mange kontorbygninger har decentrale personaleadgange, fx i forbindelse med cykelkælder, bad, fitness eller lignende. Der fremgår ikke decentrale personaleadgange til det nye hovedkontor på tegningsmaterialet. Men hvis det bliver muligt fx at komme ind i hovedkontoret mod nord, vil det medføre at en stor del af personale anvender den rekreative sti til indgangen, hvilket kan give andre krydsninger af Philip Heymans Allé end forventet.

Anbefaling: Projekterende anbefales at være opmærksom på decentrale personaleadgange i projektets videre faser.

Projekterendes svar: Se gerne svar i pkt. 2.1.2 om adgangsforhold til ansatte på cykel. Der overvejes også en personaleindgang for gående langs Tuborg Strandeng, På nuværende tidspunkt er der ingen overvejelser om personaleindgang på den nordlige side af hovedkontoret, da det ikke vurderes at være foreneligt med varelevering og renovation. Revisors forslag tages til efterretning og vil indgå i den videre formgivning.
Revisors svar: Ingen yderligere kommentarer.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende (Vi ønsker ikke sekundær personaleindgang fra nord).

2.1.4 Bemærkning: Tilstand af rundkørslen

Rundkørslen bærer præg af at der har været meget byggetrafik og belægningen er medtaget med huller og slidt afmærkning. Udbedres hullerne ikke, kan cyklister vælte i dem.

Anbefaling: I forbindelse med anlæggelse af vejadgangen anbefales det, at belægning og kørebaneafmærkning i rundkørslen udbedres.

Projekterendes svar: Bemærkningen videregives til Gentofte Kommune, som har ansvaret for drift og vedligehold af rundkørslens eksisterende belægninger.
Revisors svar: Ingen yderligere kommentarer.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende.

2.2 Specifikke kommentarer

2.2.1 Problem: Cykelstis tilslutning i rundkørsel

På både tegning 1 og 2 er den dobbeltrettede cykelsti tilsluttet i en lige vinkel på rundkørslen uden en breddeudvidelse i siderne ved selve tilslutningen. I teorien er det en god og sikker løsning, da det burde få cyklister helt ned i fart inden de kører ind i rundkørslen. Under besigtigelsen (og i ud fra projekterendes baggrundsnotat) fremgår det, at mange cyklister kommer med høj hastighed mod rundkørslen, sandsynligvis grundet det faldende terræn. I stedet for at sænke farten nær stilstand og dreje skarpt til højre ind på cykelbanen, så bibeholder en stor del af cyklisterne deres høje hastighed og kører ind i rundkørslens cirkulationsareal for biltrafik. Dette kan medføre konflikter med biltrafikken.

Eksempel på cyklist, der kører ind i rundkørsel fra den dobbeltrettede cykelsti. Bemærk, at der skal svinges kraftigt til højre for at holde cyklen i cykelfeltet, hvilket ikke helt lykkedes for cyklisten her, der delvist anvendte cirkulationsarealet for biltrafik.

Løsningsforslag: Se punkt 2.1.2. Alternativt kan der arbejdes mere med hastighedsdæmning af cykeltrafikken og / eller kan cykelstiens tilslutning til rundkørslen gøres mere dynamisk, fx som ved tilslutningen af den dobbeltrettede cykelsti ved Amager Fælled (se billede herunder).

Tilslutning af dobbeltrettet cykelsti i rundkørsel ved Ørestads Boulevard. Billede fra Google Maps.

Projekterendes svar: Se svar i pkt. 2.1.2. Der er nævnt to alternativforslag, hvis rundkørslen bevares uændret. Hastighedsdæmpning af cyklister er vanskeligt grundet de lokale forhold, og kan formentlig kun opnås med stibomme, hvilket projekterende ikke er begejstret for. Har revisor evt. andre forslag? Det andet alternativforslag med en mere dynamisk udformning vurderes godt at kunne forenes med Forslag 2 men ikke med Forslag 1. I Forslag 2 vurderes det dog at have samme (eller måske endda bedre) effekt at etablere den foreslåede gennemgående cykelstikantsten i den nordlige side af rundkørslen ud for stien. Dette foretrækkes derfor frem for revisors forslag.
Revisors svar: Enig i at forslag 2 håndterer udfordringen, og at forholdet taler for at etablere forslag 2. Et tiltag kunne være supplerende rumlestriber, der placeres lidt tidligere end de nuværende. Et bump på tværs af stien eller bomme vil sandsynligvis medføre at cyklister kører udenom og tiltagene får dermed flere ulemper end fordele.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende (hører dog under Gentofte kommune).

2.2.2 Problem: Tilslutninger i rundkørsel (forslag 1)

På tegning 1 foreslås en ny tilslutning til rundkørslen hvor der i dag er en adgang til byggeplads med tidsbegrænset adgang. Tilslutningen er lidt skrå i forhold til hvad der er ideelt, men det vurderes ikke kritisk. Det er dog problematisk, at rundkørslen vil få 6 tilslutninger, herunder 4 almindelige veje, en adgang til skolen med cykelparkering, samt en dobbeltrettet cykelsti. De mange tilslutninger medfører at nogle af vejene ikke tilsluttes i en ret vinkel, hvor særligt Tuborg Strandeng er tilsluttet skråt i rundkørslen, hvilket medfører dårlige oversigtsforhold. Studier af rundkørsler viser, at mange vejtilslutninger og skrå tilslutninger medfører en stigning i trafikuheld.

Løsningsforslag: Problematikken taler for at arbejde videre med forslag 2.

Projekterendes svar: Projekterende er enig med revisor, og det er også en af årsagerne til, at projekterende foretrækker Forslag 2.
Revisors svar: Ingen yderligere kommentarer.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende.

2.2.3 Problem: Parkeringsplads syd for Tuborg Havnepark (forslag 1)

Syd for Tuborg Havnepark ligger en mindre parkeringsplads på det nye hovedkontors matrikel. Pladsen har en speciel udformning, og er så smal, at biler bliver nødt til enten at bakke ind eller ud af pladsen. Bakkemanøvren

sker ind over et fortov og en cykelsti. Udformningen ses som meget problematisk i dag, og vil kun blive værre i fremtiden, når trafikken stiger, som følge af det nye hovedkontor.

Billede af problematisk parkeringsplads. Når pladsen er fyldt, er det særdeles vanskeligt at køre ind og ud.

Løsningsforslag: Problematikken taler for at arbejde videre med forslag 2. Hvis forslag 1 vælges, bør parkeringspladsen lukkes eller ændres så der bliver en sikker adgang.

Projekterendes svar: Projekterende er enig med revisor, og det er også en af årsagerne til, at projekterende foretrækker Forslag 2.
Revisors svar: Ingen yderligere kommentarer.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende.

2.2.4 Problem: Tætliggende vejtilslutninger (forslag 2)

I forslag 2 indgår en ny vejtilslutning på Philip Heymans Alle umiddelbart nord for rundkørslen. Generelt bør antallet af tilslutninger på større veje som Philip Heymans Alle minimeres, da hver tilslutning øger risikoen for uheld. Tilslutning er ikke optimal da den ligger nær rundkørslen og kan komme overraskende for ikke stedkendte, ligesom opbremsninger derved kan komme overraskende. Forholdene kan medføre uheld med bagendekollisioner og at lette trafikanter overses.

Løsningsforslag: Problematikken taler for at arbejde videre med forslag 1.

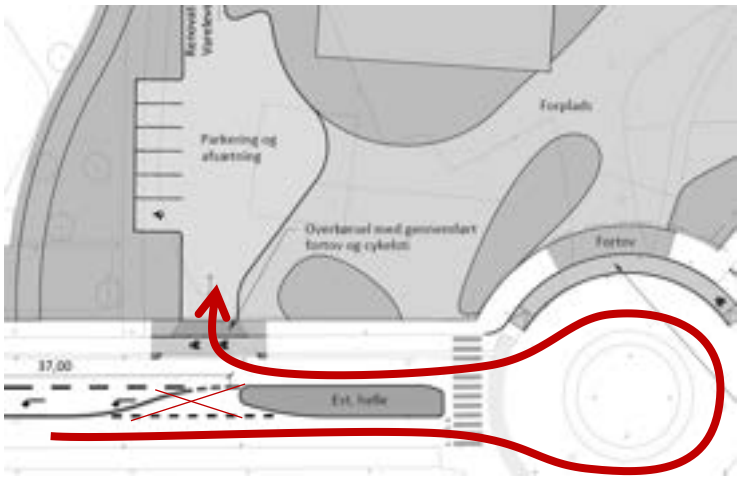
Projekterendes svar: Projekterende er enig med revisor, men ulemperne ved dette vurderes at være mindre end ulemperne i Forslag 2. Derfor foretrækker projekterende Forslag 2.
Revisors svar: Ingen yderligere kommentarer.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende.

2.2.5 Problem: Længde af svingbane (forslag 2)

I forslag 2 er skitseret en meget kort venstresvingsbane ind mod parkering og varelevering ved det nye hovedkontor. Svingbanen er så kort, at der knap kan holde én bil, og renovation kommer sandsynligvis til at overskride spærrelinjen eller holde delvist i ligeudsporet.

Markering af svingbane, der er meget kort.

Løsningsforslag: Det anbefales at bibeholde dagens udformning af venstresvingsbanen mod "Tuborg syd". Herved forbydes venstresving fra Philip Heymans Alle mod gæsteparkeringen. Trafikken, der ønsker at venstresving, vil i stedet skulle rundt i rundkørslen og tage højresving ind mod gæsteparkeringen. Det er en lille omvej, hvorfor det vurderes acceptabelt.



Løsningsforslag.

Projekterendes svar: Projekterende forstår løsningen sådan, at venstresvingsbanen bevares uændret, og at der etableres et skiltet og afmærket venstresvingsforbud fra Philip Heymans Allé til hovedkontorets forplads. Projekterende kan godt se fordele ved denne løsning, og vil forelægge den for bygherre.
Revisors svar: Korrekt forstået. Ingen yderligere kommentarer.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende.

2.2.6 Bemærkning: Adgang til varegård (forslag 1)

I forslag 1 indgår en lokalvej mellem rundkørslen og parkering samt varelevering ved det nye hovedkontor. Lokalvejen har et organisk forløb, og synes smal, hvorfor fx varelevering og renovation muligvis ikke kan passere hinanden på vejen.

Markering af lokalvej, der virker smal.

Anbefaling: Projekterende bør være opmærksom på om biler, renovation og varelevering kan passere hinanden på lokalvejen.

Projekterendes svar: Forslaget er på skitseniveau og ikke et udtryk for en endelig formgivning. Revisors bemærkning vil indgå i den videre projektering, hvis vejen bliver aktuel.
Revisors svar: Ingen yderligere kommentarer.
Bygherres beslutning: Bygherre enig med projekterende.

3 Revisionsafhandling

3.1 Revisionspåtegning

Revisor erklærer hermed, at projektet er gennemgået.

Trafiksikkerhedsrevisionen er gennemført med det formål at udpege de forhold ved projektet, som bør nævnes for at forbedre forslagets trafiksikkerhed. De fundne problemer og bemærkninger er beskrevet i dette notat. De ledsagede løsningsforslag og anbefalinger fremsættes hermed til bygherres og projekterendes overvejelse med henblik på indarbejdning inden udførelse.

Revisionen er udarbejdet af:

Jens Kristian Duhn
Eksamineret trafiksikkerhedsrevisor

RAW Mobility A/S
Nordre Toldbod 27
1259 København K

Dato: 30.04.2024

Revision kvalitetssikret af trafiksikkerhedsrevisor:

Ulrich Bach
Eksamineret trafiksikkerhedsrevisor

RAW Mobility A/S
Åbogade 15
8200 Aarhus N

Dato: 29.04.2024

3.2 Resultat af revision

Projektændringer: Se kommentarer i revision.

Dato: 07.05.2024.

3.3 Sluterklæring

Revisionen er afsluttet af trafiksikkerhedsrevisor:

Jens Kristian Duhn
Eksamineret trafiksikkerhedsrevisor

Dato: 07.05.2024

Relateret document 6/7

Dokument Navn:	**Bilag C Vejtrafikstøj Gade Mortensen.pdf**
Dokument Titel:	**Bilag C Vejtrafikstøj Gade Mortensen**
Dokument ID:	**5569380**

Notat

NM/JN/Vejtrafikstøj 11.04.2024

Sag nr. 23.313
Antal sider: 8

Til : **Lundgaard & Tranberg Arkitekter**

Sag : **Nyt Hovedkvarter, Novo Nordisk Fonden**

Emne : **Vejtrafikstøj**

---

1 Indledning

I forbindelse med planlægning af nyt kontorbyggeri til Novo Nordisk Fonden ved Tuborg Strandeng i Hellerup er der foretaget beregninger af trafikstøjbelastningen på bebyggelsens facader og opholdsarealer. Beregningerne tager udgangspunkt i den foreslåede bebyggelsesplan.

Figur 1: *Novo Nordisk Fondens fremtidige kontorbyggeri ved Tuborg Strandeng i Hellerup. Illustration: Lundgaard & Tranberg Arkitekter*

2 Grundlag

Grundlaget for støjberegningerne har været:

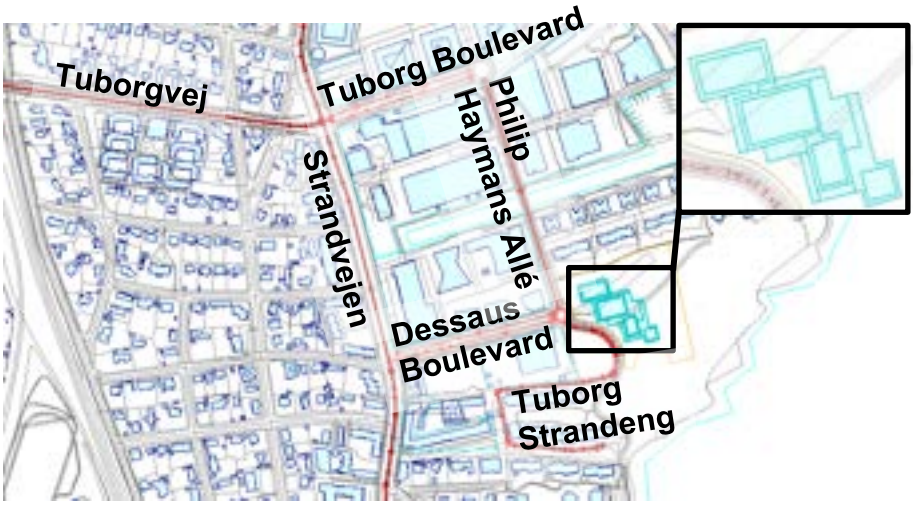
- Tegningsmateriale, foreløbigt tryk, dateret 04-04-2024.
- Situationsplan, foreløbigt tryk, dateret 20-03-2024.
- Kortmateriale fra Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering, december 2023.
- Trafikanalyse fra LINQ *Nyt Hovedkontor på Tuborg Havn:* NHQ_C05.10_Trafikanalyse, dateret 22. januar 2024.
- Trafiktal fra København og Gentofte Kommune.

Der er benyttet følgende vejtrafikmængder, skiltede hastigheder og antaget vejbelægning for de omkringliggende veje:

	ÅDT (køretøjer)	Hast. (km/t)	Last-bil-%	Vejbelægning
Strandvejen syd for Strandøre	13.598[a)]	50	4,5	SMA 8
Strandvejen nord for Strandøre	12.333[a)]	50	7,6	SMA 8
Strandvejen nord for Dessaus Boulevard	17.353[a)]	50	3,8	SMA 8
Strandvejen nord for Tuborgvej	18.367 [a)]	50	5,1	SMA 8
Tuborgvej	19.656 [a)]	50	2,9	SMA 8
Dessaus Boulevard	3.500 [b)]	40	c)	SMA 8
Philip Heymans Allé	4.022 [b)]	50	c)	SMA 8
Tuborg Boulevard	8.482 [b)]	50	c)	SMA 8
Tuborg Strandeng	377 [b)]	40	c)	SMA 8

Tabel 1: *Anvendte vejtrafikmængder, hastigheder, lastbilandel og vejbelægning.*
a) Baseret på kommunens trafiktællinger og fremskrevet til år 2034 i henhold til Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4/2007 "Støj fra veje". Trafiktallene er fremskrevet med 1,0 % pr. år.
b) *Baseret på prognose fra LINQ: NHQ_C05.10_Trafikanalyse.*
c) Fordelingen af lette (kategori 1) og tunge køretøjer (kategori 2/3) er baseret på de anførte standardvejtyper jf. Vejdirektoratet Rapport 434/2013 "Håndbog – NORD2000".

Fordelingen ml. dag-/aften-/natperioderne er baseret på de anførte standardvejtyper jf. Vejdirektoratet Rapport 434/2013 "Håndbog – NORD2000".



Figur 2: *SoundPLAN-model benyttet til beregning af vejtrafikstøj.*

Beregningerne er foretaget ved hjælp af beregningsprogrammet SoundPLAN v9.0 i henhold til beregningsmetoden Nord2000 med udgangspunkt i de anførte oplysninger vedrørende trafikmængder, vejbelægning, kørselshastigheder samt den aktuelle bebyggelses beliggenhed i forhold til vejføring og områdets øvrige bebyggelse.

Terrænets akustiske egenskaber er bestemt på baggrund af ortofoto.

3 Myndighedskrav - vejtrafikstøj

I gældende Bygningsreglement, BR18, anføres en række forslag til projekteringsværdier for kontorbyggerier svarende til overholdelse af BR18's generelle bestemmelse i § 368, stk. 1 om, at "Bygninger skal have sundheds- og komfortmæssigt tilfredsstillende lydforhold i forhold til anvendelsen". Vedrørende det indendørs trafikstøjniveau med lukkede vinduer anføres følgende forslag til projekteringsværdier:

Trafikstøj indendørs med lukkede vinduer	**L_{den}**
Kontorer, møderum, kantiner og receptioner og lignende	≤ 38 dB
Videokonferencerum og auditorier	≤ 33 dB

Tabel 2: *Bygningsreglementets anbefalede projekteringsværdier vedrørende det indendørs støjniveau i kontorer med lukkede vinduer.*

Med henblik på at sikre tilfredsstillende forhold anbefaler vi dog, at der tilstræbes en overholdelse af $L_{den} \leq 35$ dB i bygningens kontorer og møderum.

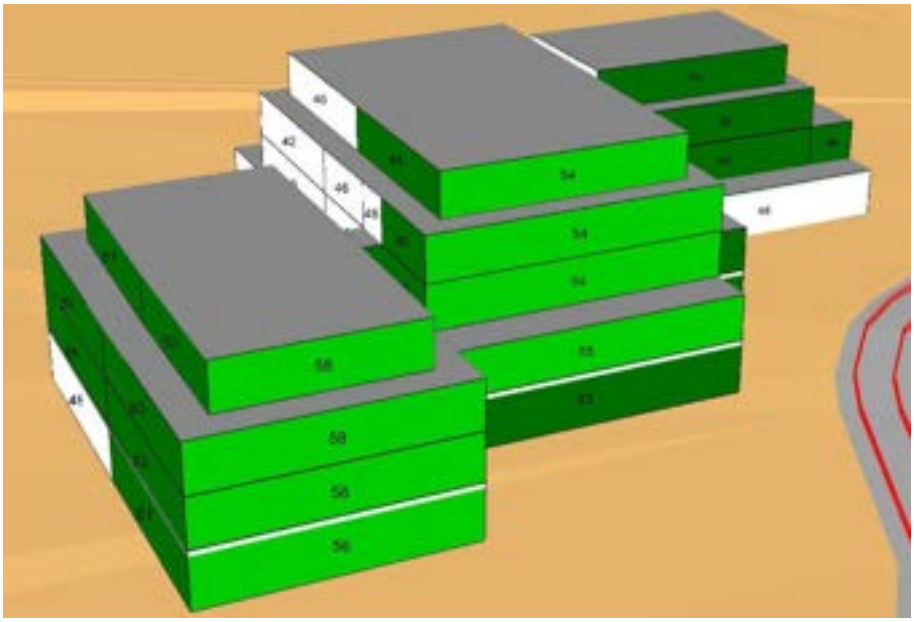
Anførte forslag til projekteringsværdier gælder i møblerede rum med eventuelle friskluftventiler i åben position.

Jf. Miljøstyrelsen vejledning 4/2007 "Støj fra veje" samt Referencelaboratoriets "Spørgsmål og svar" fra april 2023, er grænseværdien for vejtrafikstøj på udendørs opholdsarealer ved kontorer fastsat til L_{den} 63 dB.

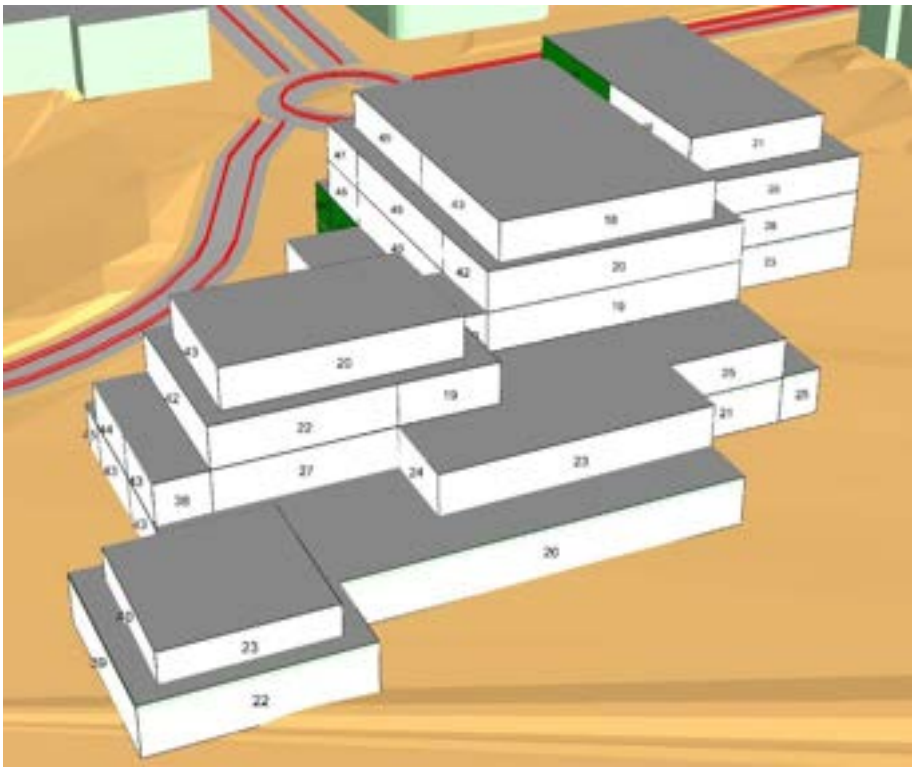
Jf. Miljøstyrelsen vejledning 4/2007 ”Støj fra veje” skal facaderne i kontorer i eksisterende støjbelastede byområder udformes således, at der indendørs i kontorlokaler med delvist åbne vinduer (åbningsareal 0,35 m^2) ikke er støjniveauer, L_{den}, på over 51 dB fra vejtrafik. Denne grænseværdi er gældende ved støjniveauer på facaden, som overskrider L_{den} 63 dB. Kravet bortfalder typisk i kontorer, hvor der anvendes mekanisk ventilation, hvilket forventes benyttet i nærværende projekt.

4 Beregninger af vejtrafikstøj

Der er foretaget beregninger af vejtrafikstøjen på baggrund af de anførte forudsætninger. På nedenstående figur 3 og 4 ses den beregnede støjbelastning, L_{den}, på bebyggelsens facader fra vejtrafik. De viste værdier er angivet i praktisk frit felt og er derved direkte sammenlignelige med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.



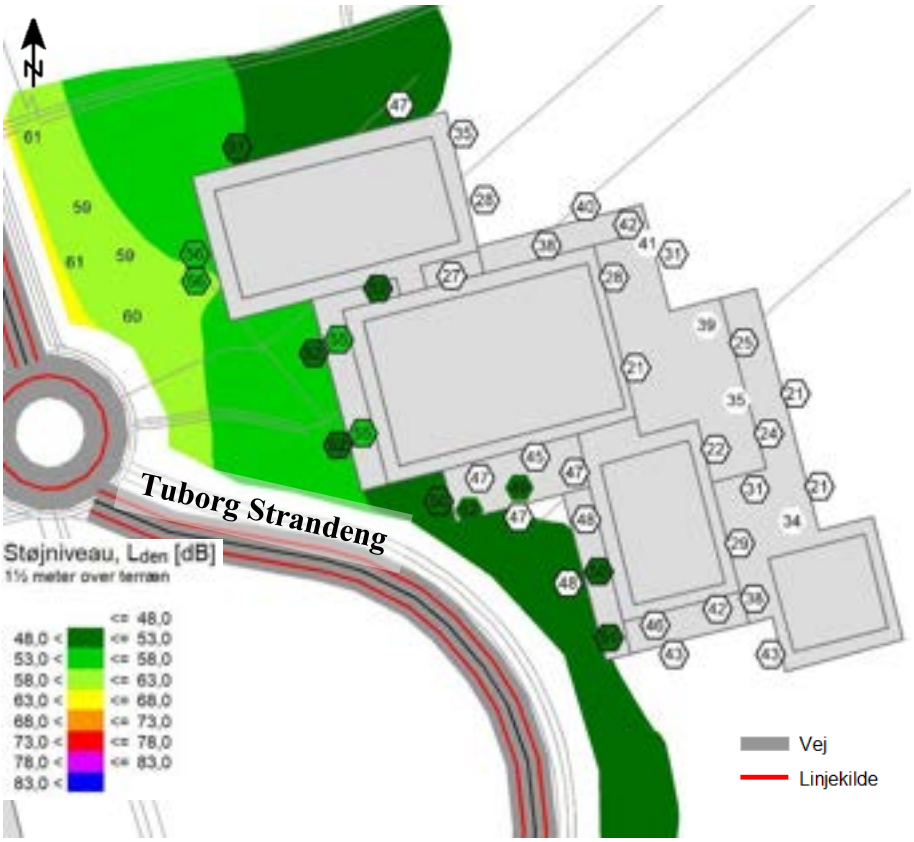
Figur 3: *Beregnet støjbelastning L_{den} i dB på bebyggelsens facader (set fra nordvest).*



Figur 4: *Beregnet støjbelastning L_{den} i dB på bebyggelsens facader (set fra sydøst).*

Af ovenstående figurer fremgår det, at der på facaden mod vest er beregnet en støjbelastning, L_{den}, på op til 58 dB. Der kan for de mest støjbelastede facader blive behov for lydisolerende foranstaltninger i facaderne med henblik på at sikre evt. følsomme rum mod vejtrafikstøj. Vinduernes lydisolerende egenskaber skal derfor undersøges nærmere i den videre projektering, når bygningens endelige geometri er fastlagt. Da støjniveauet på bebyggelsens facader er regnet under L_{den} 63 dB, gælder der ikke krav til det indendørs støjniveau med åbne vinduer.

På nedenstående figur 5 ses den beregnede støjbelastning, L_{den}, på de udendørs opholdsarealer fra vejtrafik.



Figur 5: *Beregnet vejstøjbelastning L_{den} i dB 1,5 meter over udendørs opholdsarealer.*

På ovenstående figur 5 ses, at den beregnede vejstøjbelastning på bebyggelsens forventede udendørs opholdsarealer og tagterrasser er beregnet til væsentligt under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på L_{den} 63 dB. På terræn helt ud mod Philip Heymans Allé, hvor der er planlagt parkering, er der regnet lige over 63 dB.

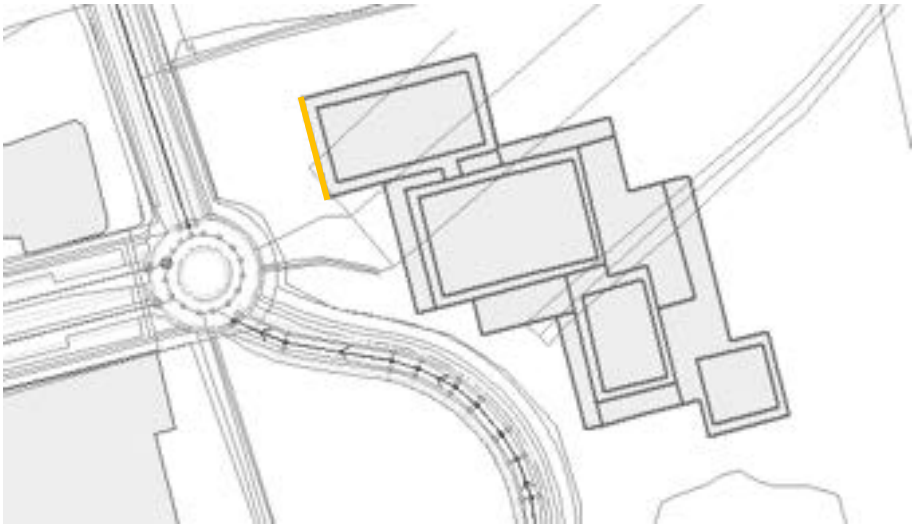
6 Vurderinger af krav til lydisolation med lukkede vinduer

For at sikre en overholdelse af vores anbefaling til et indendørs støjniveau på højest L_{den} 35 dB i bygningens kontorer og møderum er krav til vinduernes lydisolation beregnet.

Ved fastsættelse af krav til vinduernes in-situ-målte lydreduktionstal, R'_w+C_{tr}, er der taget udgangspunkt i de beregnede udendørs støjniveauer samt rumstørrelse og vinduesareal baseret på tegningsmaterialet dateret 04-04-2024. Der er i beregningerne forudsat en efterklangstid svarende til et ækvivalent absorptionsareal på minimum 1,1 x gulvarealet i de åbne kontorarealer. I lukkede kontorer er der forudsat en efterklangstid på 0,6 sek. Beregningerne forudsætter desuden, at der ikke er anvendt friskluftventiler i facaden.

I det mest kritiske lokale er der beregnet en overholdelse af anbefalingen om et støjniveau med lukkede vinduer på maksimalt L_{den} 35 dB ved anvendelse af vinduer med in situ-målt reduktionstal $R'_w + C_{tr}$ på 26 dB.

I lokaler der benyttes som videokonferencerum, skal der sikres et støjniveau med lukkede vinduer på maksimalt L_{den} 33 dB. Hvis dele af lokalerne på nedenstående markerede del af bygningen, forventes benyttet som videokonferencerum, kan der være behov for anvendelse af vinduer med in situ-målt reduktionstal $R'_w + C_{tr}$ på 28 dB (vinduer med simple lydruder).



Figur 6: *Facade hvor der forventes behov for vinduer med lydruder, hvis der planlægges lokaler benyttet til videokonferencerum.*

Et vindue med almindelige to- eller trelags energiruder har typisk et laboratoriemålt reduktionstal $R_w + C_{tr}$ på ca. 27 dB svarende til det i felten målte reduktionstal $R'_w + C_{tr}$ på ca. 25-27 dB. Ved større glaspartier vil der typisk være større forskel mellem den laboratoriemålte værdi og den in situ-målte værdi.

For større glaspartier vurderes vinduer med alm. energiruder altså at have en lydisolation $R'_w + C_{tr} \approx 25$ dB.

Det vurderes således ud fra disse foreløbige beregninger, at der kan benyttes vinduer med alm. energiruder i hele bygningen, hvis disse kan dæmpe minimum $R'_w + C_{tr}$ 26 dB. Hvis dele af lokalerne ud mod facaden markeret på Figur 6 skal benyttes som videokonferencerum, kan der være behov for anvendelse af vinduer med lydruder.

I forbindelse med den videre projektering udarbejdes der facadeopstalter med angivelse af krav til vinduernes lydreduktionstal med henblik på overholdelse af de anbefalede indendørs støjniveauer.

7 Opsummering

Vi anbefaler at tilstræbe overholdelse af en trafikstøjgrænse på L_{den} 35 dB indendørs med lukkede vinduer i bygningens kontorer og møderum, hvilket i det mest kritiske lokale kan forventes opfyldt ved anvendelse af vinduer med det in-situ-målte reduktionstal $R'_w + C_{tr}$ på 26 dB. Hvis dele af lokalerne ud mod facaden markeret på Figur 6 skal benyttes som videokonferencerum, kan der være behov for anvendelse af vinduer med lydruder.

Vinduernes lydisolerende egenskaber skal undersøges nærmere i den videre projektering, når bygningens endelige geometri er fastlagt.

Den beregnede vejstøjbelastning, L_{den}, er på bebyggelsens forventede udendørs opholdsarealer og tagterrasser beregnet til under miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for kontorer på 63 dB.

Charlottenlund, d. 11.04.2024

Nina Meiniche Mouvielle / Bo Mortensen

Relateret document 7/7

Dokument Navn:	**Bilag D Mikroklima aaen engineering.pdf**
Dokument Titel:	**Bilag D Mikroklima aaen engineering**
Dokument ID:	**5569379**

NHQ - MIKROKLIMA

REVISIONSNUMMER	01
UDGIVELSESDATO	29/04/2024
FASE	DISPOSITIONSFORSLAG

aaen
engineering

INDHOLDSFORTEGNELSE

RESUMÉ	04
FORMÅL	06
METODE	08
SOLLYSTIMER PÅ TERRÆN	16
SKYGGE PÅ TERRÆN	20
VIND PÅ TERRÆN	24
OPLEVET TEMPERATUR	29
ANBEFALINGER TIL UDEAREALER	35
SKYGGEPÅVIRKNING PÅ NABOBYGNINGER	37

RESUMÉ

RESUMÉ

KONKLUSION

Mikroklimaet omkring Nyt Hovedkvarter for Novo Nordisk Fonden & Novo Holdings (NHQ) er undersøgt gennem simuleringer af vind, vindkomfort, sol- og skyggeforhold, samt oplevede temperaturer. Simuleringerne tager udgangspunkt i dispositionsforslaget og terræn fra landskabsmodellen tilsendt 13-03-2024, men inkluderer ikke vegetation og træer.

På baggrund af simuleringerne er der opstillet en række anbefalinger til programmering af udearealerne i overensstemmelse med de mikroklimatiske forhold, som ses til højre.

Generelt har udearealerne gode mikroklimatiske forhold for ophold med gode muligheder for sol og læ. Enkelte områder har udfordringer med høje vindhastigheder omkring hjørner eller lav soleksponering ved nordvendte facader.

A Siddende ophold

Udearealerne forventes at have en lang brugssæson. Forholdende værende bedst mod øst fra morgen til middag, og mod vest fra middag til aften. Der kan være behov for skyggemuligheder i sommerperioden.

B Stående ophold

Områder der ofte har let vind eller lav soleksponering. Kan med fordel udnyttes til indgangspartier.

C Aktivitet

Områder der ofte har frisk vind eller minimal soleksponering, der derfor ikke egnes til ophold, men kan med fordel benyttes til rekreative stisystemer eller aktivt ophold.

D Gennemgang

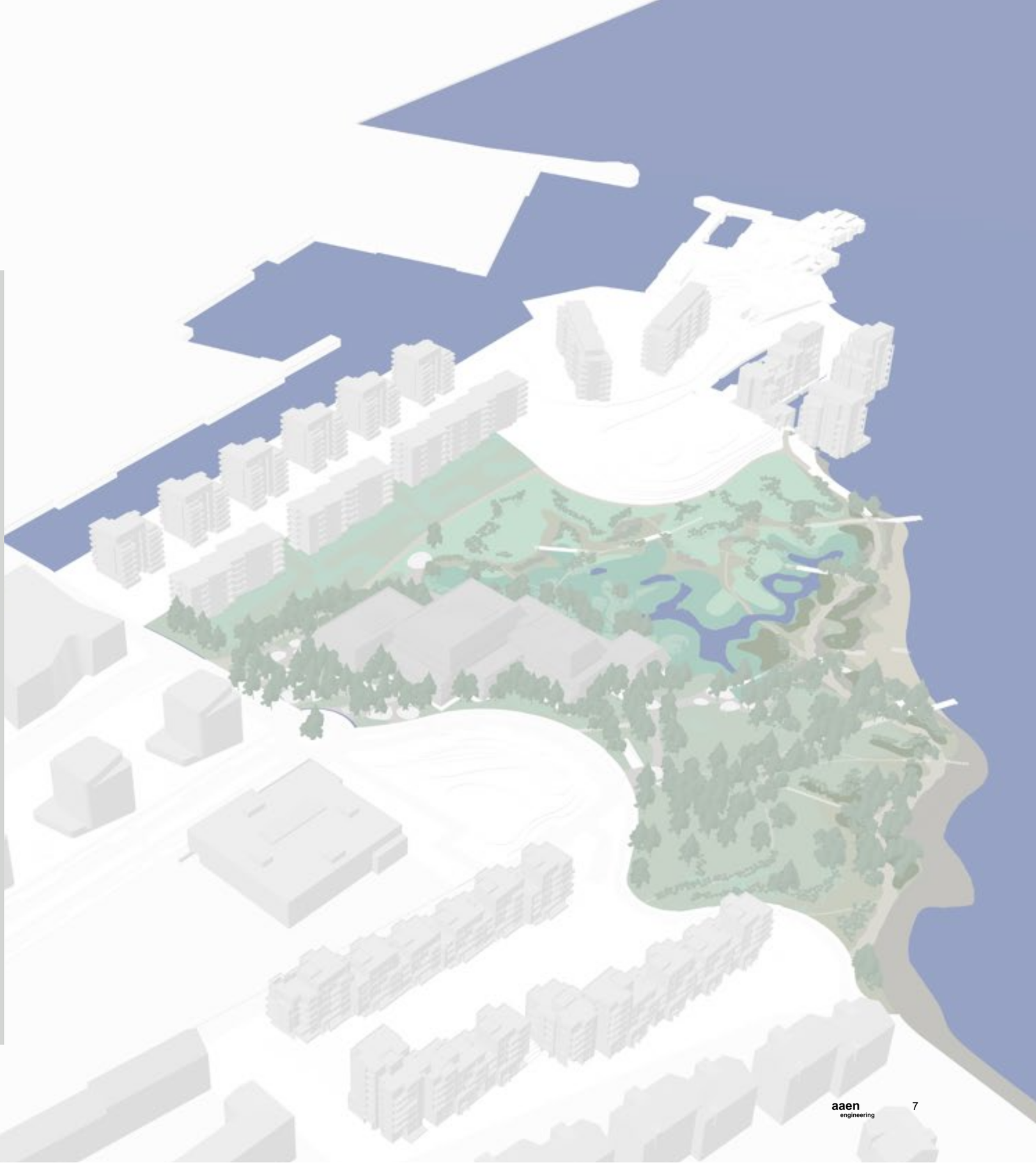
Arealerne omkring hjørnerne har ofte høje vindhastigheder, der skaber ukomfortable forhold. Træer kan forbedre forholdene, hvis de placeres tæt omkring hjørnerne, men arealet bør primært benyttes til parkering eller passage.

FORMÅL

FORMÅL

Det danske vejr er historisk karakteriseret ved milde somre og kolde vintre. Det gør, at udearealer i en stor del af året kan opleves som for kolde til ophold. Som følge af klimaforandringerne bør opholdsarealerne dog også være robuste overfor højere temperaturer og ekstremt vejr. Ved at samtænke de udendørs opholdsarealer med de mikroklimatiske forhold er det muligt at skabe de bedste forudsætninger for det udendørs liv med en lang komfortabel brugssæson.

Dette bilag har til formål at undersøge de mikroklimatiske forhold omkring NHQ, baseret på dispositionsforslaget. Rapporten skal bidrage med et vidensgrundlag, som kan give anbefalinger og løsningsforslag til de videre udviklingsfaser ud fra et mikroklimatisk synspunkt. Her er der fokus på at skabe termiske komfortable uderum for brugeren, og dermed understøtte liv omkring bygningen i store dele af året.



METODE

EVALUERINGS SPECIFIKATIONER - OVERSIGT

DGNB Nybyggeri certificeringsordningen indeholder vurderingsparametet SOC1.6, der lægger op til, at de mikroklimatiske forhold undersøges og tænkes sammen med bygningen.
Af DGNB Byområde certificeringen fremgår yderligere detaljerede vurderingsparametre, for at sikre kvaliteten af mikroklimaet.

Dette bilag kan indgå som en del af dokumentationen for SOC1.6 i DGNB Nybyggeri certificeringen og benytter samtidig parametre fra DGNB Byområde certificeringen som kvalitetsparametre.

DGNB NYBYGGERI

SOC1.6: Kvalitet af udearealer

Mikroklima i udendørs opholdsarealer - sol, skygge, ly og læ

- Der foreligger et koncept for, hvordan hensynet til mikroklima mht. sol, skygge, ly og læ i udendørs opholdsarealer er indarbejdet og tænkt sammen med bygningen. Herudover skal der ligge dokumentation for mikroklimaet omkring indgang/adgang til bygningen. (10 point)

- Ekstra point for CFD-dokumentation, med udgangspunkt i NEN8100 (2006) eller Lawson LDDC vindkomfortkriteriet (5 point)

DGNB BYOMRÅDE

SOC1.1: Mikroklima og komfort, SOC1.7: Byliv og tryghed

Analyse af mikroklima i tidlig planlægningsfase
Det vurderes, hvorvidt der i de tidlige planlægningsfaser er foretaget mikroklimatiske overvejelser, samt at disse er indarbejdet i planlægningen.

Soleksponering
Minimum 35% areal (og gerne over 50% areal) af vigtige opholdssteder har mindst 3 timers sollys ved forårsjævndøgn.

Solafskærmning
Minimum 10% areal (og gerne over 30% areal) af vigtige opholdssteder er solafskærmet ved sommersolhverv.

Overordnede og detaljerede vindstudier
En overordnet undersøgelse af vindstrømninger i projektområdet og optimering af bystrukturen med udgangspunkt i dominerende vindretninger gennemføres med CFD vindsimuleringer. Samt en undersøgelse af vindkomforten med udgangspunkt i NEN8100 (2006) eller Lawson LDDC vindkomfortkriteriet. Der skal redegøres for vindkomfortkategorien for udvalgte områder, samt hvordan det stemmer overens med områdets funktion.

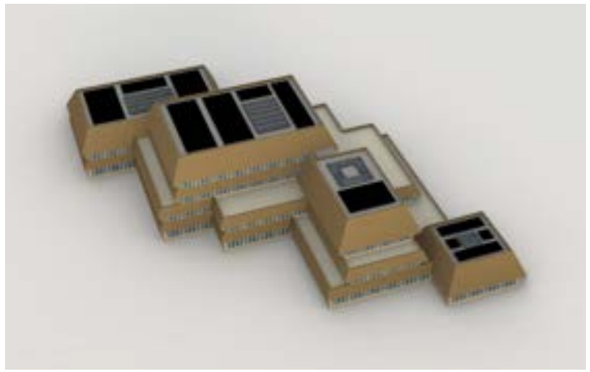
Oplevet temperatur
En undersøgelse af den oplevede temperatur på vigtige opholdssteder, der bidrager til at optimere den termiske komfort i området. Undersøgelsen tager udgangspunkt i UTCI for både forårsjævndøgn og sommersolhverv.

Programmering af byrumsfunktioner med udgangspunkt i mikroklima. og flowanalyser
Der vurderes i hvilken grad bygnings- og byrumsfunktioner er placeret i byområdet med hensyntagen til mikroklimatiskeforhold og flow af bløde trafikanter.

SIMULERINGSFORUDSÆTNINGER - GEOMETRI

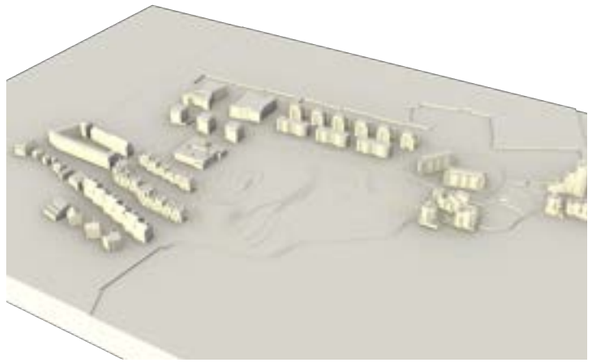
Mikroklima-simuleringerne tager udgangspunkt i arkitektmodellen "20240313_INHQ_K01_F03_N010 ARK model_Disp Forslag" samt terræn fra landskabsmodellen "INHQ_K01_F03_N010" modtaget d. 13-03-2024. Kontekst-bygningerne tager udgangspunkt i modellen "INHQ_K01_ Volumenmodel med kontekst_23-09-28" samt enkelte ekstra bygninger fra Styrelsen for Dataforsyning og infrastruktur (SDFI).

For at gennemføre simuleringerne er geometriens kompleksitet reduceret, hvor eksempelvis vegetation, vinduespartier og tekniske tag-installationer er fjernet.

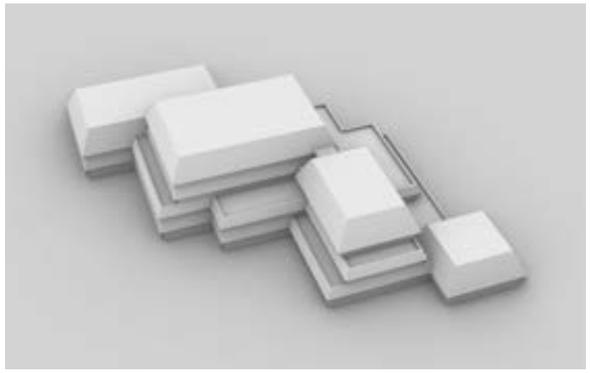


20240313_INHQ_K01_F03_N010 ARK model_Disp Forslag (Perspektiv fra sydvest)

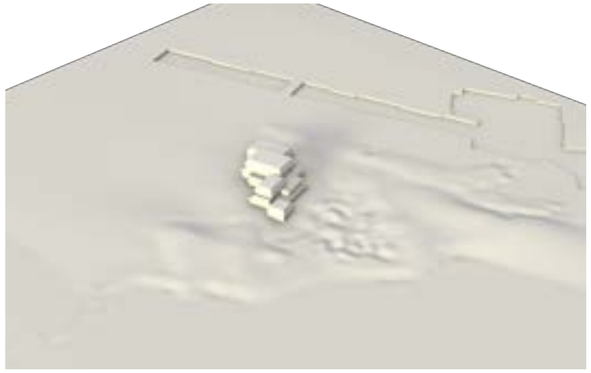
Terræn fra landskabsmodellen INHQ_K01_F03_N010 (Perspektiv fra sydøst)



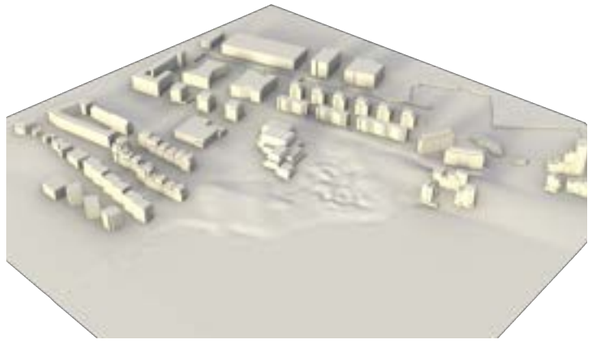
Kontekstbygninger fra INHQ_K01_Volumenmodel med kontekst_23-09-28. (Perspektiv fra sydøst)



Forsimplet bygningsgeometri brugt til simuleringerne (Perspektiv fra sydvest)



Forsimplet terrænmodel brugt til simuleringerne (Perspektiv fra sydøst)



Forsimplede kontekstbygninger brugt til simuleringerne. (Perspektiv fra sydøst)

SIMULERINGSFORUDSÆTNINGER - FOKUSOMRÅDE

Simuleringerne i dette bilag stiller skarpt på de potentielle udendørs opholdsarealer i umidddelbar nærhed til bygningen. Derfor er simuleringerne fokuseret som afgrænset til venstre, hvor de nordlige arealer er undladt, da de primært er udlagt til vareindlevering og gæsteparkering jf. situationsplanen "INHQ_K02_H1_E00_N100" og hovedplanen "INHQ_K02´1_H1_Hovedplan_E00".

SIMULERINGSFORUDSÆTNINGER - SOLLYSTIMER OG SKYGGE

SOLLYSTIMER

Simuleringer af sollystimer på terræn er foretaget for sommersolhverv (21. juni), vintersolhverv (21. december) og forårsjævndøgn (21. marts), for hhv. at analysere sollysbetingelserne både ved det maksimale, minimale og gennemsnitlige antal lyse timer på et døgn. Simuleringerne forudsætter, at der er klar himmel hele dagen, og viser dermed det potentielle antal sollystimer.

Sollystimer er simuleret i Autodesk Forma, der benytter geospecifik data for solens position fra 2023 og beregner sollystimer med OptiX™ Ray Tracing Engine af NVIDIA.

Simuleringsindstilinger:	
- Resolution size :	0,5 x 0,5 m
- Measuring points per hour:	10

SKYGGEPÅVIRKNING

Der er simuleret for sommersolhverv (21. juni), vintersolhverv (21. december) og forårsjævndøgn (21. marts), så vidt muligt med nedslag morgen (kl. 8.00), formiddag (kl. 10.00), middag (kl. 12.00), eftermiddag (kl 14.00 og kl. 16.00) samt aften (kl. 18.00).

Skyggepåvirkningen er både fokuseret omkring opholdsarealerne i nærheden af bygningen, men også med fokus på skyggepåvirkningen af naboerne mod nord og øst. Hertil bruges nabobyggerier med højere detaljeringsgrad fra filen ”INHQ_K01_Volumenmodel med kontekst_23-09-28” for bedre at visualisere påvirkningen på vinduesarealer og altaner.

Simuleringerne er foretaget i Grasshopper ved hjælp af Ladybug plugin. Som grundlag for simuleringerne anvendes datasættet for det danske design referenceår ”DRY_2001-2010.epw”.

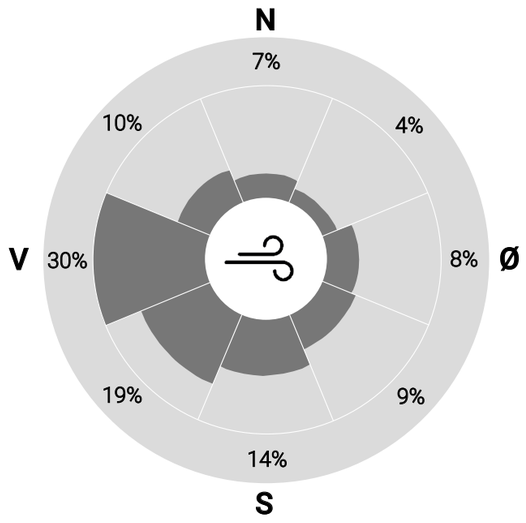
SIMULERINGSFORUDSÆTNINGER - VIND

Vind på terræn er analyseret ud fra både individuelle vindretninger og en vindkomfort-kategorisering. De individuelle vindretninger kan bruges til at informere formgivningen af designet, mens vindkomfort-kategoriseringen er anvendelig til at programmere aktivitetsniveauer og funktioner efter.

Både de dominerende vindretninger og vægtningen af vindretninger til komfortkategoriseringen er baseret på hyppigheden fra datasættet Copehagen 061800 IEWC nord for Københavns Lufthavn med koordinaterne (55.62671, 1267230). Vindrosen nedenfor er baseret på datasættet, og viser hyppigheden for otte vindretninger.

Det ses af vindrosen, at vinden blæser fra vest 30% af året og fra sydvest 19% af året, hvilket gør dem til de to dominerende vindretninger.

CFD simuleringerne er foretaget i Autodesk Forma, der benytter simpleFoam gennem værktøjet OpenFOAM.
Der er medtaget omkringliggende geometri i en radius af 325 m fra bygningen. Vegetation er ikke inkluderet i analyserne.



Simuleringssettings for vind:

- Turbulence model	K-epsilon
- Roughness lenght:	0,25
- Wind inlet height	10 m above terrain
- Result height	1,75 m above terrain
- Min. boundary box (l, b, h):	(540m , 540m, 100m)
- Number of iterations:	min. 167
- Skewness:	max. 4,9
- Cell size around building:	max. 1m

SIMULERINGSFORUDSÆTNINGER - OPLEVET TEMPERATUR

Den oplevede temperatur er resultatet af hvordan lufttemperatur, vind, luftfugtighed, direkte-, indirekte- og infrarødstråling opleves, baseret på en person gående med 4 km/t, påklædt efter de klimatiske forhold. En oplevet temperatur mellem 9 og 26°C vurderes som uden termisk stress, og dermed termisk komfortabelt.

Simuleringerne giver et øjebliksbillede af de klimatiske forhold på et givent tidspunkt. Det kan derfor være nødvendigt at analysere forskellige tidspunkter på året, og med udgangspunkt i forskellige vejrbetingelser, for at vurdere potentialet for de forskellige områder.

Simuleringen er gennemført for en gennemsnitslig dag i marts, juni, september og december kl. 12.00. Med udgangspunkt i disse måneder får vi belyst de oplevede temperaturer ved forskellige sæsoner, og dermed ved forskellige lufttemperaturer, solpositioner og vindretninger og -hastigheder.

Der tages ikke højde for de termiske egenskaber ved forskellige materialer i simuleringen. I stedet antages, at temperaturen på jordoverfladen og bygningsflader er lig lufttemperaturen.

De oplevede temperaturer simuleres i Autodesk Forma, hvor blandt andet de foretagede vindsimuleringer indgår i beregningen.

De udvalgte dage er simuleret med den dominerende vindretning for den pågældende måned og middelvindhastighed jf. vejrdata fra Copenhagen 061800 IWEC datasættet.
Værdier for lufttemperatur, luftfugtighed, skydække, direkte-, diffus-, og infrarødstråling tager udgangspunkt i middelværdier over otte år for den pågældende måned på det pågældende tidspunkt, på baggrund af Copernicus ERA5 datasættet, som anvendes i Autodesk Forma.

Simuleringsindstilinger:

MARTS

Lufttemperatur:	**6°C**
Luftfugtighed:	**73%**
Skydække:	**96%**
Direkte stråling:	**217 W/m²**
Diffus stråling:	**157 W/m²**
Infrarød stråling:	**300 W/m²**
Vindretning:	**SV**
Vindhastighed:	**7 m/s**

JUNI

Lufttemperatur:	**18°C**
Luftfugtighed:	**63%**
Skydække:	**77%**
Direkte stråling:	**495 W/m²**
Diffus stråling:	**193 W/m²**
Infrarød stråling:	**365 W/m²**
Vindretning:	**V**
Vindhastighed:	**4 m/s**

SEPTEMBER

Lufttemperatur:	**16°C**
Luftfugtighed:	**73%**
Skydække:	**76%**
Direkte stråling:	**391 W/m²**
Diffus stråling:	**140 W/m²**
Infrarød stråling:	**357 W/m²**
Vindretning:	**V**
Vindhastighed:	**5 m/s**

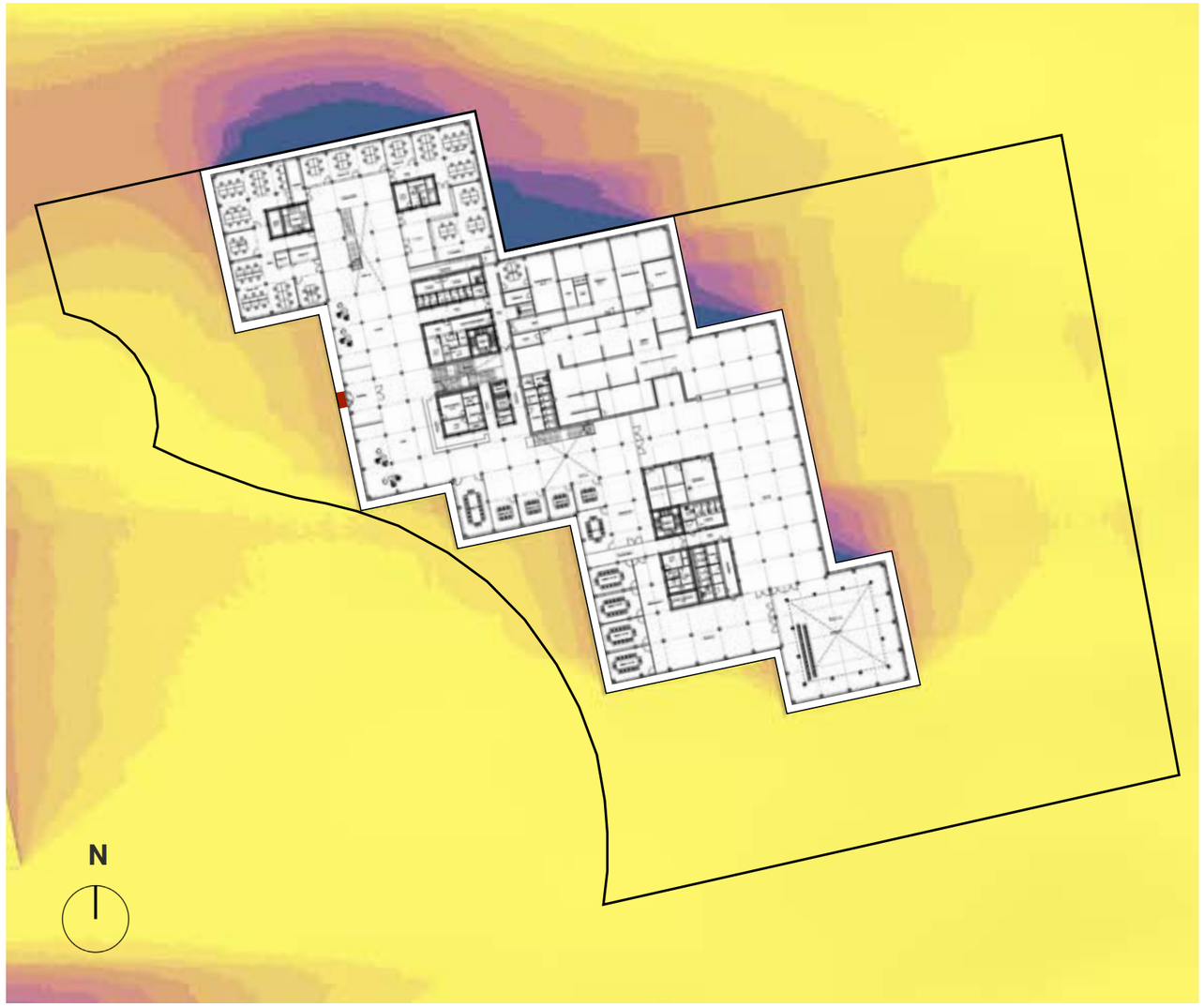
DECEMBER

Lufttemperatur:	**5°C**
Luftfugtighed:	**88%**
Skydække:	**99%**
Direkte stråling:	**48 W/m²**
Diffus stråling:	**51 W/m²**
Infrarød stråling:	**304 W/m²**
Vindretning:	**SV**
Vindhastighed:	**6 m/s**

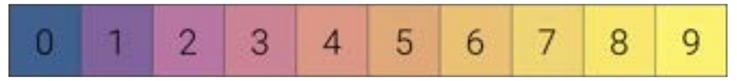
SOLLYSTIMER PÅ TERRÆN

SOLLYSTIMER PÅ TERRÆN

FORÅRSJÆVNDØGN (21. MARTS)



POTENTIELLE SOLLYSTIMER
ANTAL SOLLYSTIMER (KLAR HIMMEL)



BEGRÆNSET SOLEKSPONERING
LAV SOLEKSPONERING
HØJ SOLEKSPONERING
MEGET HØJ SOLEKSPONERING

KOMMENTARER

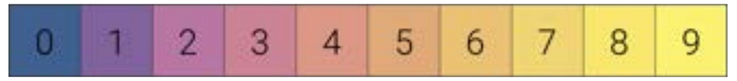
Ved forårsjævndøgn begynder dagene at blive længere, og der vil både før, under og efter arbejdstid være sollys omkring bygningen. Lufttemperaturen kan være lav ved jævndøgn, men sidder man i solen kan det ofte godt opleves komfortabelt alligevel.

95% af området har over 3 timers sollys d. 21. marts.

SOLLYSTIMER PÅ TERRÆN

SOMMERSOLHVERV (21. JUNI)

POTENTIELLE SOLLYSTIMER
ANTAL SOLLYSTIMER (KLAR HIMMEL)



BEGRÆNSET SOLEKSPONERING
LAV SOLEKSPONERING
HØJ SOLEKSPONERING
MEGET HØJ SOLEKSPONERING

KOMMENTARER

Ved sommersolhverv står solen højest på himlen, og giver flest potentielle sollystimer. Kombineret med høje lufttemperaturer giver det behov for områder med skygge. Dette vil naturligt forekomme under træer, samt ved midlertidige afskærmninger.

<1% af området har under 3 timers sollys d. 21. juni.

SOLLYSTIMER PÅ TERRÆN

VINTERSOLHVERV (21. DECEMBER)

POTENTIELLE SOLLYSTIMER
ANTAL SOLLYSTIMER (KLAR HIMMEL)

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
BEGRÆNSET SOLEKSPONERING		**LAV** SOLEKSPONERING			**HØJ** SOLEKSPONERING			**MEGET HØJ** SOLEKSPONERING	

KOMMENTARER

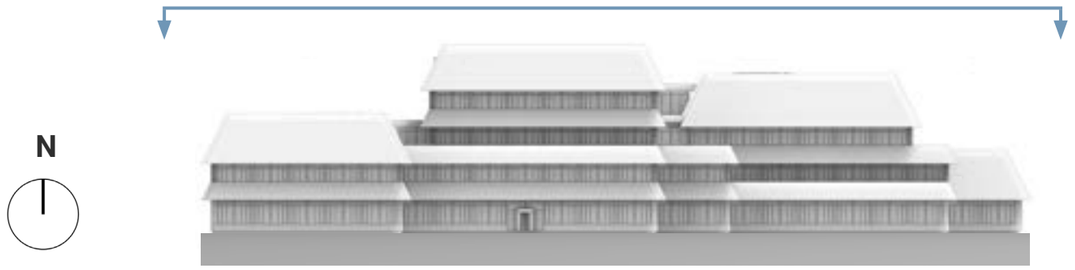
Ved vintersolhverv har solen sin sydligste position på himlen, og dermed færrest potentielle sollystimer. Der vil dog være flere steder med sollys i løbet af dagen, og kombineret med læ fra vinden kan der skabes korte udendørs ophold med acceptabel komfort.

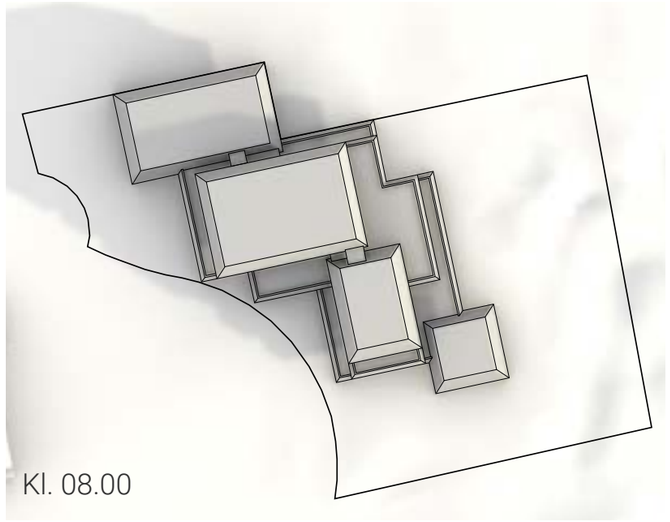
84% af området har over 3 timers sollys d. 21. december.

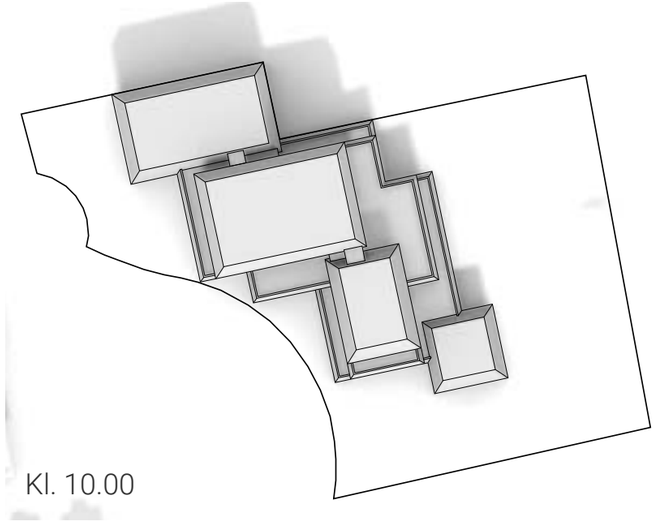
SKYGGE PÅ TERRÆN

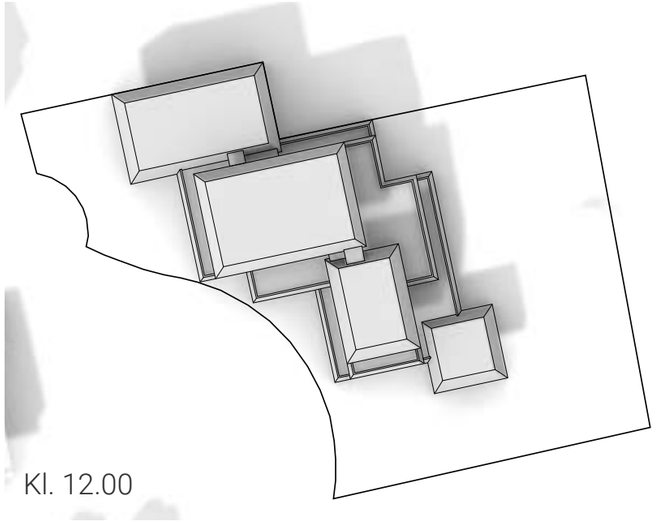
SKYGGE PÅ TERRÆN

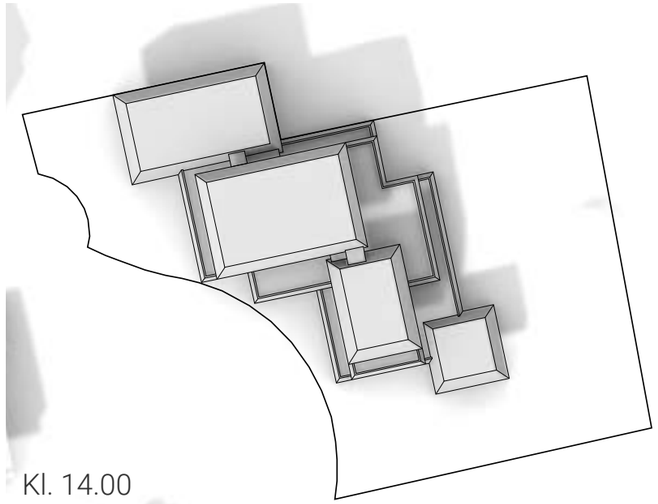
FORÅRSJÆVNDØGN (21. MARTS)

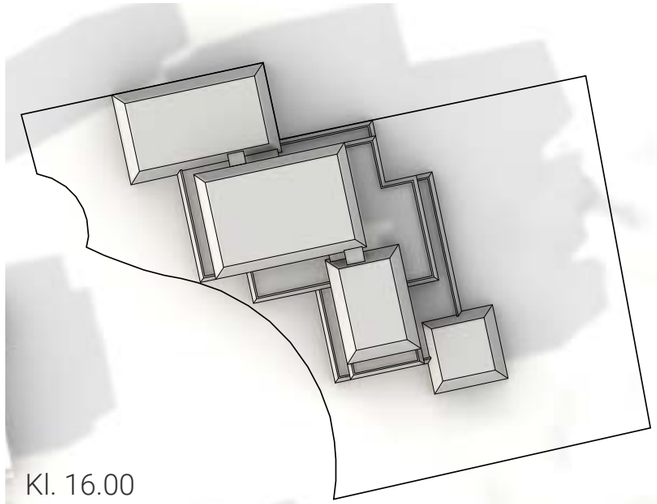



Kl. 08.00


Kl. 10.00


Kl. 12.00

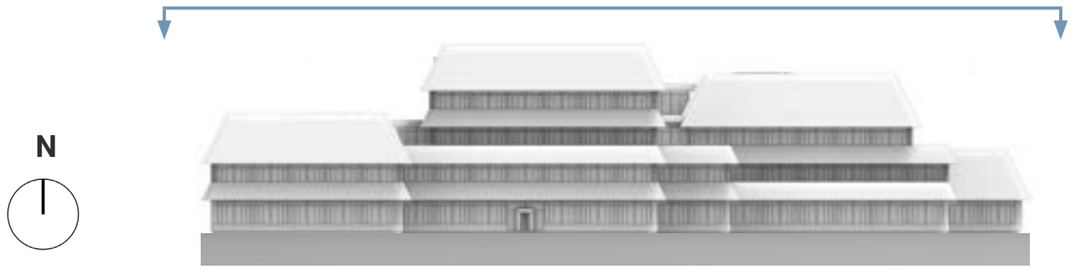

Kl. 14.00

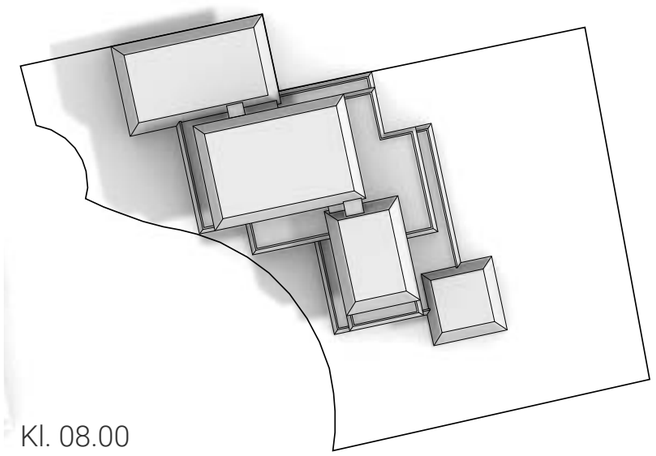

Kl. 16.00

Kl. 18.00

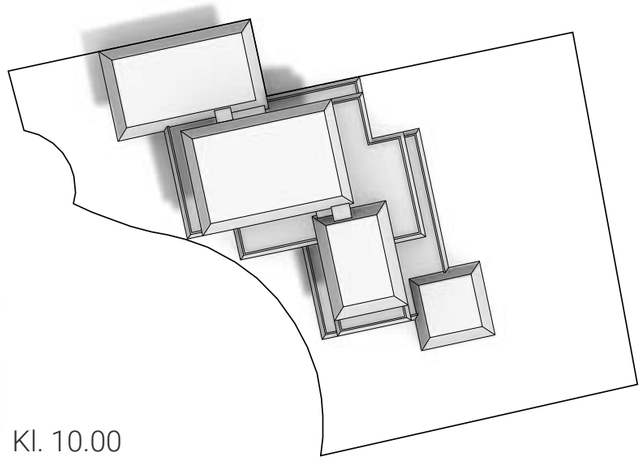
SKYGGE PÅ TERRÆN

SOMMERSOLHVERV (21. JUNI)

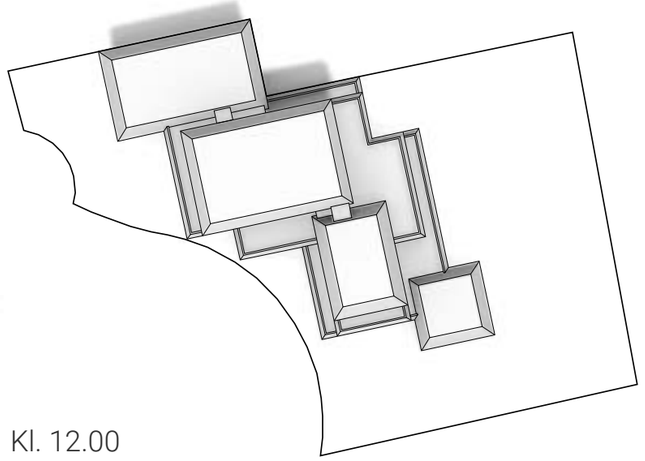




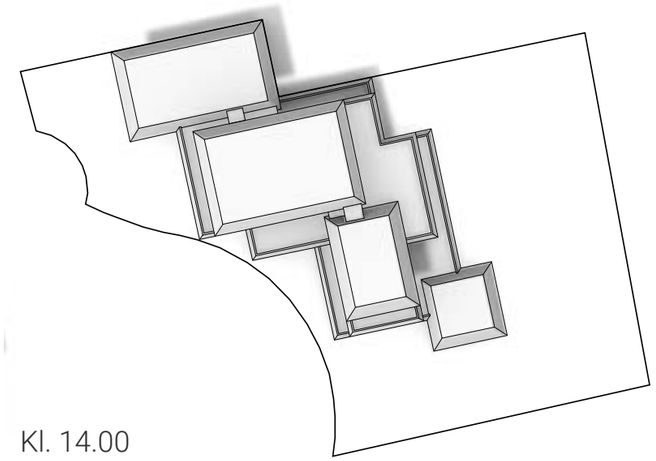
Kl. 08.00



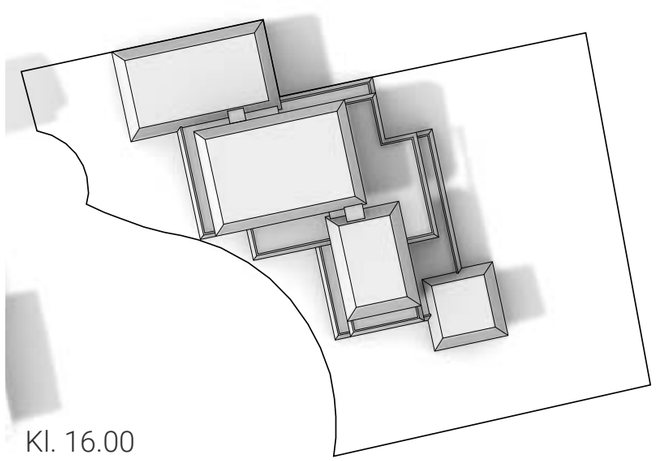
Kl. 10.00



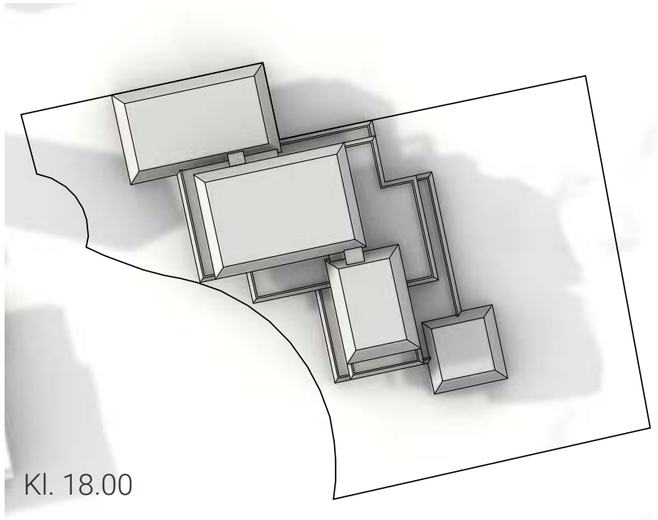
Kl. 12.00



Kl. 14.00



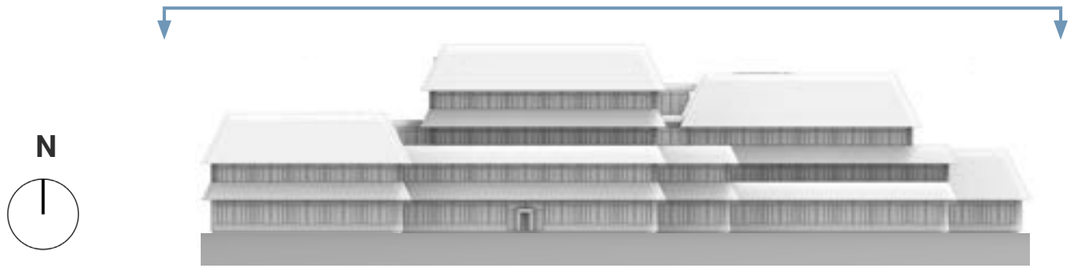
Kl. 16.00

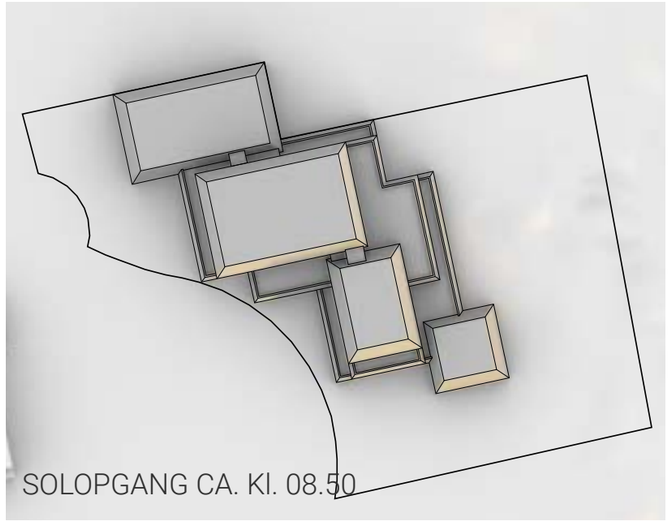


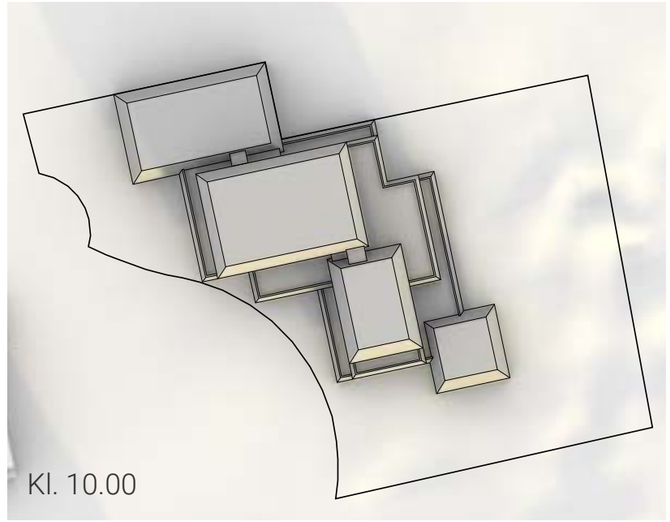
Kl. 18.00

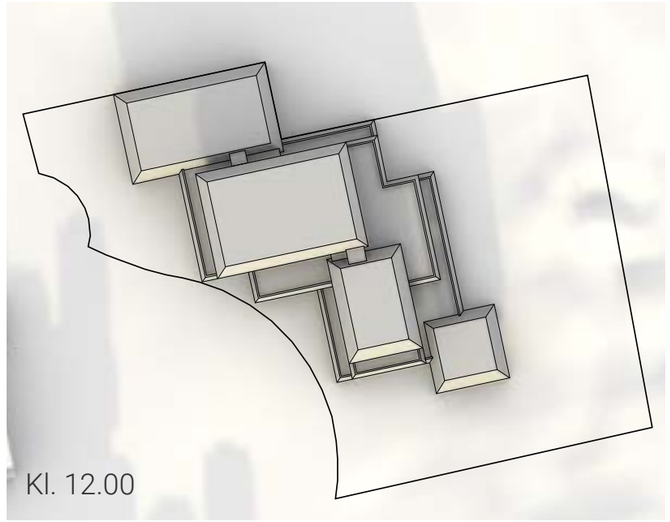
SKYGGE PÅ TERRÆN

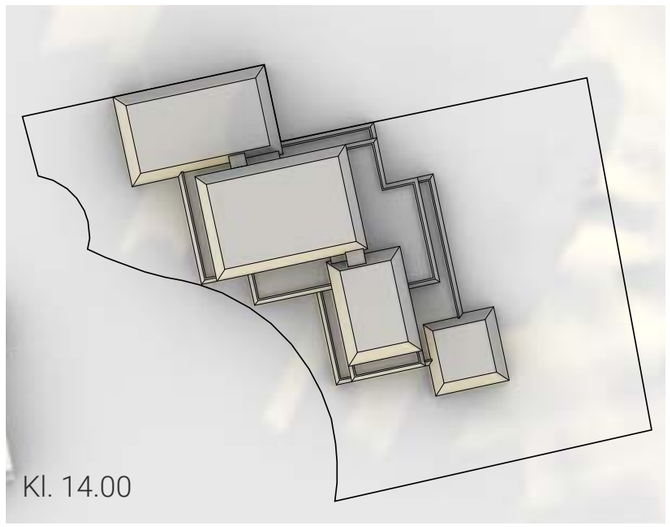
VINTERSOLHVERV (21. DECEMBER)







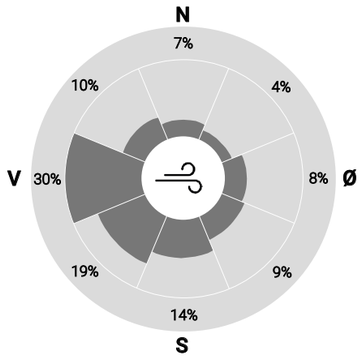


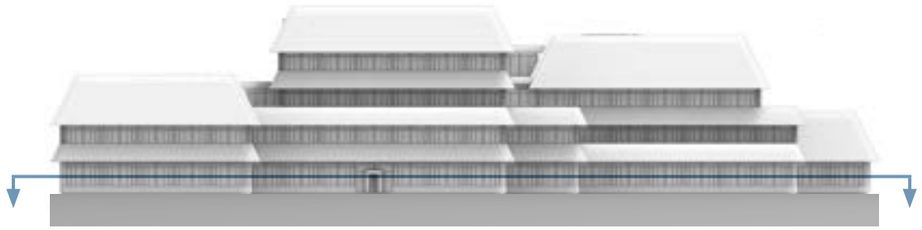


VIND PÅ TERRÆN

VINDKOMFORT

LAWSON LDDC KATEGORISERING





VINDKOMFORT

LAWSON LDDC VINDKOMFORTKATEGORISERING 1.75 METER OVER TERRÆN, BASERET PÅ ÅRLIG VINDSTATISTIK

A	B	C	D	E
> 2,5 m/s < 5% af tiden	> 4 m/s < 5% af tiden	> 6 m/s < 5% af tiden	> 8 m/s < 5% af tiden	> 8 m/s > 5% af tiden
EGNET TIL **AT SIDDE NED**	EGNET TIL **AT STÅ OP**	EGNET TIL **LANGSOM GANG**	EGNET TIL **HURTIG GANG**	**UKOMFORTABELT**

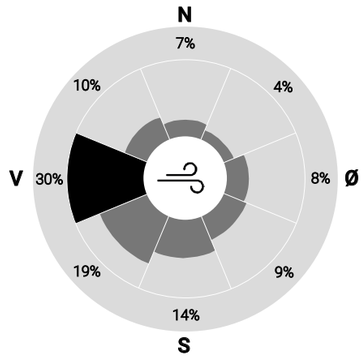
KOMMENTARER

Områderne der oftest har lave vindhastigheder, og dermed er bedst til stillesidende ophold, findes langs facader og i kroge.

Hjørnerne på bygningen vil ofte opleve højere vindhastigheder, og bør ikke benyttes til ophold. Der kan yderligere overvejes læskærme eller vegetation.

VIND PÅ TERRÆN

FRA VEST



VIND PÅ TERRÆN

VINDHASTIGHED [M/S] 1.75 METER OVER TERRÆN

VINDSTILLE
RØG STIGER LODRET TIL VEJRS

LET BRISE
VINDEN KAN MÆRKES I ANSIGTET

MODERAT BRISE
STØV OG BLADE BEVÆGER SIG

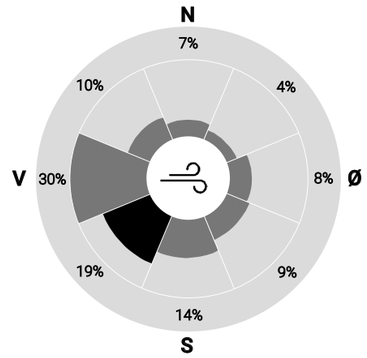
KOMMENTARER

Vestenvind er den mest dominerende vindretning for området med en hyppighed på 30% for året. Denne vindretning er særlig hyppig i sommerperioden.

De bedste læområder ved denne vindretning forekommer ved østsiden af auditoriet (1) samt ved de vestvendte facader ud til rundkørslen (2).

VIND PÅ TERRÆN

FRA SYDVEST



VIND PÅ TERRÆN

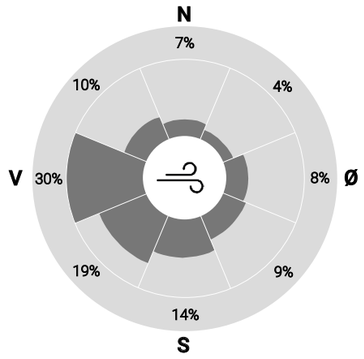
VINDHASTIGHED [M/S] 1.75 METER OVER TERRÆN

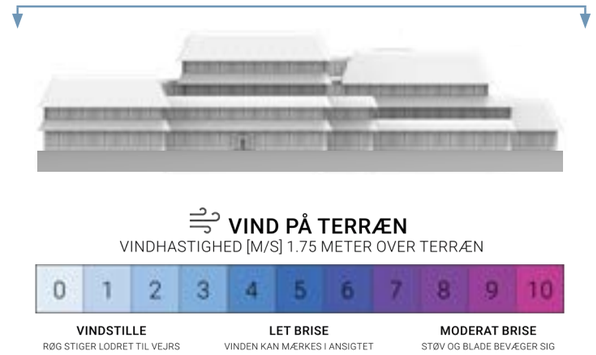
KOMMENTARER

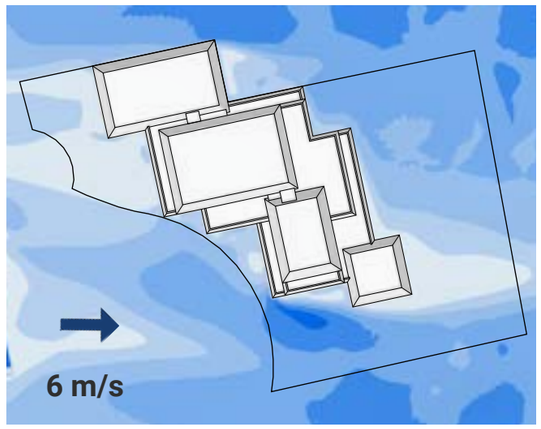
Denne vindretning opleves særligt ofte i vinterperioden. Dermed kan øgede vindhastigheder ved sydvestenvind få stor betydning for de oplevede temperaturer i vinterperioden.

De bedste læområder er i de sydvestvendte hjørner (1) samt øst for kantinen (2).

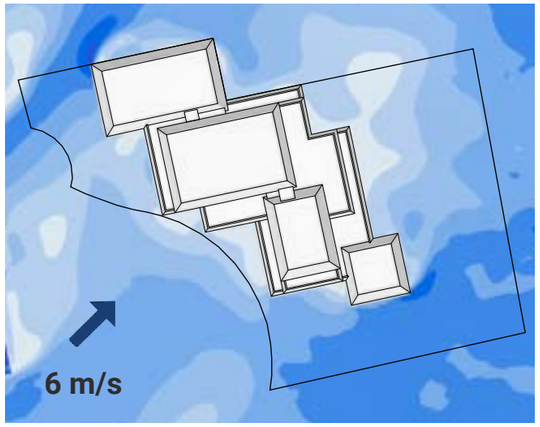
VIND PÅ TERRÆN



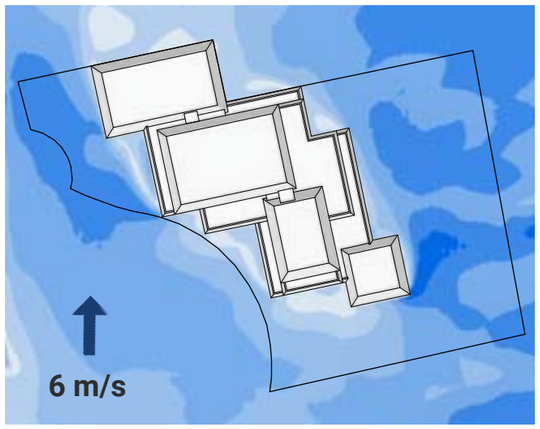




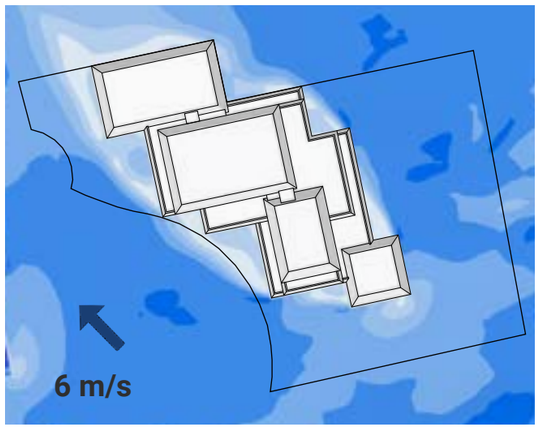
Vind fra vest med 6 m/s



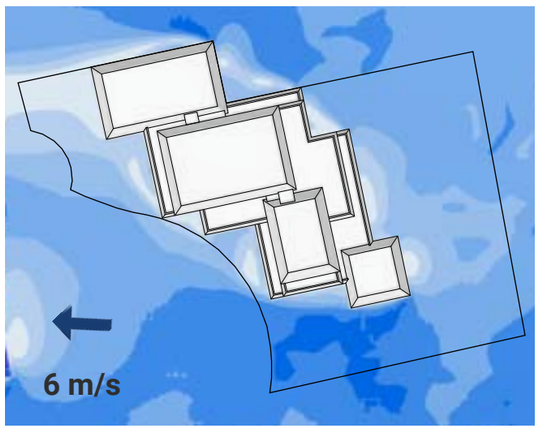
Vind fra sydvest med 6 m/s



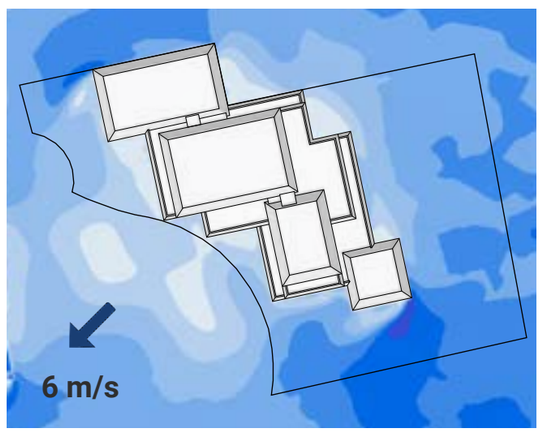
Vind fra syd med 6 m/s



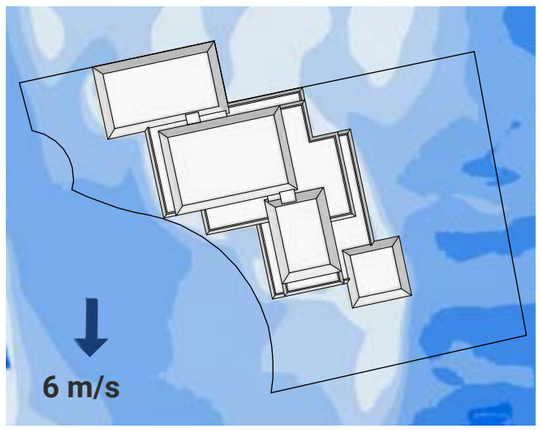
Vind fra sydøst med 6 m/s



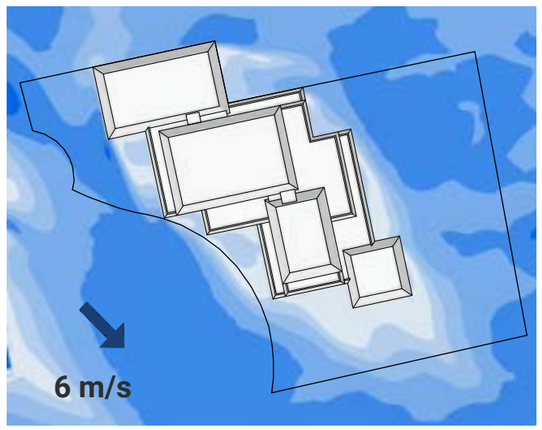
Vind fra øst med 6 m/s



Vind fra nordøst med 6 m/s



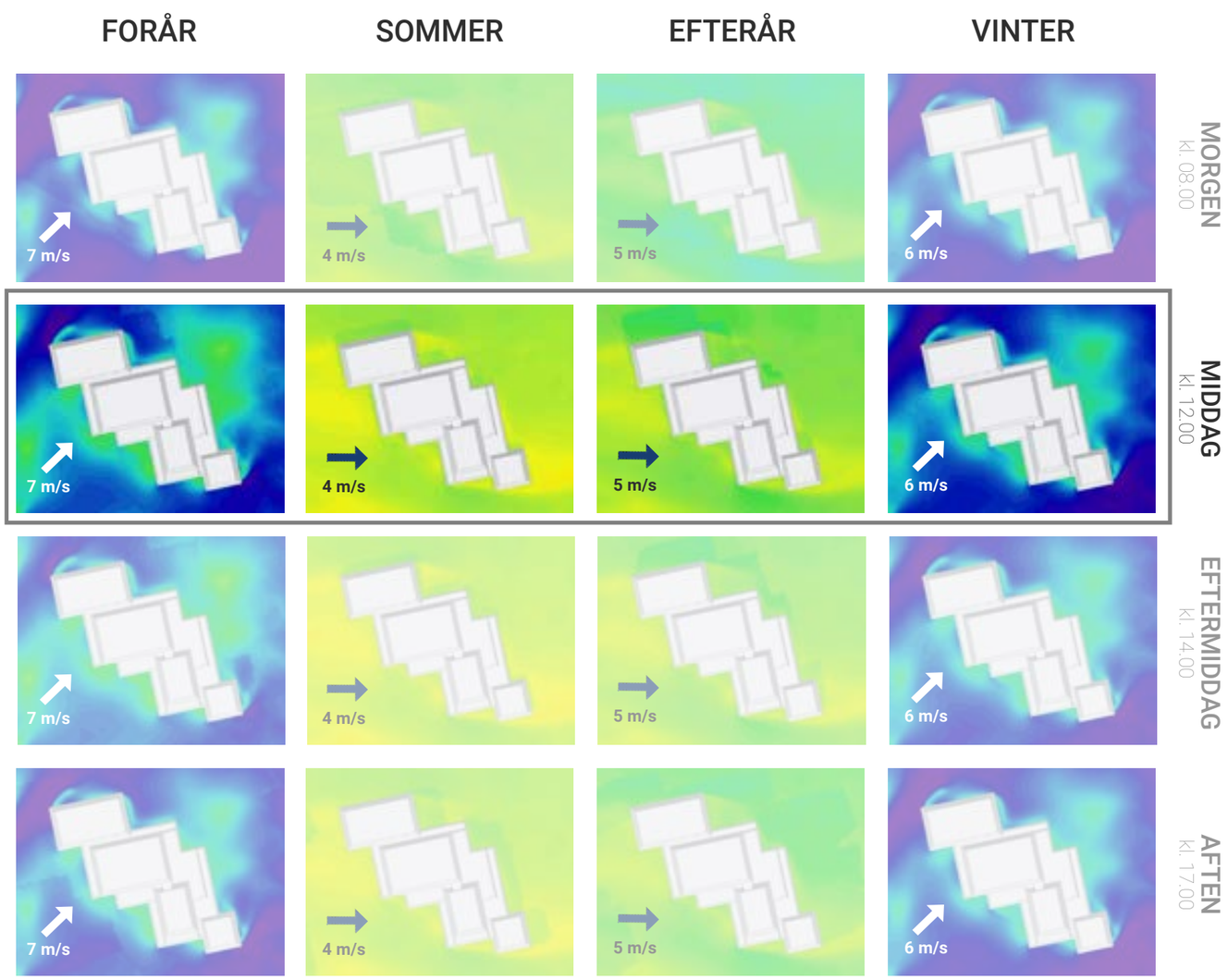
Vind fra nord med 6 m/s



Vind fra nordvest med 6 m/s

OPLEVET TEMPERATUR

OPLEVET TEMPERATUR



OPLEVET TEMPERATUR

UTCI [°C] - VIND, TEMPERATUR, LUFTFUGTIGHED OG STRÅLING (TYPISK KLIMA)

KOMMENTARER

Den oplevede temperatur giver et øjebliksbillede af den oplevede temperatur ved specifikke mikroklimatiske forhold, som er tilstede på et givent tidspunkt på en given dag.

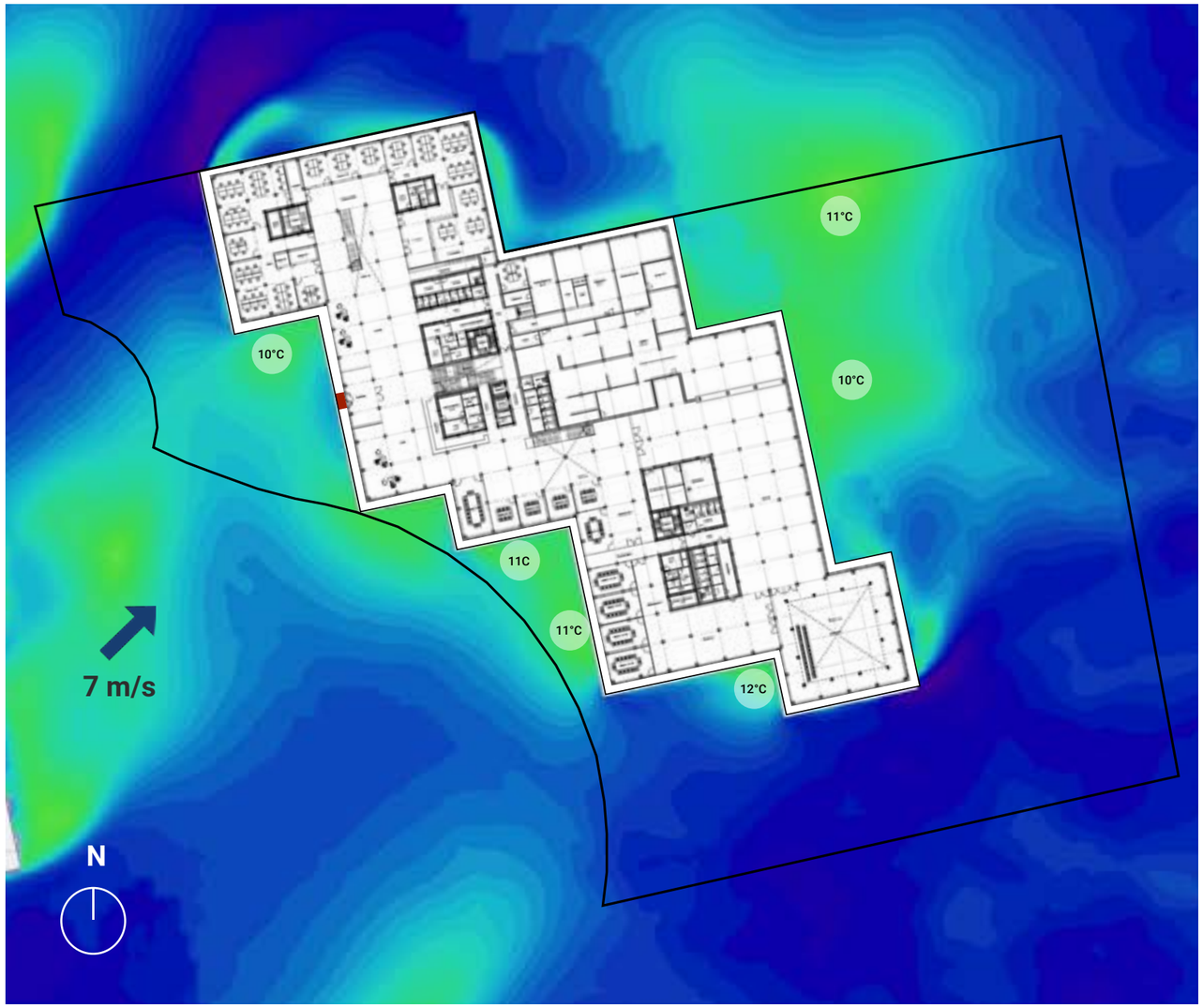
I dette notat analyseres en gennemsnitslig dag i marts, juni, september og december ved middag.

OPLEVET TEMPERATUR

MARTS KL. 12.00

MARTS

Lufttemperatur:	**6°C**
Luftfugtighed:	**73%**
Skydække:	**96%**
Direkte stråling:	**217 W/m²**
Diffus stråling:	**157 W/m²**
Infrarød stråling:	**300 W/m²**
Vindretning:	**SV**
Vindhastighed:	**7 m/s**



OPLEVET TEMPERATUR

UTCI [°C] - VIND, TEMPERATUR, LUFTFUGTIGHED OG STRÅLING (TYPISK KLIMA)

MODERAT **KULDESTRESS** | INGEN **TERMISK STRESS** | MODERAT **VARME STRESS**

KOMMENTARER

Vinden har stor betydning for den termiske komfort på dette tidspunkt af året hvor lufttemperaturerne er lave. De termisk komfortable områder ses derfor hvor der er læ og gerne i forbindelse med en sydvendt facade.

5% af området opleves som termisk komfortabelt.

OPLEVET TEMPERATUR

JUNI KL. 12.00

JUNI

Lufttemperatur:	**18°C**
Luftfugtighed:	**63%**
Skydække:	**77%**
Direkte stråling:	**495 W/m²**
Diffus stråling:	**193 W/m²**
Infrarød stråling:	**365 W/m²**
Vindretning:	**V**
Vindhastighed:	**4 m/s**

OPLEVET TEMPERATUR

UTCI [°C] - VIND, TEMPERATUR, LUFTFUGTIGHED OG STRÅLING (TYPISK KLIMA)

KOMMENTARER

Høj lufttemperatur og soleksponering i sommeren giver risiko for overophedning i nogle steder omkring bygningen, hvor de oplevede temperaturer overstiger 26°C. Her vil træer dog have en gavnlig effekt som følge af skyggepåvirkning og transporation.

83% af området opleves som termisk komfortabelt.

OPLEVET TEMPERATUR

SEPTEMBER KL. 12.00

SEPTEMBER

Lufttemperatur:	**16°C**
Luftfugtighed:	**73%**
Skydække:	**76%**
Direkte stråling:	**391 W/m²**
Diffus stråling:	**140 W/m²**
Infrarød stråling:	**357 W/m²**
Vindretning:	**V**
Vindhastighed:	**5 m/s**

OPLEVET TEMPERATUR

UTCI [°C] - VIND, TEMPERATUR, LUFTFUGTIGHED OG STRÅLING (TYPISK KLIMA)

MODERAT **KULDESTRESS** | INGEN **TERMISK STRESS** | MODERAT **VARME STRESS**

KOMMENTARER

Omkring september er der et gennemsnitlig antal potentielle sollystimer, samtidig med at lufttemperaturerne stadig er forholdsvis høje og vindhastighederne generelt lavere end i marts. Der er derfor stor mulighed for udendørs komfort her.

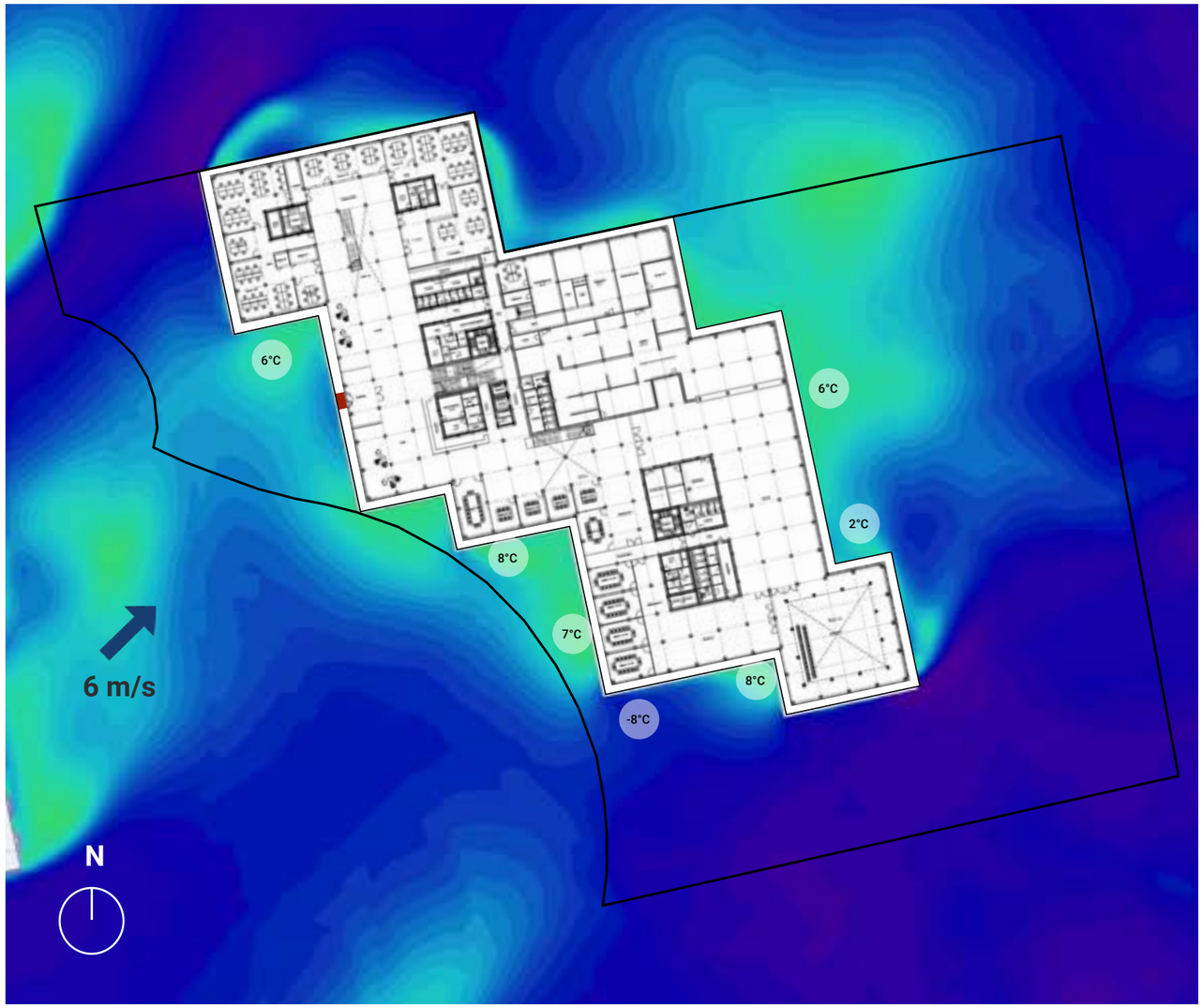
100% af området opleves som termisk komfortabelt.

OPLEVET TEMPERATUR

DECEMBER KL. 12.00

DECEMBER

Lufttemperatur:	**5°C**
Luftfugtighed:	**88%**
Skydække:	**99%**
Direkte stråling:	**48 W/m²**
Diffus stråling:	**51 W/m²**
Infrarød stråling:	**304 W/m²**
Vindretning:	**SV**
Vindhastighed:	**6 m/s**



OPLEVET TEMPERATUR

UTCI [°C] - VIND, TEMPERATUR, LUFTFUGTIGHED OG STRÅLING (TYPISK KLIMA)

MODERAT **KULDESTRESS** | INGEN **TERMISK STRESS** | MODERAT **VARME STRESS**

KOMMENTARER

Vindforholdene har stor betydning for den termiske komfort, grundet de kolde lufttemperaturer. Samtidig er der få potentielle sollystimer i december. Derfor er det kun læzoner med direkte sol, som reelt giver anledning til kortere udendørs ophold i vinteren.

0% af området opleves som termisk komfortabelt, mens **21%** af området opleves som let kuldestress.

ANBEFALINGER TIL UDEAREALER

ANBEFALINGER TIL PROGRAMMERING

Ukomfortable vindforhold ved vind fra sydvest. Træerne kan reducere vindgenerne, men ophold bør ikke placeres omkring hjørnet.

Lave vindhastigheder ved vestenvind, men eksponeret ved andre vindretninger. Vil fungere optimalt til stisystem fra parkering til indgangen. Træerne kan yderligere forventes at bryde vinden.

Ved nogle vindretninger vil der opleves højere vindhastigheder end ved de omkringliggende områder. Arealet vil fungere optimalt til indgangspartiet.

Vindstille områder med middel soleksponering. Arealerne vil være optimale til ophold fra middag til aften, med en lang termisk komfortabel brugssæson.

Turbulens omkring hjørnet ved den dominerende vindretning skaber ukomfortable vindforhold. Træerne omkring hjørnet kan forbedre forholdene, men arealet bør primært programmeres til passage.

Skyggefuld krog med lave vindhastigheder, der bedst egnes til aktivitet.

Område med læ langs facaden samt middel solekspонering. Optimalt til længervarende ophold med sol fra morgen til middag.

Vindstille krog med lav solekspонering, der primært forekommer i de tidlige morgentimer. Kan med fordel udnyttes til ophold i varme sommerperioder eller kortere ophold.

Hjørnet vil ofte opleves som ukomfortabelt grundet høje vindhastigheder. Vindgenerne kan reduceres ved hjælp af træer eller læskærme, men arealet anbefales ikke til ophold.

Arealet har ofte dårlige vindforhold, og egnes derfor ikke til ophold trods høj solekspонering.

Vindstille krog med sol fra formiddag til aften det meste af året. Arealet er optimalt til ophold med en lang brugssæson. Der kan dog ske overophedning i sommerperioden, og skygge-muligheder bør derfor sikres.

A Siddende ophold
Frokostareal, borde og bænke el. lign.

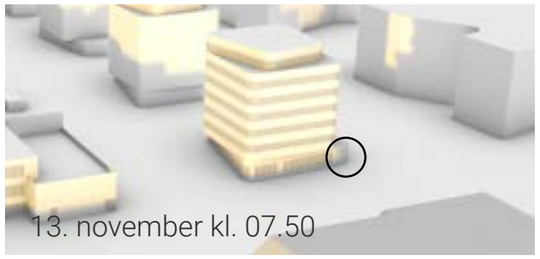
B Stående ophold
Ankomst område, udsigtspunkt, sansehave, rygeareal el. lign.

C Aktivitet
Rekreativt stisystem, indgange, sportsfaciliteter.

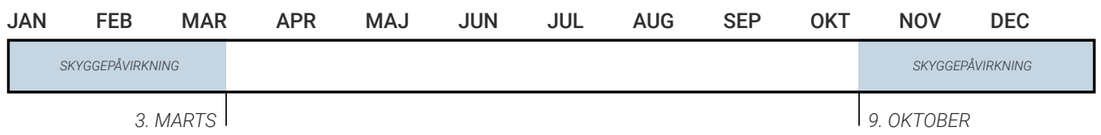
D Gennemgang
Parkeringsplads, fortov el. lign.

SKYGGEPÅVIRKNING PÅ NABOER

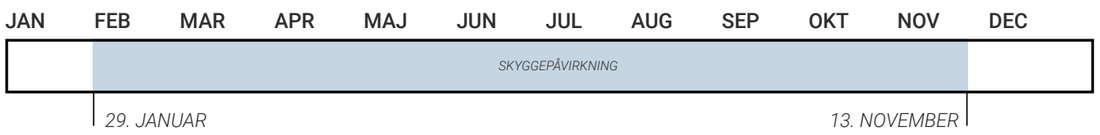
SKYGGEPÅVIRKNING PÅ NABOER



Periode hvor bygningens skygge rammer **nordlige nabobygninger**



Periode hvor bygningens skygge rammer **vestlige nabobygninger**



NORDLIGE NABOBYGNINGER

Skyggepåvirkningen af nabobygningerne mod nord sker i vinterhalvåret, hvor solen står lavere på himlen. Skyggepåvirkningen på den vestlige af de tre bygninger sker primært i formiddagstimerne, mens den østlige af bygningerne påvirkes i eftermiddagstimerne. Det er primært det nedre etager som påvirkes.

Skyggepåvirkningen vil være størst omkring vintersolhverv, hvor der vil kastes skygge på bygningerne mod nord hele dagen. Her vil det bedste tidspunkt være omkring middag, hvor kun de nederste etager i dele af den vestlige og midterste bygning påvirkes.

VESTLIGE NABOBYGNINGER

Skyggepåvirkningen af nabobygningerne mod vest sker primært i morgentimerne, når solen står op. Derfor vil NHQ bygningens skygge også ramme nabobygningerne det meste af året, med undtagelse af i vinterperioden, hvor solen står senere op og i sydøstlig retning.

Omkring sommersolhverv vil bygningen kaste skygge på nabobygningerne mod vest i længst tid. Fra solopgang til omkring kl. 06.30. Dette altså kun i de sene nattetimer/tidlige morgentimer, og ikke i løbet af dag- og aftentimerne.

SKYGGE PÅ TERRÆN - FORÅRSJÆVNDØGN (21. MARTS)

MORGEN
kl. 08.00

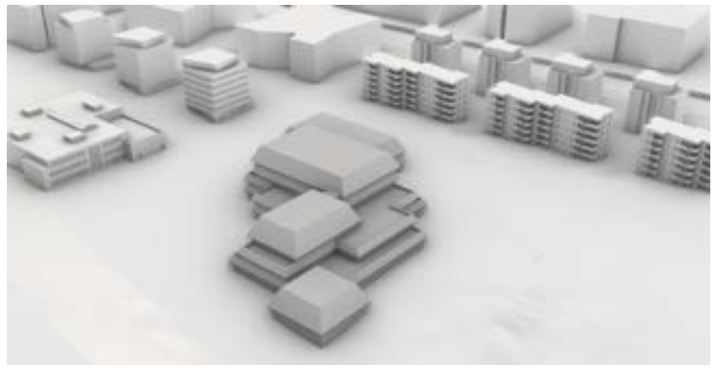
FORMIDDAG
kl. 10.00

MIDDAG
kl. 12.00

TIDLIG EFTERMIDDAG
kl. 14.00

SEN EFTERMIDDAG
kl. 16.00

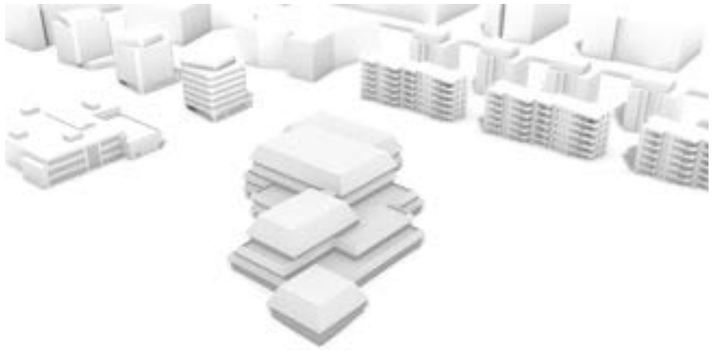
AFTEN
kl. 18.00



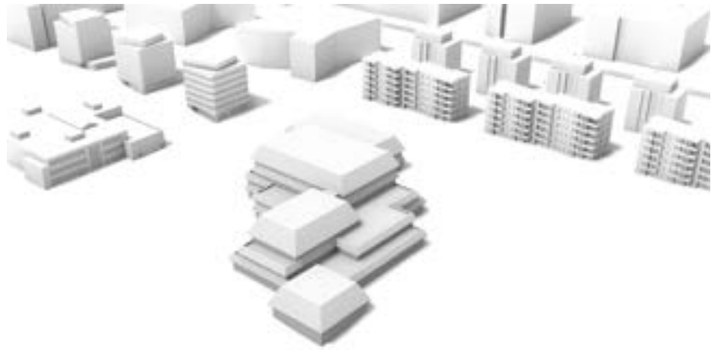
SKYGGEPÅVIRKNING PÅ NABOER - SOMMERSOLHVERV D. 21. JUNI

MORGEN
kl. 08.00

FORMIDDAG
kl. 10.00

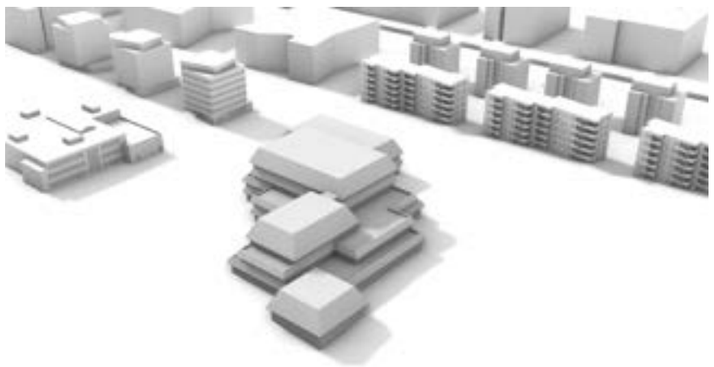


MIDDAG
kl. 12.00



TIDLIG EFTERMIDDAG
kl. 14.00

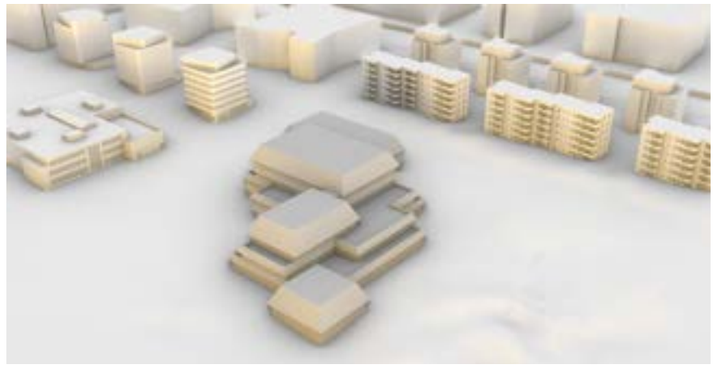
SEN EFTERMIDDAG
kl. 16.00



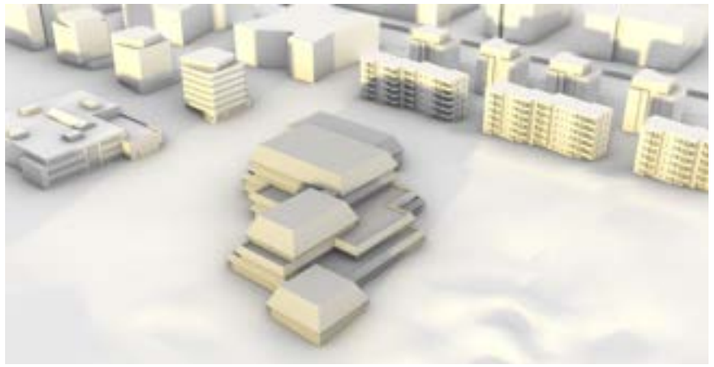
AFTEN
kl. 18.00

SKYGGEPÅVIRKNING PÅ NABOER - VINTERSOLHVERV D. 21 DECEMBER

SOLOPGANG
ca. kl. 08.50

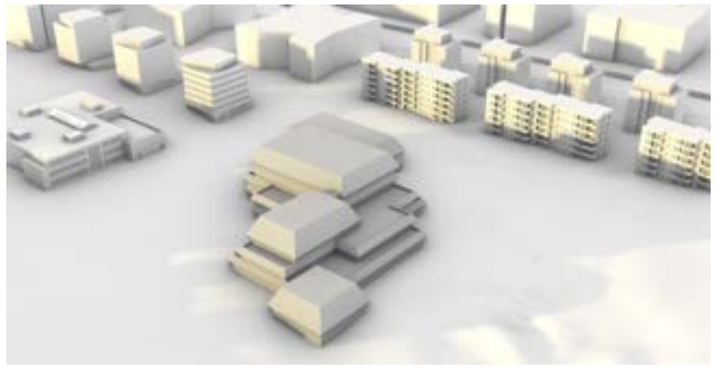


FORMIDDAG
kl. 10.00

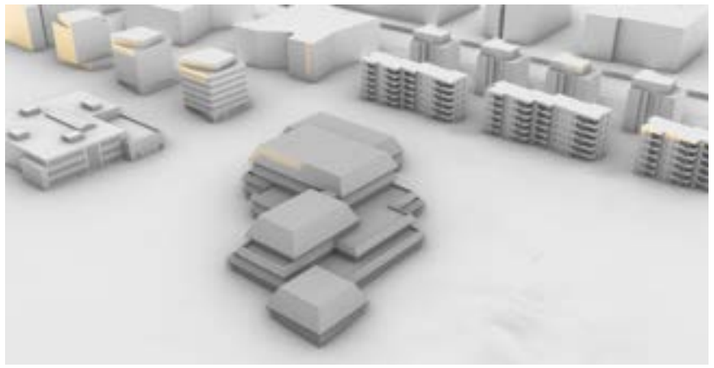


MIDDAG
kl. 12.00

TIDLIG EFTERMIDDAG
kl. 14.00



SOLNEDGANG
ca. kl. 15.30



aaen
engineering

Dokument Navn:	**Stigaardsvej _MTH PD_præsentation 24.06.2024.pdf**
Dokument Titel:	**Stigaardsvej _MTH PD_præsentation 24.06.2024**
Dokument ID:	**5552477**
Placering:	**Emnesager/Forarbejder til Lokalplan for boligbebyggelse på Stigaardsvej 1 D, Blidahgaragerne. 2024/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Lokalplan for boliger Stigaardsvej 1D og Blidahpark 28, Blidahgarager 2024. Bemyndigelse**
Dagsordenspunkt nr	**7**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**1**

Dette dokument blev genereret af getorganized

Hellerup Mews

MT HØJGAARD PD + entasis

2024-06-26

Hellerup Mews
- fra garage til en ny bydel

Eksisternde forhold

I Gentofte Kommune, omkring Blidapark og Maglemosevej, finder man et område, hvor arkitektoniske og landskabelige kvaliteter går op i en højere enhed. De rækkehuse, som er designet af arkitekt Mogens Lassen, udmærker sig ved deres tidløse design og funktionelle planløsninger, hvilket gør dem til en markant del af kvarterets identitet.

Rækkehusene på Maglemosevej er opført i en enkel, men elegant stil, hvor materialevalg og detaljering afspejler en høj grad af håndværksmæssig kvalitet. Bygningerne er placeret med stor omhu for at sikre optimale lysforhold og privatliv for beboerne, samtidig med at de skaber en følelse af samhørighed og fællesskab.

Blidapark, som ligger i nærheden, er et smukt grønt område, der giver en naturskøn ramme for bebyggelsen. Parken byder på frodige grønne områder, legepladser og stier, der inviterer til både afslapning og aktiv brug. Den landskabelige variation i parken, med sine velplejede haver og åbne græsarealer, komplementerer den arkitektoniske stil i området og forstærker følelsen af et velafbalanceret og harmonisk miljø.

Arkitektonisk er området omkring Maglemosevej præget af Mogens Lassens rækkehuse, som med deres moderne og funktionelle design skaber en markant kontrast til de omkringliggende traditionelle boliger. Denne sammenstilling af forskelligartede bygningstyper bidrager til et levende og dynamisk kvarter, hvor historiske og moderne elementer smelter sammen på en harmonisk måde.

Gentofte Kommune er kendetegnet ved sine landskabelige kvaliteter og arkitektoniske diversitet, hvilket skabetr et attraktivt og inspirerende miljø for både beboere og besøgende. De velovervejede bygningsværker og de smukke, rekreative omgivelser gør området til et særligt sted, hvor natur og arkitektur går hånd i hånd.

Bagved Mogens Lassens boliger og Blidahpark ligger grunden, der er genstand for dette forslag.

En asfalt ø i det grønne Gentofte, med køretøjsadgang fra vest, via Stigaardsvej, og fra øst via Blidahpark. En stor udendørs garageanlæg med små private garager og faciliteter til vask og reparation til hovedbrugeren, bilen. En reminiscens af en tidligere måde at tænke og designe byen på, hvor en parkeringsplads kunne være blot en asfaltsplet i byen.

Kommuneplanramme

Garageanlæg er en del af Blidahpark plan (1.B7), og Lokalplan 73 (Blidahpark)

Fremtidig zonestatus : Byzone
Bebyggelsesprocent : 60
Max. bygningshøjde : 15 m
Max. etager : 4

Matrikel opmålt areal:
7.360 m2
Maks. Bebyggelt areal:
4.416 m2 (svar til 60%)

Parkering:
2 p-plads pr bolig
99 p-plads (bebyggelsen i Blidahpark ift. Lokalplan 73)

Situationsplan

Mogens Lassens rækkehusbebyggelse

Blidahpark

Eksisterende garageanlæg

Hellerup Mews
- fra garage til en ny bydel

Blidahpark

Blidahparken rummer 320 lejligheder, fordelt på 20, 3-etagers boligblokke. Ejendommen Blidah blev i 1846 sammen med Lille Taffelbay udstykket fra ejendomen Taffelbay. Navnet Blidah er - ligesom navnet på andre lokaliteter langs Strandvejen er af eksotisk herkomst. Blidah var navnet på en algerisk oase.

A/S øreparken opkøbte i 1933 blandt flere ejendomme Blidah og påbegyndte året efter under navnet Ejendomsselskabet Blidah A/S en epokegørende boligbebyggelse
med 20 nord syd orienterede 3 etages blokke forskudt placeret i den gamle park.
Konceptet hertil blev udformet af arkitekterne A. Skjøt Pedersen, Edvard Heiberg og professor Ivar Bentsen, mens havearkitekten, senere professor C. Th. Sørensen
stod for parkanlægget. De enkelte blokke blev tegnet af 10 forskellige, samarbejdende arkitekter.

Boligbebyggelsen Blidah blev banebrydende, fordi den brød med karreprincippet og lod et parkareal omslutte bebyggelsen i stedet for at indramme et friareal med bebyggelse, og fordi den konsekvente solorientering, udsigtsforholdene og altanforsyningenbiev de bærende principper.

Gentofte Kommune ydede tilskud til byggeriet, antageligt fordi der var tale om et eksperiment, man gerne ville fremme.

Danmarks første parkbebyggelse stod færdig i 1936 og blev præmieret af kommunen.

I tilknytning til Blidahbebyggelserne, Blidahpark, Blidahlund ligger 99 garager i strækningen mellem Blidabpark og Stigårdsvej

Mogens Lassens rækkehuse

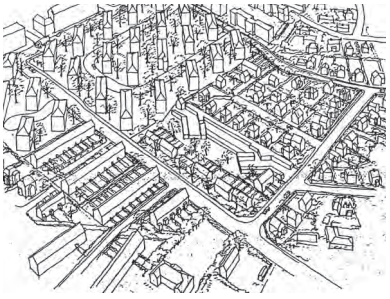
Ved Maglemosevej og Stigårdsvej ligger 21 rækkehuse, tegnet af arkitekt Mogens Lassen og civilingeniør Ejgil Larsen i midten af 1943-1944.
Husene er opført i to etager med høj kælder og støbt sokkel.
Husene er kendetegnede ved deres gul-flammede teglfacader der brydes af fremspringende pudsede bånd.
Vinduerne er karakteristiske ved at være tophængte, sprosede og står hvidmalede.

Forhaverne langs Maglemosevej blev oprindeligt udformet som et fælles græskældt areal med enkeltstående store poppeltræer, hvilket gav området en parkagtig karakter.
I findes fire af de oprindelige træer, og det fælles forareal er blevet omlagt som haver med flisebelægning, græs, mindre plantninger samt lave hække.

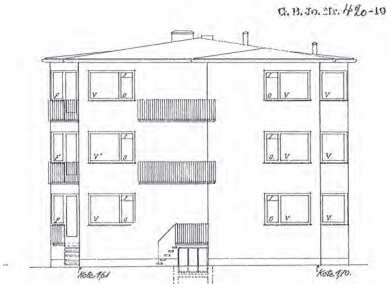
Villakvarteret

Villakvarteret er et eksksivt boligområde præget af elegante, fritstående villaer. Området er kendt for sine velplejede haver og smukke arkitektur, der afspejler både klassiske og moderne stilarter. Den rige landskabelige skøhed med frodige træer og bloterbede bidrager til kvarterets atraktive og rolige atmosfære.

arkivtegning af Mogens Lassens rækkehusbebyggelse



aksonometrisk arkivtegning af Blidahpark



arkivtegning af Blidahpark

Kilde: lokalplan 55, Lokalplan for et område ved maglemosevej og Stigårsvej i Gentofte Kommune 1986, lokalplan 73, Lokalplan for et område ved Blidahbebyggelsen i Gentofte Kommune

Villakvarteret

Blidahpark

Mogens Lassens rækkehusbebyggelse

Hellerup Mews
- fra garage til en ny bydel

Vores vision
Hellerup Mews. Fra garage til en ny bydel

Grunden, som dette projekt omfatter, er en undtagelse i et fantastisk bymiljø i Gentofte kommune. En asfalt ø i en smuk haveby, kendetegnet ved sin høje arkitektoniske og landskabelige værdi. En "bagside" der tilhører en anden tid, en tid hvor bilen definerede folks liv og byens form. Hvor folks prioriteter var meget fjernt fra planetens behov.

Den tid er forbi. Prioriteterne i det samfund, vi lever i, og i Gentofte kommune er anderledes, hvor mennesker og pleje af planeten er i centrum. Derfor giver denne asfalt ø ikke længere nogen mening, den er blevet helt forældet. Nu er det mennesker og natur, der skal optage dette privilegerede rum i Gentofte kommune.

Vi ønsker at transformere området fra at være en asfalt belagt garageanlæg til at blive et frodigt rækkehuskvarter i forlængelse med Mogen Lassens boliger. I sammenhold med Gentoftes arkitekturpolitik ønsker vi et sted, hvor æstetik og funktionalitet går hånd i hånd med bæredygtighed. Vi vil udvikle et sted, hvor områdets grønne karakter trækkes ind på grunden og i højere grad bliver et sted, der snakker sammen med de omkringliggende områder.

Denne situation minder os om, hvad der skete i London i begyndelsen af det 20. århundrede, hvor hestens forsvinden som hovedtransportmiddel gjorde byens struktur forældet, især i de mere velhavende kvarterer (for eksempel Kensington eller Chelsea).

De oprindelige baggader uden offentlig facade, hvor staldene til dyrene og boligerne til tjenestefolkene var placeret, mistede deres oprindelige funktion. Få år senere ændrede de anvendelse og blev til garager og små boliger isoleret fra byens aktivitet i disse kvarterer, til folk med færre ressourcer. Denne tilstand af isolation inden for byen blev i slutningen af det 20. århundrede en meget eftertragtet kvalitet for dem, der ønskede at finde et pusterum med fred og sikkerhed og i mindre skala uden at forlade London. De blev til et eksklusivt og meget eftertragtet sted i London. **London Mews**.

På samme måde forstår vi situationen for grunden i dette projekt i Hellerup. Stedet, der i så mange år har fungeret som "stalde" for så mange biler, vil gennem dette projekt blive til et nyt, levende boligområde, en forlængelse og afslutning af både Blidah Park og rækkehusene af Mogens Larsen på Maglemosevej.

Vi vil bidrage til øget naturindhold i området. Grønne områder, træer og planter skal være en integreret del af bydelen. Dette vil ikke kun øge biodiversiteten, men også skabe et mere behageligt og sundt miljø for beboerne.

Bilerne går fra at være det centrale element til at være noget, vi gemmer væk, flytter ned i parkeringskælder under bebyggelsen. Vi prioriterer bæredygtig mobilitet, herunder bliver det nemt og trygt at gå og cykle i området, hvor hård trafik er flyttet til under jorden og den bløde trafik bevæger sig blandt beplantning og stier mellem husene.

Et sted i hjertet af Gentofte, diskret og væk fra trafikken. En forlængelse af ideen om byen, som Blidah Park definerer, boliger i en have. En opdateret afspejling af den arkitektoniske kvalitet og typologi, som Mogens Lassens rækkehuse repræsenterer.

Et projekt, hvor de arkitektoniske og landskabelige værdier, der er fastlagt af Gentoftes Arkitekturpolitik og målene defineret i New European Bauhaus i Gentofte, mødes/materialiseres for at transformere denne asfalt ø til de nye **Hellerup Mews**.

Begønnede facader

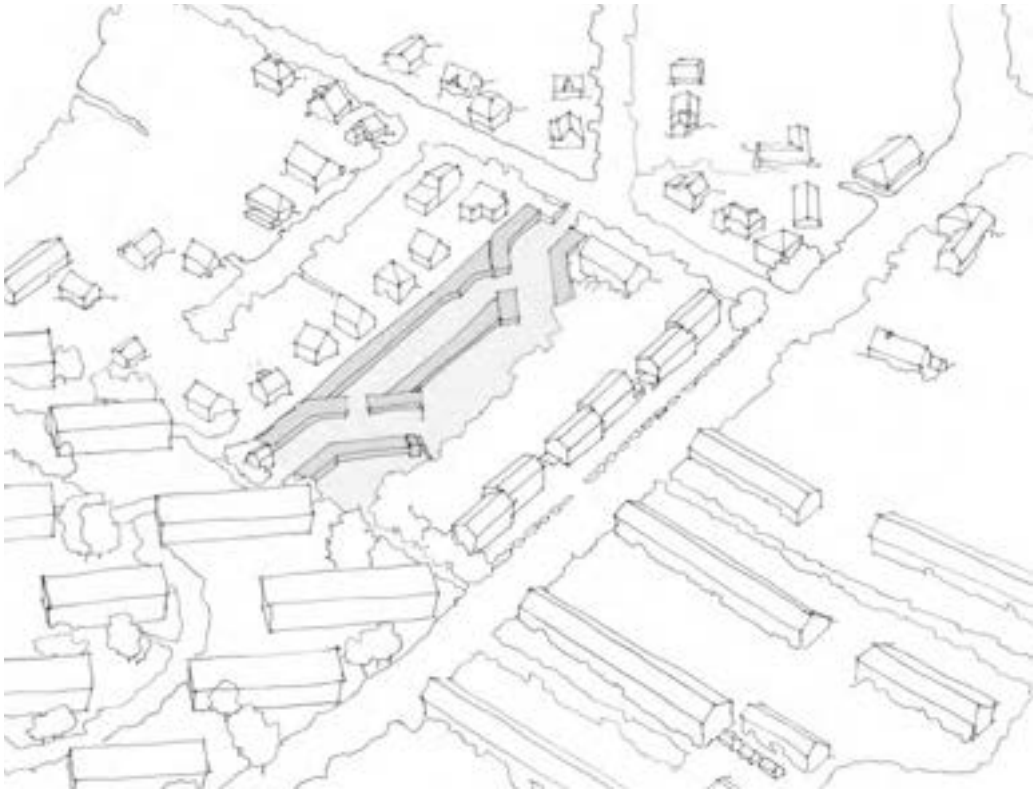
Øget biodiversitet

Et stille liv i gaden

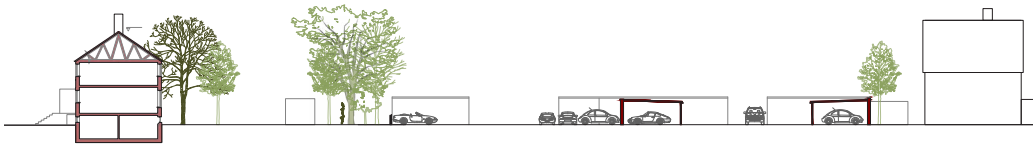
Vi vil bidrage til øget natur

Mews rækkehuse i London

Hellerup Mews
- fra garage til en ny bydel

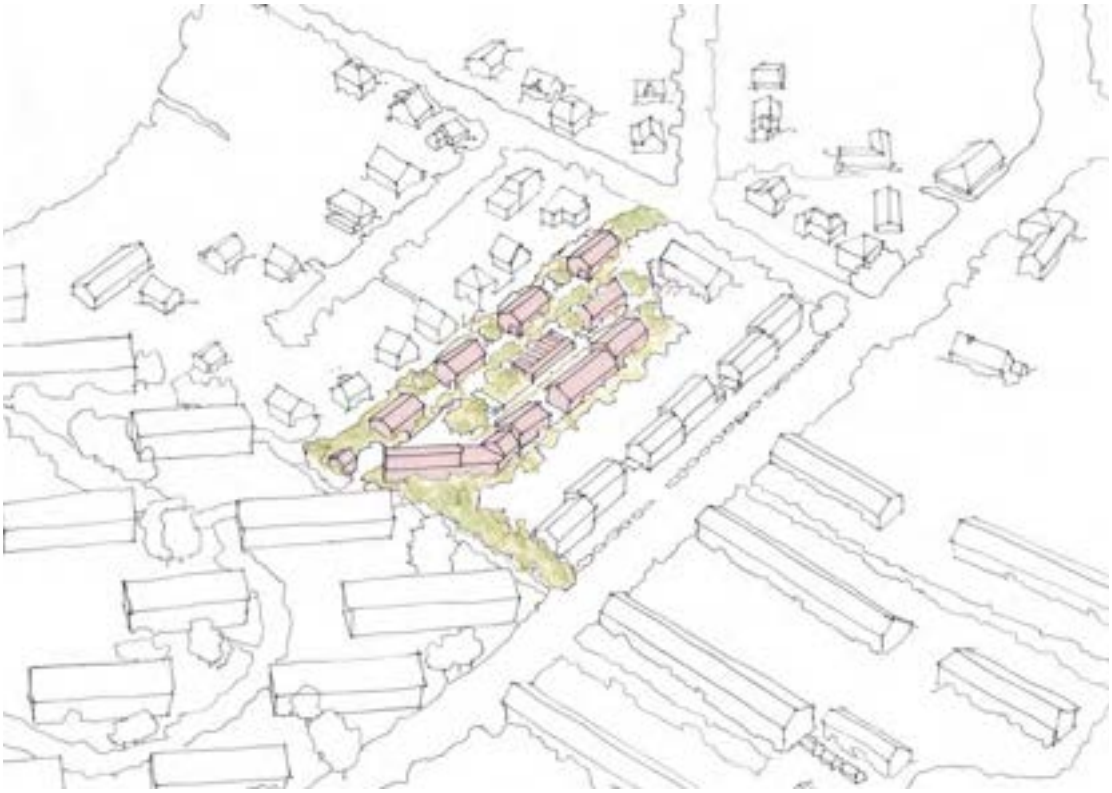


Aksonometrisk tegning af eksisterende forhold

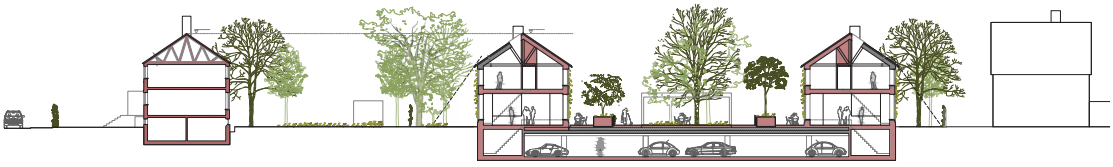


1:500 snit af eksisterende forhold: Mogens Lasssen rækkehusbebyggelse til venstre, garageanlægget i midten, villaer yderst til højre

Fotos fra stedet/garageanlægget



Aksonometrisk tegning af de kommende grønne rækkehus forhold



1:500 snit af kommende forhold, parkering flyttes til niveau under jorden, mens den nuværende asfalteret del bliver grøn og frodig mellem rækkehusbebyggelsen

Begønnede facader

Øget liv i flere former

Hellerup Mews
- fra garage til en ny bydel

Vores vision
Hellerup Mews. Disponering

Projektet etableres på stedet med forståelse for behovet for at skabe et offentligt rum som en forlængelse af Blidahparken. Et gennemgående rum, der vil skabe fællesskab, ikke kun blandt de beboere, der bor der, men også på tværs af kvarteret.

Et nyt, tilgængeligt og grønt område, der erstatter den eksisterende asfaltø. Bilen mister sin privilegerede plads og flyttes til en diskret andenplads i kælderen. Omkring det fælles rum placeres boligerne som svar på de tre forskellige bytypologier, der findes i dette område af Hellerup: Mogens Lassens rækkehuse, de radikale boligblokke i Blidahparken og de klassiske villaer.

Projektet skaber ikke tre forskellige boligtypologier, men som et godt trylletrick får det det til at se ud som om, der findes tre typologier, når er der kun en, type (A). Dette grupperes på tre forskellige måder afhængigt af, hvor det placeres på grunden. Derved reageres der på de 3 forskellige bystrukturer, der mødes her.

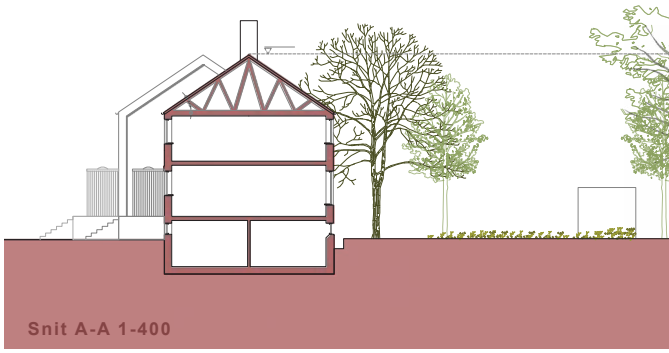
Mod nord (Mogens Lassens rækkehuse) grupperes de som rækkehuse, med det samme spil af forskydninger og skala som sine naboer. Mod syd (villakvarter) grupperes de to og to, hvilket skaber en enhed af samme skala som de omkringliggende villaer. Disse enheder placeres med en lignende afstand som deres nabovillaer, hvilket tillader vestenvinden og solen at bade hele det fælles centrale rum.

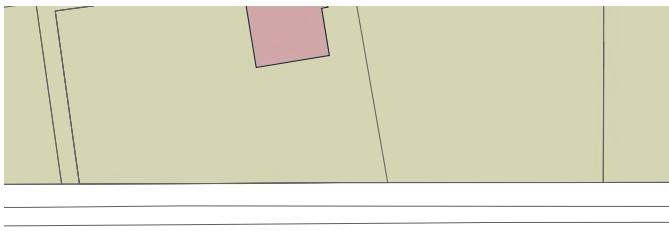
Mod øst (Blidahparken) brydes rækkehusene op for at tilpasse sig de eksisterende blokke. En næsten høflig gestus mod det fremragende naboprojekt, der også skaber en lille adgangsplads som overgang mellem det store åbne rum i Blidahparken og det nye grønne fællesrum. Dette fællesrum udstyres med et orangerie, som med sin lille terrasse mod vest og legepladsen til børn under skyggen af et smukt træ vil fungere som et mødested for naboerne og kvarteret hele året rundt.

Derudover anordnes fælles adgang til den underjordiske parkering, renovation, og cykelparkering. Alle bolig har direkte adgang fra p-kælder (untaget de specille boliger).

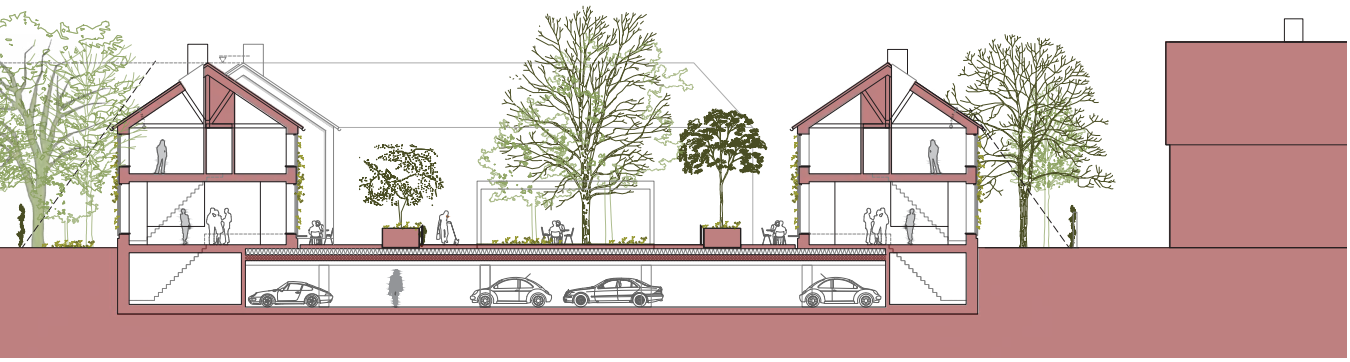
Projektet fuldendes med den eksisterende bolig mod Blidahpark, der transformeres og integreres som en del af helheden i projektet:

C. Den eksisterende lille villa ud mod Blidahpark renoveres og får udvidet sit grønne område.





Situationsplan - tagplan
1:1000



maglemosevej

A

MOGENS LASSEN RÆKKEHUSE

BLIDAHPARK

C

VILLAKVARTER

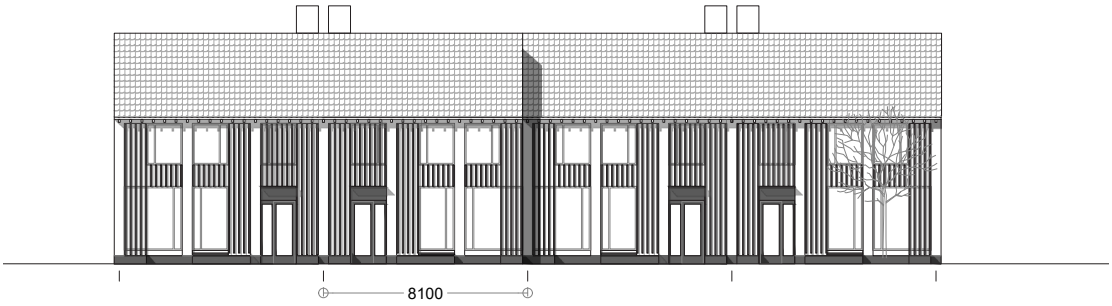
blidahpark

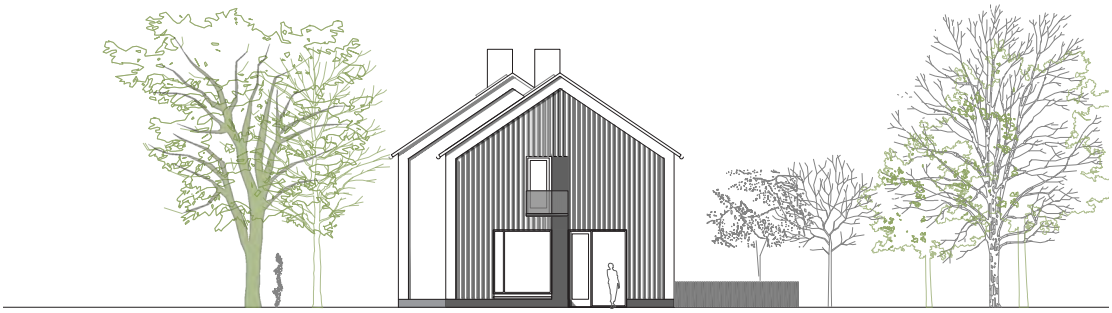
wiehesvej

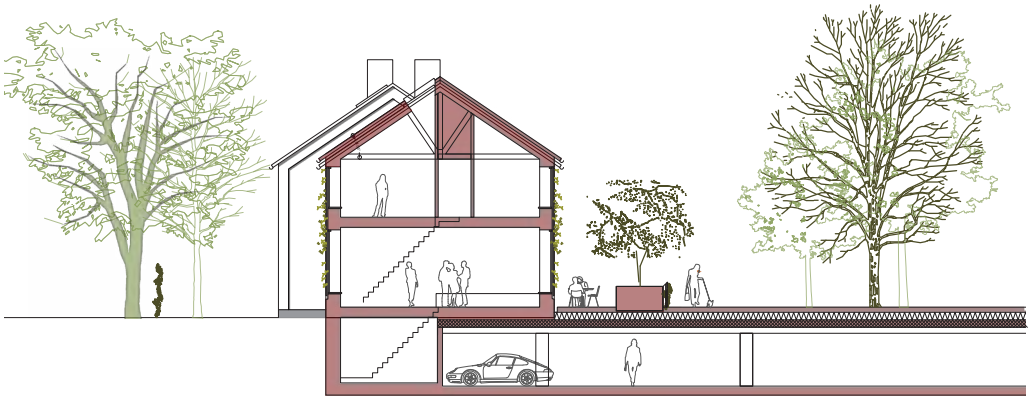
A

Hellerup Mews
- fra garage til en ny bydel

Mogens Lassens rækkehusbebyggelse. Opstalt, gavl, snit
1:300



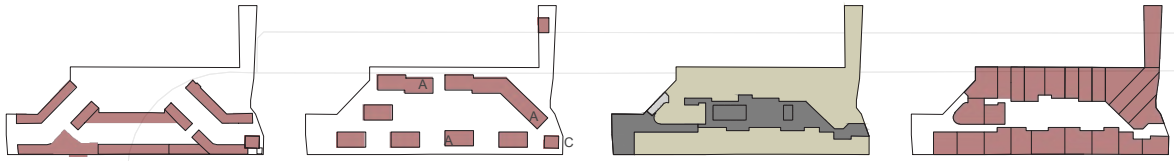




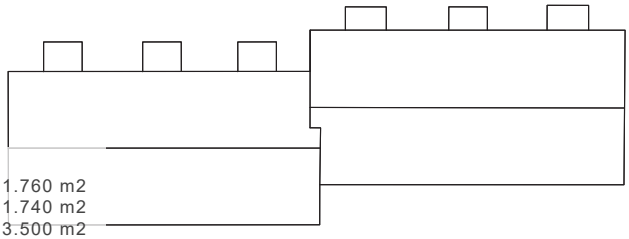
Hellerup Mews boliger. Opstalt, gavl, snit
1:300

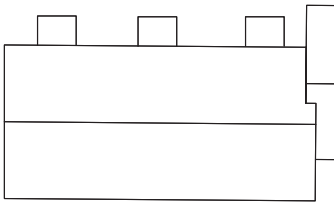
Hellerup Mews

- fra garage til en ny bydel



grund + eks. bygninger | nyt boligareal | fælles-privat areal | ejendomme





BOLIGAREAL

Boligareal stueetage	1.760 m2
Boligareal 1.Sal:	1.740 m2
Boligareal i alt:	3.500 m2
Orangerie+opgang	140 m2
Antal boliger:	23 stk
Type A:	22 stk
Type C (eks. villa):	1 stk
Type A areal (K+ST+1.SAL)	180 m2

GRUNDAREAL

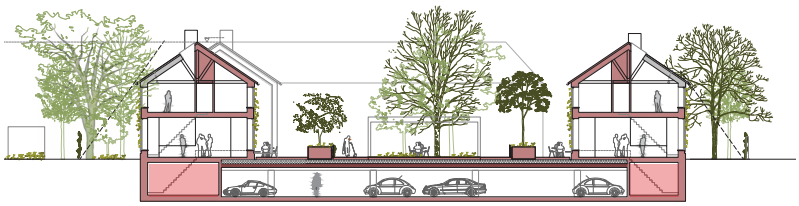
Matrikel opmålt areal	7.360 m2
Privateareal (opdelt i 23 ejendomme):	4.925 m2
Fællesareal: (inkl. orangerie,renovation, og opgang til kælder)	2.435 m2 (230 m2)
Bebyggelsesprocent	49,45%

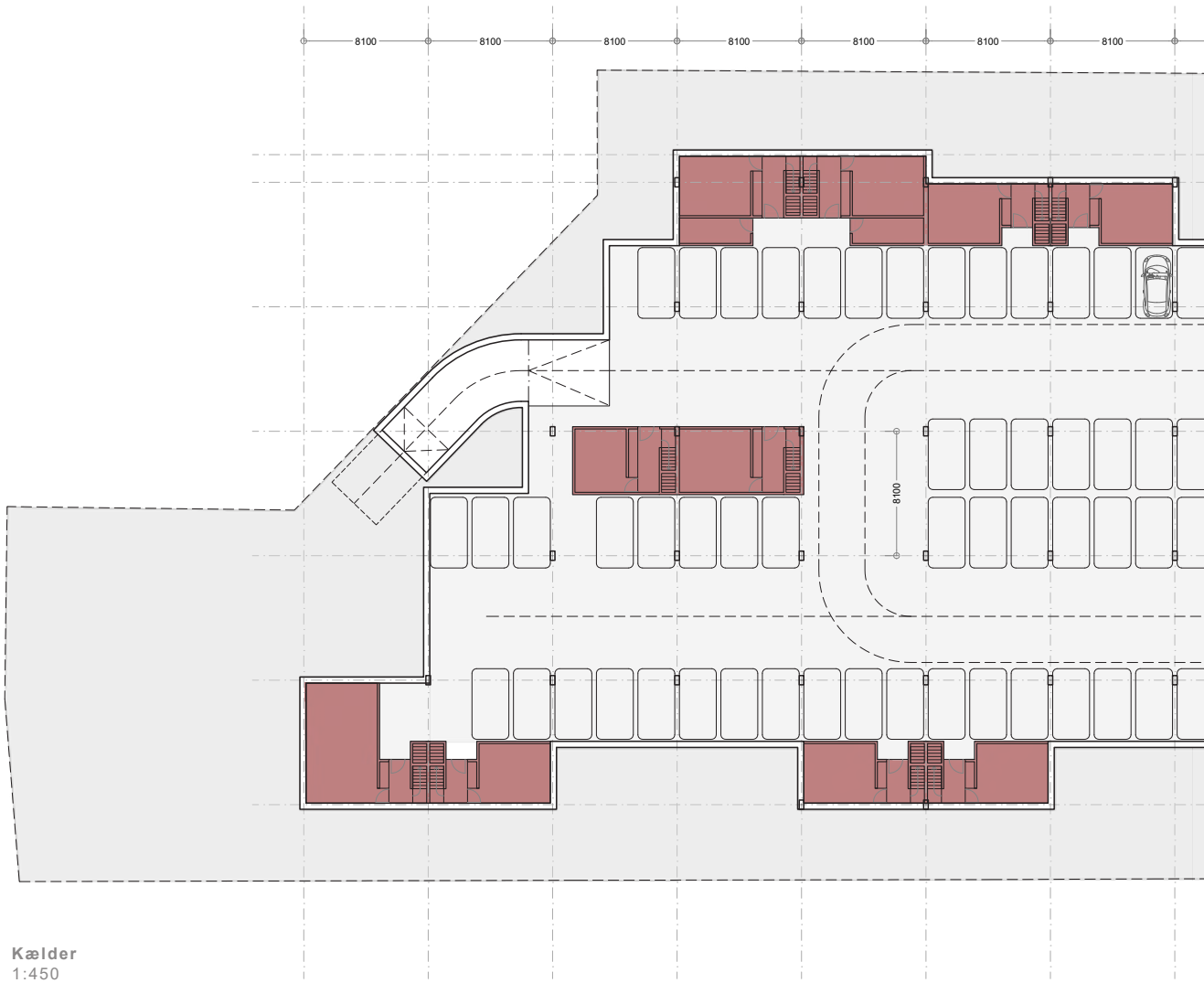
Stue
1:450

evt. p-plads
ens Lassens rækkehuse
Blidah
legehus
fællesgård:
legeplads
fælles grill
opgang fra
p-hus
Type C
Eks. villa

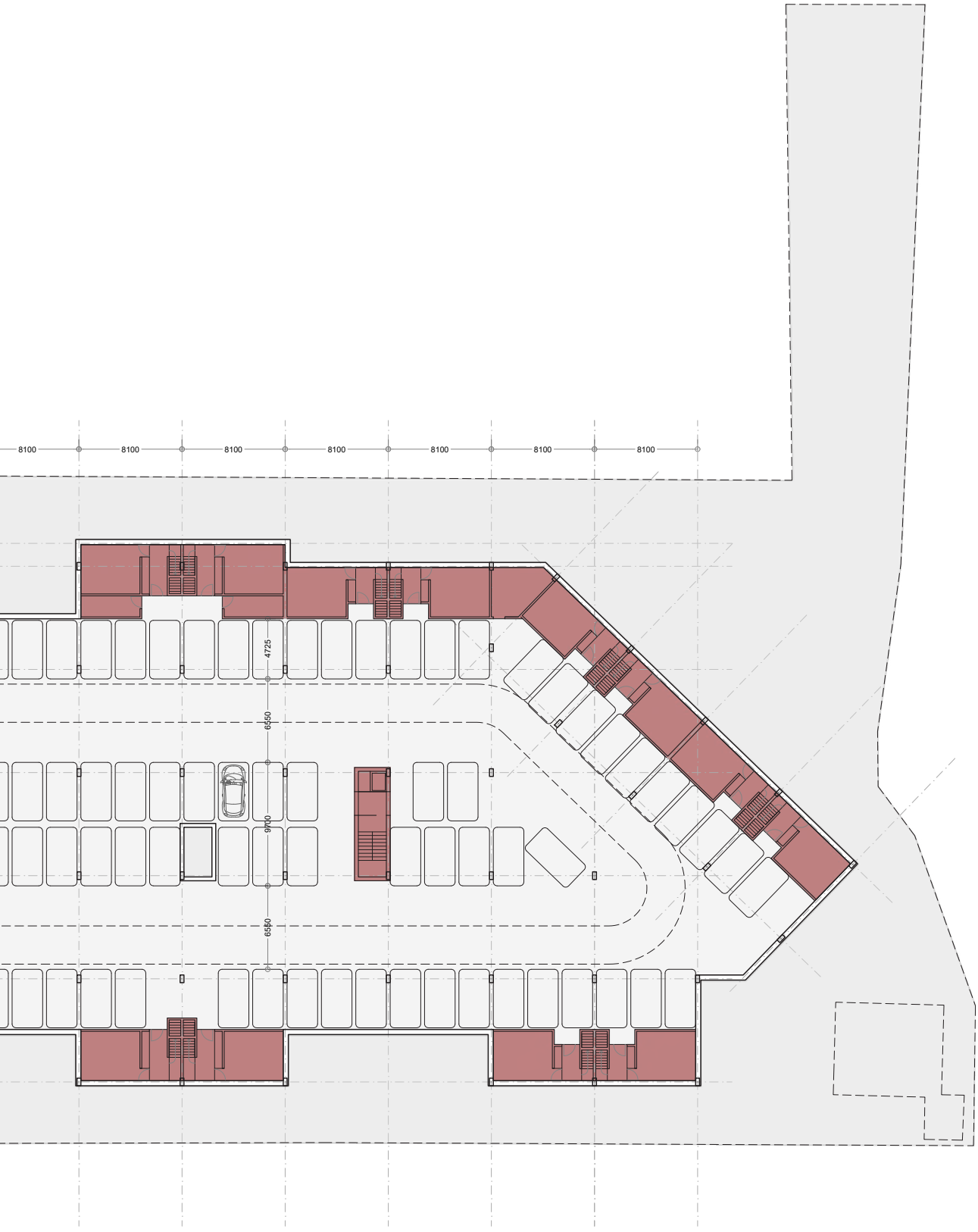
Kælderplan

Areal:	4.180	m2
Areal uden boligkælder:	3.480	m2
P-pladser:	120	stk
Areal pr. p-plads	28,5	m2
Areal pr. bolig i kælder	32	m2





Kælder
1:450


8100
8100
8100
8100
8100
8100
8100
4725
6550
9700
6550

0
T O Y S

Hellerup Mews
- fra garage til en ny bydel

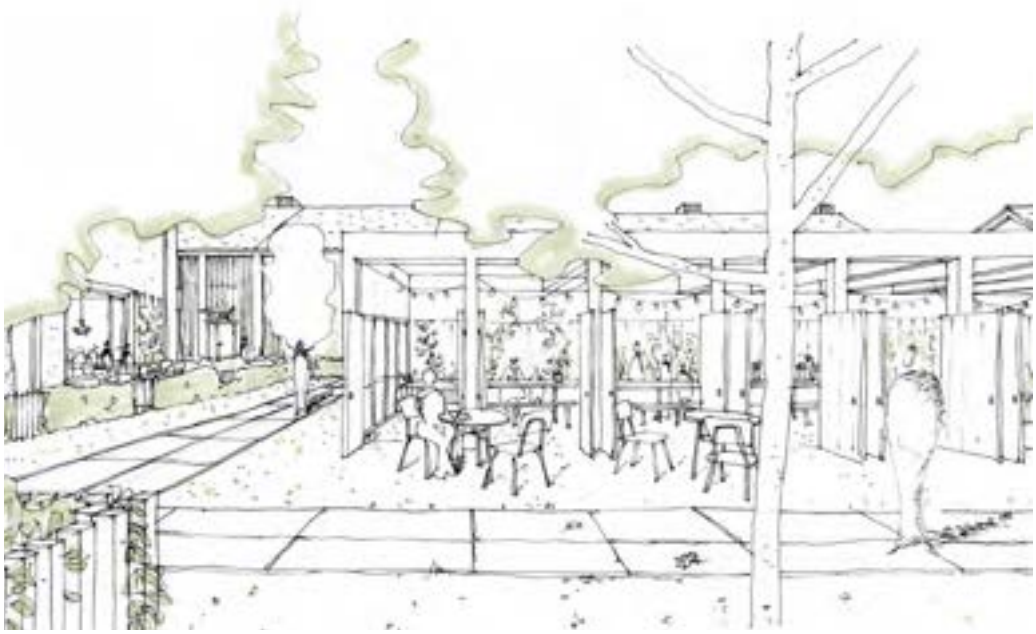
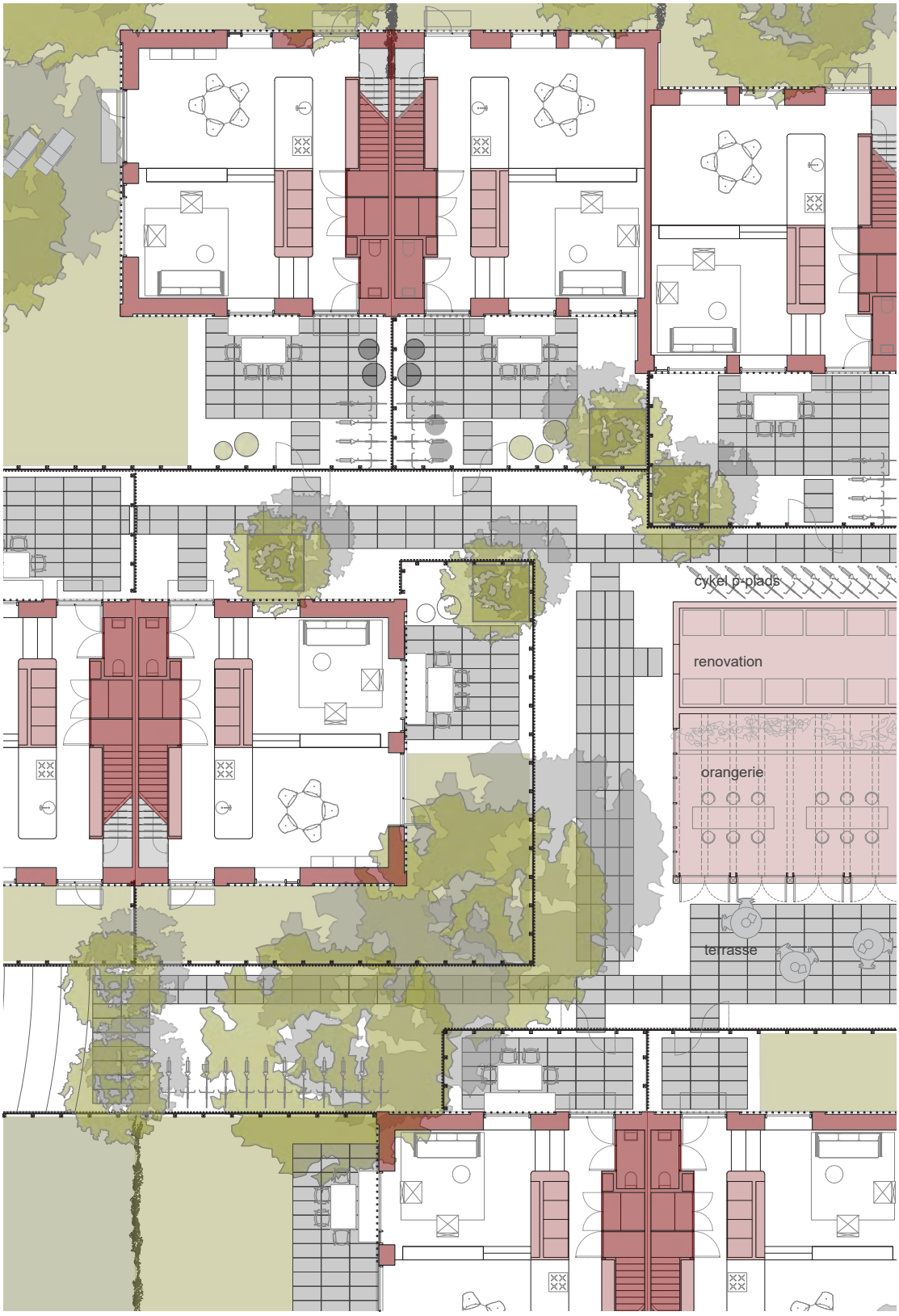


illustration af kommende forhold

illustrationer af kommende forhold

Hotel Alpina. Gion Caminada (Vals)



Stueplan udsnit 1:200

New European Bauhaus

New European Bauhaus repræsenterer en fælles europæisk vision for grøn omstilling, med det formål at skabe en bæredygtig, inkluderende og æstetisk fremtid for Europa. Gentofte Kommune omfavner denne vision som et afgørende skridt mod fremtidens CO2-fri byer.

Vi stræber efter at øge vores evne til at tilpasse os fremtidens klima, samtidig med at vi bevarer samt bidrager til øget naturindhold og biodiversitet i området.

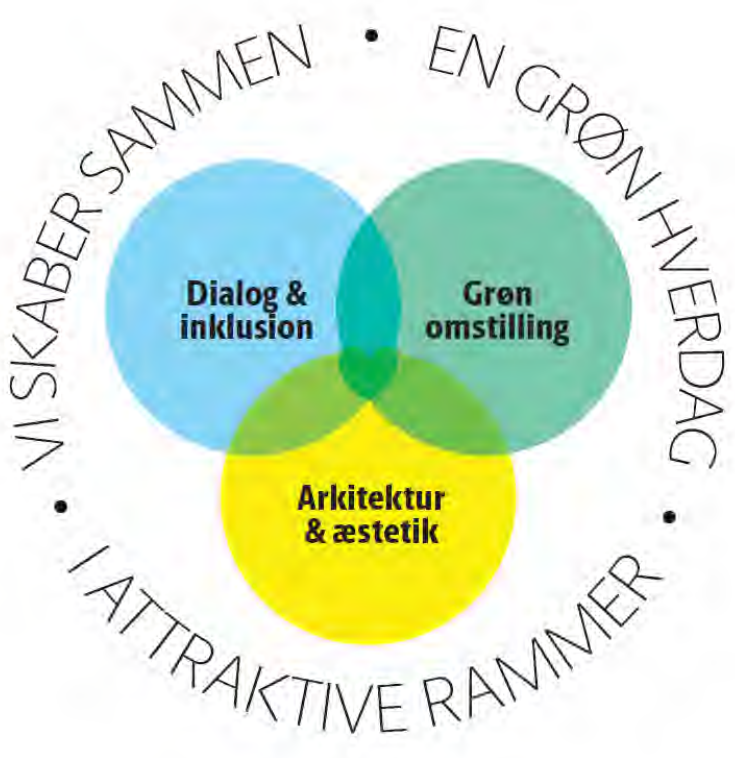
Vores ambition med Hellerup Mews er at sikre, at projektet lever op til de tre retningslinjer fra New European Bauhause og de fem værdier i Gentoft Kommunes arkitekturpolitik.

De tre retningslinjer fra New European Bauhause:

- Grøn omstilling
- Arkitektur og æstetik, og
- Dialog & inklusion

Arkitektur og kvalitet. 5 værdier i Gentoft Kommunes arkitekturpolitik:

1. Kultur
   Autenticitet og tidsperspektiv
2. Funktion
3. Bæredygtighed
4. Sted
   Kontekst
5. Form
   Æstetik og bygningsfysik



12

Arkitektur & æstetik

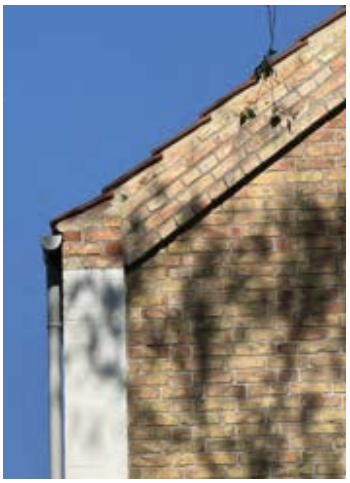
Vi låner fra stedet
"Hver tid har sit arkitektoniske udtryk, hvor arkitektoniske elementer som proportioner, materialer, vinduesformater og detaljering i facader, typisk fortolkes i en nordisk arkitekturtradition

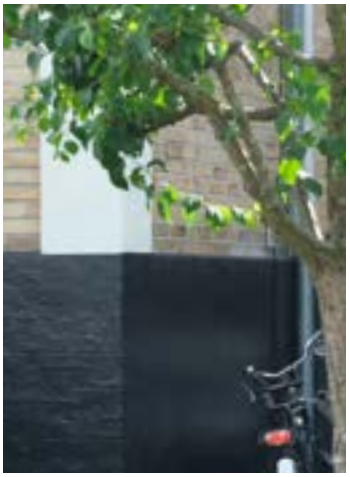
Vellykket ny arkitektur afspejler vores tid og respekterer den omgivende og evt. iboende kulturarv. Den er udført med den formåen og de muligheder, vi har i dag."
- udrag fra Gentoftes Arkitekturpolitik

I lighed med arkitekturpolitikken for Gentofte Kommune ønsker vi med den kommende rækkehusbebyggelse, at skabe et byggeri der afspejler vores tid, og som samtidigt respekterer og spejler den omkringliggende kulturarv.

Kendetegnede for Mogens Lassens rækkehuse er i den store skala, takten, forskydningerne og de grønne forhaver. Materialemæssigt står de gul-flammende tegl tydeligt frem indrammet af fremspring og markeringer af hvid puds.
Soklen står sorttjæret, taget er af røde vingetegl, og det senere tilføjede træ står sortmalet.

Alt dette er udtryk som er kendetegnede værdier for Mogens Lassens rækkehusbebyggelse, som for os er vigtige udtryk som trækkes med ind på i vores kommende rækkehusbebyggelse ved det nuværende garageanlæg.





Taget

Taget er af røde vingetegl, og afsluttes opadtil med skorsten. Samme materialitet gør sig gældende i Hellerup Mews, skortsen vil her blive brugt til ventilation.

Gavlen

Mogens Lassens facade og gavlmotiv er kendetegnende for de gul-flammende tegl der indrammes af fremspring og markeringer af hvid puds. Et motiv vi tydeligt kendtager i Hellerup Mews rækkehusbebyggelse.

Soklen

I Mogens Lassens rækkehusbebyggelse står soklen opmuret og sorttjæret - i Hellerup Mews låner vi 1 til 1 det samme motiv vel fungerende motiv.

Hellerup Mews
- fra garage til en ny bydel

Grøn omstilling

Transformation fra gråt til grønt
"De grønne områders kvaliteter skal beskyttes og udvikles, såvel de landskabsarkitektoniske som de natur- og klimamæssige. Udvikling kan ske med nye attraktive, grønne anlæg og elementer med høj brugsværdi og bundet sammen af grønne forbindelser."
- udrag fra Gentoftes arkitekturpolitik

I tråd med arkitekturpolitikkens grundlæggende værdier og Gentoftes New European Bauhaus anbefalinger kommer vores forlængelse af Mogens Lassens rækkehusbebyggelse og Blidahparkens garageanlæg til at bidrage markant til at øge indholdet af natur i området. Biodiversiteten og mængden af lokale plante- og dermed dyrearter vil blive væsentligt forøget grundet projekts plan med at fjerne den eksisterende asfalterede masse som i dag er kendetegnende for området og i stedet transformere området til at have samme grønne karakter som vi i dag ser fra de store grønne pladser og træer i Blidapark, de grønne for- og baghaver i Mogens Lassens rækkehuse og villa samt rækkehusenes facadebeplantning.

Denne transformation vil øge naturindholdet i området, hvor grønne områder, træer og planter bliver en integreret del af bydelen. Dette vil ikke kun fremme biodiversiteten, men også skabe et mere behageligt og sundt miljø for beboerne.

Ankomst

Ankomsten til rækkehusene sker gennem private forhaver, som tilfældet med kartoffelrækkerne områdets øvrige rækkehuse og i Mogens Lassens rækkehuse.

Indgangspartier markerer sig fremtrædende i sort, og alt træværk foran huset står sorttjæret som soklen og indgangspartiet i Mogens Lassens huse.

Det grønne fælleskab

Fællesarealerne bliver grønne, og parkeringskælderen bliver struktureret, så der er plads til store træer mellem husene.

Begrønnede facader

Den øgede natur og biodiversitet, tilføjes ikke kun omkring husene, men trækkes med op langs facader og gavle.

Grøn omstilling

Bæredygtighed i byggeriet
I tråd med vores engagement i bæredygtighed vil vi opfører projektet med bæredygtige teglblokke.
Til opbygningen af husets ydre, dæk konstruktioner og en tag etage konstueret af træ. Dette sikrer, at vores projekt lever op til høje standarder for miljø-venlighed, energieffektivitet og frem for alt sikre et meget langtidsholdbart hus.

Teglblokke er ideelle til lav-energihuse på grund af deres fremragende isoleringsevne. Desuden er teglblokke diffusi-onsåbne, hvilket tillader fugt at vandre igennem uden at skade væggene. Dette forhindrer problemer som råd og svamp og sikre et godt indeklima.

Derudover er teglblokke lavet af naturmaterialer og mørtlen mellem blokkene kan genbru-ges, hvilket yderligere bidrager til projektets bæredygtighed. Teglblokke er modstandsdygtige over for det danske klima og nedbrydes ikke af vejrpåvirknin-ger, ligesom de ikke kan brænde, hvilket øger bygningens sikkerhed.

Ved at kombinere teglblokke med trækonstruktioner opnår vi en balance mellem hold-barhed, energieffektivitet og miljøvenlighed, hvilket sikrer et bæredygtigt og fremtidssikret byggeri.

Træ til huset indre og tag

Husets tagkonstruktion vil blive udført i træ, et materiale der kombinerer styrke med bæredygtighed. Træ er en fornybart ressourcer, og dets anvendelse i byggeriet bidrager til at reducere CO2-udledningen, da træ binder kulstof gennem hele dets levetid.

Huset indre vil dels blive præget af træ, der vil bidrage til et varmt udtryk det skaber en indbydende atmosfære.

Teglblokke

Husets vægge og dæk vil blive opført i teglblokke, et materiale kendt for sin bæredygtighed og effektivitet. Teglblokkene blev blandt andet anvendt af Realdania Byg i projektet ”Mini CO2 Husene – De Vedligeholdelsesfrie Huse,” hvor de bidrog til at opnå et lavt CO2-niveau.

Teglblokkene vil blive pudset, hvilket vil skabe en facade med et defineret pudset relief. Foran pudsen vil der blive monteret espalier, som vil blive beplantet for at tilføje en grøn og levende dimension til bygningens ydre.

Biodiversitet

Det grønne element øges ikke kun på grunden, men trækkes helt ind og op ad husenes facader. Begrønnede espalier bliver et bærende element i facaden og prydes med lokale planter, der allerede anvendes i området. Dette vil være et yderligere element i at øge biodiversiteten i området.

Dialog & inklusion

Bæredygtig mobilitet og inklusion

Bilerne går fra at være det centrale element til at være noget, vi gemmer væk, og flytter ned i parkeringskælder under bebyggelsen. Vi prioriterer bæredygtig mobilitet, herunder bliver det nemt og trygt at gå og cykle i området, hvor hård trafik er flyttet til under jorden og den bløde trafik bevæger sig blandt stier og beplantning mellem husene. Området bliver dermed også åbnet op med et grønt bælte i midten på samme måde som det ses ved London Mews huse, hvor folk ligeledes har mulighed for at sive igennem.

Et centralt element i vores projekt er opførelsen af et fælleshus/orangeri, der skal fremme inklusion og fællesskab blandt beboerne. Dette hus vil ligeledes med rækkehusene være designet efter principperne for universelt design, hvilket sikrer tilgængelighed og brugervenlighed for alle, uanset alder eller fysiske evner.

Fælleshuset vil fungere som et samlingspunkt, hvor beboerne kan mødes til sociale aktiviteter, arrangementer og fælles projekter. Fælleshuset vil kunne omfavne og tilpasses til alt fra fra fællesspisning og workshops til kulturelle begivenheder og møder.

Ved at integrere universelt design i alle aspekter af bygningen og færden mellem husene, vil vi sikre, at alle beboere kan deltage aktivt i fællesskabet. Det er vores mål at skabe rum, hvor alle føler sig velkomne og inkluderede, og hvor fællesskabet kan blomstre.

Samlet set vil vores projekt ikke kun forbedre den fysiske og miljømæssige kvalitet af området, men forhåbentligt også styrke de sociale bånd mellem beboerne og skabe en bæredygtig og inkluderende bydel.

Universel design

Moderne rækkehuse der sikre niveaufri adgang til alle.

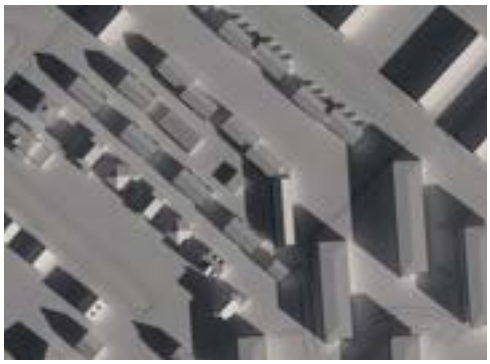
Bæredygtig mobilitet

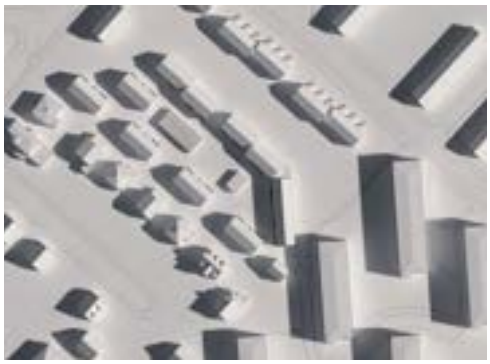
Vi prioriterer bæredygtig mobilitet, herunder bliver det nemt og trygt at gå og cykle i området, hvor hård trafik er flyttet til under jorden og den bløde trafik bevæger sig blandt stier og beplantning mellem husene.

Fælleskab

Fælleshuset vil fungere som et samlingspunkt, hvor beboerne kan mødes til sociale aktiviteter, arrangementer og fælles projekter. Fælleshuset vil kunne omfavne og tilpasses til alt fra fra fællesspisning og workshops til kulturelle begivenheder og møder.

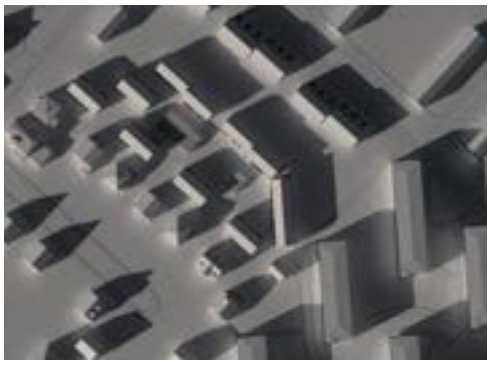
Skyggediagram


21. marts kl. 9 (UTC +1 - normaltid)

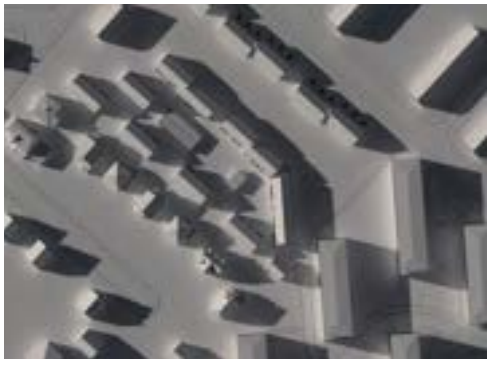

21. juni kl. 9 (UTC +2 - sommertid)

21. marts kl. 12 (UTC +1 - normaltid)

21. juni kl. 12 (UTC +2 - sommertid)


21. marts kl. 16 (UTC +1 - normaltid)

21. juni kl. 16 (UTC +2 - sommertid)


21. juni kl. 19 (UTC +2 - sommertid)

10

Dokument Navn:	**Skovshoved Hotel Ideoplæg til fremtidig anvendelse.pdf**
Dokument Titel:	**Skovshoved Hotel Ideoplæg til fremtidig anvendelse**
Dokument ID:	**5581616**
Placering:	**Emnesager/Skovshoved Hotel. Boligprojekt 2024/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Strandvejen 265, Skovshoved Hotel. Forespørgsel om ændret anvendelse til boligformål**
Dagsordenspunkt nr	**8**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**1**

Dette dokument blev genereret af getorganized

Skovshoved Hotel

Ideoplæg til fremtidig anvendelse

Proximus A/S og Skovhus Arkitektur

Strandvejen 265, 2920 Charlottenlund

Skovshoved Hotel

Ambition og Baggrund:

Det har vist sig at være meget vanskeligt at drive et hotel i denne størrelse med forholdsvis få værelser, hvilket har resulteret i en økonomisk uholdbar situation med store driftsunderskud år efter år.
Fortsat hoteldrift syntes derfor ikke mulig, hvorfor vi i samarbejde med ejendommens ejer ønsker at omdanne hovedparten af det nuværende Hotel til beboelse, dog således at Restaurant Krostuen bevares til gavn for områdets såvel som ejendommens beboere.

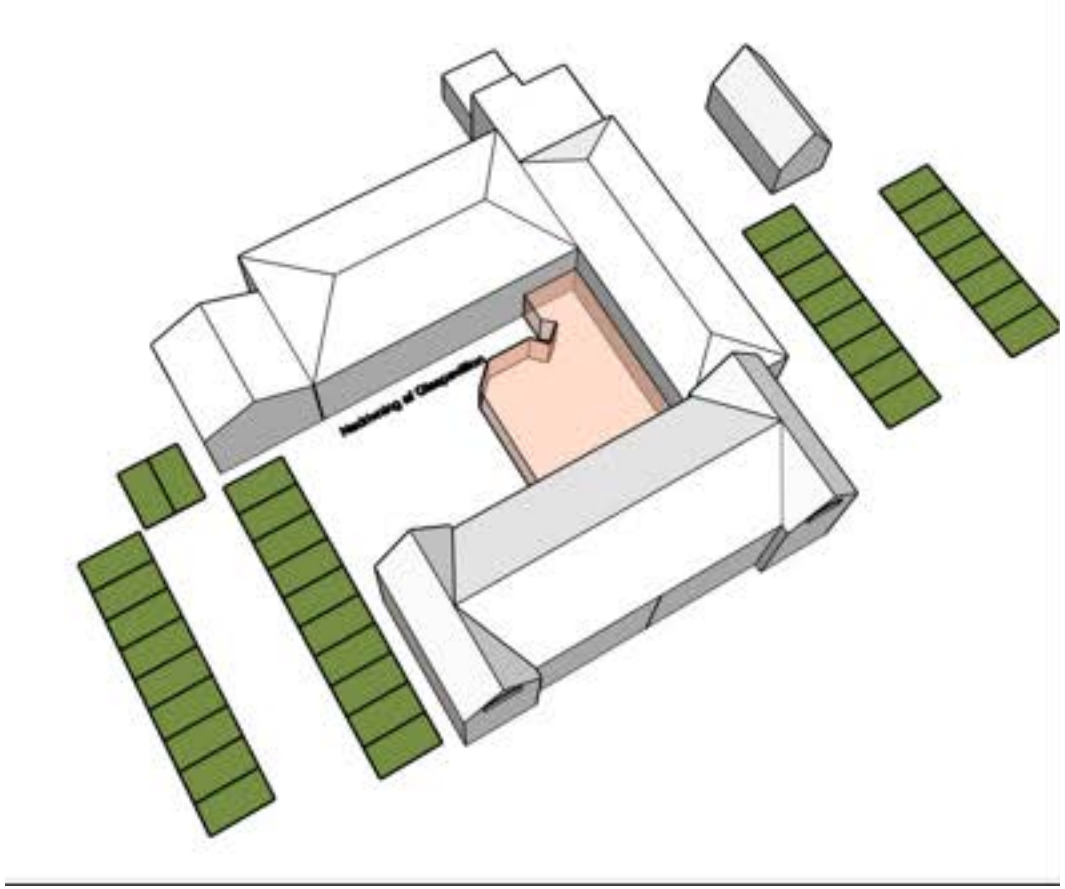
Vi har taget udgangspunkt i et ønske om at bevare mest muligt af den eksisterende bygningsmasse og renovere så nænsomt som muligt og forhåbentlig tilføre de svagere bygningsdele, elementer, der kan samle hele byggeriet på det arkitektoniske niveau, som ejendommen fortjener, naturligvis i tæt samarbejde med kommunen.

Det er intentionen at ejendommen efter endt omdannelse i store træk vil fremstå som nu, blot i en opdateret version og muligvis med mindre supplerende bygningsdele, som erstatning for en del af ejendommen som vi ønsker fjernet, bl.a. tilbygningen i gården.

Vi har udarbejdet et katalog over mulige forandringer til brug for den videre drøftelse, vel vidende at nok ikke alle forslag vil blive implementeret.

Proximus A/S og Skovhus Arkitektur

Skovshoved Hotel



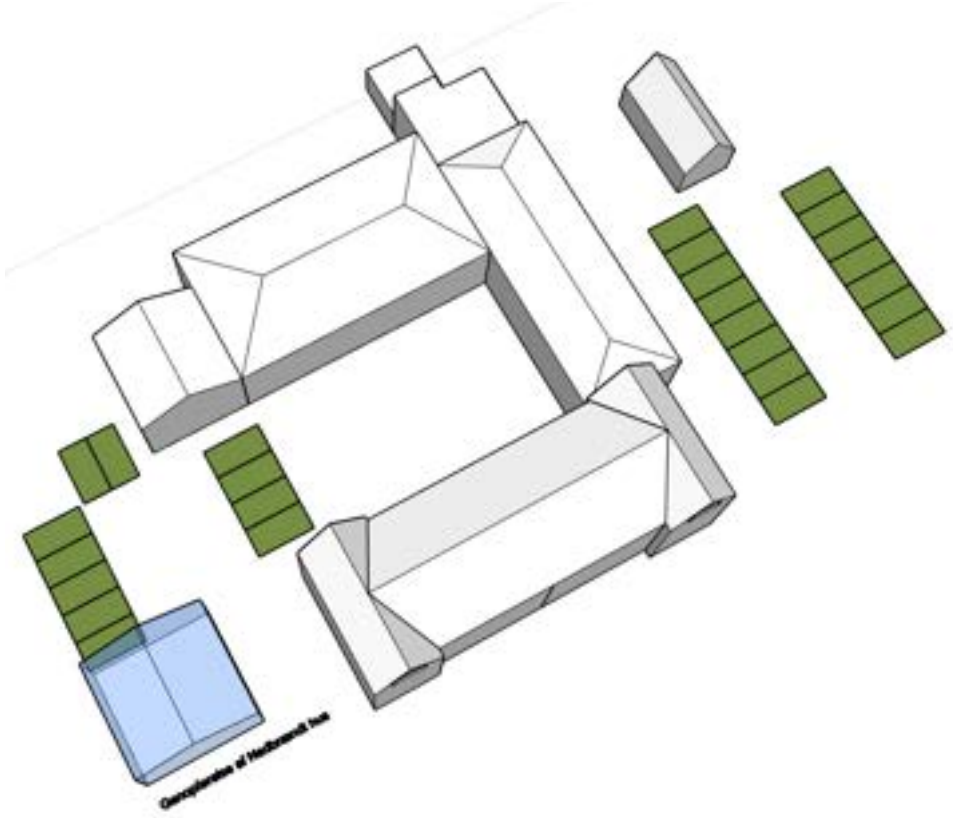
Projekt: Nedrivning af tilbygning i gården

Pavillonen i gården virker som et fremmedelement, hvorfor vi påtænker at fjerne denne og omdanne dette areal til et grønt opholdsområde.

Det kunne vise sig arkitektonisk fordelagtigt at bevare en mindre del af bygningen på ca. 3-4 meter i dybden og så renovere den del ordentligt, med respekt for den stedlige arkitektur.

Vi tænker, at gårdrummet på den måde kan blive en fremtidig oase for kommende beboere i bygningerne.

Skovshoved Hotel



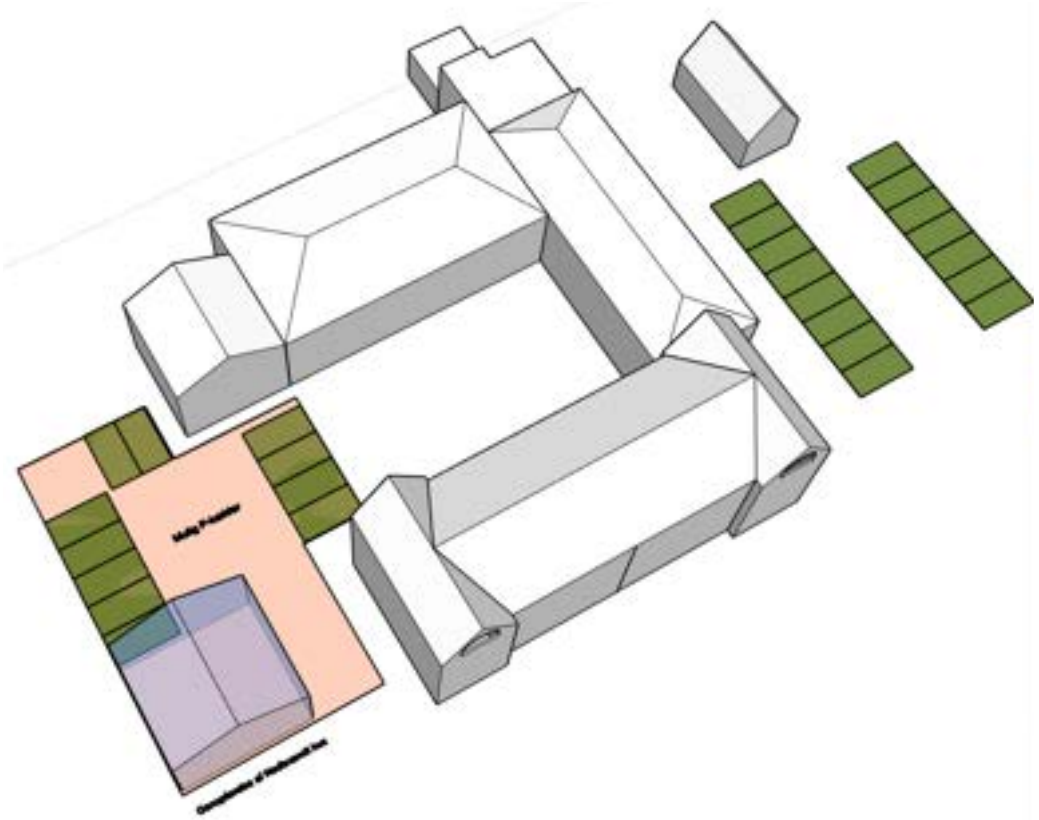
Projekt: Genopførelse af nedbrændt villa

Der har tidligere ligget en fritliggende villa på det sydøstlige hjørne af ejendommen, som nedbrændte for år tilbage.

Man kunne overveje at genopføre villaen i en eller anden form, afhængigt af den samlede løsning, man måtte nå frem til ift. bl.a. parkeringsløsning, renovering og brugen af de eksisterende bygninger.

Proximus A/S og Skovhus Arkitektur

Skovshoved Hotel



Projekt: Mulig P-kælder i det sydøstlige hjørne

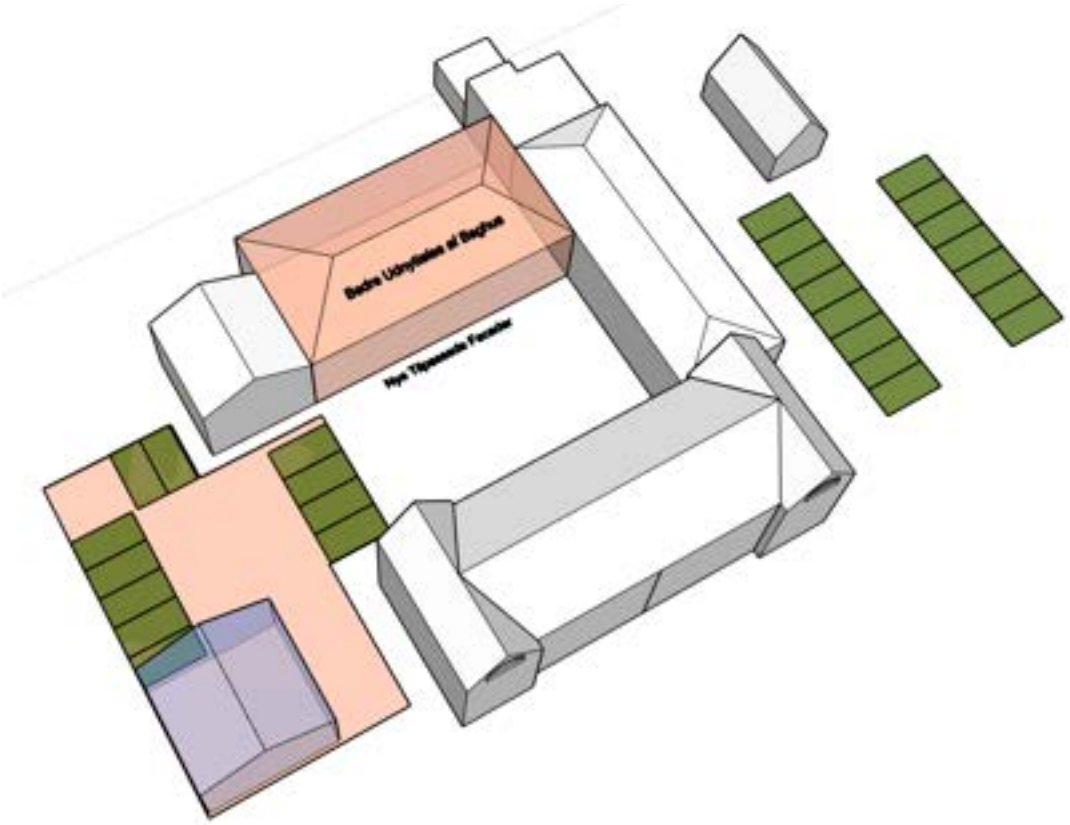
Vi har set på mulighederne for at etablere et alternativ til den nuværende parkeringsløsning, hvor parkering afvikles på terræn.

En mulig løsning på parkeringen kan være at etablere en P-kælder i den sydlige del af grunden.

Det er dog vanskeligt at få en effektiv afvikling af parkeringen her, og rampen skal håndteres rigtigt for ikke at dominere adkomsten til gårdrummet.

Dette er næppe den mest oplagte løsning, men en mulighed.

Skovshoved Hotel



Projekt: Renovering og optimering af baghus

Det eksisterende baghus fremstår i dag nedslidt og ikke særlig præsentabelt, hvilket vi gerne vil ændre på, således at bygningen i fremtiden kommer til at spille sammen med den meget smukke og ikoniske hovedbygning.

Baghuset er opført hovedsagelig i en etage med meget højt til loftet.

Vi ønsker at skabe unikke kvalitetsboliger i to etager, evt. udgrave omkring huset og skabe nye facader, der tilpasser sig det øvrige, væsentligt flottere byggeri.

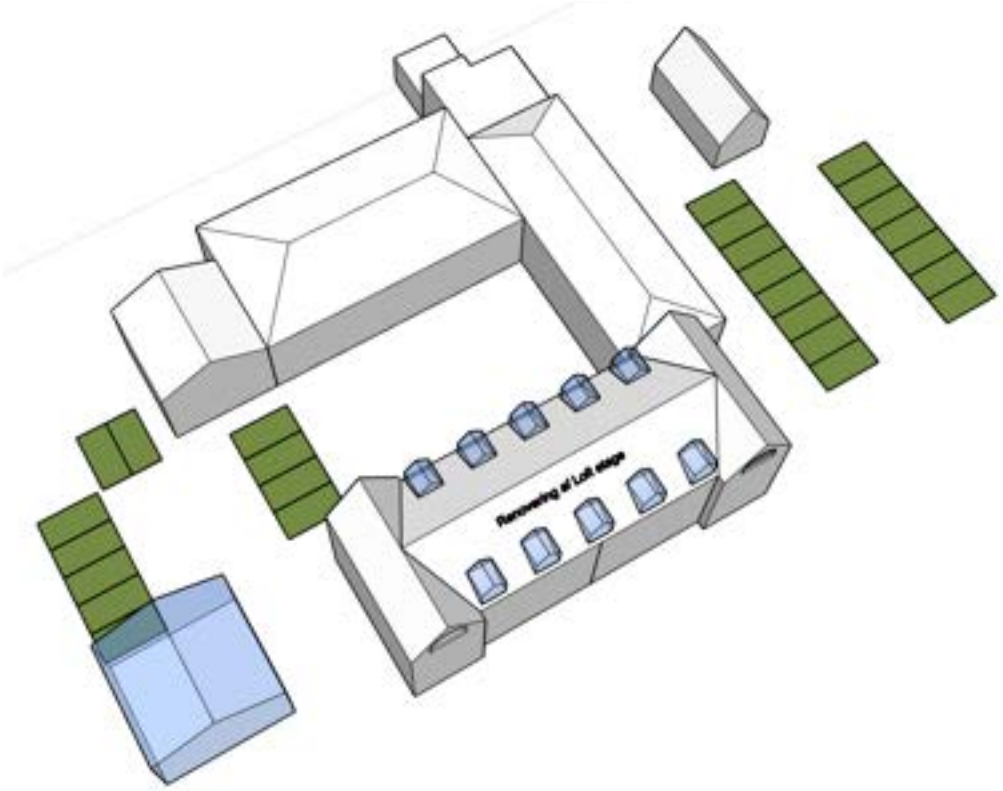
Facaden er lidt trist og trænger til en opgradering, hvilket kunne ske ved overgangen til boliger.

Et evt. mindre løft af taget (måske en meter) ville formentlig hjælpe på kvaliteten af boligerne, men mere vigtigt på ejendommens arkitektur.

Det er ikke givet, at en sådan ændring er mulig, men den bør indgå i den samlede ide og plan.

Proximus A/S og Skovhus Arkitektur

Skovshoved Hotel



Projekt: Renovering af loftsrum i frontbygning

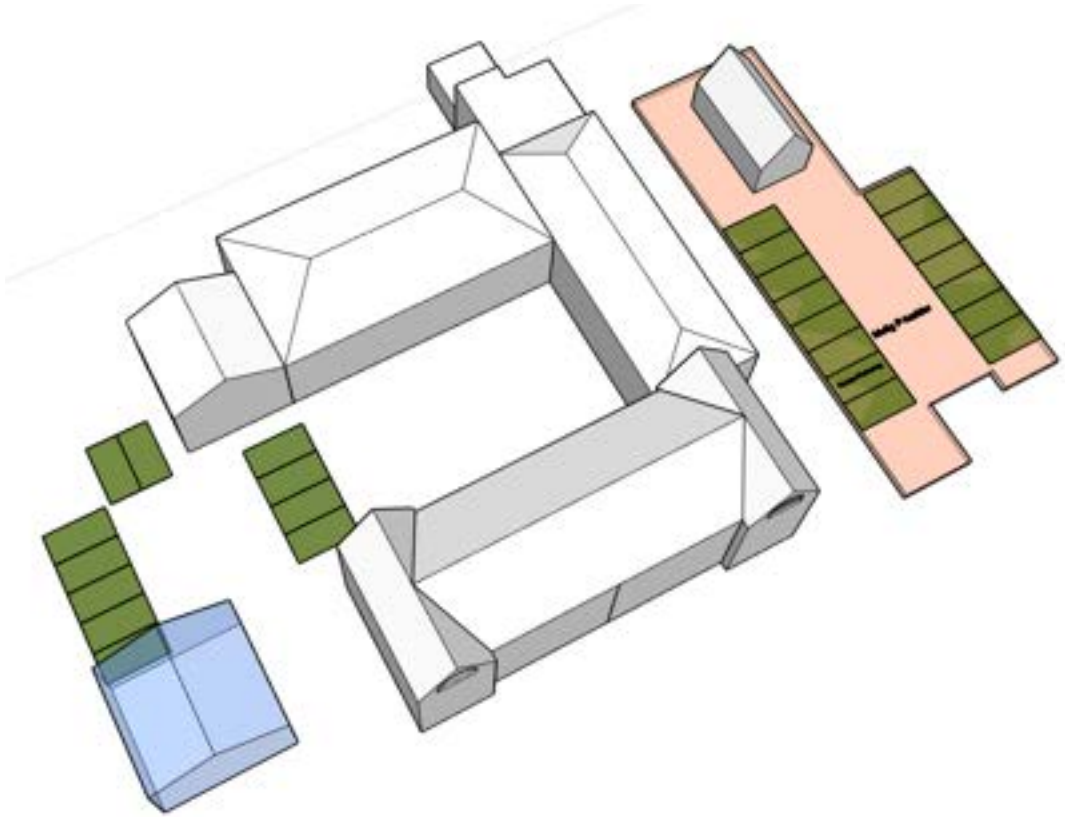
Hovedbygningen mod Strandvejen er utvivlsomt ejendommens største aktiv, både for ejendommens brugere såvel som for, hvordan ejendommen præsenterer sig udadtil.

Vi er af den opfattelse at det ville give ejendommen et løft såfremt man etablerede nogle fine kviste i tagetagen til erstatning for tagvinduer.
Kviste tilpasset hovedbygningens arkitektur placeret så de spiller sammen med de meget smukke træaltaner, vil efter vores opfattelse, være et løft til ejendommen.

Vi har samtidig et ønske om at indrette loftsrummene til nye spændende boliger, måske som supplement til lejlighederne i etagen under.
Efter vores opfattelse vil disse tiltag samlet give et løft til bygningen både udvendigt og indvendigt.

Proximus A/S og Skovhus Arkitektur

Skovshoved Hotel

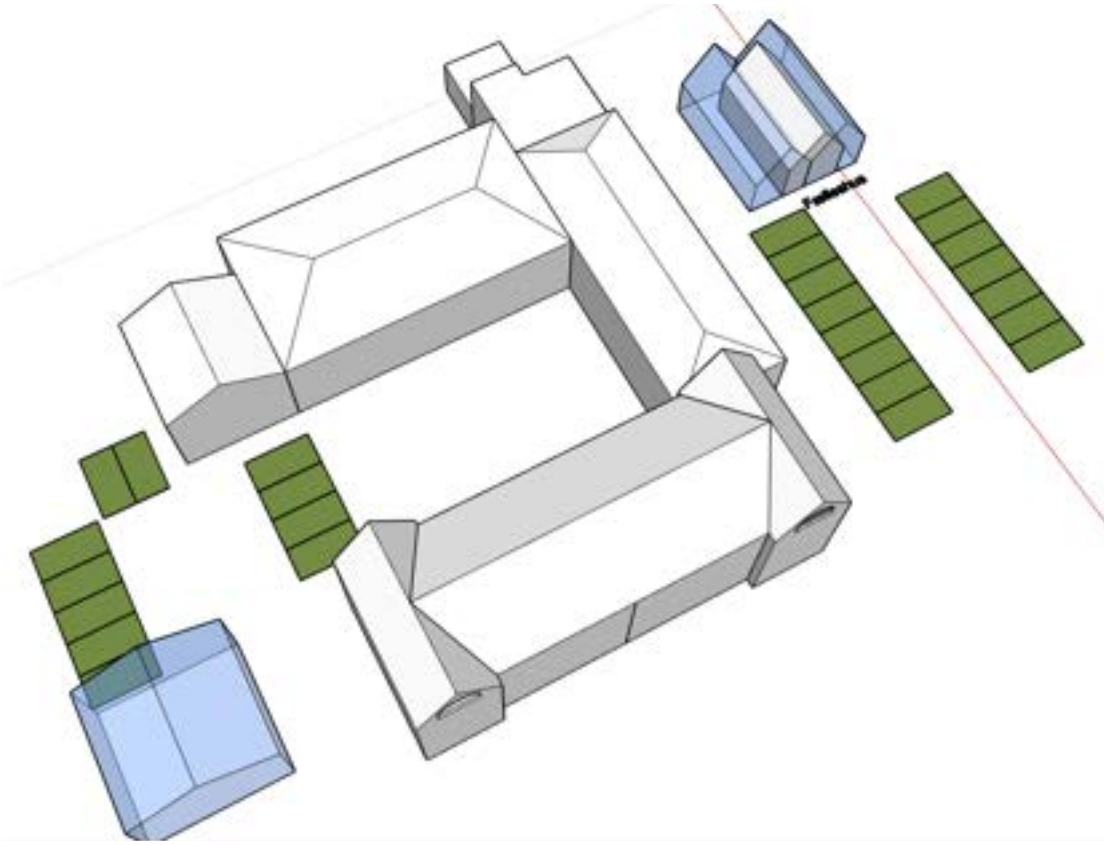


Projekt: Mulig P-kælder mod nord

Der er formentlig mulighed for at etablere en p-kælder i den nordlige ende af grunden.

Denne kælder er et mere oplagt valg og mere effektiv end den sydlige, og den kan afstedkomme et positivt tilskud til den samlede p-løsning.

Skovshoved Hotel



Projekt: Omdannelse af Pavillon til Fælleshus

Den på ejendommen værende pavillon står i dag i store træk ubenyttet hen, og den bidrager ikke nævneværdigt med sin arkitektur.

Samtidig har vi et ønske om at skabe et unikt område med attraktive fællesområder og samlende tilbud til ejendommens beboer.

Herunder indgår ønsket om at skabe et smukt fælleshus, med køkkenfaciliteter, og overnatningsmuligheder, som kan benyttes af ejendommens brugere og deres gæster.

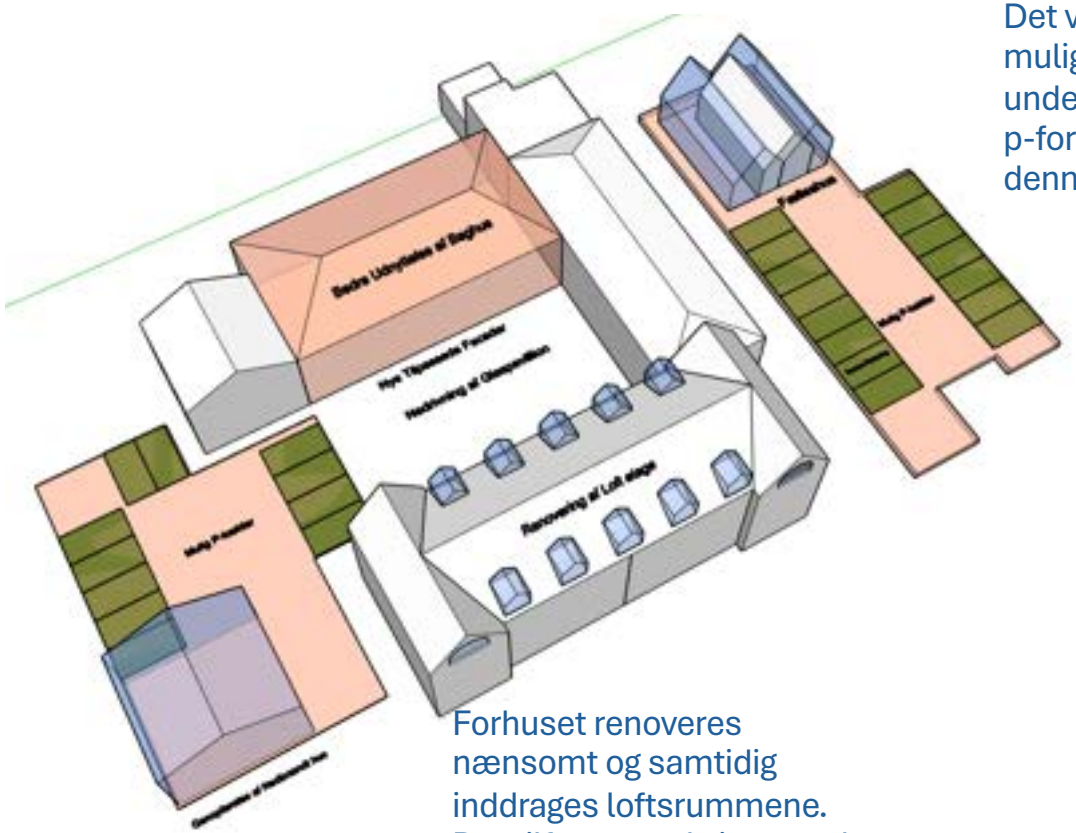
Det bør derfor indgå i overvejelserne, om den eksisterende pavillon kan omdannes til et slags fælleshus med mulighed for overnatning for beboernes gæster.

Skovshoved Hotel

Baghus renoveres og skal op på samme høje arkitektoniske niveau som resten af bebyggelsen.

Det kan overvejes at opføre et nyt spændende fælleshus, der hvor pavillonen ligger i dag.

Det vil formentlig være muligt at bygge en p-kælder under det nordlige areal, så p-forhold kunne løses på denne måde.



Forhuset renoveres nænsomt og samtidig inddrages loftsrummene. Der tilføres nye kviste mod øst og vest.

Genopførelse af nedbrændt bygning. Evt. skabes p kælder under den nyopførte bygning.

Projekt: Idekataloget

Dette er blot de første tanker om, hvorledes vi sammen kan forny og bevare et smukt arkitektonisk område tilpasset nutiden, samtidig med at ejendommens relation til lokalområdet bibeholdes, da restaurant Krostuen bevares for fremtiden som samlingspunkt for områdets og ejendommens beboere.

Proximus A/S og Skovhus Arkitektur

Dokument Navn:	**Lokalpolitisk besluttede indsatser på Byplanudvalgets område.docx**
Dokument Titel:	**Lokalpolitisk besluttede indsatser på Byplanudvalgets område**
Dokument ID:	**5582855**
Placering:	**Emnesager/Drøftelse af lokalpolitisk besluttede indsatser m.v./Dokumenter**
Dagsordens titel	**Drøftelse af lokalpolitisk besluttede indsatser på Byplanudvalgets område for at frigive tid til kerneopgaven**
Dagsordenspunkt nr	**9**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**1**

Dette dokument blev genereret af getorganized

GENTOFTE KOMMUNE
Plan og Byg

Dato: 05.09.2024
Initialer: nhol

Lokalpolitisk besluttede indsatser på Byplanudvalgets område

I dette notat beskrives hvilke lokalpolitisk besluttede indsatser, der har betydning for hvad frontmedarbejderne bruger deres tid på indenfor Byplanudvalgets område, udover de opgaver, som der er fastlagt direkte i den nationale lovgivning.

Lokalplanlægning

Ét forhold der lokalpolitisk kan træffes beslutning om, er lokalplanlægningen i sig selv, da lokalplaner i deres natur er lokalpolitisk besluttede initiativer/regler.

Omfanget og detaljereguleringen i disse, herunder eksempelvis bevarende lokalplaner, har afgørende betydning for mængden af forvaltningsarbejde, eksempelvis håndtering af ansøgninger om planmæssige tilladelser, som medarbejderne skal bruge deres tid på – udover hvad der er fastlagt fra nationalt hold.

Bevarende lokalplaner og øvrige meget detailregulerende lokalplaner for større områder vil pr definition medføre en meradministrativ byrde, men er samtidig det mest effektive redskab, kommunen kan anvende, når den ønsker at sikre og bevare bygningskulturarven og forme byrummene.

Overordnet set anbefaler forvaltningen, at der er politisk bevågenhed på, i hvilket omfang nye lokalplaner vil medføre en øget administrativ opgave, og hvordan denne ekstra opgave i givet fald skal håndteres ressourcemæssigt.

Processer for borgerinddragelse

Det andet forhold er de processer, der lokalt i Gentofte er besluttet for borgerinddragelse i forbindelse med udarbejdelsen af nye lokalplaner.

Her er det besluttet, at tidlig og grundig inddragelse af borgerne er vigtig for kvaliteten af og medejerskabet til kommunens lokalplaner, og derfor er det standard i Gentofte, at der for alle nye lokalplaner holdes både forudgående høringer med borgermøde OG borgermøde i den endelige høringsperiode for langt de fleste nye lokalplaner.

Kravet om forudgående høring – også når der kræves kommuneplantillæg - er nu helt bortskaffet i planloven, og der er alene krav om en offentlig høring, der kan foretages digitalt - ikke om borgermøder osv.

Også dette er selvsagt opgaver, som medarbejderne bruger tid på, og som kan nedprioriteres, hvis man politisk ønsker det.

Delegationsplan for behandling af byggesager

Igennem årene er der lagt en fast praksis og vedtaget en delegationsplan for hvilke byggeansøgninger og ansøgninger om planmæssige tilladelser, som forvaltningen selv kan træffe afgørelse om, og hvilke sager Byplanudvalget ønsker forelagt til beslutning – altså hvilke delegationsbeføjelser forvaltningen har.

Generelt set kan man sige, at en udvidet delegationsbeføjelse til forvaltningen i forhold til dagens niveau vil spare tid og ressourcer til arbejdet med udarbejdelse af politiske dagsordenspunkter m.v. Omvendt er det typisk de mest indgribende og politisk tunge sager, hvor udvalget har ønsket at fastholde kompetencen selv, og hvor det må forventes, at de berørte borgere ofte må forventes at rette henvendelse til det politiske niveau på eget initiativ, hvis ikke det er fast praksis i sagsbehandlingen.

Borgertilfredshedsundersøgelser på byggesagsområdet

Byplanudvalget har i indeværende år besluttet at igangsætte en undersøgelse af borgertilfredsheden på byggesagsområdet, som i første omgang laves kvalitativt, og hvor der på sigt også ønskes mere en mere kvantitativ og regelmæssigt gentaget borgertilfredshedsundersøgelse.

Også denne opgave tager tid væk fra selve byggesagsbehandlingen, men peger omvendt på hvor der kan være forbedringspotentialer i forvaltningens arbejde med byggesagsbehandlingen.

Halvårlige statusopgørelser for opgavevaretagelsen på plan- og byggesagsområdet

Byplanudvalget har bedt om at få halvårlige statusopgørelser for sagsbehandlingen på byggesagsområdet. Forvaltningen har af egen drift udvidet denne til også at omfatte status for planområdet.

Afdelingsledelsen bruger de samme data og den ledelsesinformation som fremgår af sagen til den løbende styring af området, og mertidsforbruget til også at udarbejde en sag herom til det politiske niveau er meget begrænset.

Dokument Navn:	**Oversigtskort + skråfotos.docx**
Dokument Titel:	**Oversigtskort + skråfotos**
Dokument ID:	**5573043**
Placering:	**Emnesager/Rygårds Alle 1. Overskridelse af maksimalt tilladt bebyggelsesprocent i forbindelse med udvendig efterisolering af etageejendom/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Rygårds Alle 1. Overskridelse af maksimalt tilladt bebyggelsesprocent i forbindelse med udvendig efterisolering af etageejendom**
Dagsordenspunkt nr	**10**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**4**

Dette dokument blev genereret af getorganized

Rygårds Alle 1 – Oversigtskort + skråfoto

Oversigtskort

Skråfotos:

Relateret document 2/4

Dokument Navn:	**Foto, Facader & galve.pdf**
Dokument Titel:	**Foto, Facader & galve**
Dokument ID:	**5573042**

Galv mod Rygårds Alle

Nordvendt facade, set fra Rygårds Alle

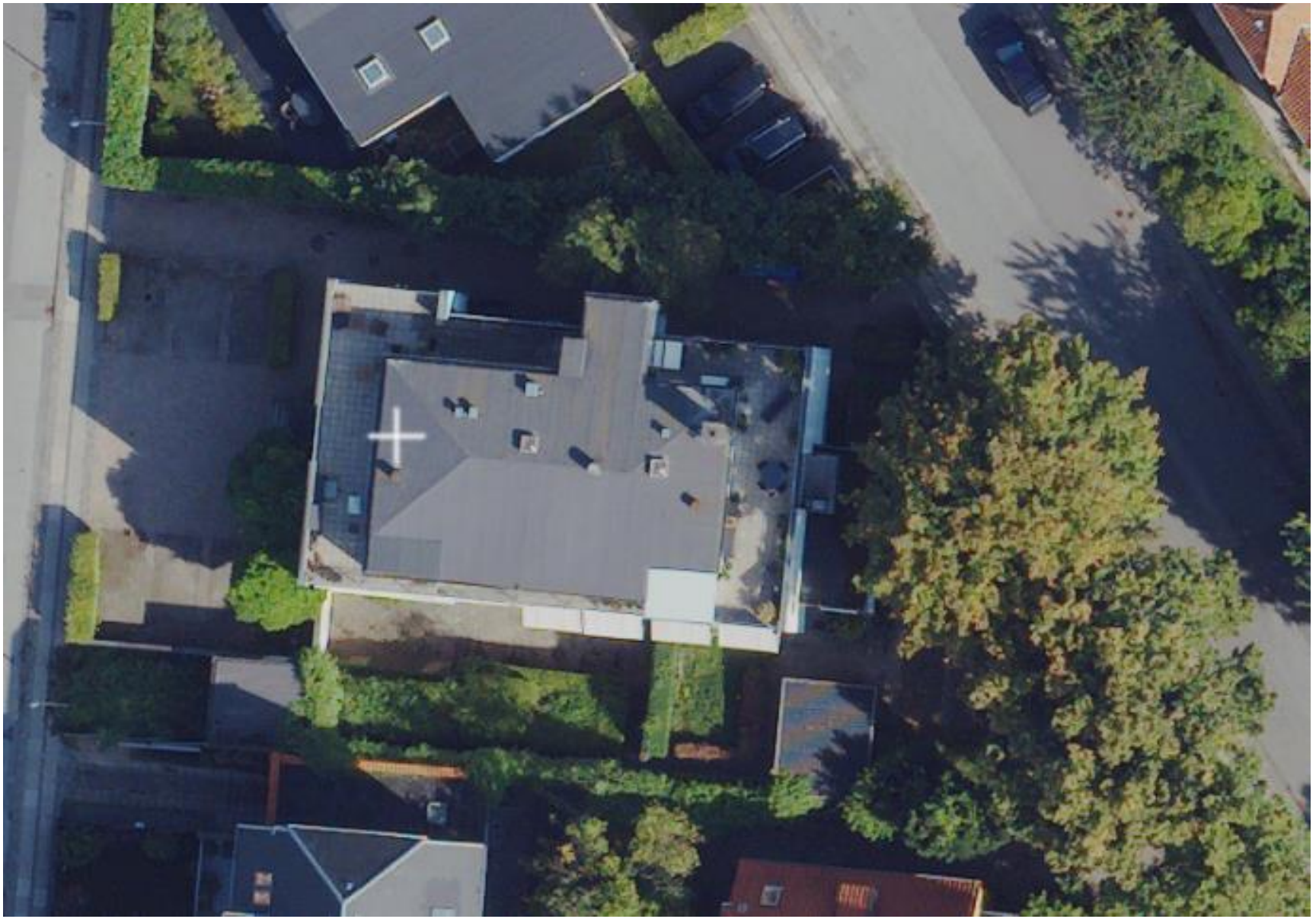
Sydvendt facade, set fra Rygårds Alle

Gavl set fra Henningsens Alle

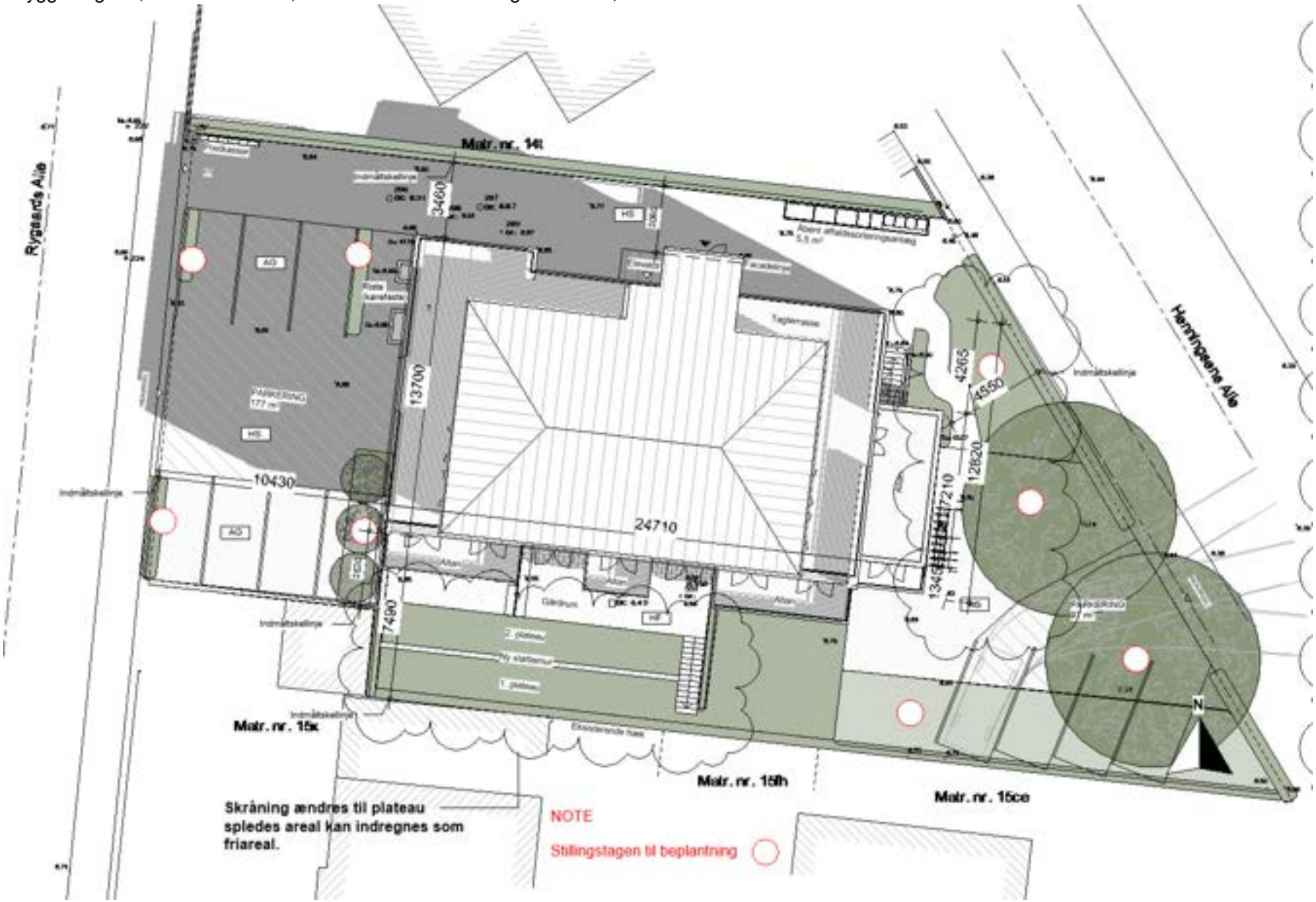
Relateret document 3/4

Dokument Navn:	**Skyggediagrammer.pdf**
Dokument Titel:	**Skyggediagrammer**
Dokument ID:	**5573044**

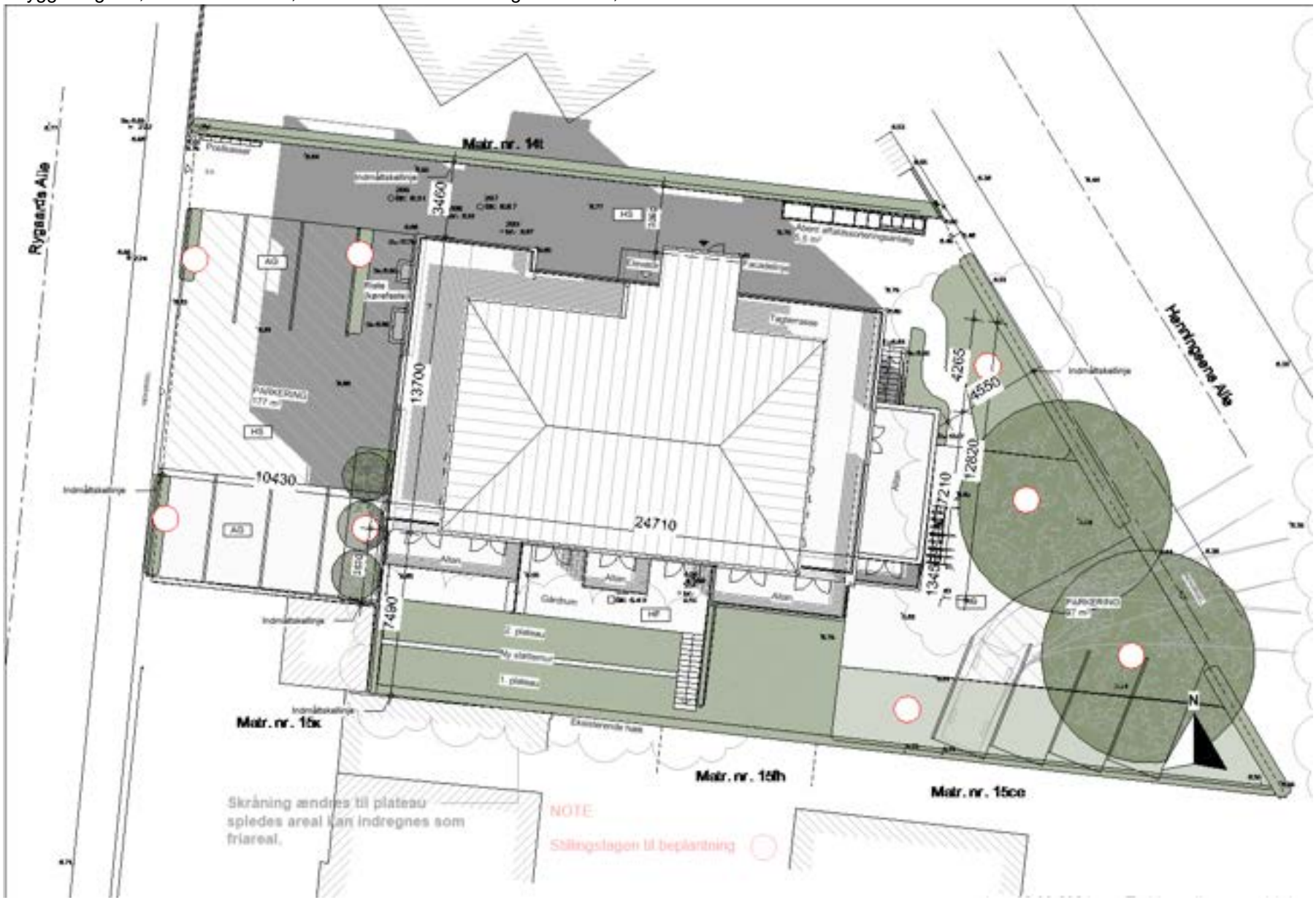
Udklip fra Dataforsygningen, dato 30.02.2021, forhold før efterisolering af facader



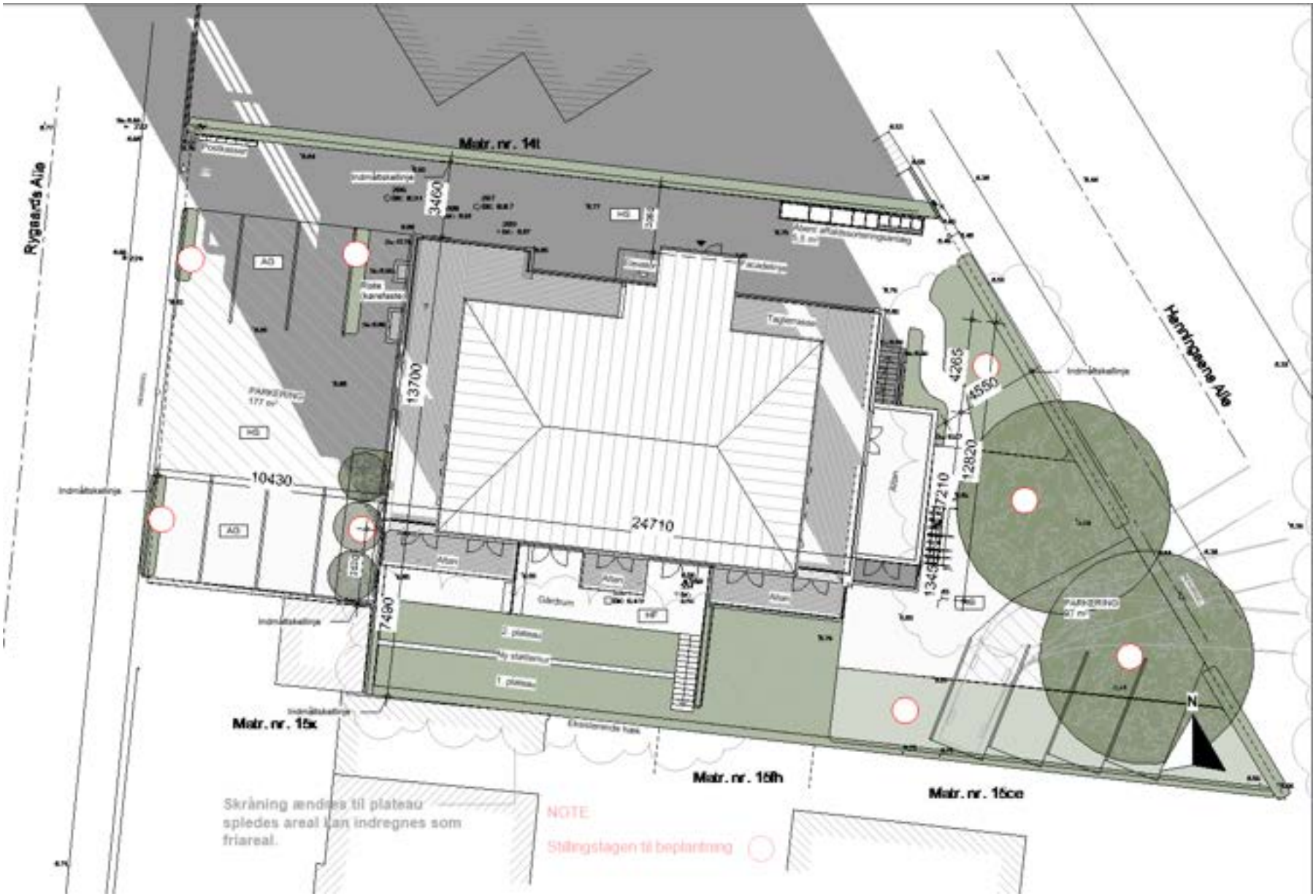
Skyggediagram, dato 30.02.2021, forhold med efterisolering af facader, + 100 mm



Skyggediagram, sommersolhverv, forhold med efterisolering af facader, + 100 mm

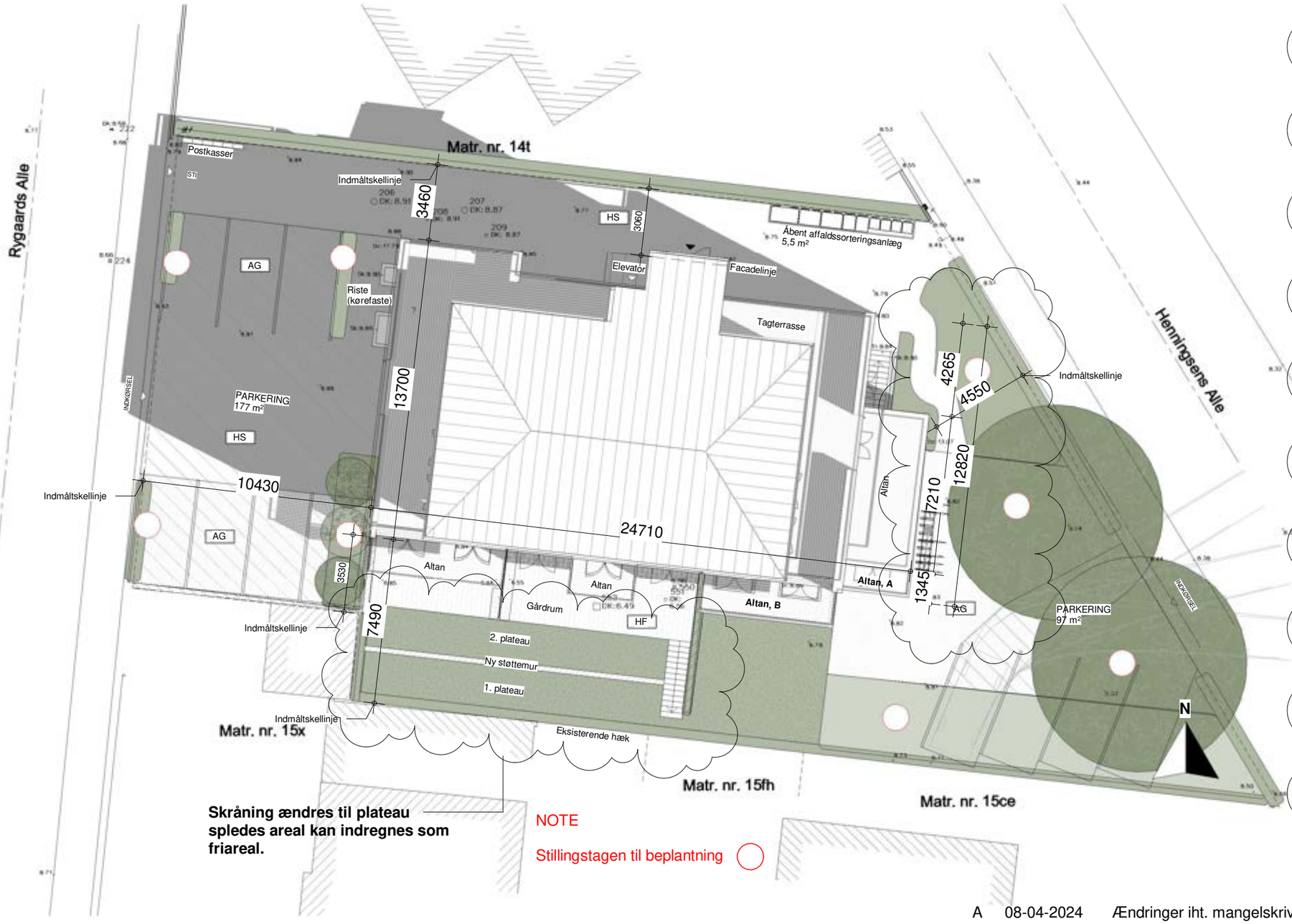


Skyggediagram, vintersolhverv, forhold med efterisolering af facader, + 100 mm



Relateret document 4/4

Dokument Navn:	**Tegningsmateriale.pdf**
Dokument Titel:	**Tegningsmateriale**
Dokument ID:	**5573045**



Skråning ændres til plateau spledes areal kan indregnes som friareal.

NOTE

Stillingstagen til beplantning

Redegørelse for friarealer

Friarealet skal være min. 80 % af boligetageareal.

Bruttoetageareal inkl. efterisolering som angivet på tegninger:

Stueplan	307,4 m²
1. sal	286,1 m²
2. sal (penthouse)	160,5 m²
Samlet bruttoareal	**754 m²**

Minimum antal m² friareal
754 m² * 80 % = **603,2 m²**

Udregning af nye friarealer

Grundareal	1036,0 m²
Samlet parkering (fratræk.)	264,0 m²
Bebyg. areal (fratræk.)	307,4 m²
Affaldssorteringsanlæg (fratræk.)	5,5 m²
Areal under altan A og B (fratræk.)	13,3 m²
Altaner, stue	28,5 m²
Altaner, 1. sal	47,1 m²
Tagterrasse	121 m²

1036 m² - (264 m² + 307,4 m² + 5,5 + 13,3) + 196,6 = **642,4 m²**

Kravet til friarealer er overholdt med **39,2 m²** i overskud
(642,4 - 603,2 = **39,2**)

Opgørelse af efterisoleringen etagevis:

Tilføjet i stueplan	7,8 m²
Tilføjet 1.sal	8,5 m²
Samlet forøgelse	**16,3 m²**

Ny byggelsesprocent
Grundareal: 1036 m²
Bruttoetageareal: 754 m²
Bebyggelsesprocent = (754 m² x 100) / 1036 m² ≈ **73 %**

NOTE

Matr. nr.: 14ib

Antal p-pladser: 12 stk.

Eksisterende belægninger:
Herregårdssten (HS)
Armeringsgræs (AG) (udgår - nye HS)
Havefliser (HF).

Eksisterende skur ved sydøstlige hjørne af bygningen rives ned.

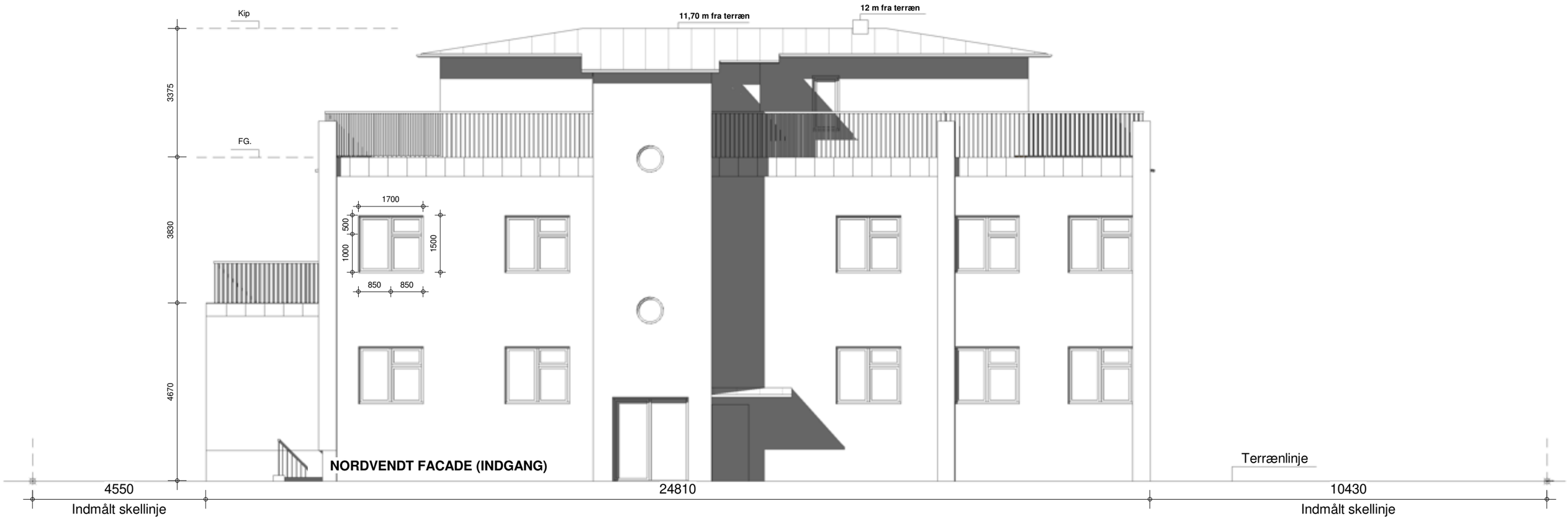
Affaldssorteringsanlæg normering:
4 x 140 L mad, tekstil, metal, småt elektronik
2 x 240 L papir, glas
2 x 400 L rest, plast
1 x 660 L pap
Miljøbokse efter behov

A	08-04-2024	Ændringer iht. mangelskriv af den 14.03.2024	

RYGÅRDS ALLE 1 - 2900 HELLERUP

Bygherre:	De Forende Ejendomselsskaber A/S		
Emne:	Situationsplan	Status:	**MYNDIGHEDSPROJEKT**
Tegn. nr.:	RYG_K01_H1_EX_10S	Mål:	1 : 200
Dato:	24-11-2023	Format:	A3
Udf/kontr	Kontr/Godk	0 2 4 10 m	
SA / SA	US / US	**1:200**	

MANNIK & STORM ARKITEKTER MAA
Mannik & Storm A/S, Arkitekter MAA Strandvejen 628 2930 Klampenborg +45 39 62 48 11 Sagsnr: 891-22



RYGÅRDS ALLE 1 - 2900 HELLERUP

Bygherre:	De Forende Ejendomselsskaber A/S		
Emne:	Nordvendt facade (indgang)	Status:	**MYNDIGHEDSPROJEKT**
Tegn. nr.:	RYG_K01_H2_EX_200	Mål:	1 : 100
Dato:	22-11-2023	Format:	A3

Udf/kontr	Kontr/Godk
SA / SA	US / US

0 1 2 5 m

1:100

MANNIK & STORM ARKITEKTER MAA

Mannik & Storm A/S, Arkitekter MAA Strandvejen 628 2930 Klampenborg +45 39 62 48 11 Sagsnr: 891-22

SYDVENDT FACADE

RYGÅRDS ALLE 1 - 2900 HELLERUP

Bygherre:	De Forende Ejendomselsskaber A/S		
Emne:	Sydvendt facade	Status:	**MYNDIGHEDSPROJEKT**
Tegn. nr.:	RYG_K01_H2_EX_201	Mål:	1 : 100
Dato:	22-11-2023	Format:	A3

Udf/kontr	Kontr/Godk
SA / SA	US / US

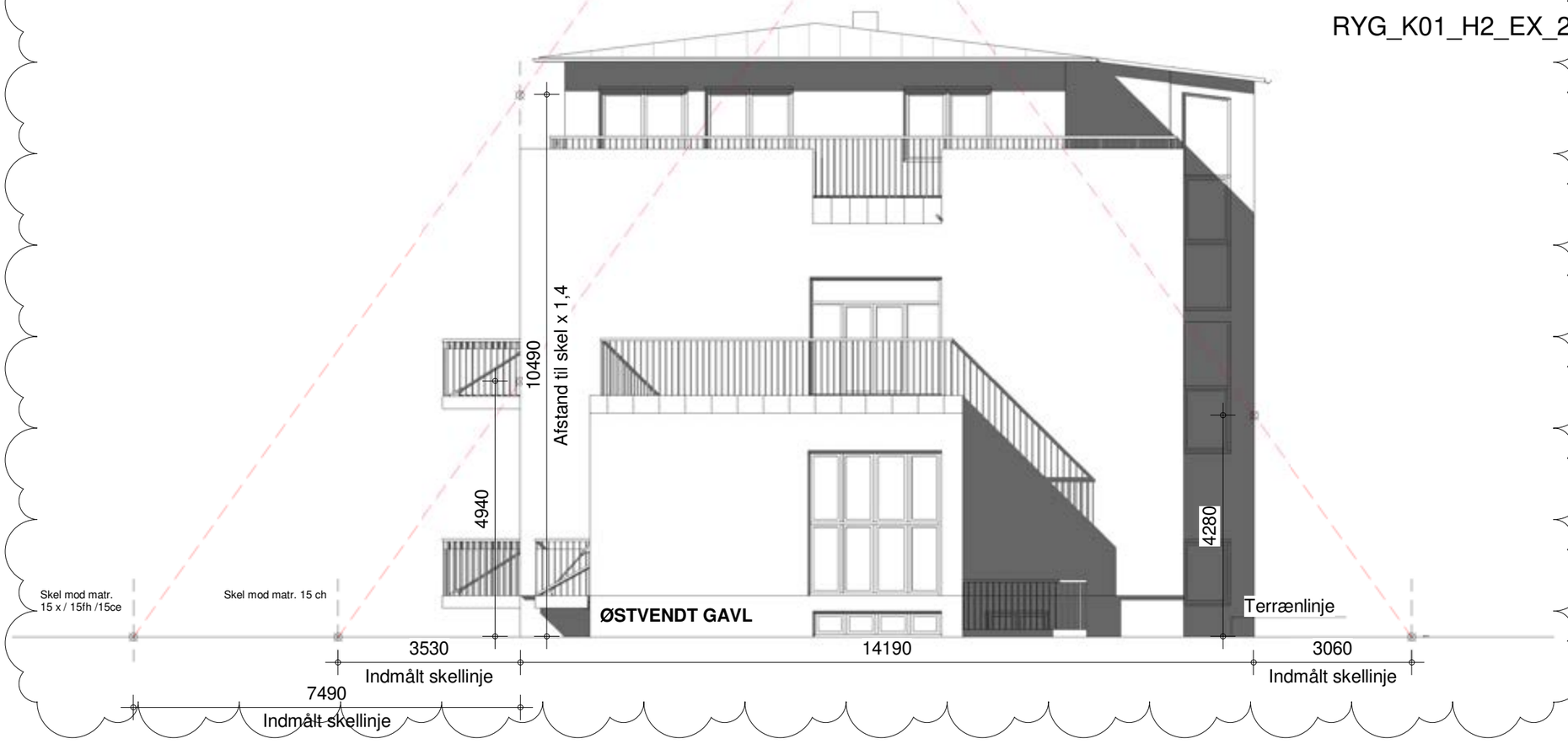
0 1 2 5 m

1:100

MANNIK & STORM ARKITEKTER MAA

Mannik & Storm A/S, Arkitekter MAA Strandvejen 628 2930 Klampenborg +45 39 62 48 11 Sagsnr: 891-22

RYG_K01_H2_EX_202 A



A 08-04-2024 Ændringer iht. mangelskriv af den 14.03.2024

RYGÅRDS ALLE 1 - 2900 HELLERUP

Bygherre:	De Forende Ejendomselsskaber A/S		
Emne:	Gavle	Status:	**MYNDIGHEDSPROJEKT**
Tegn. nr.:	RYG_K01_H2_EX_202	Mål:	1 : 100
Dato:	22-11-2023	Format:	A3

Udf/kontr	Kontr/Godk
SA / SA	US / US

0 1 2 5 m

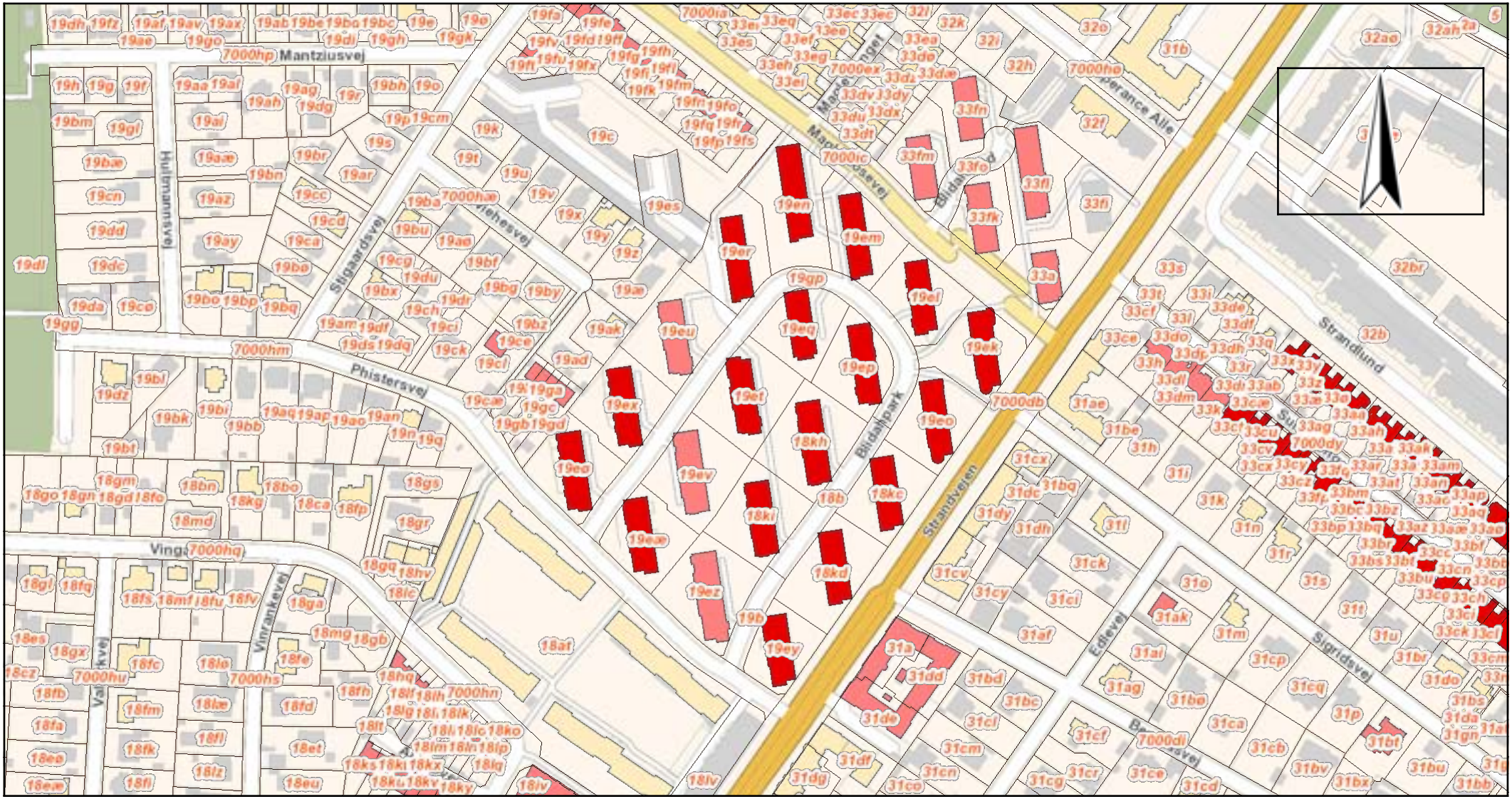
1:100

MANNIK & STORM ARKITEKTER MAA

Mannik & Storm A/S, Arkitekter MAA Strandvejen 628 2930 Klampenborg +45 39 62 48 11 Sagsnr: 891-22

Dokument Navn:	**Oversigtskort - Blidahpark, solceller.pdf**
Dokument Titel:	**Oversigtskort - Blidahpark, solceller**
Dokument ID:	**5583294**
Placering:	**Emnesager/Blidahpark. Opsætning af solceller på bevaringsværdige etageejendomme/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Blidahpark. Opsætning af solceller på bevaringsværdige ejendomme**
Dagsordenspunkt nr	**11**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**10**

Dette dokument blev genereret af getorganized



Blidahpark - Solceller			**GENTOFTE KOMMUNE**
Dato: 29-07-2022	Mål: 1:3000	Initialer:	

Relateret document 2/10

Dokument Navn:	**Skråfoto - Blidahpark.pdf**
Dokument Titel:	**Skråfoto - Blidahpark**
Dokument ID:	**5583293**

BLIDAHPARK

Relateret document 3/10

Dokument Navn:	**Solcelleprojekt_ansøgning.pdf**
Dokument Titel:	**Solcelleprojekt_ansøgning**
Dokument ID:	**5583295**

Notat 01 - Solcelle projekt 2022-05-20

Blidahpark E/F

Hellerup

Formål:

Planmæssig godkendelse på de udvendige bygningsændringer (gyldig i 3 år)

Indledning og formål:

Vi er en større ejerforening i Gentofte Kommune, der ønsker at etablerer solceller på samtlige af foreningens 20 blokke samt batterianlæg. Solcelleanlægget vil forsyne lejligheder samt fællesinstallationer i de enkelte blokke.

Blokkene er placeret langs Strandvejen og fordeler sig på en større grønt areal, hvor vi allerede aftager og håndterer regnvand på egen grund til hjælp og gavn for alle. Vores skønne grønne arealer er fyldt med buske, træer, blomster og meget mere, hvilket vi værdsætter utrolig højt.

Foreningen føler sig forpligtet til stadig at bidrage til den grønne omstilling og dermed opnå en grøn profil, som vi alle kan være stolte af.

Solcellerne skal være en ”naturlig” del af bebyggelsen og derfor vil en sort solcelleløsning, der matcher vores sorte tagflade være en forudsætning for hele projektet.

Blokkenes lave taghældning indbyder til en påbygget solcelleløsning, som falder ind i tagets (sort tagpap) farve, hvilket gør solcellerne ikke vil kunne ses fra gadeniveau. Det skal bemærkes at taget på samtlige blokke allerede er påvirket af tekniske installationer, såsom aftrækskanaler fra lejligheder samt ovenlys.

Vedlagt dokumentation:

I vedlagte dokumentation er valget af blok er truffet grundet beliggenheden mod Strandvejen, hvor vi var nysgerrig på hvilket indtryk dette kunne give fra netop gadeniveauet på Strandvejen.

Vi har udarbejdet visualiseringer af projektet ved hjælp at en 3D scanning af udvalgt blok mod strandvejen, som følgende:

- A102 – Tagflade forslag 3
- A102 – Tagflade forslag 4
- A105 – 3D visualiseringer
- A105.01 – 3D Visualiseringer

Grundet foreningens orientering og placering vil andre lejligheder mod strandvejen ikke være påvirket af eventuelt genskær. Visuelt vil hele tagfladen fremstå sort sammen med de sorte solceller.

Udarbejdet af Steven Amtoft-Møller

Projektet:

Etableringen vil forløbe over en årrække på 7-8 år, da vi har i sinde at udfører disse samtidig med allerede planlagte blokrenoveringer. Blidahpark renovere hvert år 2-3 blokke for at sikre bygningernes udseende samt kvalitet.

Vi er i skrivende stund i færd med at udskifte samtlige vandinstallationer, da tiden er inde til fornyelse.

Vi forudser at kunne nedbringe anlægsomkostningerne i forbindelse med installationen af solceller ved at anvende, i perioden, opsatte stilladser i forbindelse med blokrenoveringer. Vi ønsker ikke at belaste miljøet mere end højst nødvendigt.

Teknik:

Der planlægges med installation af solceller samt tilhørende teknik pr. blok i foreningen.

Hver blok skal afregne i forhold til forsyningsselskabet. Varetages af ejerforeningen/administrator.

Hver lejlighed skal afregne i forhold til faktuelt forbrug via bi-måler som fjernaflæses.

Ejerforeningen afholder omkostninger i forbindelse med anlægsudgiften pr. blok.

Generalforsamling:

Bestyrelsen har beboernes opbakning til et For-projekt.

Det fortsatte arbejde:

Bestyrelsen ønsker muligheden for et solcelleprojekt godkendt af kommunalbestyrelsen inden arbejdet fortsætter.

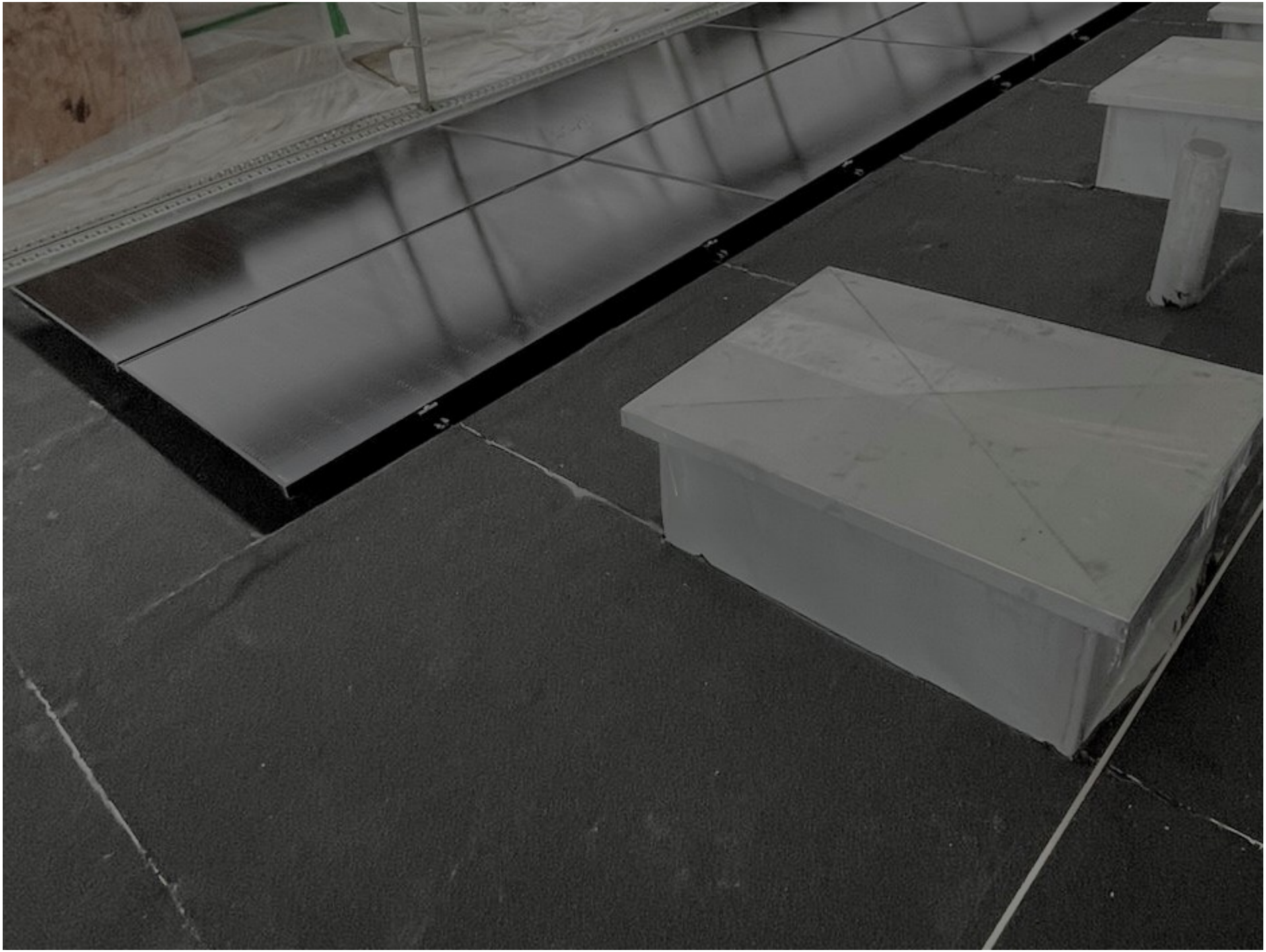
På vegne af hele Bestyrelsen

Steven Amtoft-Møller (medlem af bestyrelsen)

Udarbejdet af Steven Amtoft-Møller

Relateret document 4/10

Dokument Navn:	**Foto, nedfældede solceller.pdf**
Dokument Titel:	**Foto, nedfældede solceller**
Dokument ID:	**5583292**



Relateret document 5/10

Dokument Navn:	**Foto tagperspektiv.pdf**
Dokument Titel:	**Foto tagperspektiv**
Dokument ID:	**5583291**

Relateret document 6/10

Dokument Navn:	**A105.01 - 3D visualiseringer.pdf**
Dokument Titel:	**A105.01 - 3D visualiseringer**
Dokument ID:	**5583290**

Tegn.
A105.01

Idéoplæg

Blidahpark visualisering		R3DA Real 3D Architecture		
		3D views		
Sags nr.:	2021039	Dato:	02/22/22	Tegnings nr.:
Bygherre	Blidahpark	Rev	02/22/22	A105.01
Adresse:	Blidahpark, 2900 Hellerup	Tegnet af:	Author	
Ejerlav: Gentofte	Matr. nr.: 19ez	Kontrolleret af:	Checker	Mål:

R3DA ApS · Lågegyde 145 - 2980 Kokkedal · tlf.: 24 65 18 38 / 60 65 59 02 · pf@r3da.dk / tm@r3da.dk

Relateret document 7/10

Dokument Navn:	**A102 - Tagflade forslag 4.pdf**
Dokument Titel:	**A102 - Tagflade forslag 4**
Dokument ID:	**5583289**

Tegn.
A102

Idéoplæg

Blidahpark visualisering		R3DA Real 3D Architecture			
		Tagflade			
Sags nr.:	2021039	Dato:	05.01.2022	Tegnings nr.:	
Bygherre	Blidahpark	Rev	05.01.2022	A102	
Adresse:	Blidahpark, 2900 Hellerup	Tegnet af:	PF		
Ejerlav: Gentofte	Matr. nr.: 19ez	Kontrolleret af:	TM	Mål:	1 : 200

R3DA ApS · Lågegyde 145 - 2980 Kokkedal · tlf.: 24 65 18 38 / 60 65 59 02 · pf@r3da.dk / tm@r3da.dk

Relateret document 8/10

Dokument Navn:	**A105 - 3D visualiseringer.pdf**
Dokument Titel:	**A105 - 3D visualiseringer**
Dokument ID:	**5583288**

Tegn.
A105

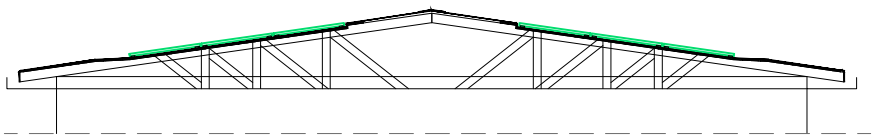
Idéoplæg

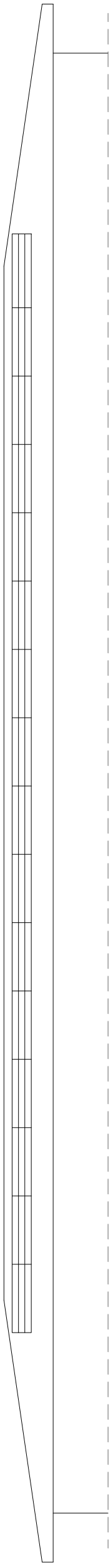
Blidahpark visualisering		R3DA Real 3D Architecture		
		3D views		
Sags nr.:	2021039	Dato:	05.01.2022	Tegnings nr.:
Bygherre	Blidahpark	Rev	05.01.2022	A105
Adresse:	Blidahpark, 2900 Hellerup	Tegnet af:	PF	
Ejerlav: Gentofte	Matr. nr.: 19ez	Kontrolleret af:	TM	Mål:

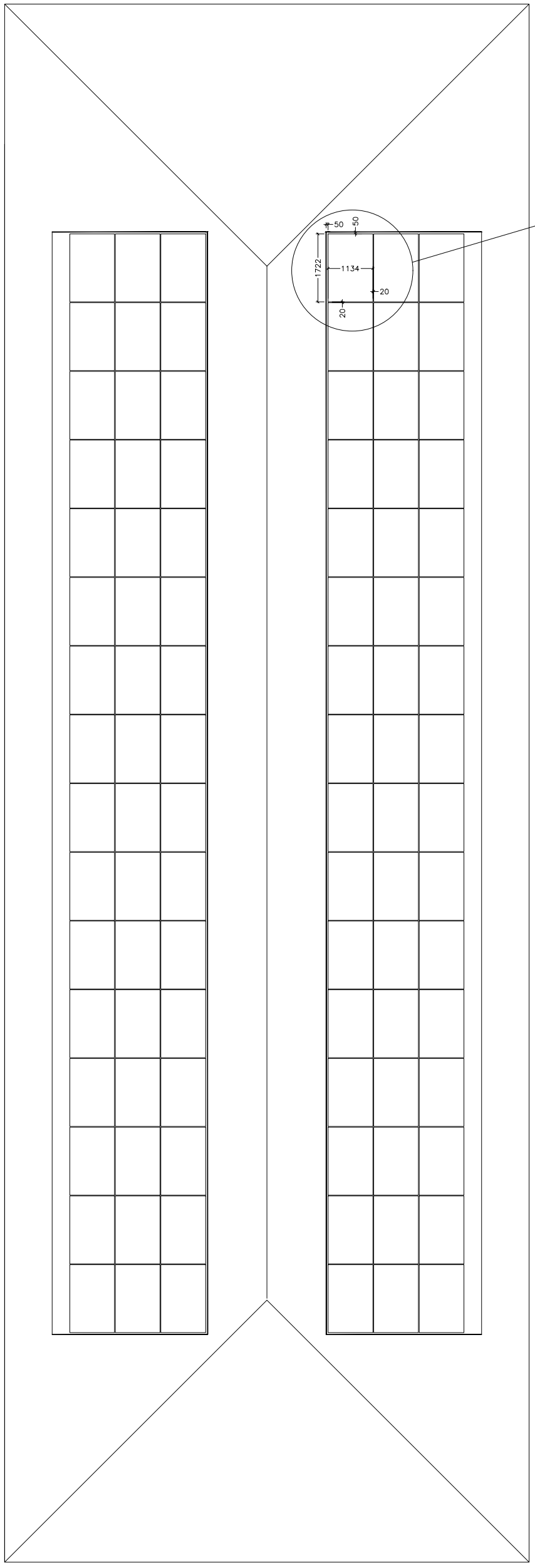
R3DA ApS · Lågegyde 145 - 2980 Kokkedal · tlf.: 24 65 18 38 / 60 65 59 02 · pf@r3da.dk / tm@r3da.dk

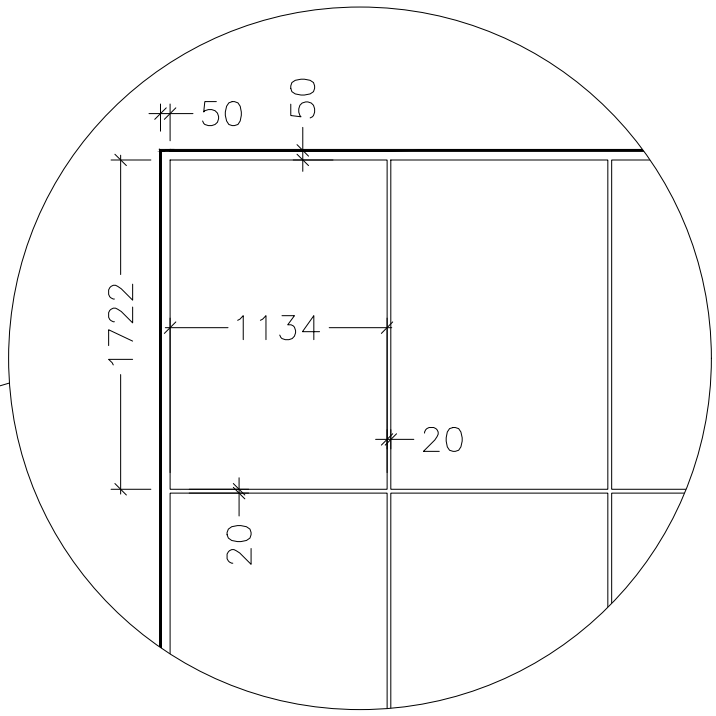
Relateret document 9/10

Dokument Navn:	**Blidah Park_Solpaneler_07.03.2024.pdf**
Dokument Titel:	**Blidah Park_Solpaneler_07.03.2024**
Dokument ID:	**5583287**









Lcp 2020 ApS

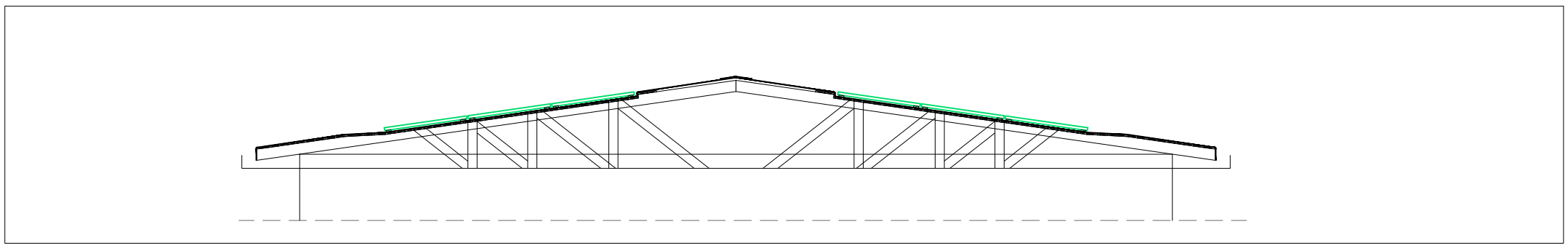
Dato: 06.03.2024

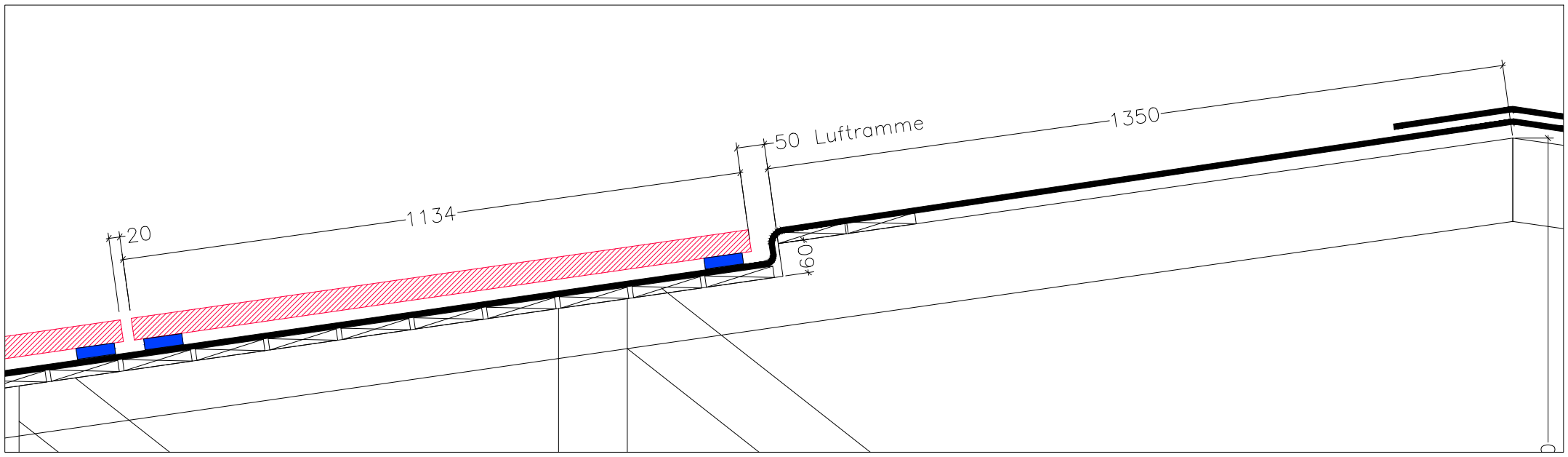
Vedr.:

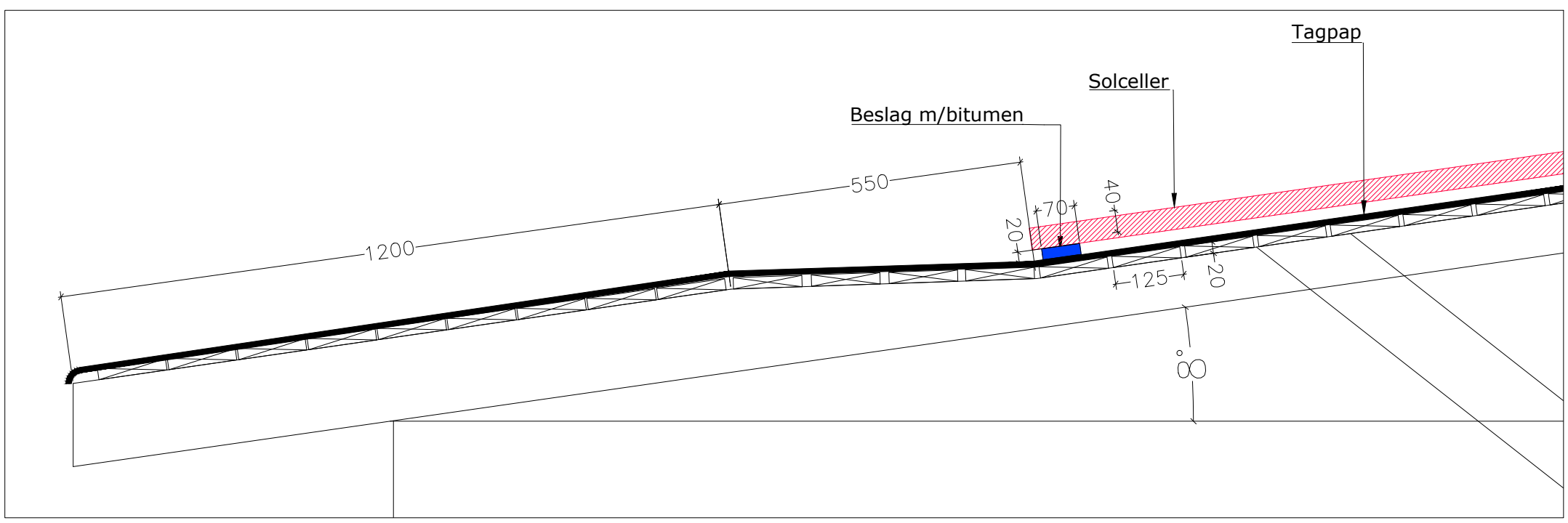
Blidah Parken
2900 Hellerup

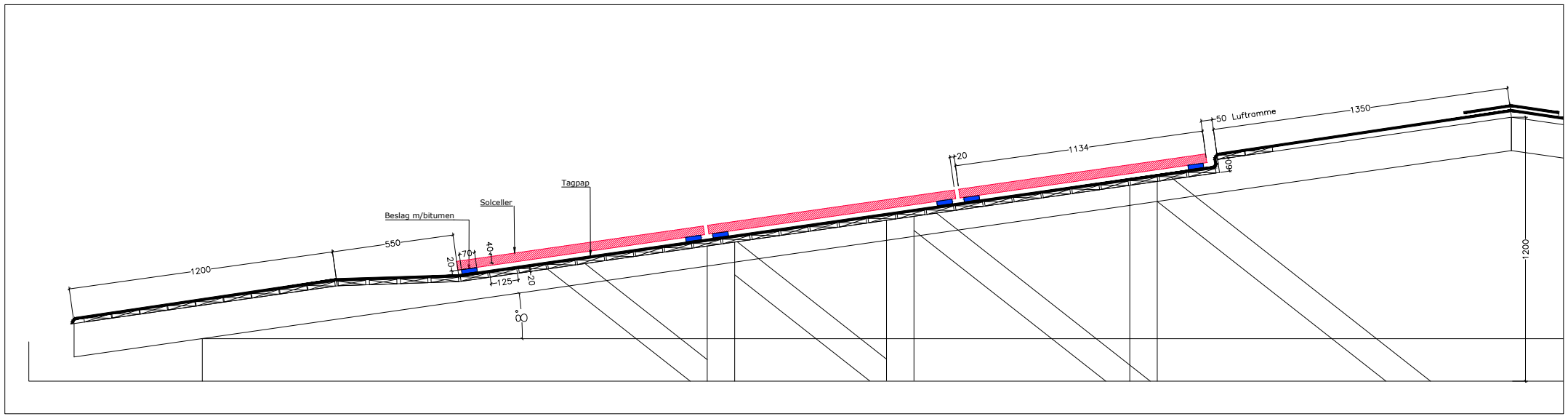
Mål: 1:120

JB Tegn & Design www.JBTegn.dk
Landagervej 1, 3200 Helsinge – 2087 8131









Lcp 2020 ApS

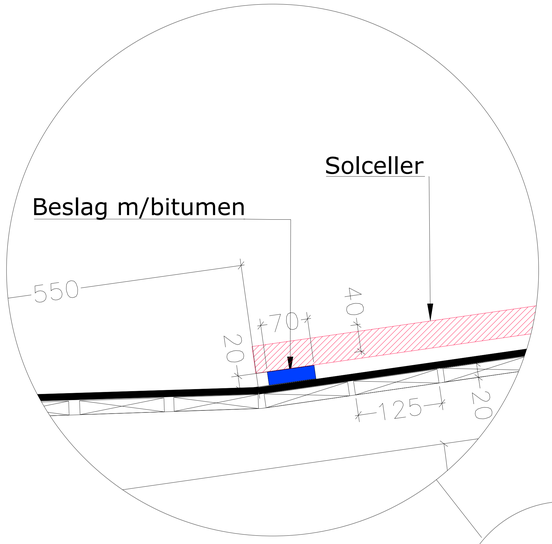
Dato: 06.03.2024

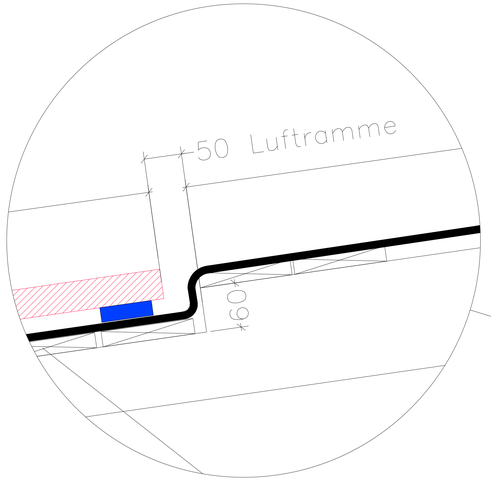
Vedr.:

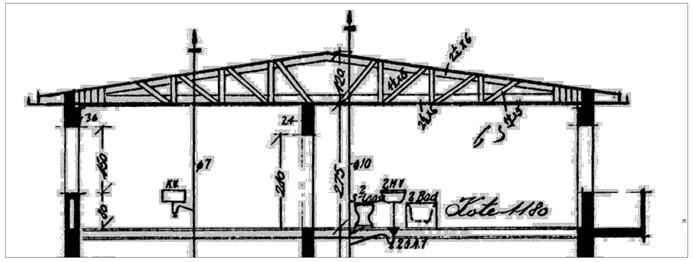
Blidah Parken
2900 Hellerup

Mål: 1:

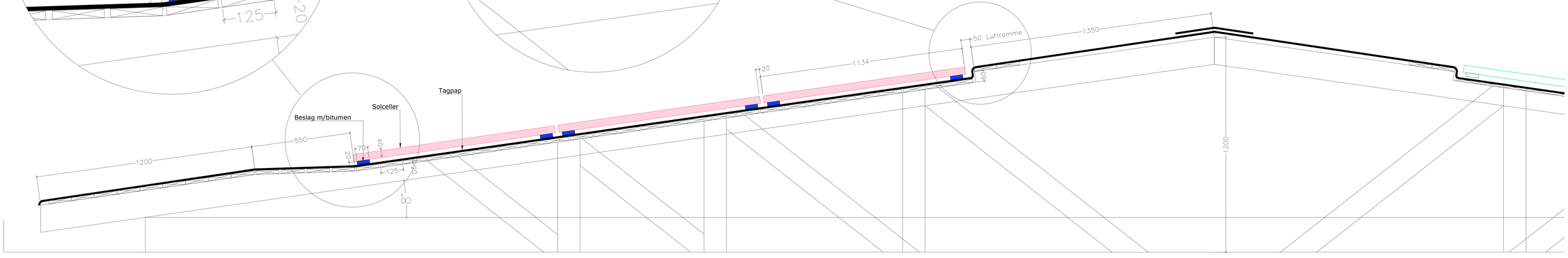
JB Tegn & Design www.JBTegn.dk
Landagervej 1, 3200 Helsinge – 2087 8131

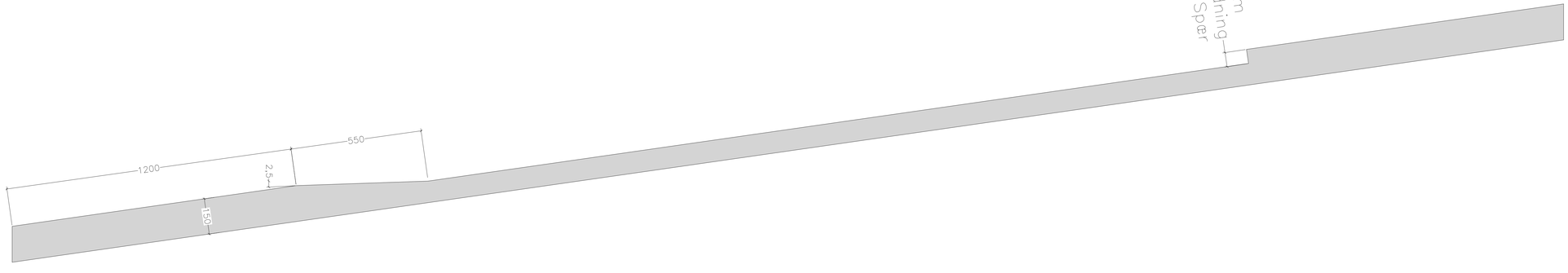






Org. Tegn.





Lcp 2020 ApS

Dato: 06.03.2024

Vedr.:

Blidah Parken
2900 Hellerup

Mål: 1:7,5

JB Tegn & Design www.JBTegn.dk
Landagervej 1, 3200 Helsinge – 2087 8131

Relateret document 10/10

Dokument Navn:	**Blidahparken 15-03-2024-2.pdf**
Dokument Titel:	**Blidahparken 15-03-2024-2**
Dokument ID:	**5583296**

LCP2020 ApS
Niels

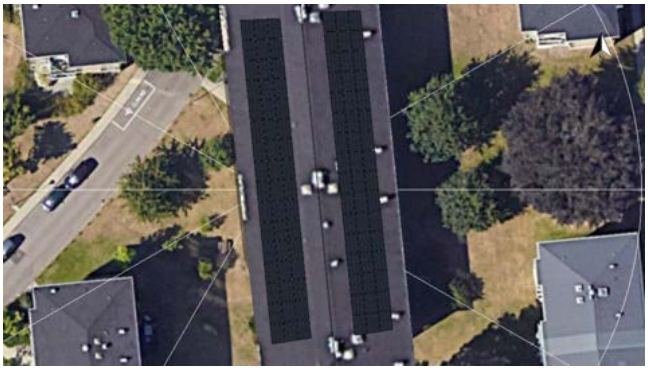
Customer No.: Blidahparken
Project Name: Blidahparken
Offer no.: Blidahparken

15-03-2024

Your PV system

Address of Installation

Blidahparken
2900



Offer Number: Blidahparken

Project Overview

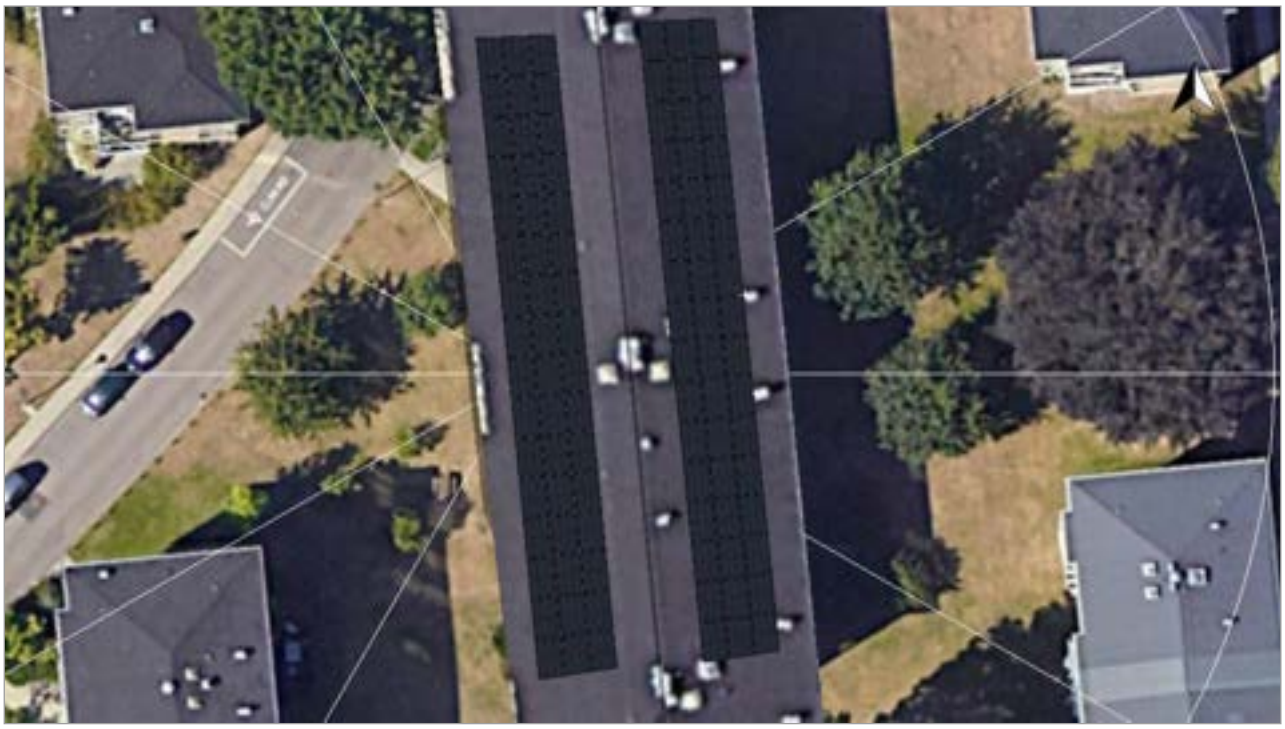


Figure: Overview Image, 3D Design

PV System

3D, Grid-connected PV System with Electrical Appliances and Battery Systems

Climate Data	Koebenhavns Airp., DNK (1996 - 2015)	
Values source	Meteonorm 8.1	
PV Generator Output	41,28	kWp
PV Generator Surface	187,5	m²
Number of PV Modules	96	
Number of Inverters	1	
No. of battery systems	2	

Offer Number: Blidahparken

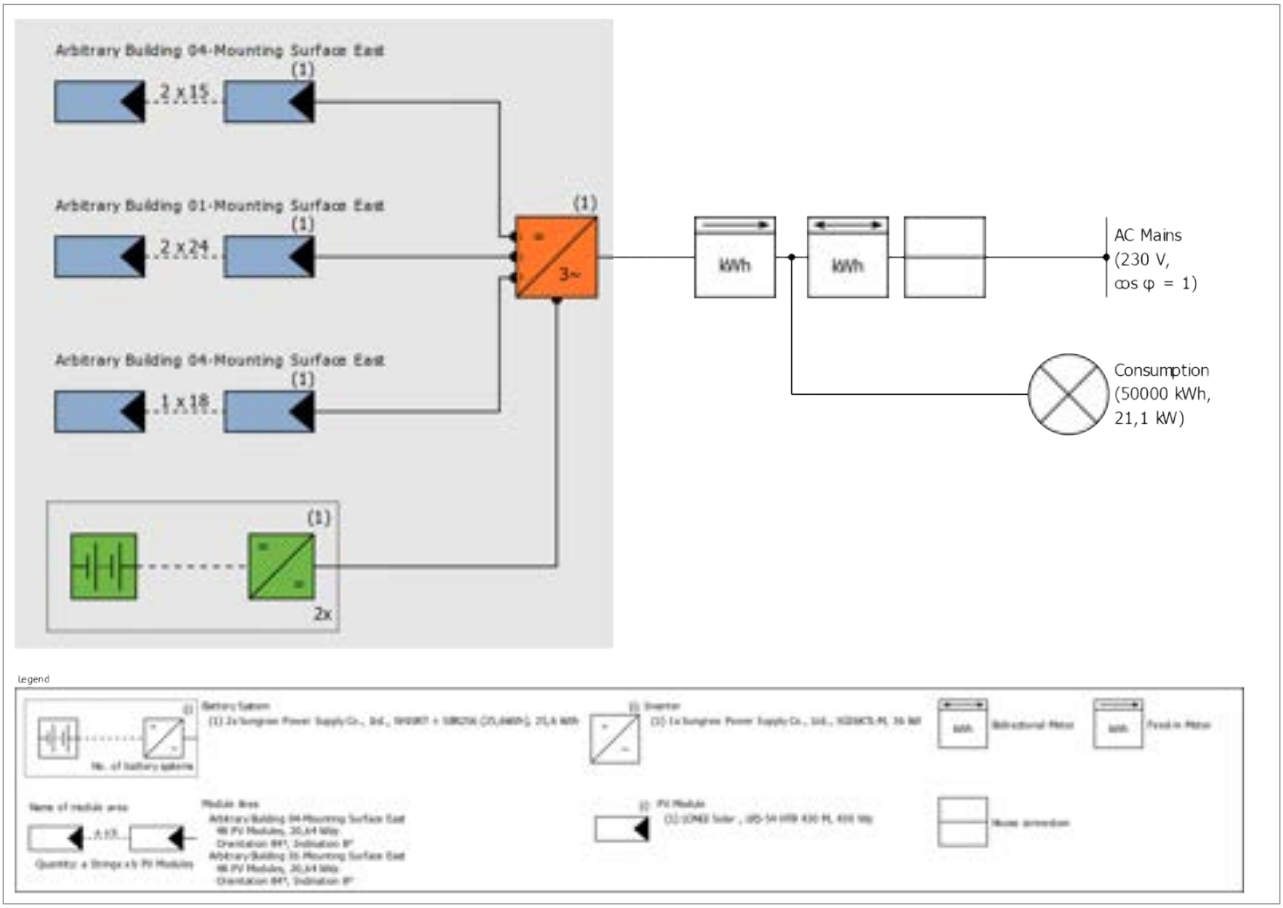


Figure: Schematic diagram

Production Forecast

Production Forecast		
PV Generator Output	41,28	kWp
Spec. Annual Yield	960,65	kWh/kWp
Performance Ratio (PR)	94,87	%
Yield Reduction due to Shading	1,6	%
PV Generator Energy (AC grid) with battery	39.315	kWh/Year
Direct Own Use	26.812	kWh/Year
Clipping at Feed-in Point	0	kWh/Year
Grid Export	12.503	kWh/Year
Own Power Consumption	68,2	%
CO_2 Emissions avoided	18.277	kg / year
Level of Self-sufficiency	53,6	%

Offer Number: Blidahparken

Financial Analysis

Your Gain

Total investment costs	495.000,00	kr.
Internal Rate of Return (IRR)	18,22	%
Amortization Period	5,4	Years
Electricity Production Costs	0,572	kr./kWh
Energy Balance/Feed-in Concept	Surplus Feed-in	

The results have been calculated with a mathematical model calculation from Valentin Software GmbH (PV*SOL algorithms). The actual yields from the solar power system may differ as a result of weather variations, the efficiency of the modules and inverter, and other factors.

Offer Number: Blidahparken

Set-up of the System

Overview

System Data

Type of System	3D, Grid-connected PV System with Electrical Appliances and Battery Systems

Climate Data

Location	Koebenhavns Airp., DNK (1996 - 2015)
Values source	Meteonorm 8.1
Resolution of the data	1 h
Simulation models used:	
- Diffuse Irradiation onto Horizontal Plane	Hofmann
- Irradiance onto tilted surface	Hay & Davies

Consumption

Total Consumption	50000 kWh
Vejledalen	50000 kWh
Load Peak	21,1 kW

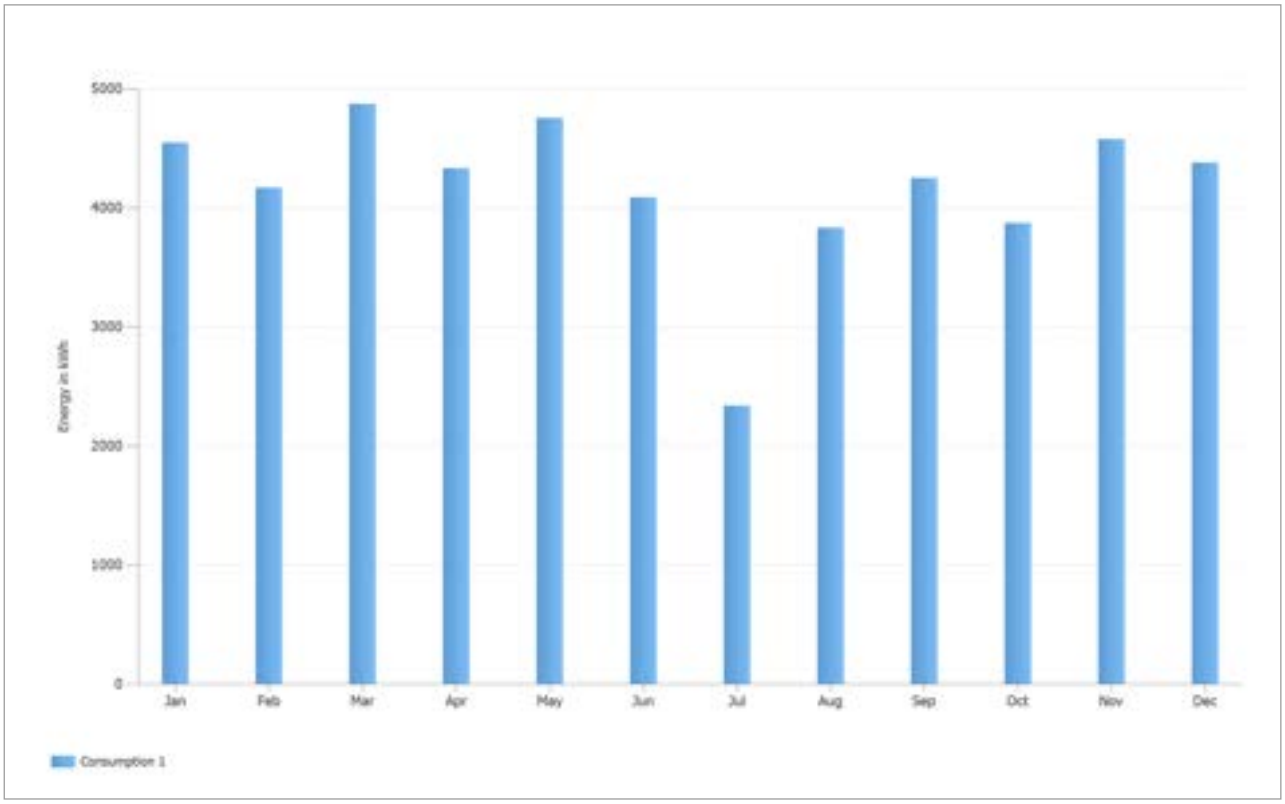


Figure: Consumption

Module Areas

1. Module Area - Arbitrary Building 04-Mounting Surface East

PV Generator, 1. Module Area - Arbitrary Building 04-Mounting Surface East

Name	Arbitrary Building 04-Mounting Surface East
PV Modules	48 x LR5-54 HTB 430 M (v3)
Manufacturer	LONGI Solar
Inclination	8 °
Orientation	East 84 °
Installation Type	Roof parallel
PV Generator Surface	93,7 m²

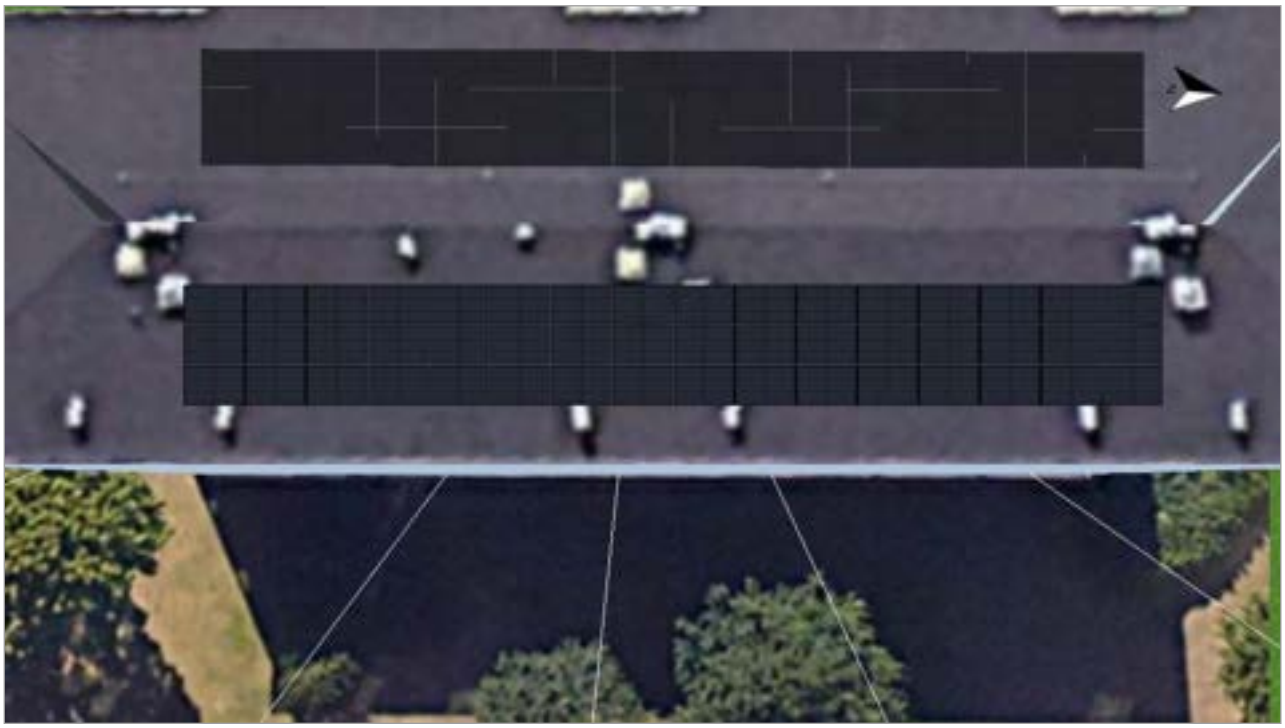


Figure: 1. Module Area - Arbitrary Building 04-Mounting Surface East

2. Module Area - Arbitrary Building 01-Mounting Surface East

PV Generator, 2. Module Area - Arbitrary Building 01-Mounting Surface East

Name	Arbitrary Building 01-Mounting Surface East
PV Modules	48 x LR5-54 HTB 430 M (v3)
Manufacturer	LONGI Solar
Inclination	8 °
Orientation	East 84 °
Installation Type	Roof parallel
PV Generator Surface	93,7 m²

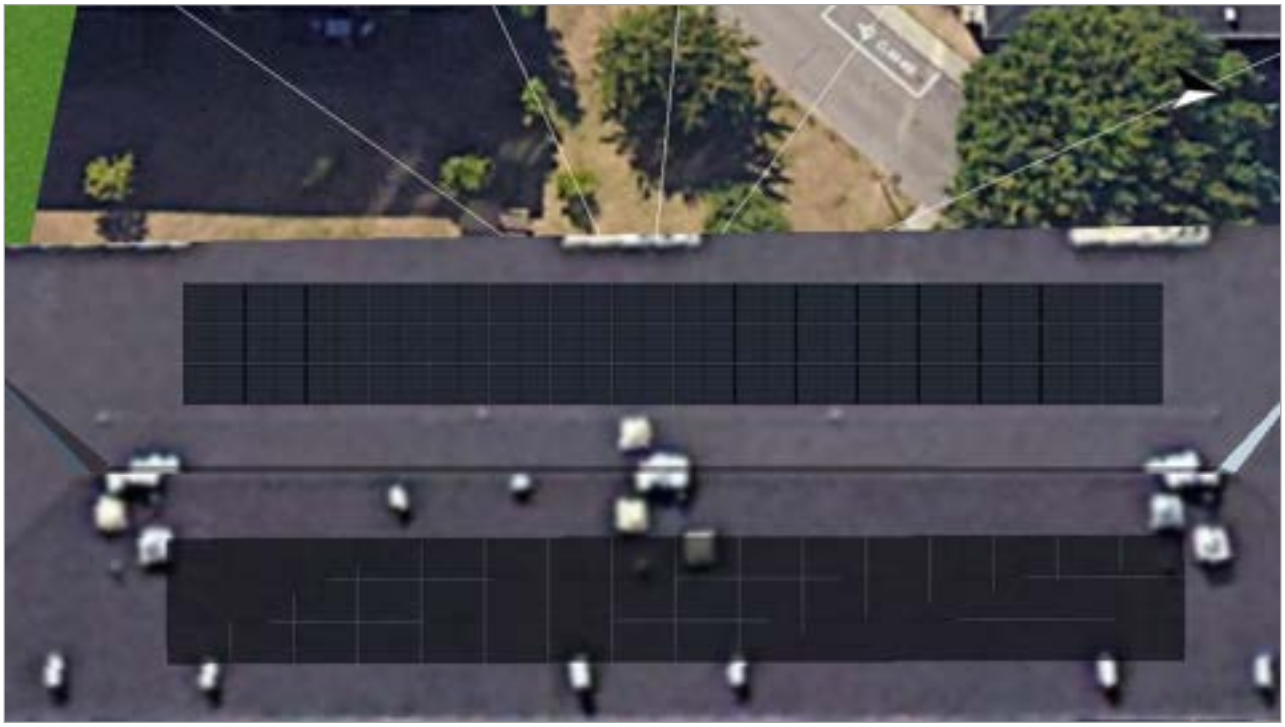


Figure: 2. Module Area - Arbitrary Building 01-Mounting Surface East

Horizon Line, 3D Design

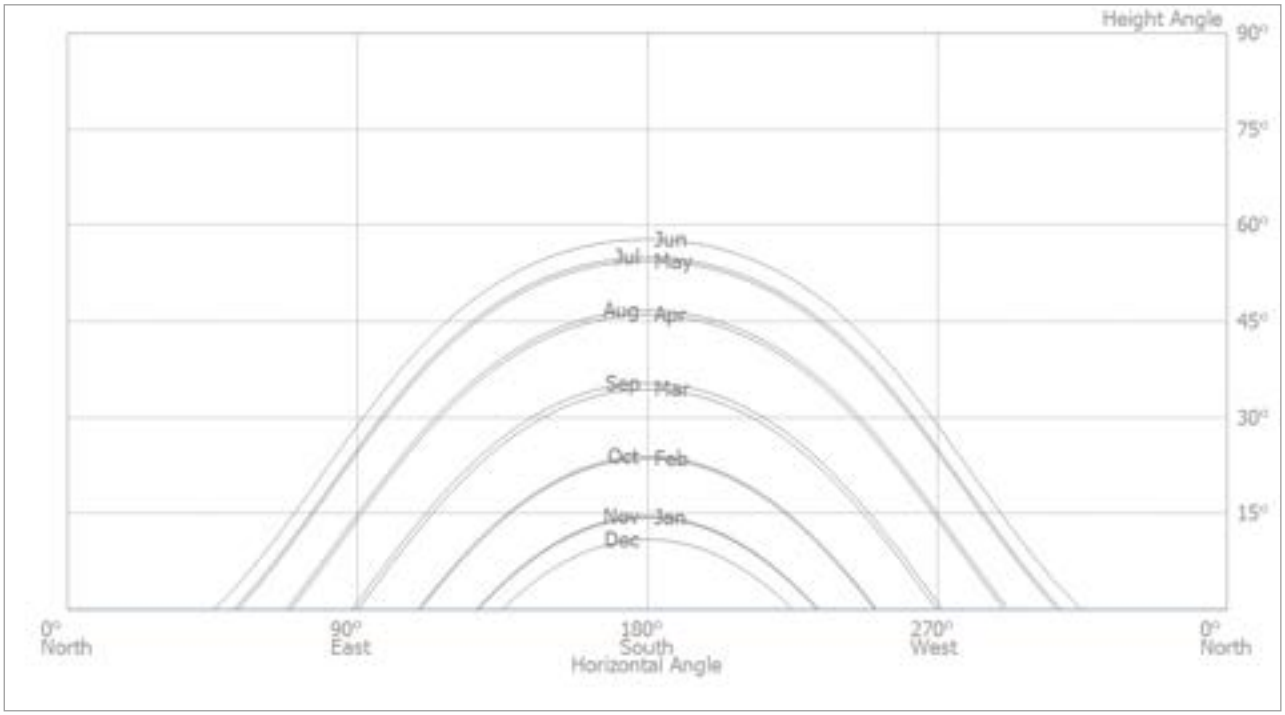


Figure: Horizon (3D Design)

Inverter configuration

Configuration 1

Module Areas	Arbitrary Building 04-Mounting Surface East + Arbitrary Building 01-Mounting Surface East
Inverter 1	
Model	SG36KTL-M (v2)
Manufacturer	Sungrow Power Supply Co., Ltd.
Quantity	1
Sizing Factor	114,7 %
Configuration	MPP 1: 2 x 15
	MPP 2: 2 x 24
	MPP 3: 1 x 18

AC Mains

AC Mains

Number of Phases	3
Mains voltage between phase and neutral	230 V
Displacement Power Factor (cos phi)	+/- 1

Battery Systems

Battery System - Group 1

Model	SH10RT + SBR256 (25,6kWh) (v1)	
Manufacturer	Sungrow Power Supply Co., Ltd.	
Quantity	2	
Battery Inverter		
Type of Coupling	DC intermediate circuit coupling	
Nominal output	10	kW
Battery		
Manufacturer	Sungrow Power Supply Co., Ltd.	
Model	SBR256 (25,6kWh) (v2)	
Quantity	8	
Battery Energy	25,6	kWh
Battery Type	Lithium iron phosphate	

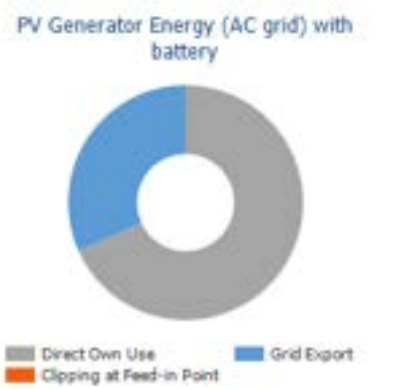
Offer Number: Blidahparken

Simulation Results

Results Total System

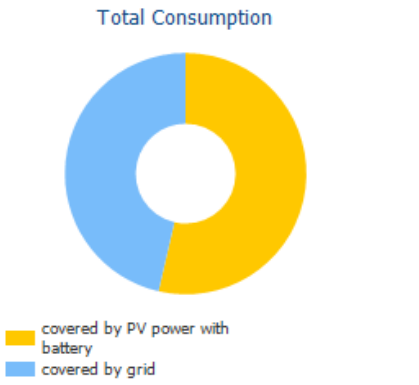
PV System

PV Generator Output	41,28	kWp
Spec. Annual Yield	960,65	kWh/kWp
Performance Ratio (PR)	94,87	%
Yield Reduction due to Shading	1,6	%
PV Generator Energy (AC grid) with battery	39.315	kWh/Year
Direct Own Use	26.812	kWh/Year
Clipping at Feed-in Point	0	kWh/Year
Grid Export	12.503	kWh/Year
Own Power Consumption	68,2	%
CO_2 Emissions avoided	18.277	kg / year



Appliances

Appliances	50.000	kWh/Year
Standby Consumption (Inverter)	18	kWh/Year
Total Consumption	50.018	kWh/Year
covered by PV power with battery	26.812	kWh/Year
covered by grid	23.206	kWh/Year
Solar Fraction	53,6	%



Battery System

Charge at beginning	51	kWh
Battery Charge (PV System)	7.864	kWh/Year
Battery Energy for the Covering of Consumption	7.505	kWh/Year
Battery discharge into the grid	0	kWh/Year
Losses due to charging/discharging	364	kWh/Year
Losses in Battery	46	kWh/Year
Cycle Load	4,1	%
Service Life	>20	Years

Level of Self-sufficiency

Total Consumption	50.018	kWh/Year
covered by grid	23.206	kWh/Year
Level of Self-sufficiency	53,6	%

Blidahparken

Offer Number: Blidahparken

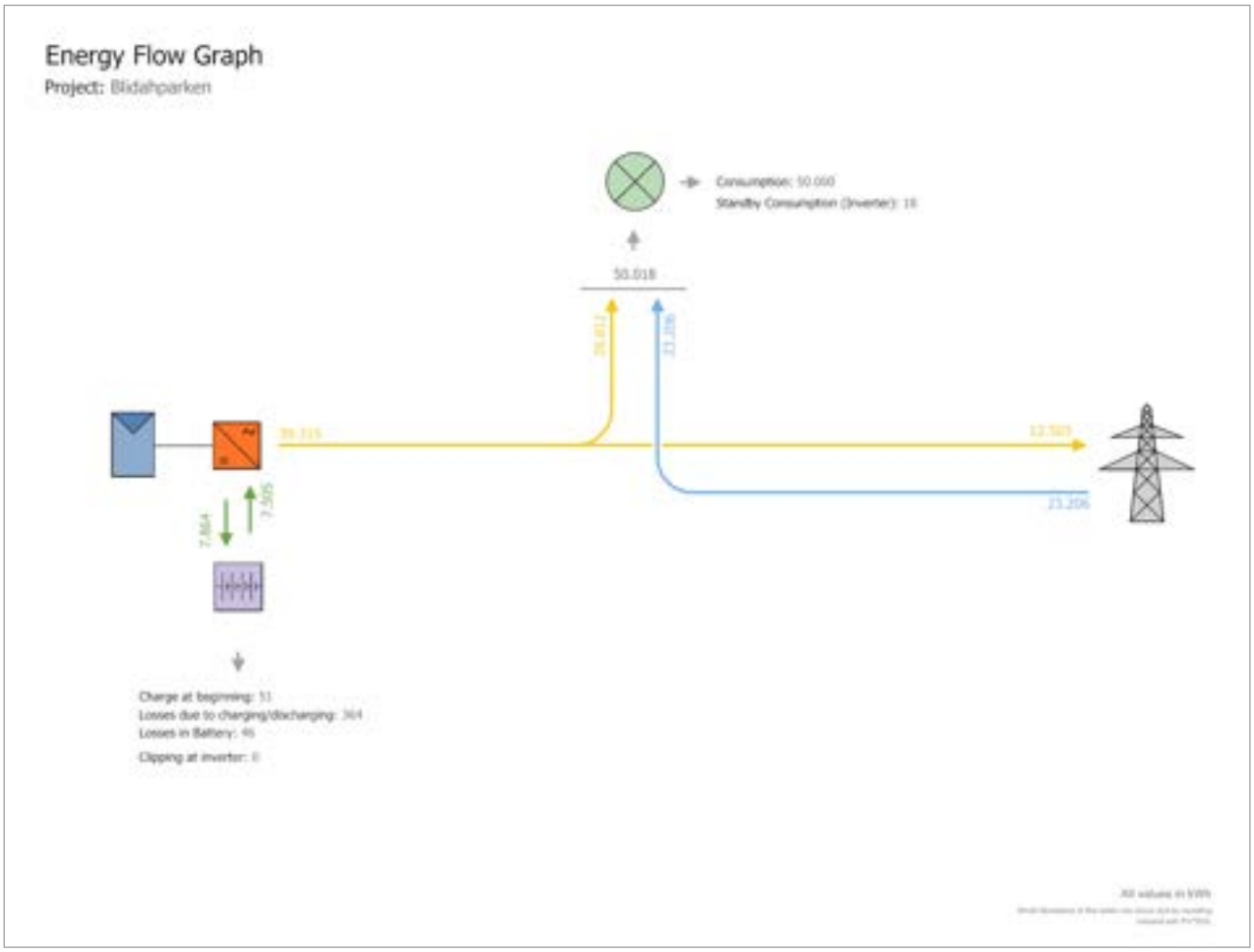


Figure: Energy flow

Offer Number: Blidahparken

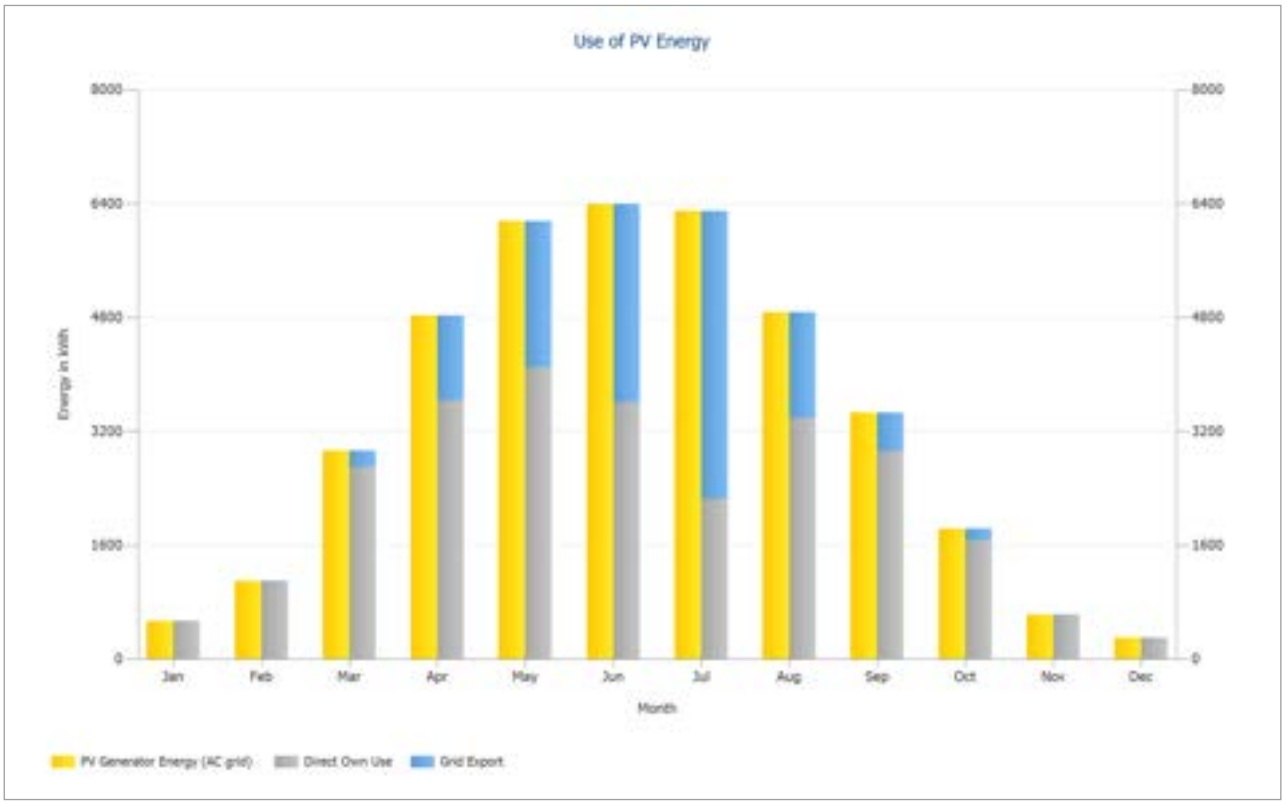


Figure: Use of PV Energy

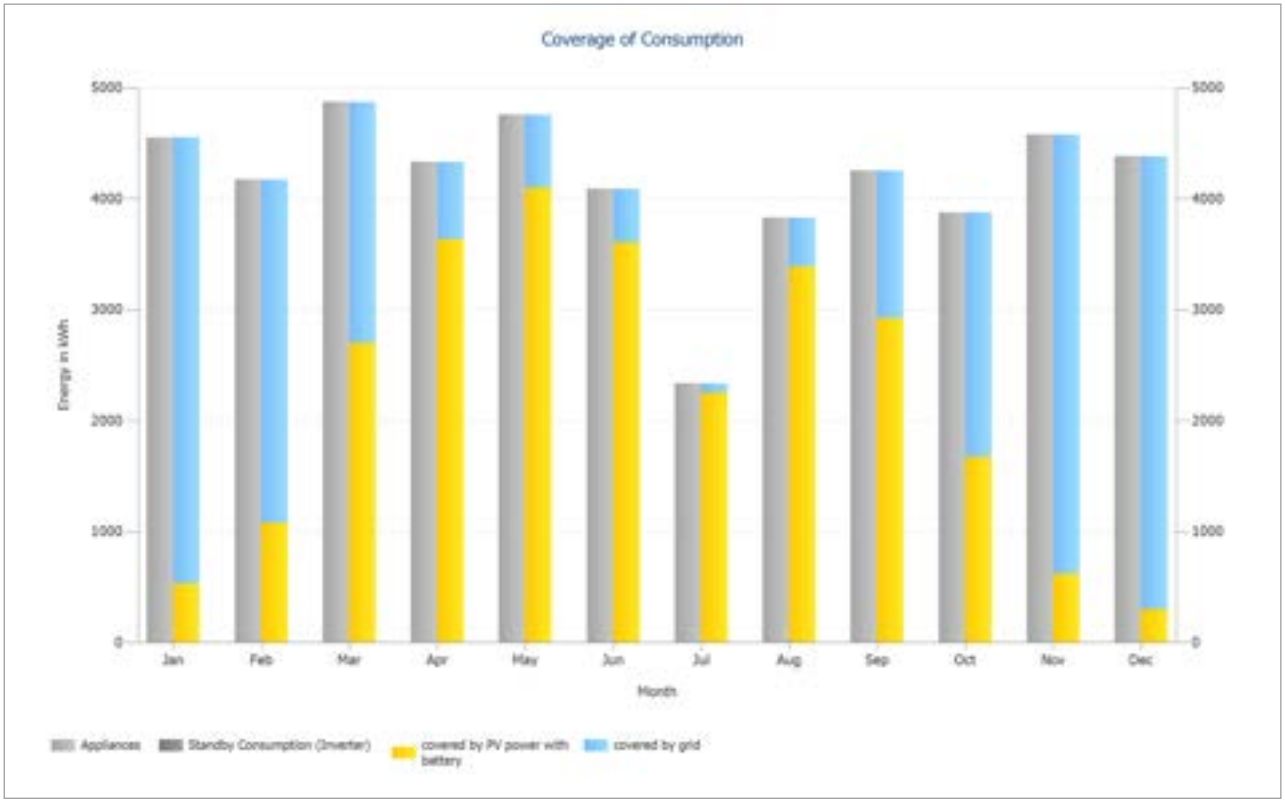


Figure: Coverage of Consumption

Blidahparken

Offer Number: Blidahparken

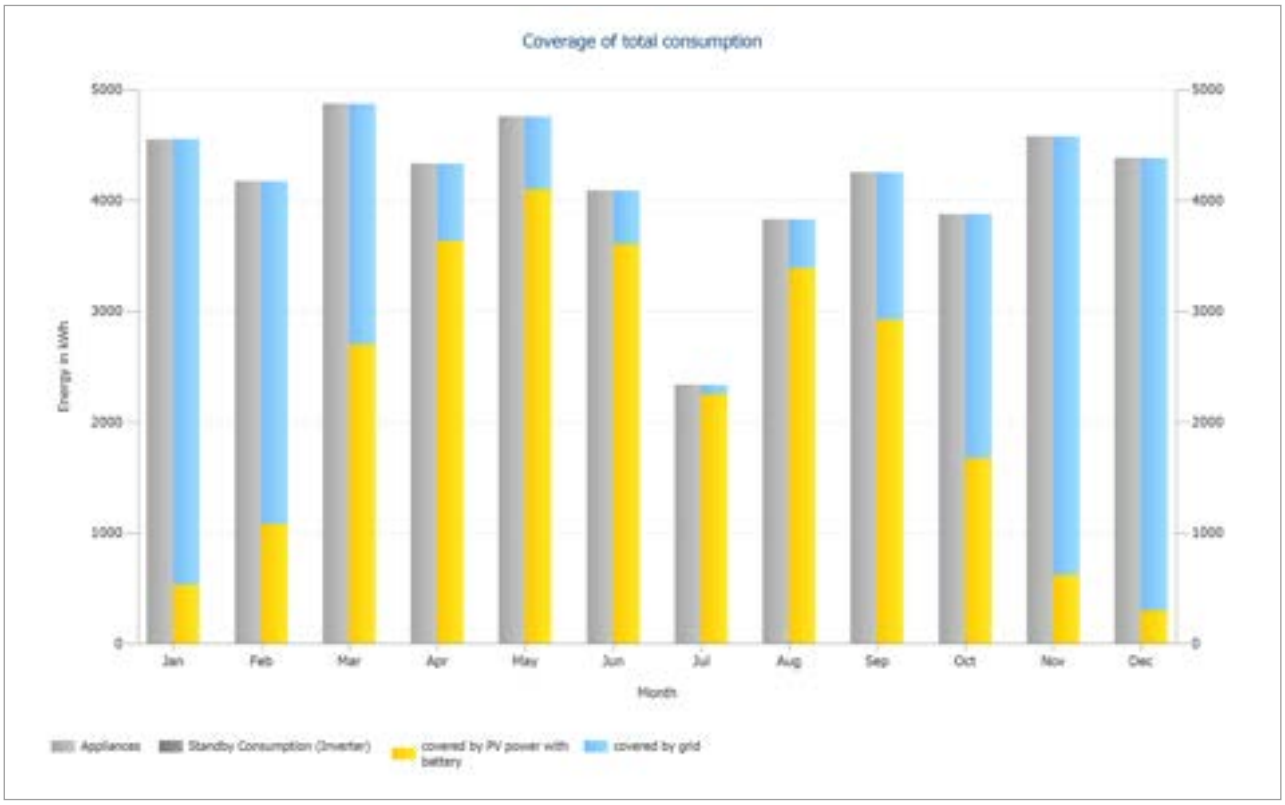


Figure: Coverage of total consumption

Financial Analysis

Overview

System Data

Grid Export in the first year (incl. module degradation)	12.478	kWh/Year
PV Generator Output	41,3	kWp
Start of Operation of the System	21-02-2024	
Assessment Period	25	Years
Interest on Capital	1	%

Economic Parameters

Internal Rate of Return (IRR)	18,22	%
Accrued Cash Flow (Cash Balance)	1.211.357,92	kr.
Amortization Period	5,4	Years
Electricity Production Costs	0,572	kr./kWh

Payment Overview

Specific Investment Costs	11.991,28	kr./kWp
Investment Costs	495.000,00	kr.
One-off Payments	0,00	kr.
Incoming Subsidies	0,00	kr.
Annual Costs	0,00	kr./Year
Other Revenue or Savings	0,00	kr./Year

Remuneration and Savings

Total Payment from Utility in First Year	89.638,17	kr./Year
First year savings	5.929,68	kr./Year
3,krone (Copy) - Building System		
Validity	21-02-2024 - 20-02-2044	
Specific feed-in / export Remuneration	0,75	kr./kWh
Feed-in / Export Tariff	9358,8127	kr./Year
Specific remuneration for own consumption	3	kr./kWh
Own Use Remuneration	80.279,36	kr./Year
Example Private (Example)		
Energy Price	0,2218	kr./kWh
Base Price	6,9	kr./Month
Inflation Rate for Energy Price	2	%/Year

Offer Number: Blidahparken

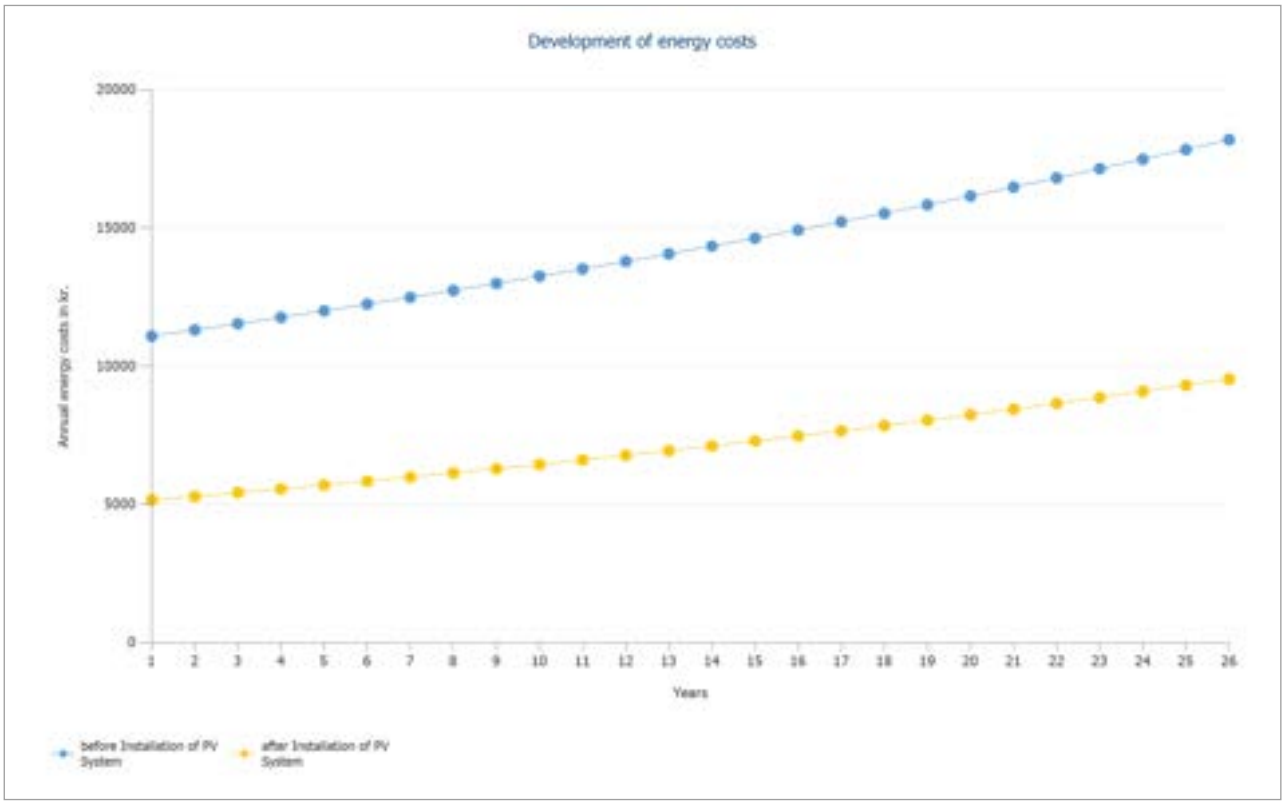


Figure: Development of energy costs

Plans and parts list

Circuit Diagram

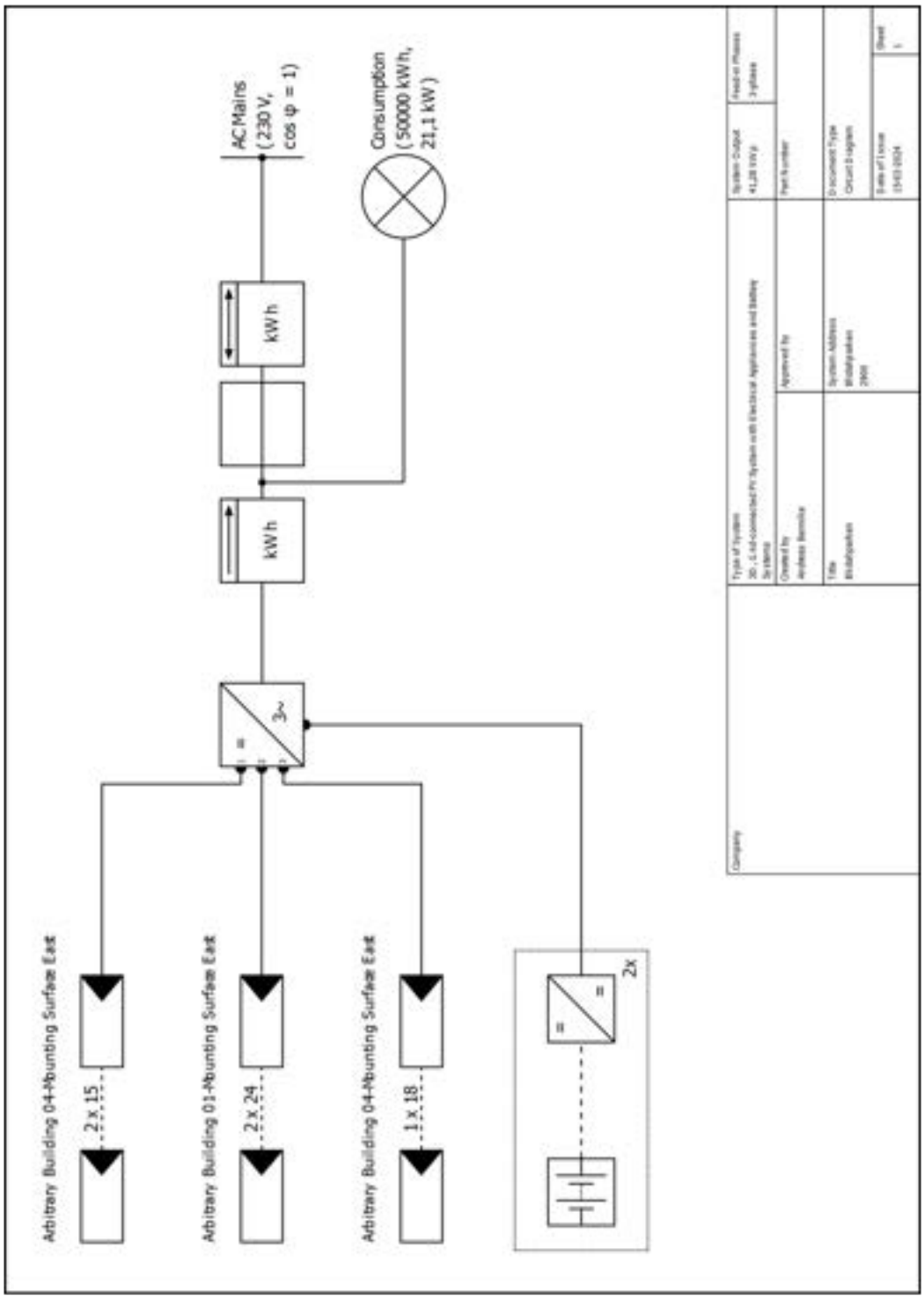


Figure: Circuit Diagram

Overview plan

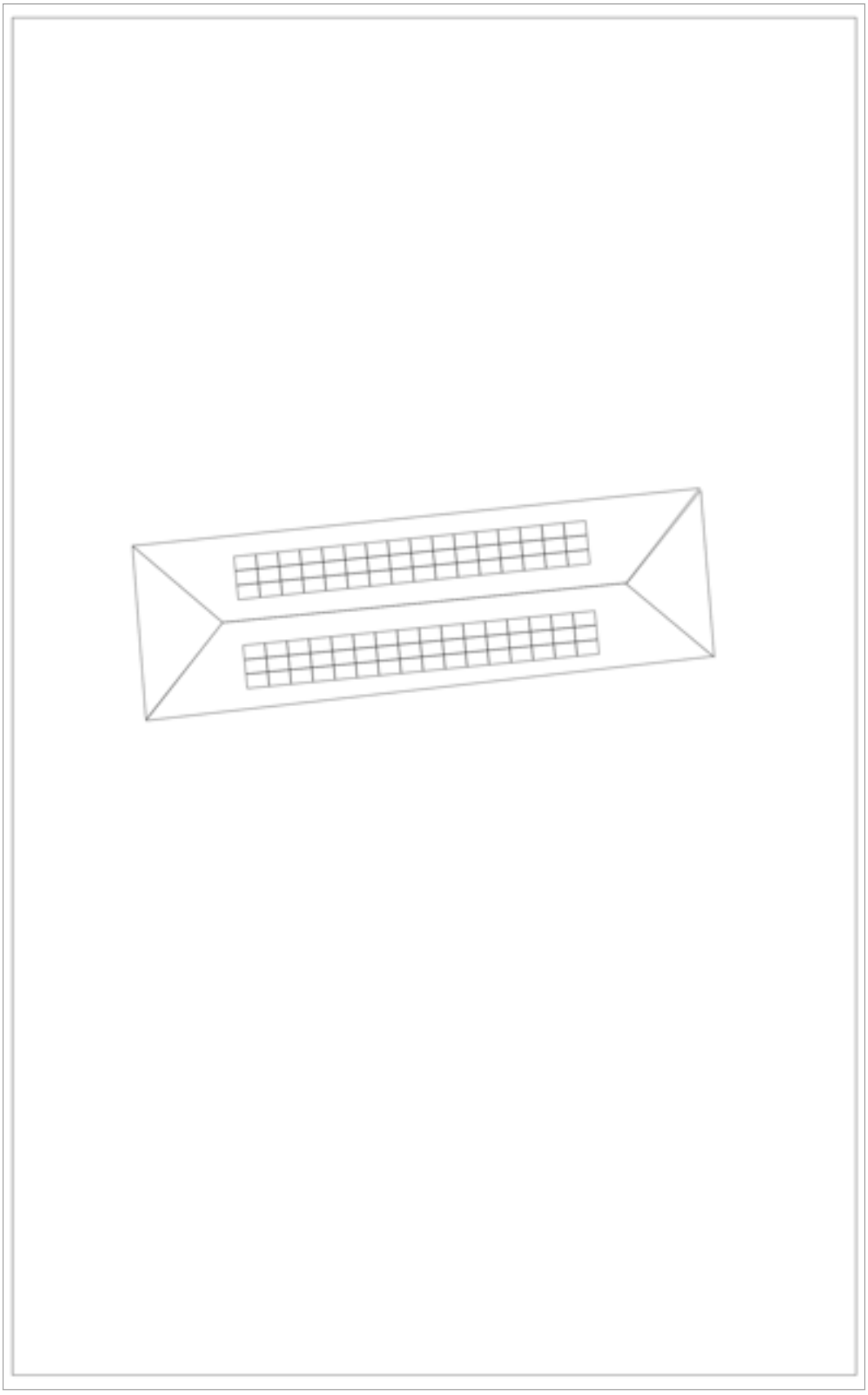


Figure: Overview plan

Dimensioning Plan

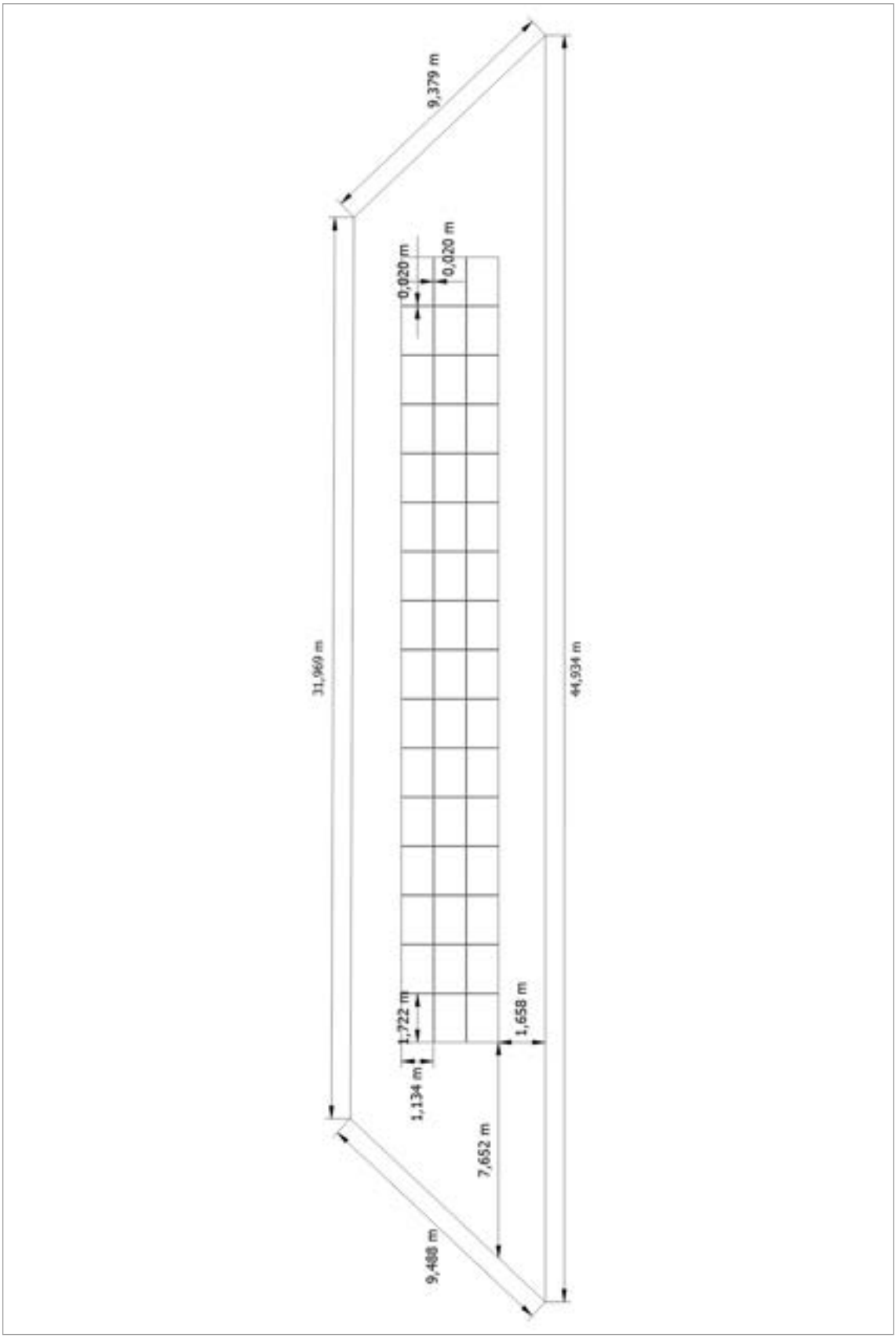


Figure: Arbitrary Building 04 - Mounting Surface East

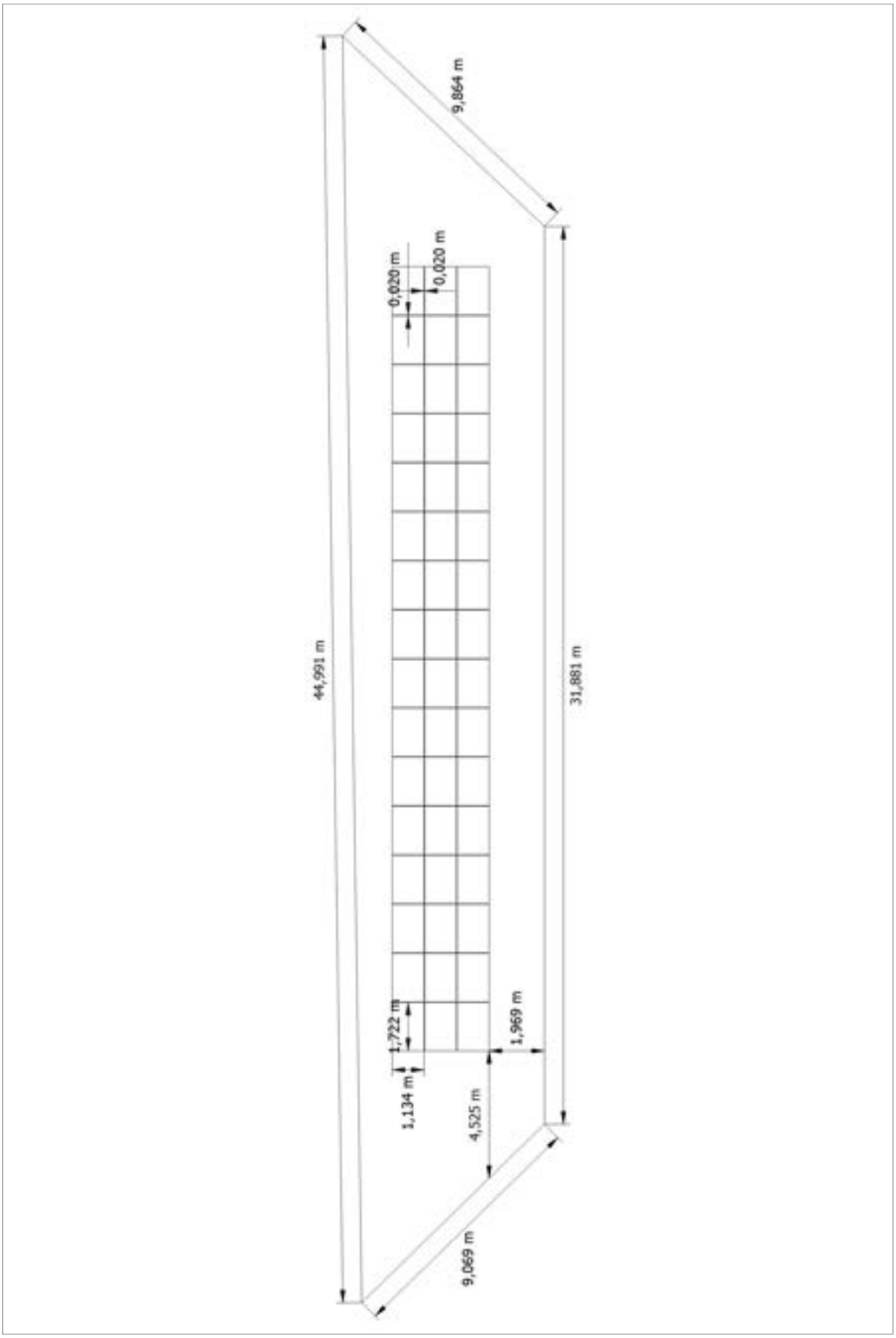


Figure: Arbitrary Building 01 - Mounting Surface East

String Plan

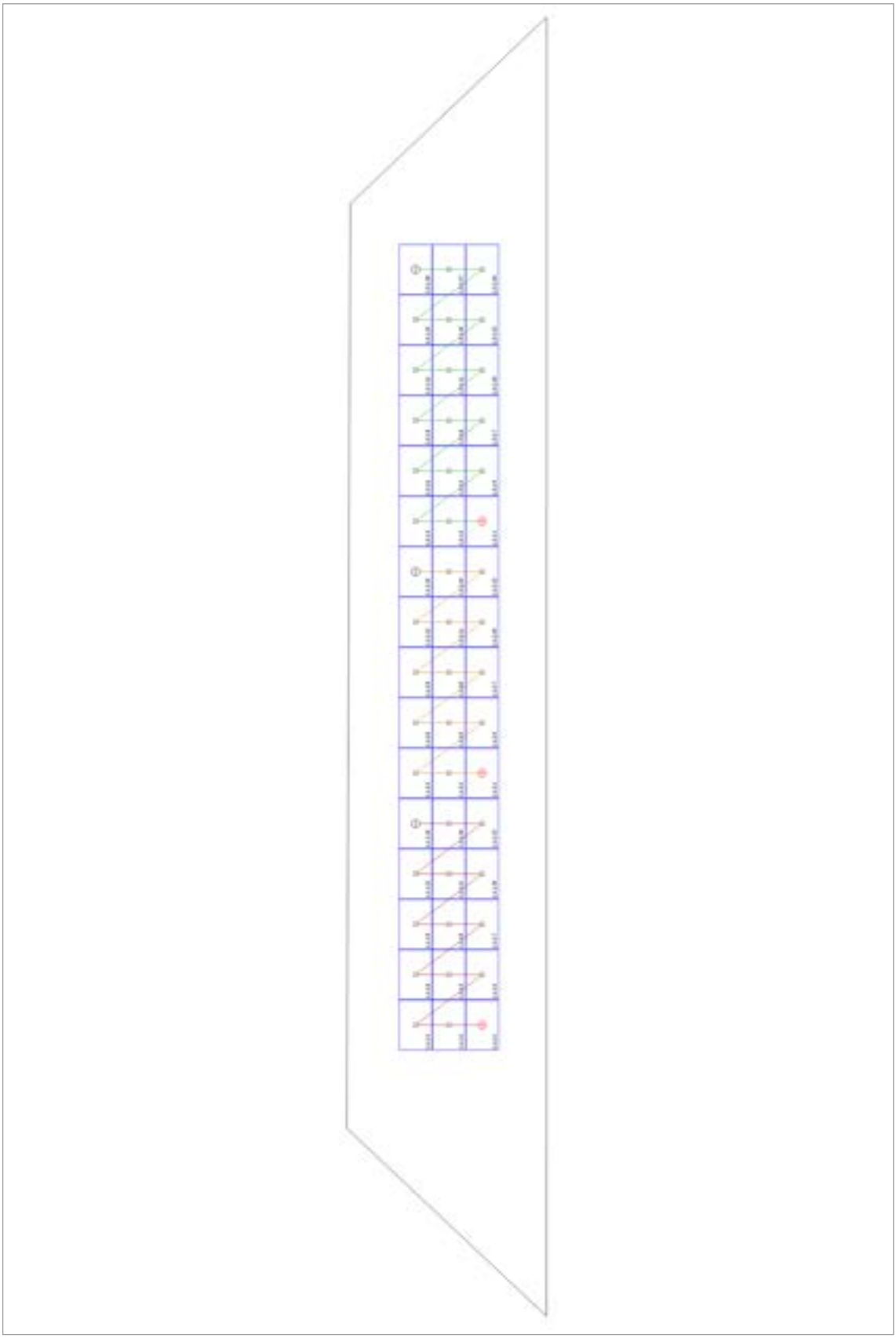


Figure: Arbitrary Building 04 - Mounting Surface East

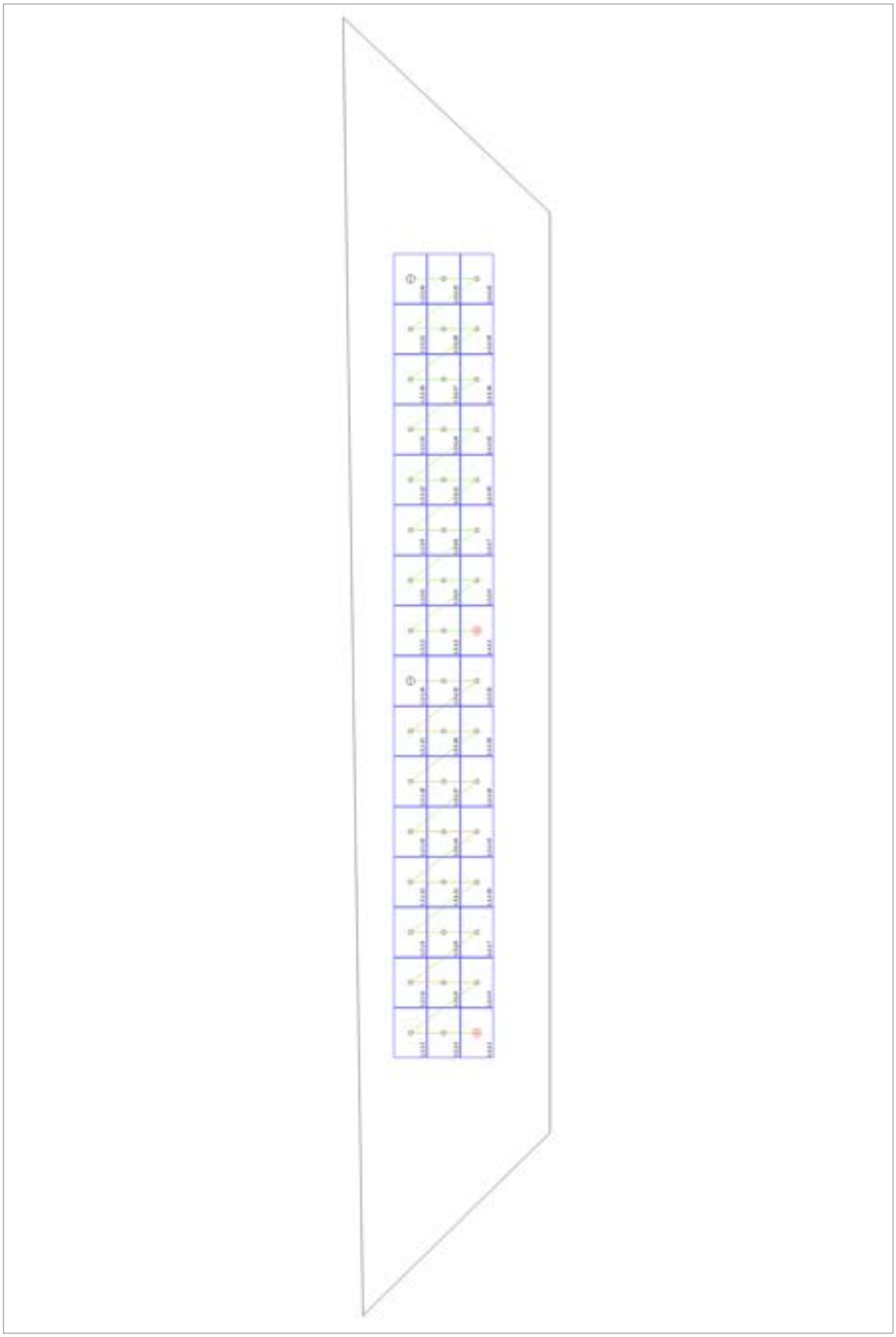


Figure: Arbitrary Building 01 - Mounting Surface East

Offer Number: Blidahparken

Parts list

Parts list

#	Type	Item number	Manufacturer	Name	Quantity	Unit
1	PV Module		LONGI Solar	LR5-54 HTB 430 M	96	Piece
2	Inverter		Sungrow Power Supply Co., Ltd.	SG36KTL-M	1	Piece
3	Battery System		Sungrow Power Supply Co., Ltd.	SH10RT + SBR256 (25,6kWh)	2	Piece
4	Components			Feed-in Meter	1	Piece
5	Components			House connection	1	Piece
6	Components			Bidirectional Meter	1	Piece

Dokument Navn:	**Oversigtskort - Onsgårdsvej 23.pdf**
Dokument Titel:	**Oversigtskort - Onsgårdsvej 23**
Dokument ID:	**5583281**
Placering:	**Geosager/Onsgårdsvej 23. Lovliggørelse af beboelse og carport med tagterrasse/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Onsgårdsvej 23. Lovliggørelse af beboelse og carport med tagterrasse**
Dagsordenspunkt nr	**12**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**4**

Dette dokument blev genereret af getorganized

Onsgårdsvej 23		
Dato: 02-09-2024	Mål: 1:1500	Initialer: LIQ

GENTOFTE KOMMUNE

Relateret document 2/4

Dokument Navn:	**Skråfoto - Onsgårdsvej 23.pdf**
Dokument Titel:	**Skråfoto - Onsgårdsvej 23**
Dokument ID:	**5583282**

Onsgårdsvej 23 - Skråfoto

Relateret document 3/4

Dokument Navn:	**Ansøgningsmateriale (u. BOM-ansøgn.) - Onsgårdsvej 23.pdf**
Dokument Titel:	**Ansøgningsmateriale (u. BOM-ansøgn.) - Onsgårdsvej 23**
Dokument ID:	**5583283**

7. juni 2024
Svar på mangelskrivelse / Sagsgennemgang
Renovering af Onsgårdsvej 23, 2900 Hellerup
GK Sagsnr.: 2021 - 1366

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER

Kære Gentofte Plan og Byg,

Kære Lise Hassing,

Tak for mødet, hvor vi drøftede vores projekt.

Vi er uenige i sagsfremstillingen fra BOM den 28. maj 2024.

Efter gennemgang ser vi ingen fejl fra rådgivers side.

Hermed er en kronologisk oversigt over dokumenter, mails, materiale på BOM samt flere konstruktive telefonsamtaler med Trine Fischer Stokholm.

Vi har løbende og i god tid inden byggeriet informeret og fremsendt projektmateriale til Gentofte kommunes byggesagsbehandler om genopbygningen af huset.

18 måneder senere modtog vi et skriftligt svar fra kommunen. I perioden har der været telefonsamtaler om projektet, og vi ved, at karnapper syd og nord, indgangspartiet samt carport har været drøftet. Vi har på intet tidspunkt haft indtrykket af, at der manglede tegninger eller dokumenter, som nu efterlyses.

Gentofte Kommune gav byggetilladelse den 21. november 2021, der omfatter delvis nedrivning af bærende bygningsdele, ny pælefundering, udvendig isolering samt fjernelse/genopbygning af midlertidige bygninger. Tilladelsen blev givet på baggrund af en ansøgning indsendt den 28. september 2021 samt supplerende materiale den 22. november 2021. I tilladelsen er det en betingelse, at der skal fremsendes et endeligt forslag til genopbygningen af tofamiliehuset. Dette forslag blev indsendt den 15. maj 2022, og huset er færdigbygget som beskrevet.

Brandklasse

At huset ikke er indpasset i en brandklasse skyldes, at de brugsmæssige forhold er uændrede, mens konstruktioner og bygningsdele er opgraderet. Huset har samme opdeling som før med et selvstændigt trapperum, der forbinder tre etager: kælder, stue og 1. sal. Etageadskillelsen mellem kælder og stue er udført som præaccepteret brand- og lydetagedæk REI 60 (bærende BD 60) konstruktion. Alle døre fra trapperummet er brand- og lydreducerende entredøre type EI30/35dB. Vægge er udført i mur og beton og opfylder kravet til REI 60 s1d0. Uddybende notat vedlagt.

Bebyggelsesprocent og arealer

Vedlagt er et skema med tre kolonner, der viser arealerne som registreret i BBR, som huset var opført, da vi overtog det i 2020, og som det er i dag. Bebyggelsesprocenten på ansøgningstidspunktet var 65,7 %. Bebyggelsesprocenten i dag er 59,1 %, altså 6,6 % mindre, inklusive 11 m2 efterisolering pr. etage, i alt 33 m2. Alle bygningsdele er opført, bortset fra affaldsoverdækning, cykeloverdækning og et haveskur (22 m2 i alt). Antallet af WC'er er uændret. Tegningerne viser arealerne i henhold til skemaet.

7. juni 2024
Svar på mangelskrivelse / Sagsgennemgang
Renovering af Onsgårdsvej 23, 2900 Hellerup
GK Sagsnr.: 2021 - 1366

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER

Carport

Carport bestod af to bygninger: en let bygning/halvtag på 19,4 m2 og en betonkonstruktion på 38 m2. Den nye carport er in-situ støbt beton og kalkpudset bygning på 40,9 m2, altså 16,5 m2 mindre. Carport er færdigbygget og har samme form og placering som før pælefunderingen. Statisk konstruktion er udført af anerkendt statiker. Vedlagt er nyeste tegninger før og efter genopbygningen. Vi ansøger hermed om, at Carport godkendes som bygget, i overensstemmelse med tegninger indsendt den 15. maj 2022.

Buet karnap mod syd

Den sydlige karnap bestod af to etager: kælder (38,8 m2) og stue (9,3 m2), i alt 48,1 m2. Den nye karnap er bygget 9,3m2 som siddekarnap og kun på stueplan hele 42,9 m2 mindre. Den nye siddekarnap er hævet 400mm over stuegulv, så den fremstår lavere og mere arkitektonisk harmonisk på sydfacaden. Karnappen har ikke ændret form eller størrelse siden tegningerne blev indsendt den 15. maj 2022. Statisk konstruktion er udført af anerkendt statiker. Vedlagt er nyeste tegninger før og efter genopbygningen. Vi ansøger hermed om, at den buede sydkarnap godkendes som bygget.

Bolig i kælder

Kælderen er 115 m2 + 11 m2 efterisolering, i alt 126 m2. Før var kælderen 162 m2 inkl. sydkarnappen og indgangspartiet, altså 36 m2 mindre i dag. Kravet om en intern trappe er nyt for os og det fremgår ikke af tidligere drøftelser med Gentofte Kommune, som har fremsendt tegning over, hvilket areal der kan indgå i boligarealet (mail af 27. november 2023). Vi ønsker ikke længere at inkludere kælderen som boligareal. Ønsket om inddragelse skyldtes, at kælderen er 20-35 cm under terræn, med isolering og dagslys, så det ville kunne anvendes til boligareal.

Karnap mod nord

Tegninger af nordkarnappen blev fremsendt til Gentofte Kommune med forslag til genopførelsen den 15. maj 2022. Karnappen er på 2,2 m2 og tilføjet af arkitektoniske årsager, da nordfacaden trængte til en arkitektonisk bearbejdning. Den giver ikke indblik til nabohusene. Statisk konstruktion er udført af anerkendt statiker. Vedlagt er nyeste tegninger før og efter genopbygningen. Vi ansøger hermed om, at nordkarnappen godkendes som bygget.

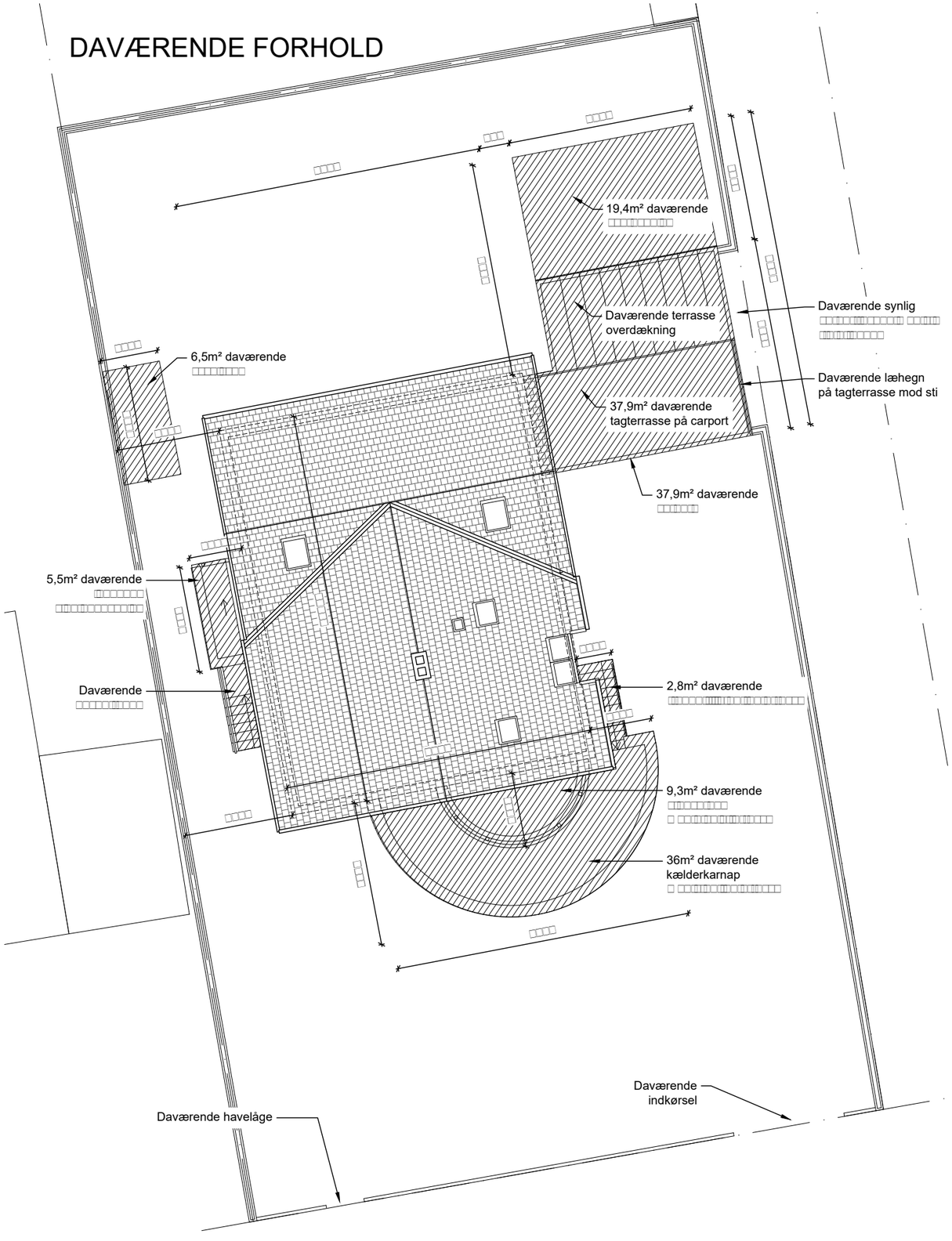
Mvh

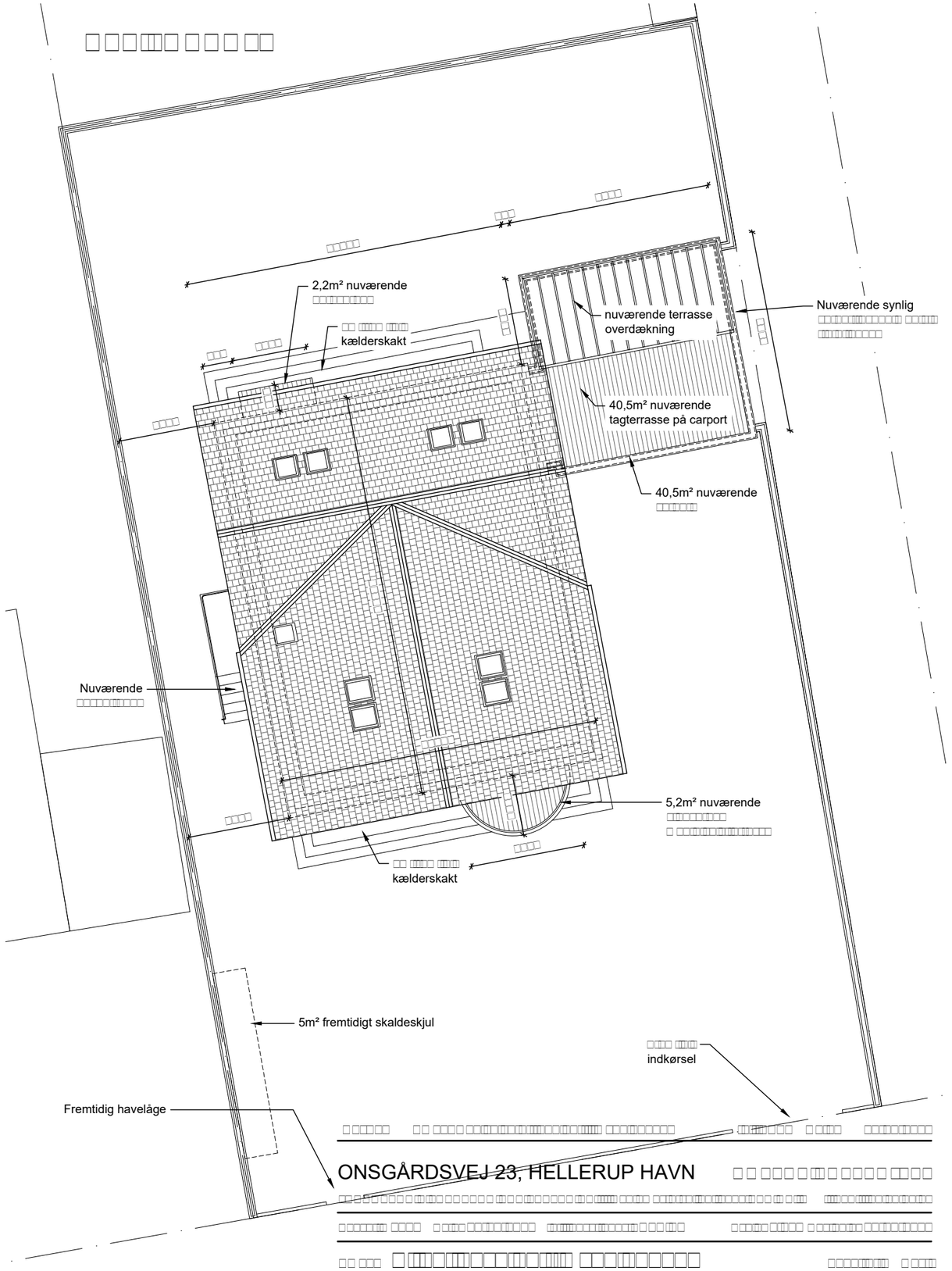
Sagsansvarlige

Filip Heiberg, Bygningskonstruktør MAK, Hosta Family Office

Benjamin Ter-Borch, Bygningskonstruktør MAK, Partner, Lundgaard & Tranberg Arkitekter

DAVÆRENDE FORHOLD





ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

Daværende og nye forhold

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_001 Situationsplan_Myndighed

cykelskur, for muliggørelse
af permapælefundering

skuroverdækning

SKUROVERDÆKNING

carportvægge, for muliggørelse
af permapælefundering

ENTRÉ

KÆLDERRUM

KØKKEN

KÆLDERRUM

KÆLDERRUM

indgangstrappe samt entré,
for muliggørelse af
permapælefundering

kælderbue og trappe, for
muliggørelse af
permapælefundering

INDKØRSEL

Daværende arealer:

	115m²
Kælderkarnap og trappe)	38,8m²
	9,2m²
	37,9m²
	19,4m²
	6,5m²
	226,8m²

15mm puds på hver side

Kælderskakt til kældergulv niveau

KÆLDERRUM 03

6,1m²

KÆLDERRUM 01

KÆLDERRUM 02

Ny Ydervæg 250mm:

Eksisterende ydervæg

Kælderskakt til
kældergulv niveau

	115m²
	11m²
	40,5m²
	166,5m²

KÆLDERPLAN
Daværende areal: 115m²
11m²
Nuværende areal: 126m²

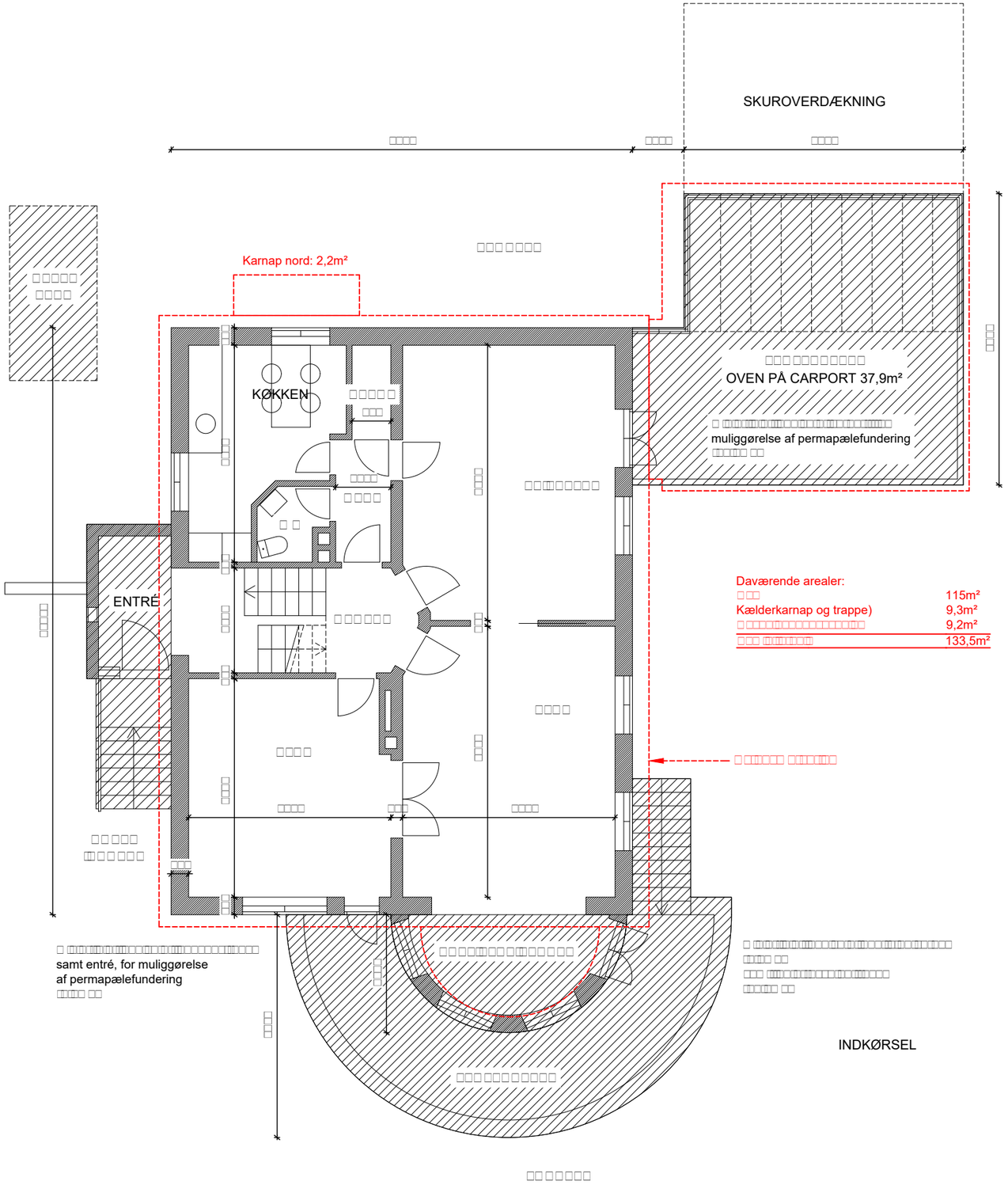
INDKØRSEL

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

PLAN KÆLDER - Myndighed

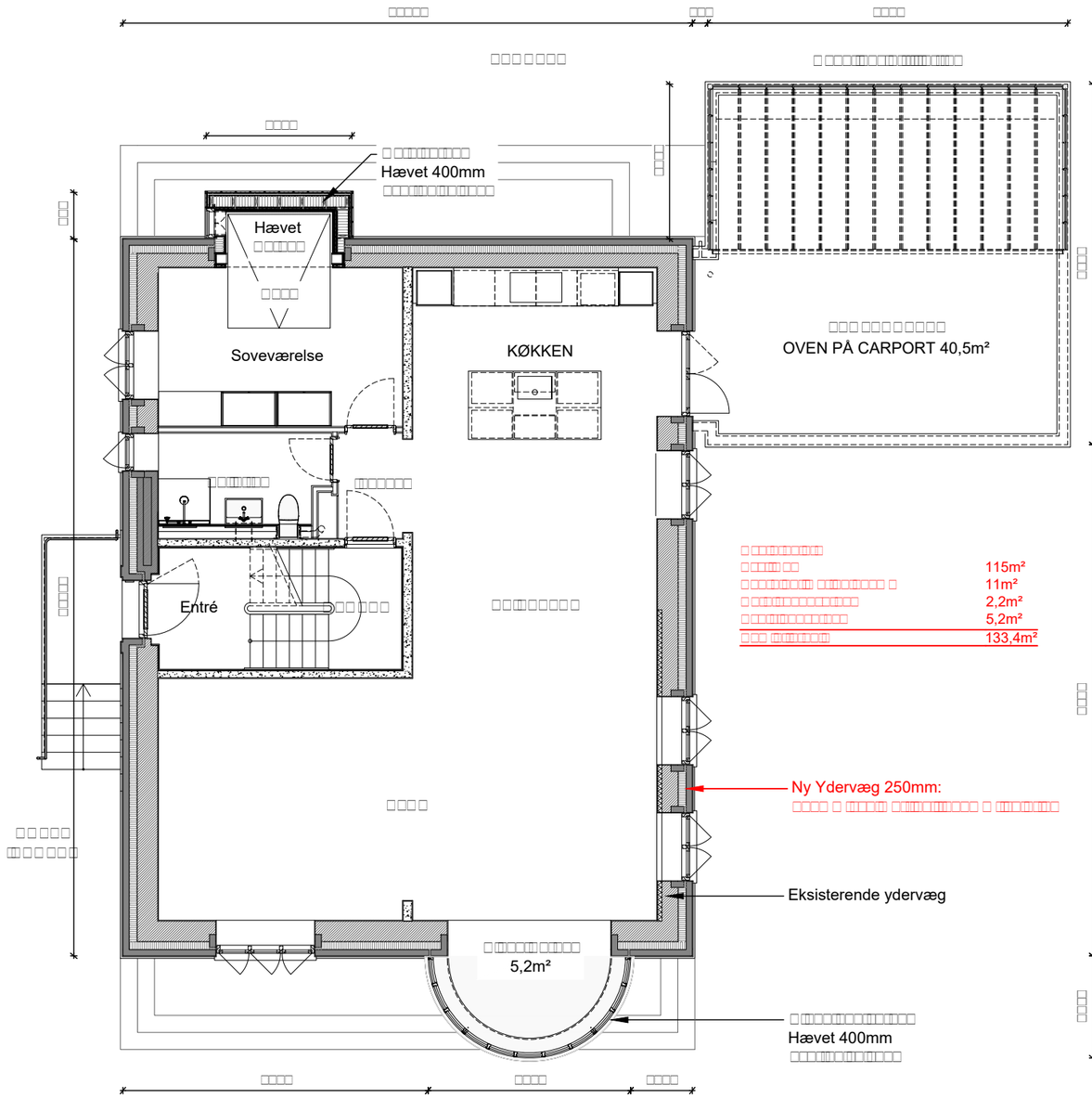
KÆLDERPLAN
Daværende og nye forhold

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_100 Kælderplaner_Myndighed



Daværende arealer:

	115m²
Kælderkarnap og trappe)	9,3m²
	9,2m²
	133,5m²



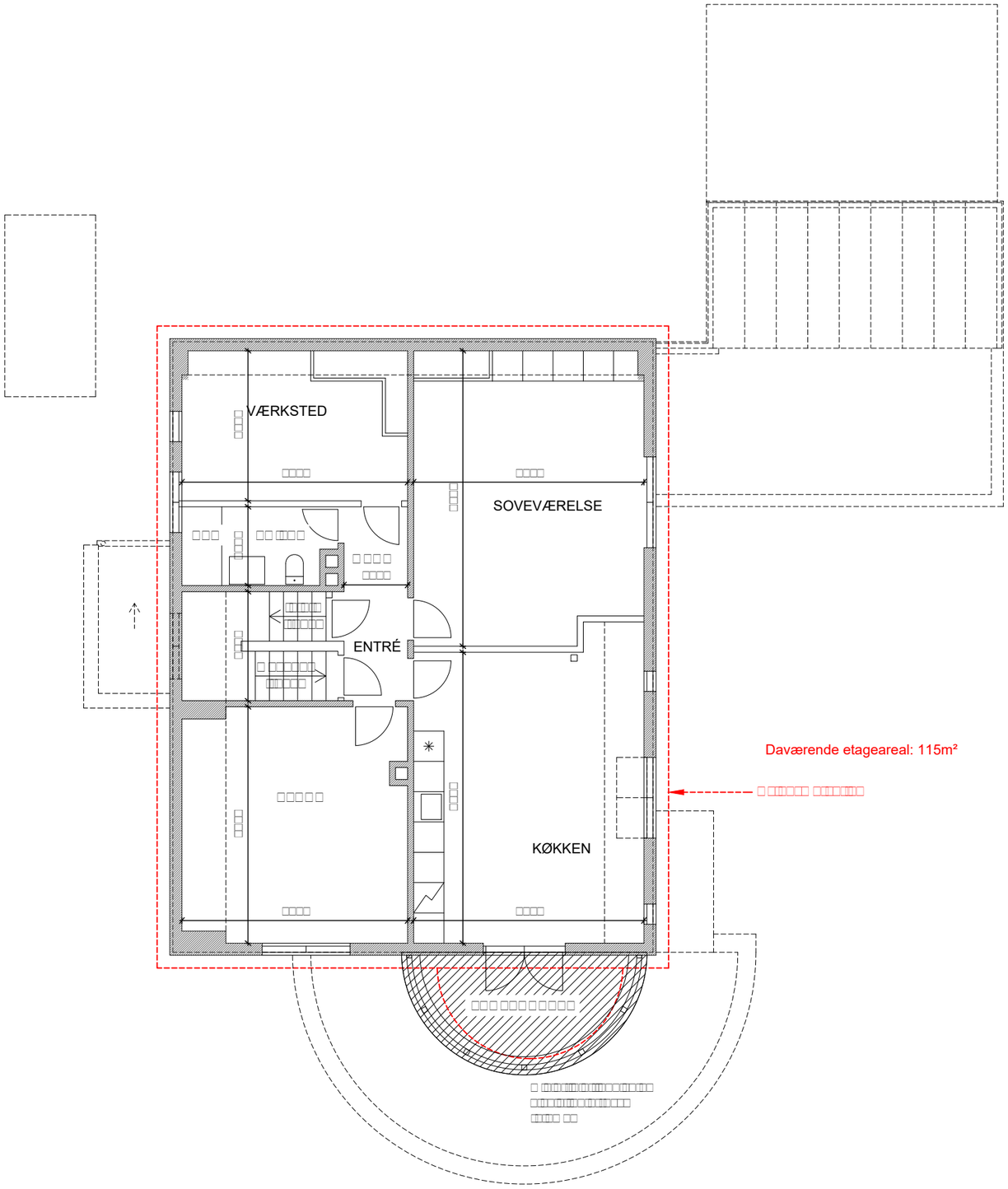
	115m²
	11m²
	2,2m²
	5,2m²
	133,4m²

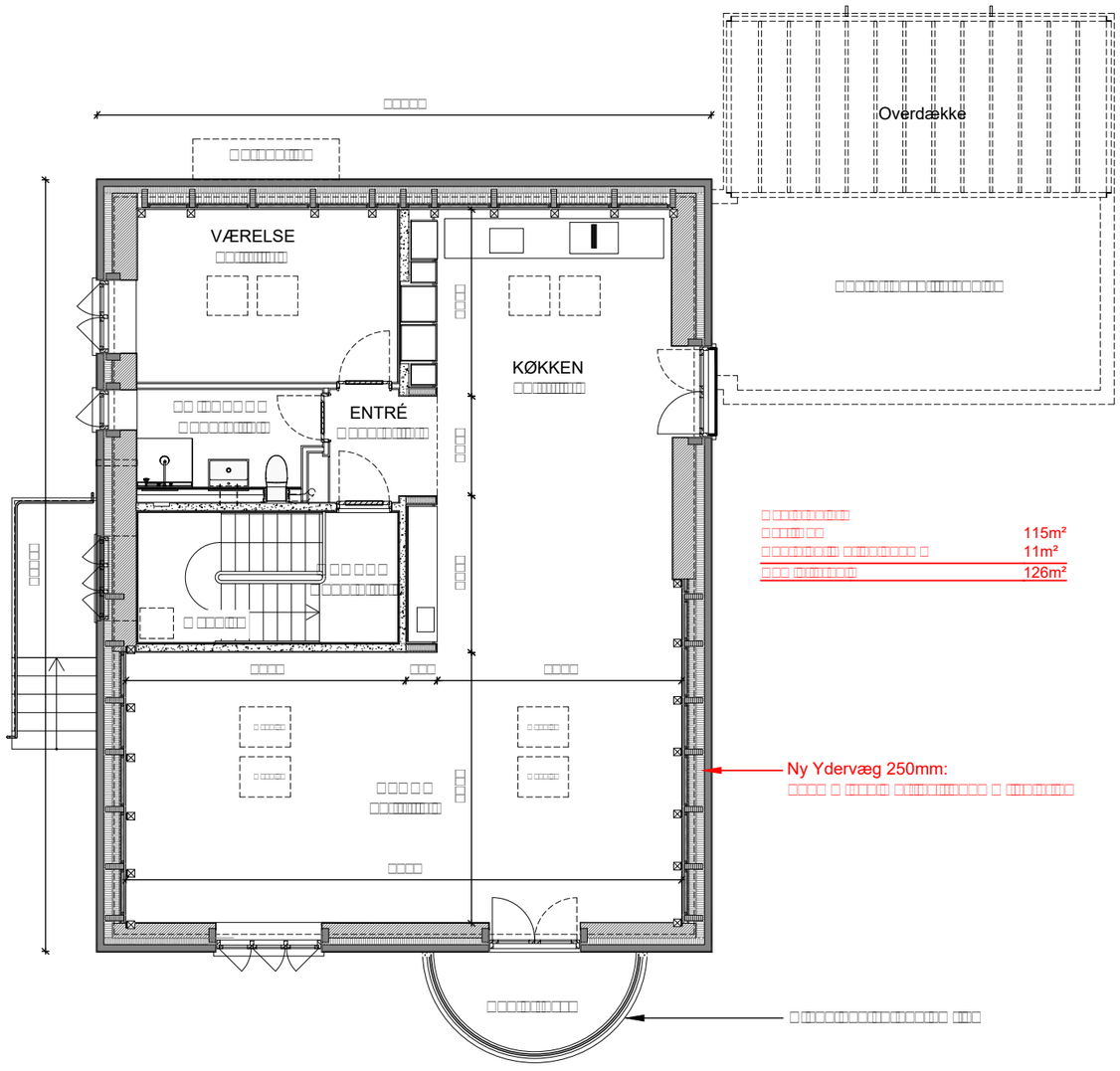
Daværende areal: 115m²
11m²
Nuværende areal: 126m²

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

Daværende og nye forhold

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_101 Stueplaner_Myndighed

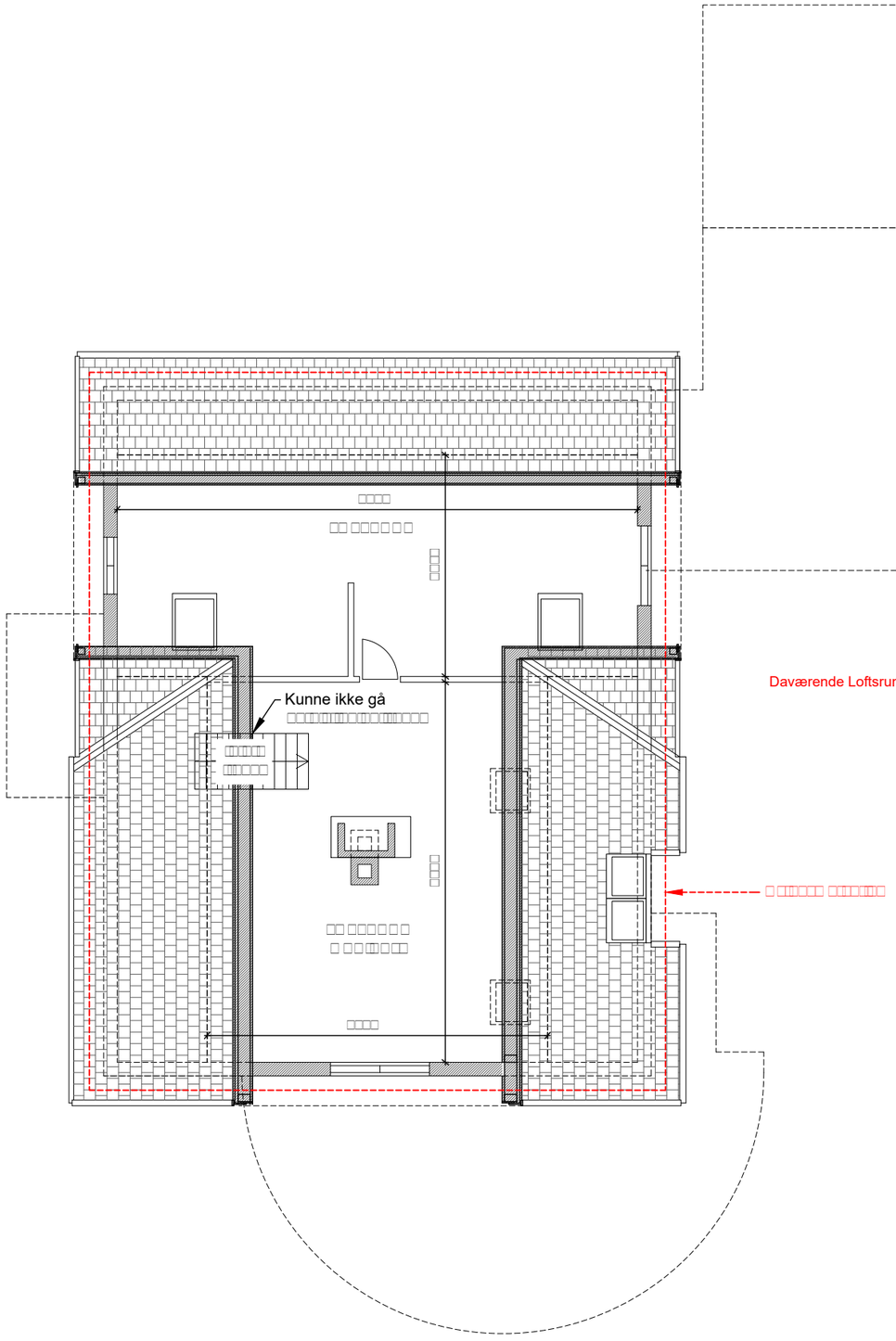




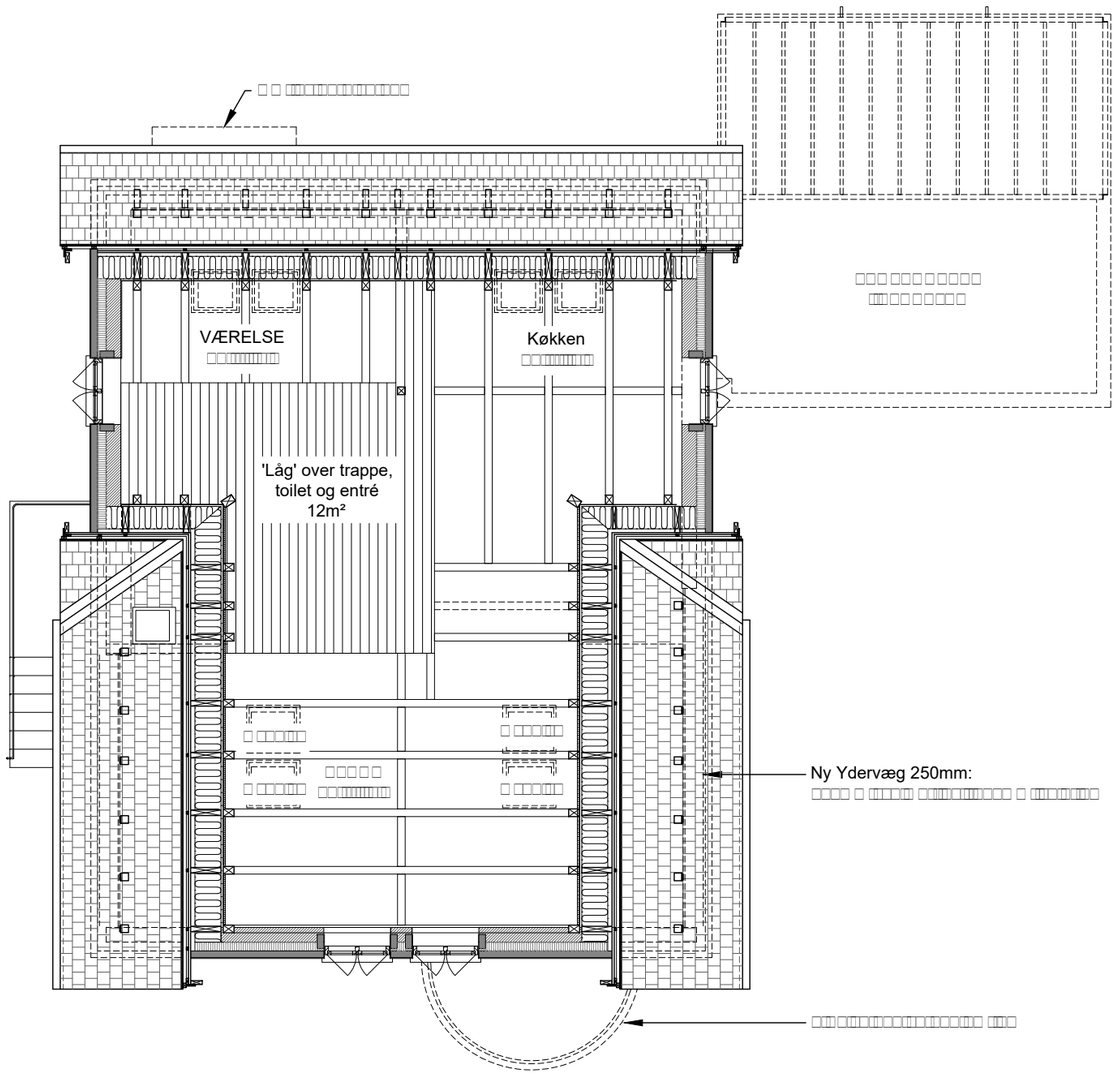
ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

Daværende og nye forhold

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_102 1-salsplaner_Myndighed



Daværende Loftsrum: 41m2

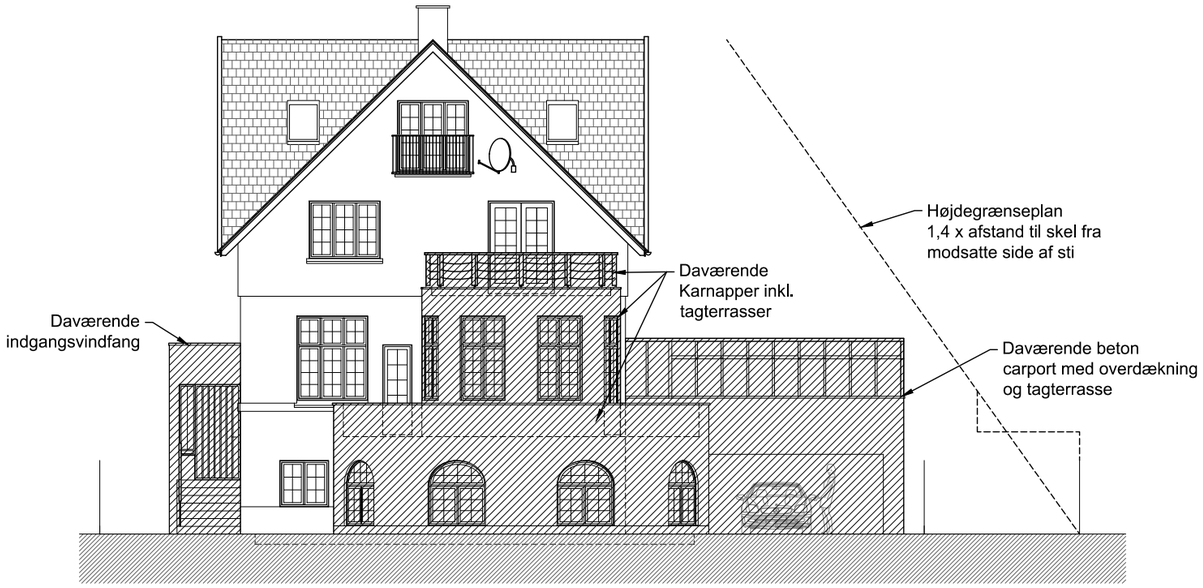


ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

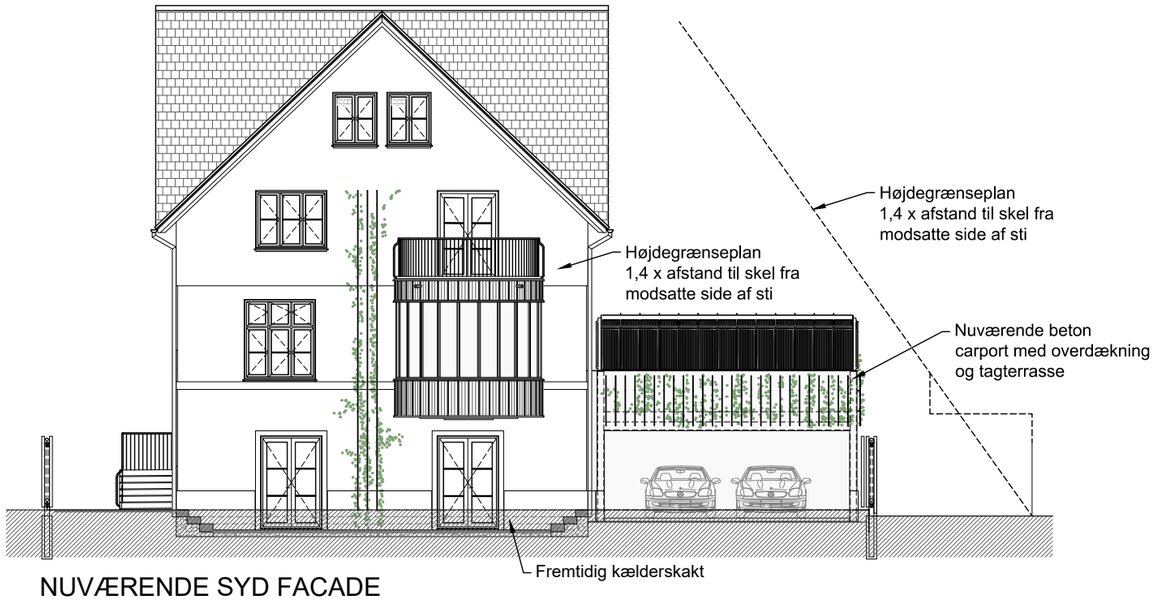
Daværende og nye forhold

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_103 2-salsplaner_Myndighed

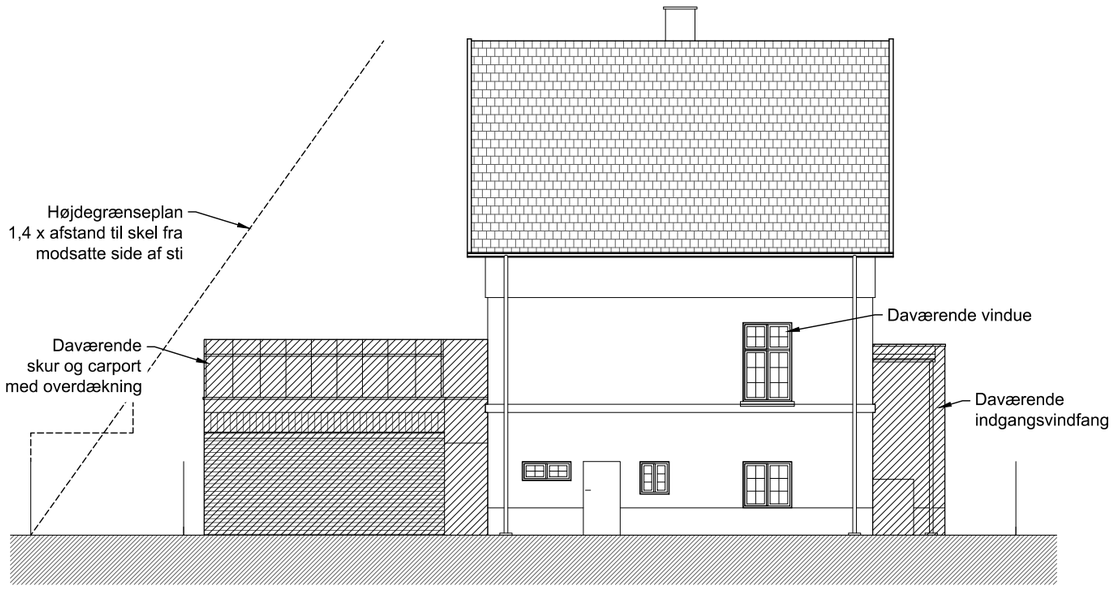
DAVÆRENDE FORHOLD



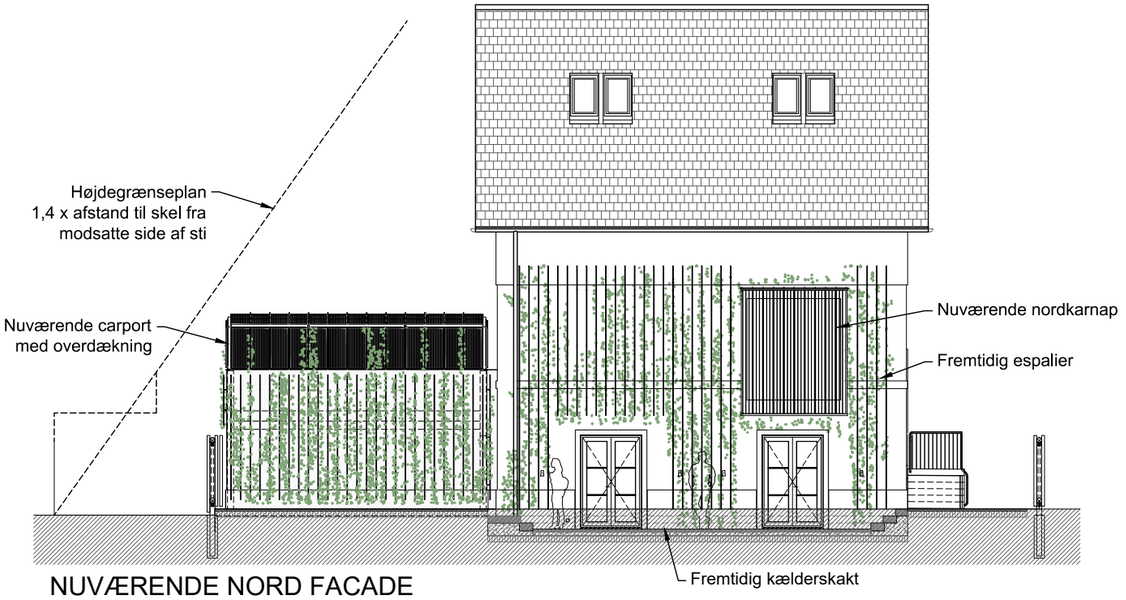
DAVÆRENDE SYD FACADE



NUVÆRENDE SYD FACADE



DAVÆRENDE NORD FACADE



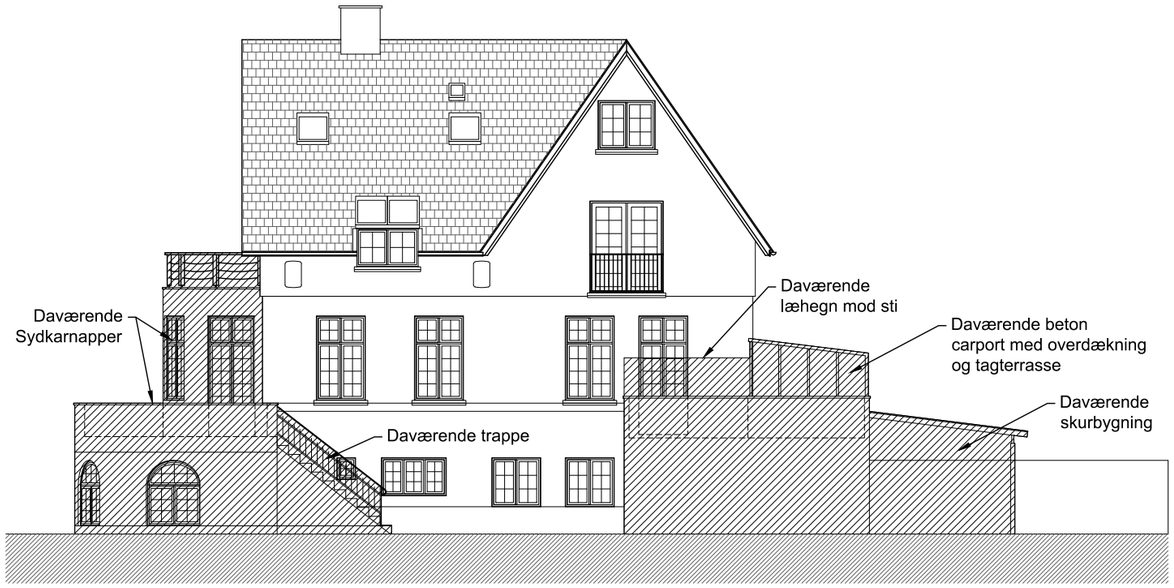
NUVÆRENDE NORD FACADE

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

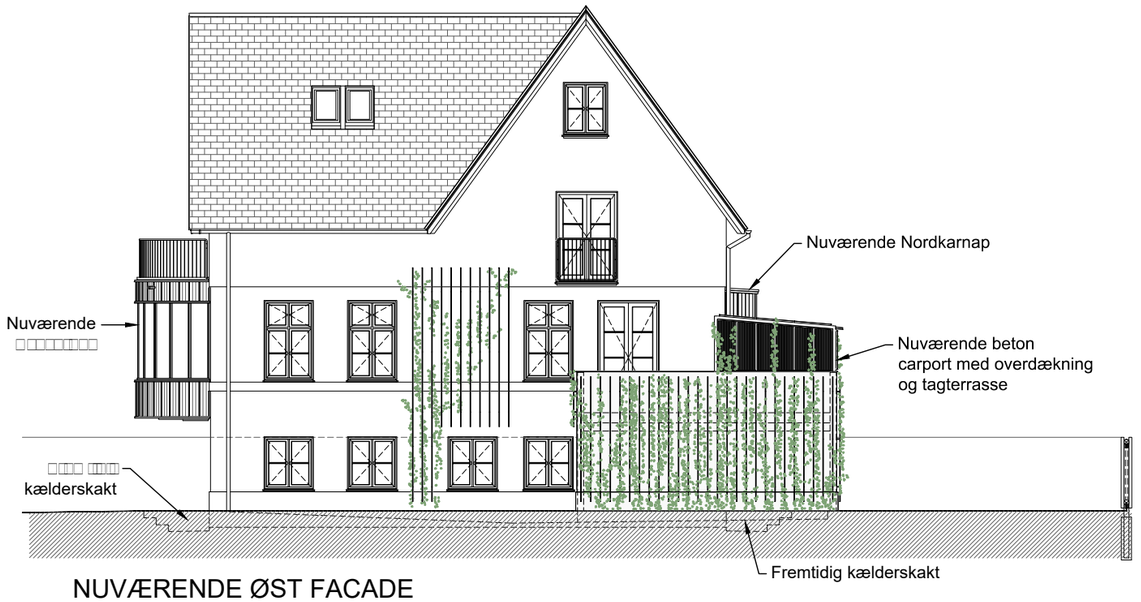
Daværende og nye forhold

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_300 Facader SydNord_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



DAVÆRENDE ØST FACADE



NUVÆRENDE ØST FACADE

DAVÆRENDE VEST FACADE

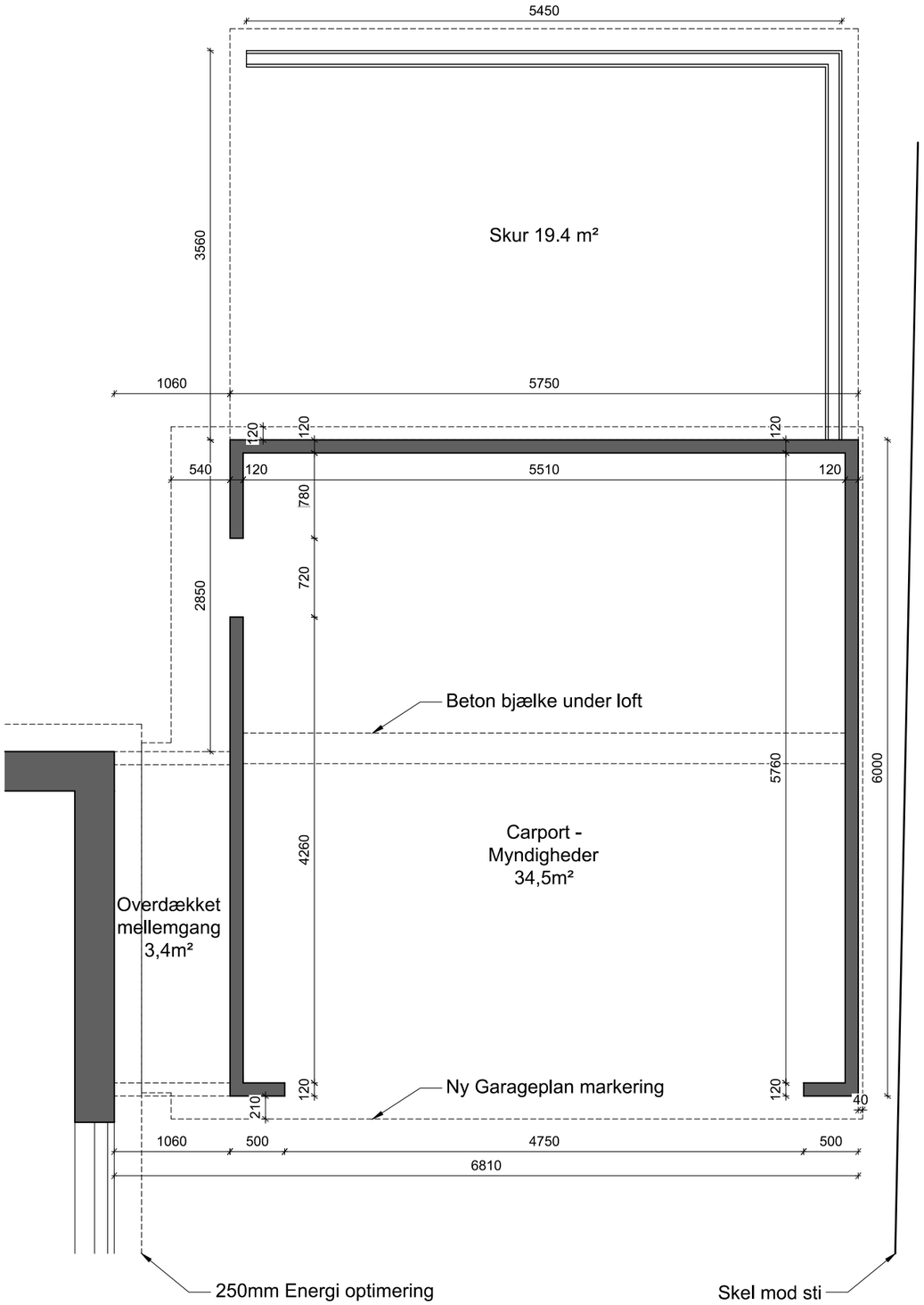
NUVÆRENDE VEST FACADE

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

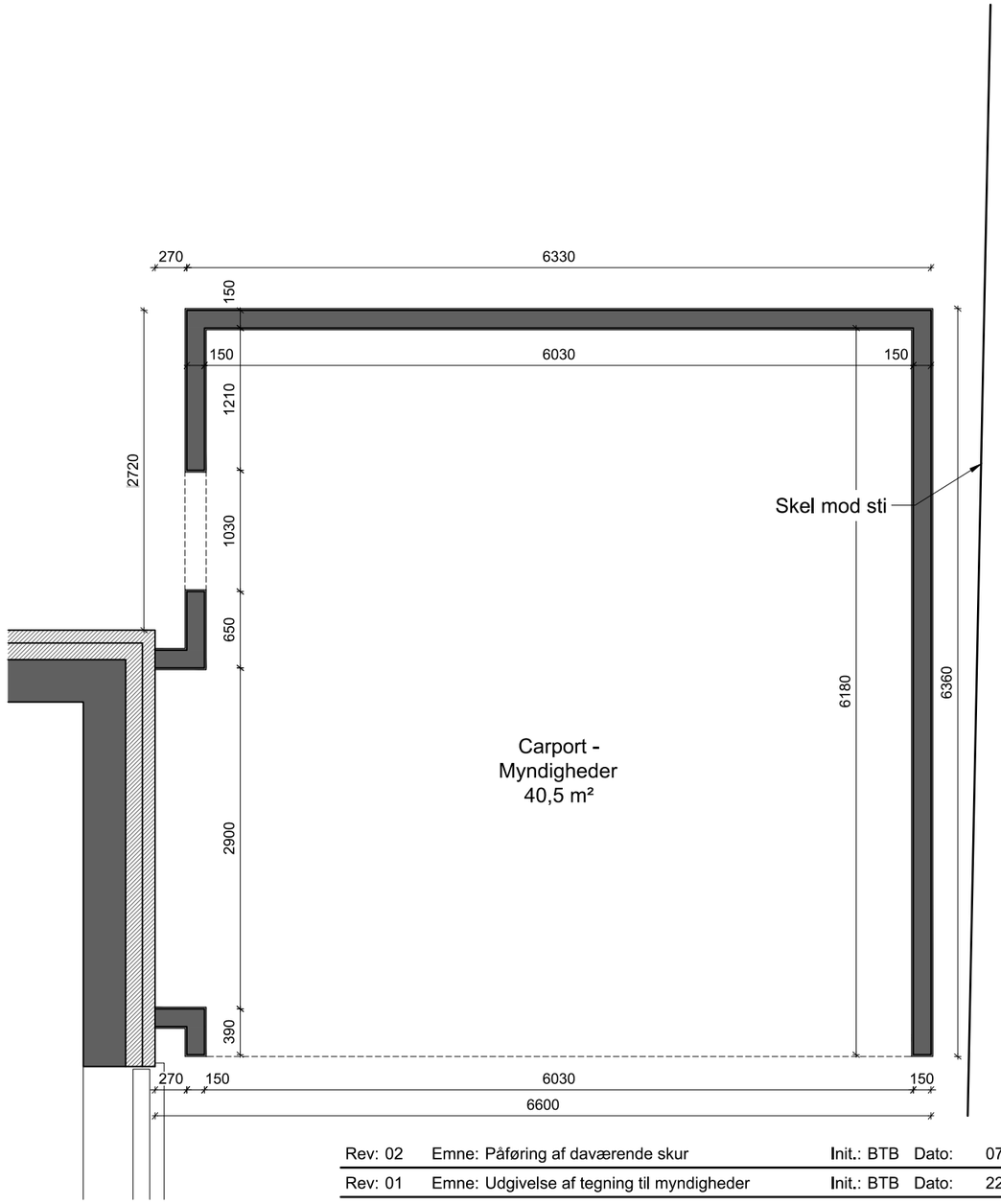
Facader mod ØST og VEST
Daværende og nye forhold

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_301 Facader ØstVest_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



NYE FORHOLD



Rev: 02	Emne: Påføring af daværende skur	Init.: BTB	Dato:	07-06-2024
Rev: 01	Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder	Init.: BTB	Dato:	22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN — OMBYGNINGSPROJEKT

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

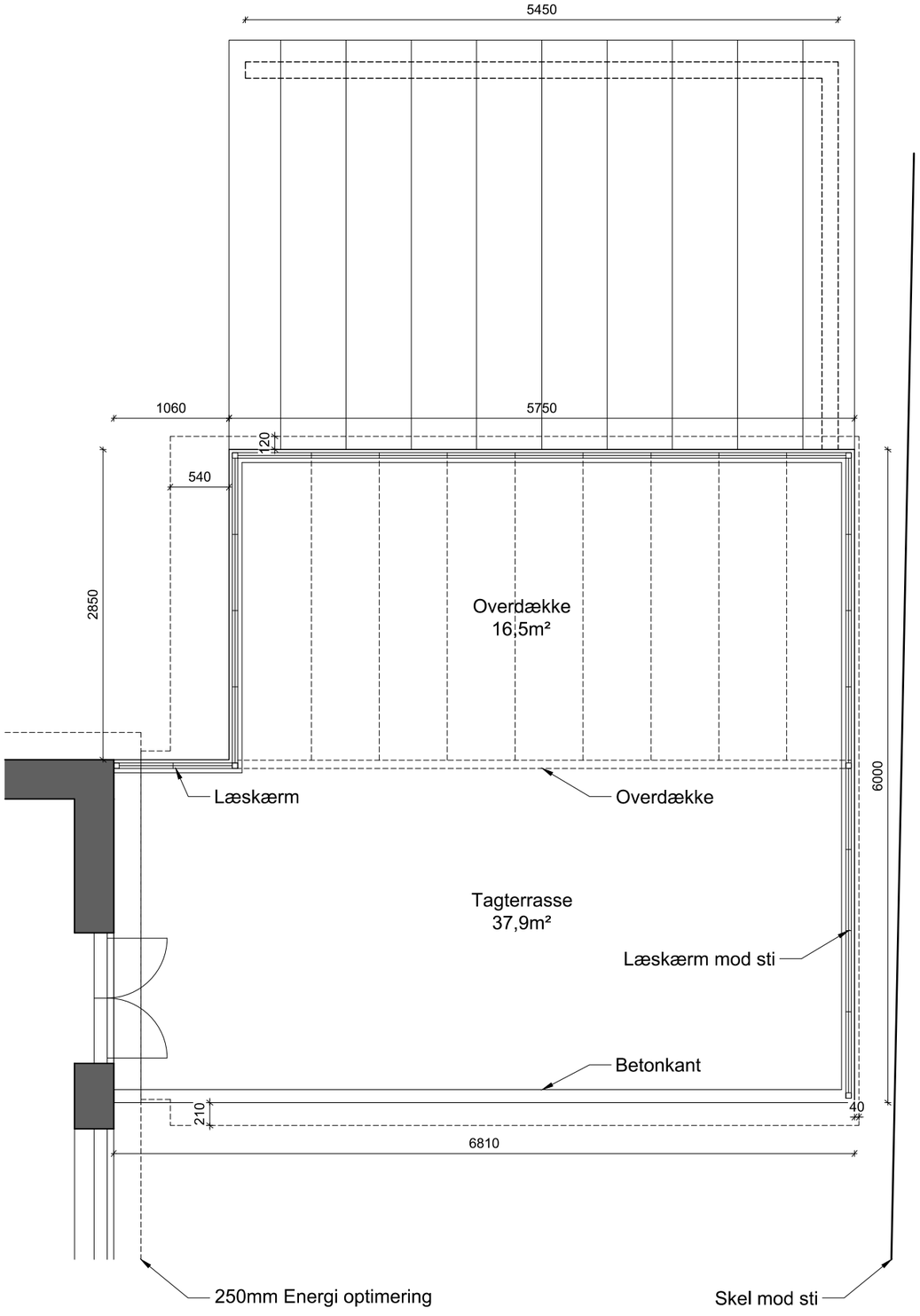
Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 07-06-2024

Emne: **Carport - Myndigheder**
KÆLDERPLAN
Daværende og nye forhold

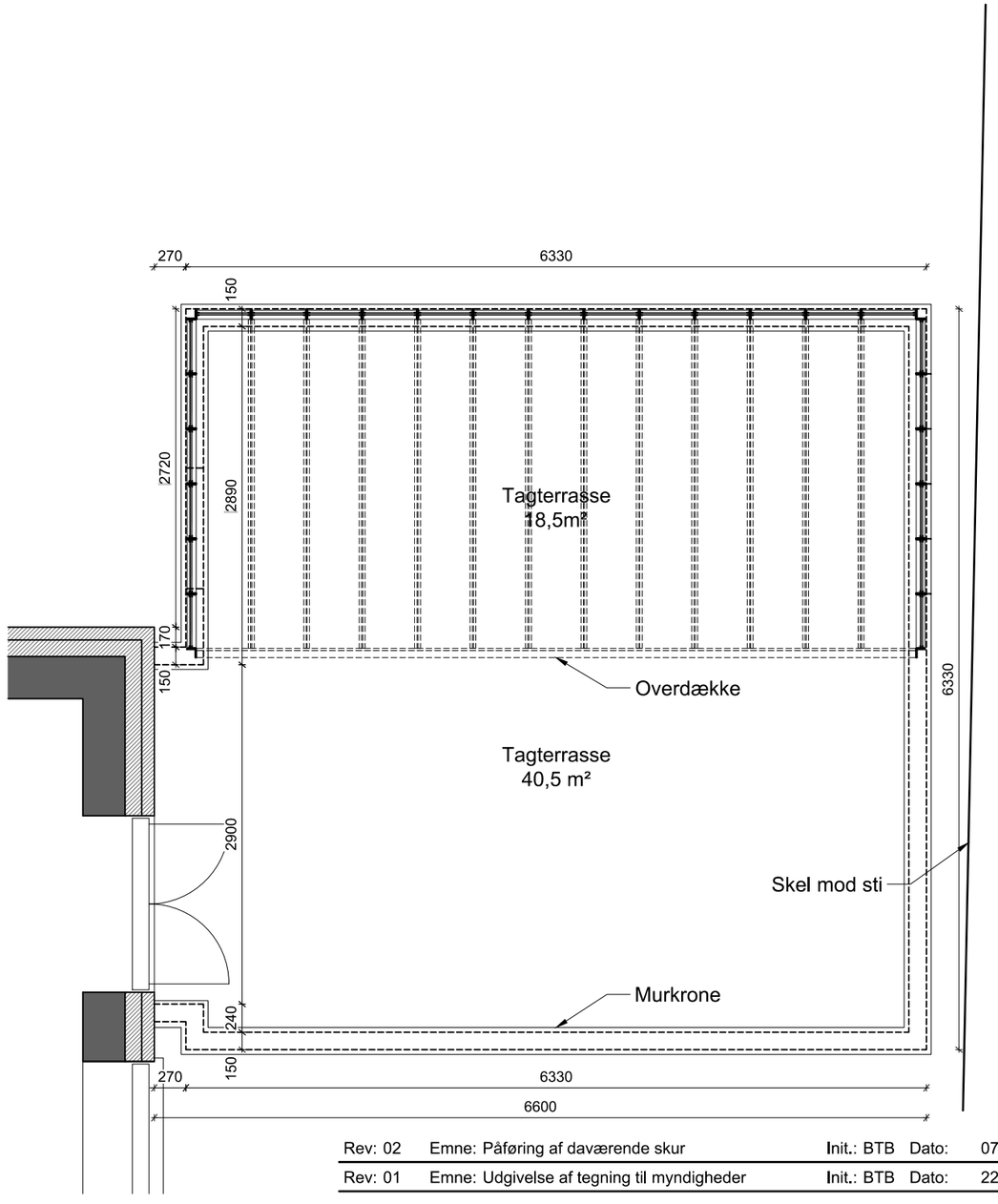
Tegn. nr.: OGV23_K01_M_501 Rev.: 02

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_500 Carport_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



NYE FORHOLD



Rev: 02	Emne: Påføring af daværende skur	Init.: BTB	Dato:	07-06-2024
Rev: 01	Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder	Init.: BTB	Dato:	22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN — OMBYGNINGSPROJEKT

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

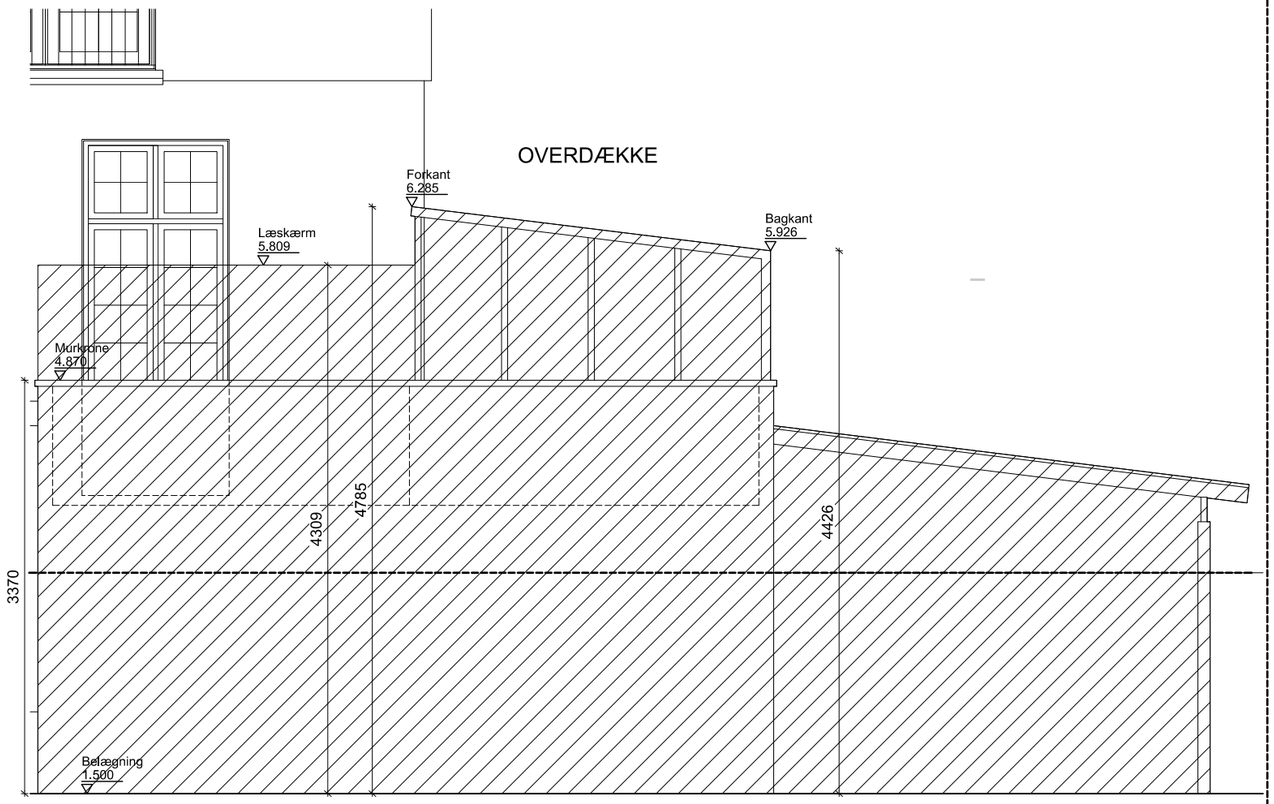
Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 07-06-2024

Emne: **Carport - Myndigheder**
STUEPLAN
Daværende og nye forhold

Tegn. nr.: OGV23_K01_M_502 Rev.: 02

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_500 Carport_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



NYE FORHOLD

Rev: 02	Emne: Påtegning af daværende skur	Init.: BTB	Dato: 07-06-2024
Rev: 01	Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder	Init.: BTB	Dato: 22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN — OMBYGNINGSPROJEKT

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

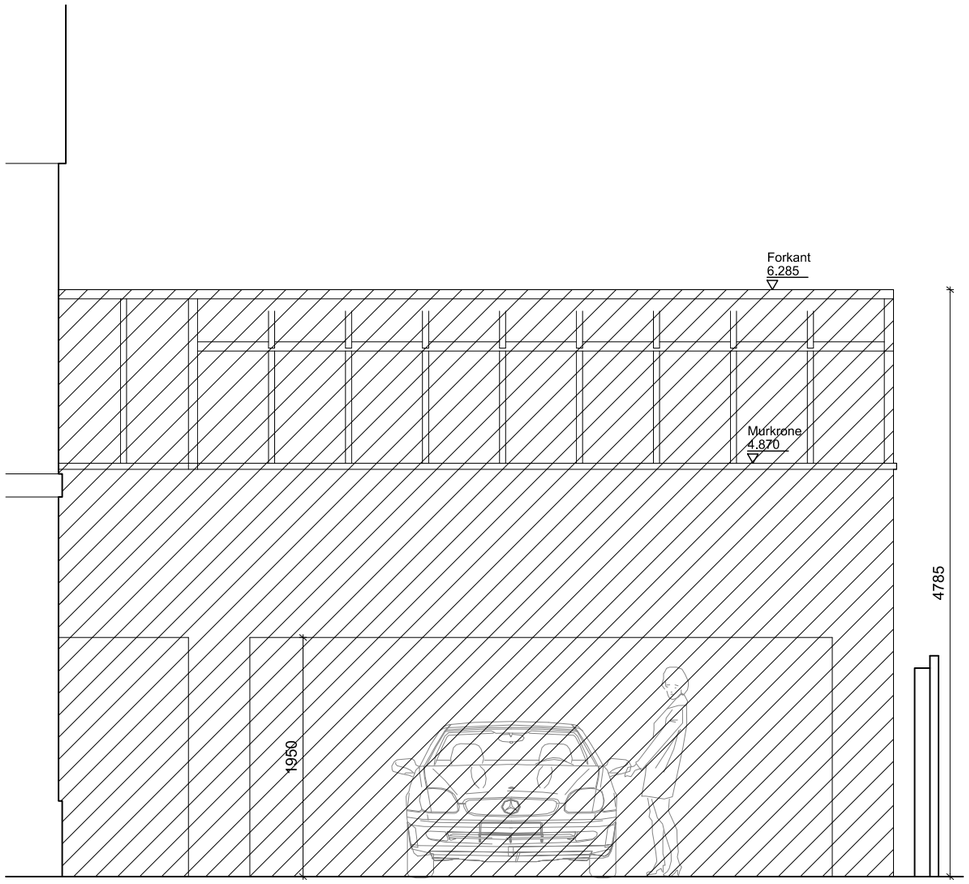
Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 07-06-2024

Emne: **Carport - Myndigheder**
FACADE MOD ØST (Ved Sti)
Daværende og nye forhold

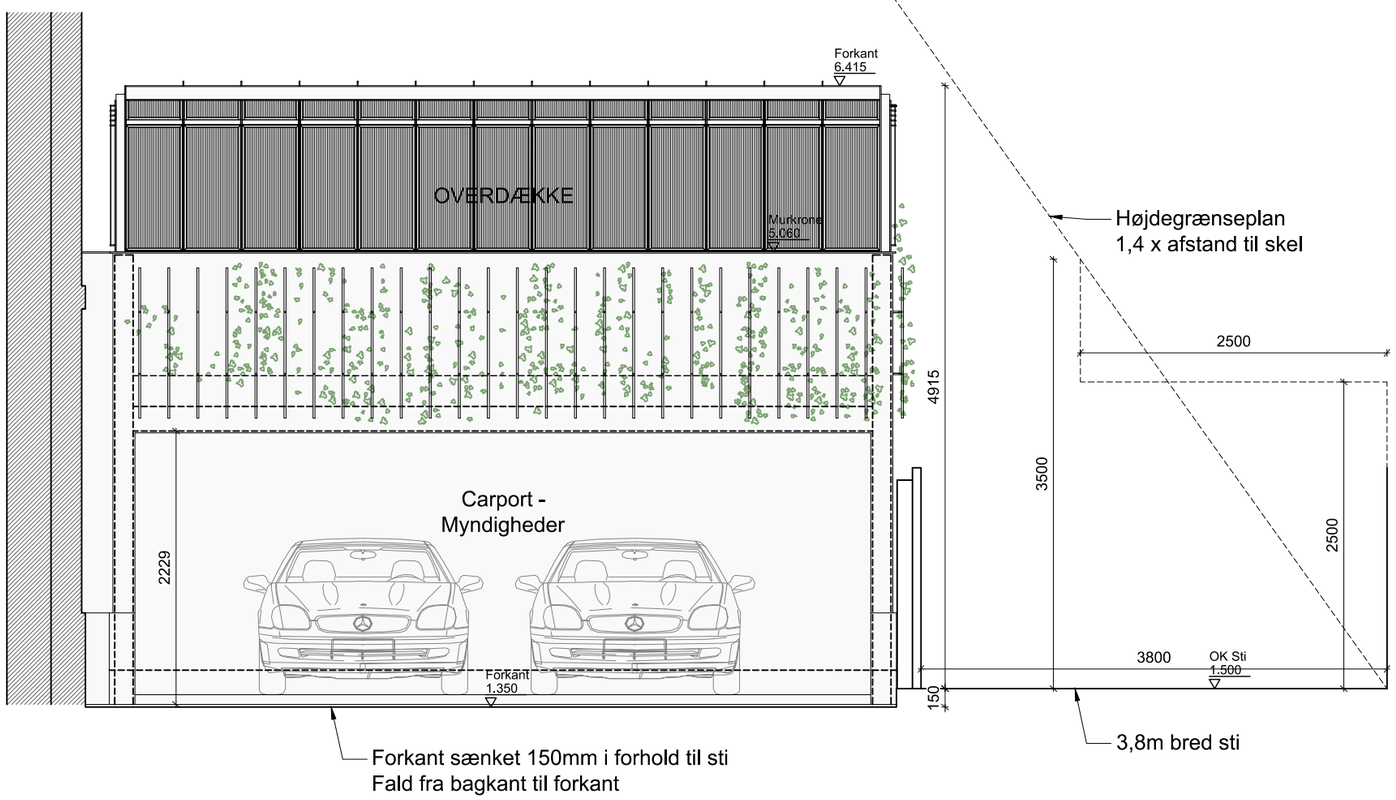
Tegn. nr.: OGV23_K01_M_503 Rev.: 02

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_500 Carport_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



NYE FORHOLD



Rev: 01 Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder Init.: BTB Dato: 22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN OMBYGNINGSPROJEKT

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

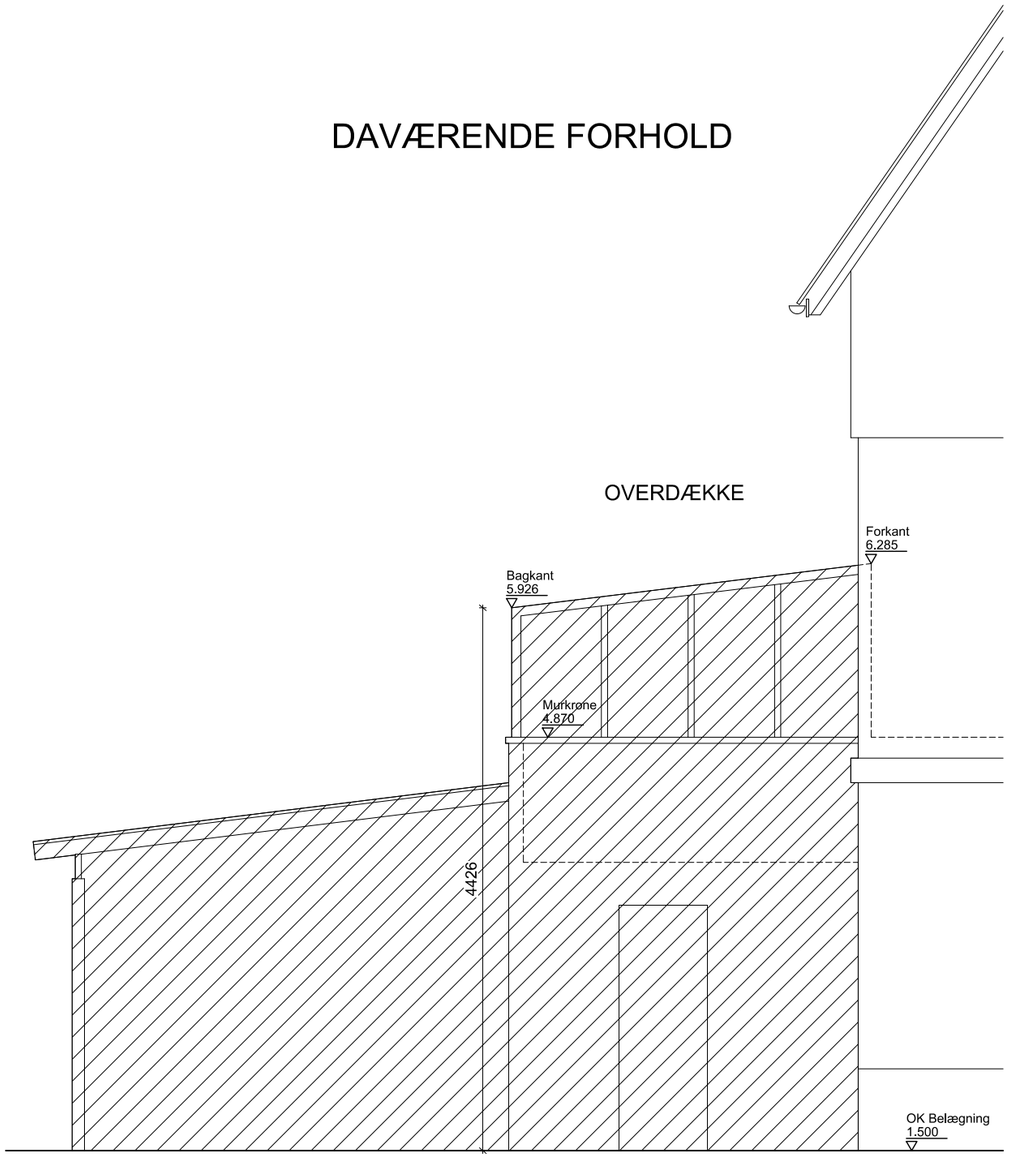
Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 22-05-2024

Emne: **Carport - Myndigheder**
FACADE MOD SYD
Daværende og nye forhold

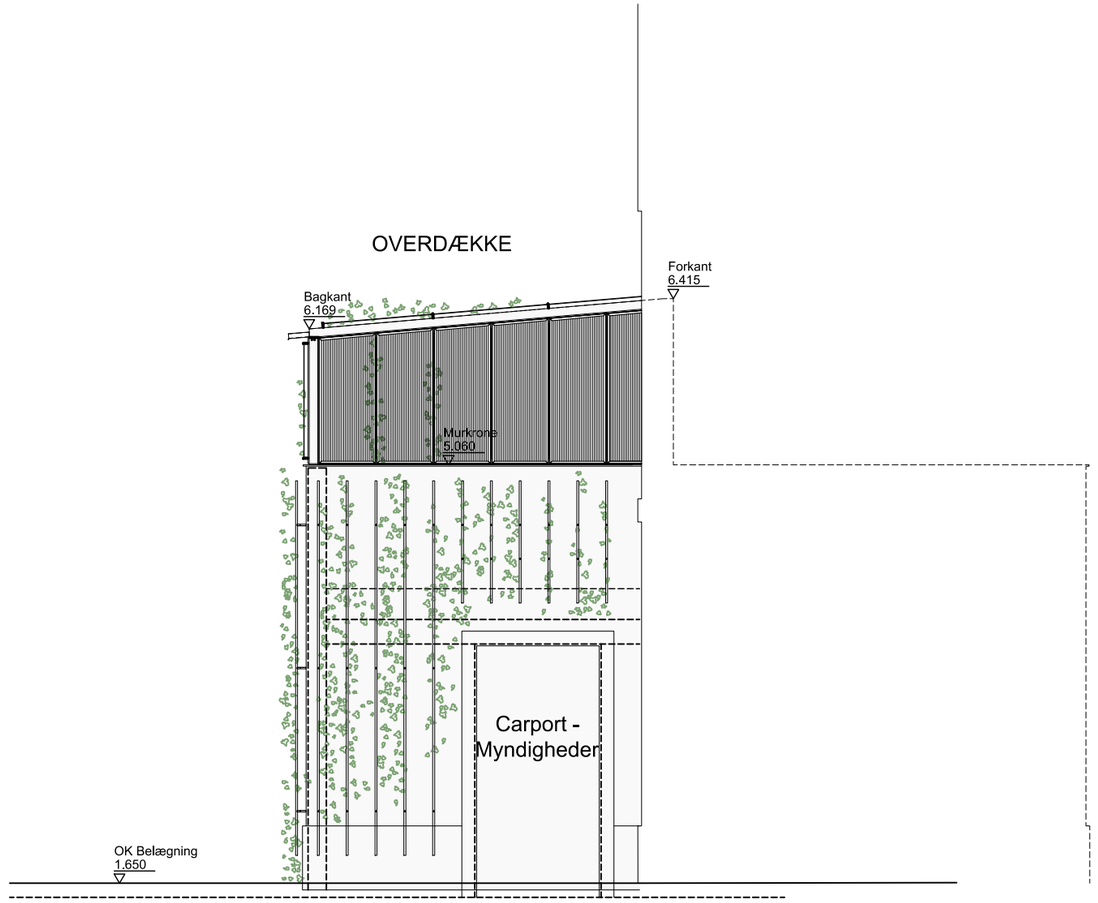
Tegn. nr.: OGV23_K01_M_504 Rev.: 01

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_500 Carport_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



NYE FORHOLD



Rev: 01 Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder Init.: BTB Dato: 22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

OMBYGNINGSPROJEKT

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 22-05-2024

Emne: **Carport - Myndigheder**

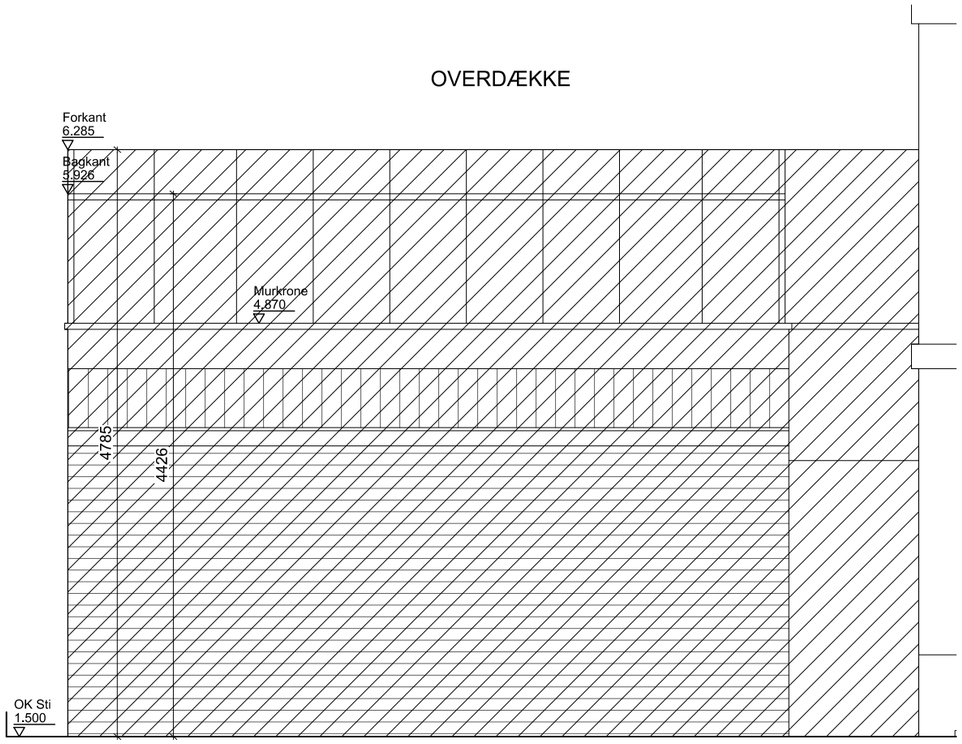
FACADE MOD VEST

Daværende og nye forhold

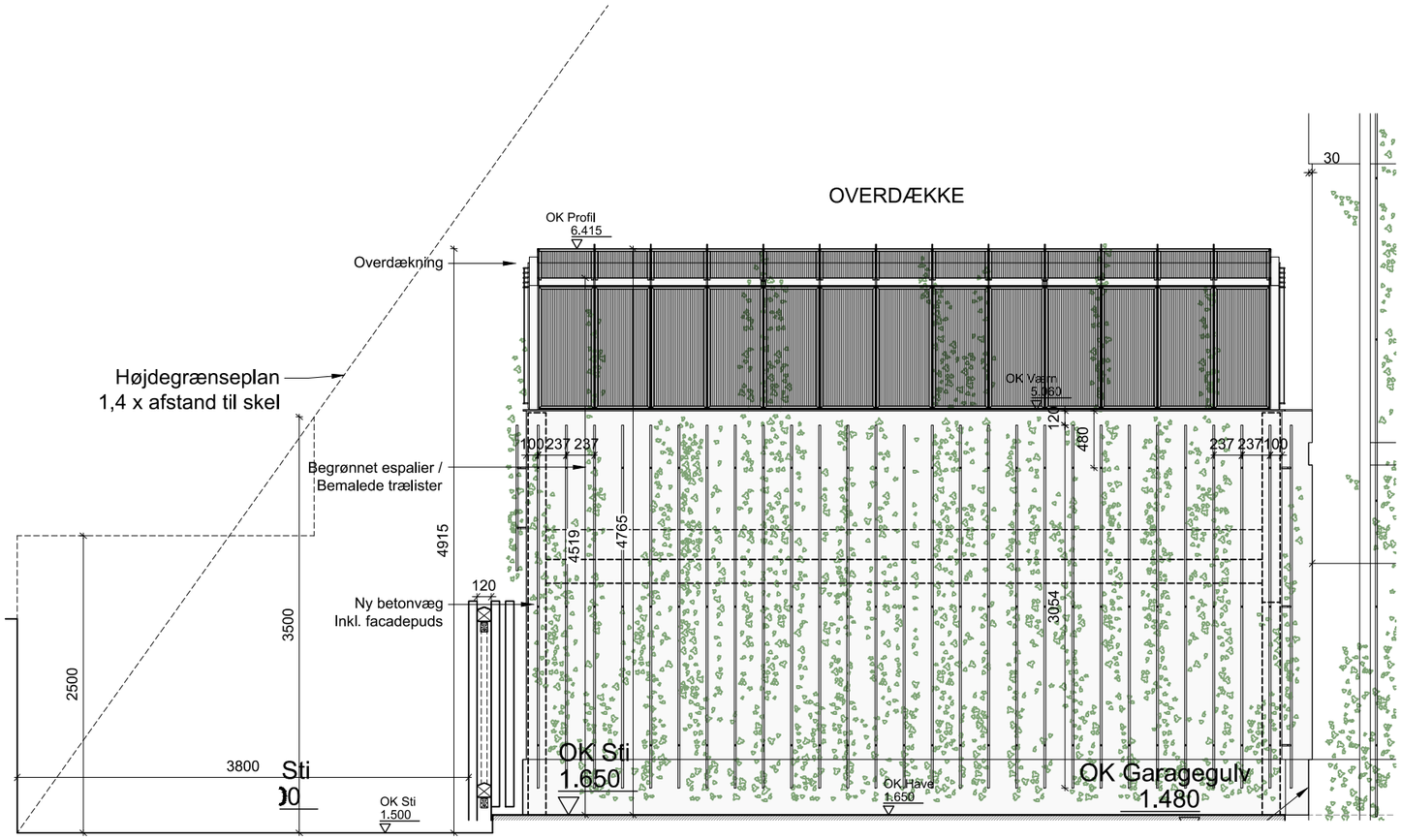
Tegn. nr.: OGV23_K01_M_505 Rev.: 01

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_500 Carport_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



NYE FORHOLD



Rev: 01 Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder Init.: BTB Dato: 22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN OMBYGNINGSPROJEKT

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

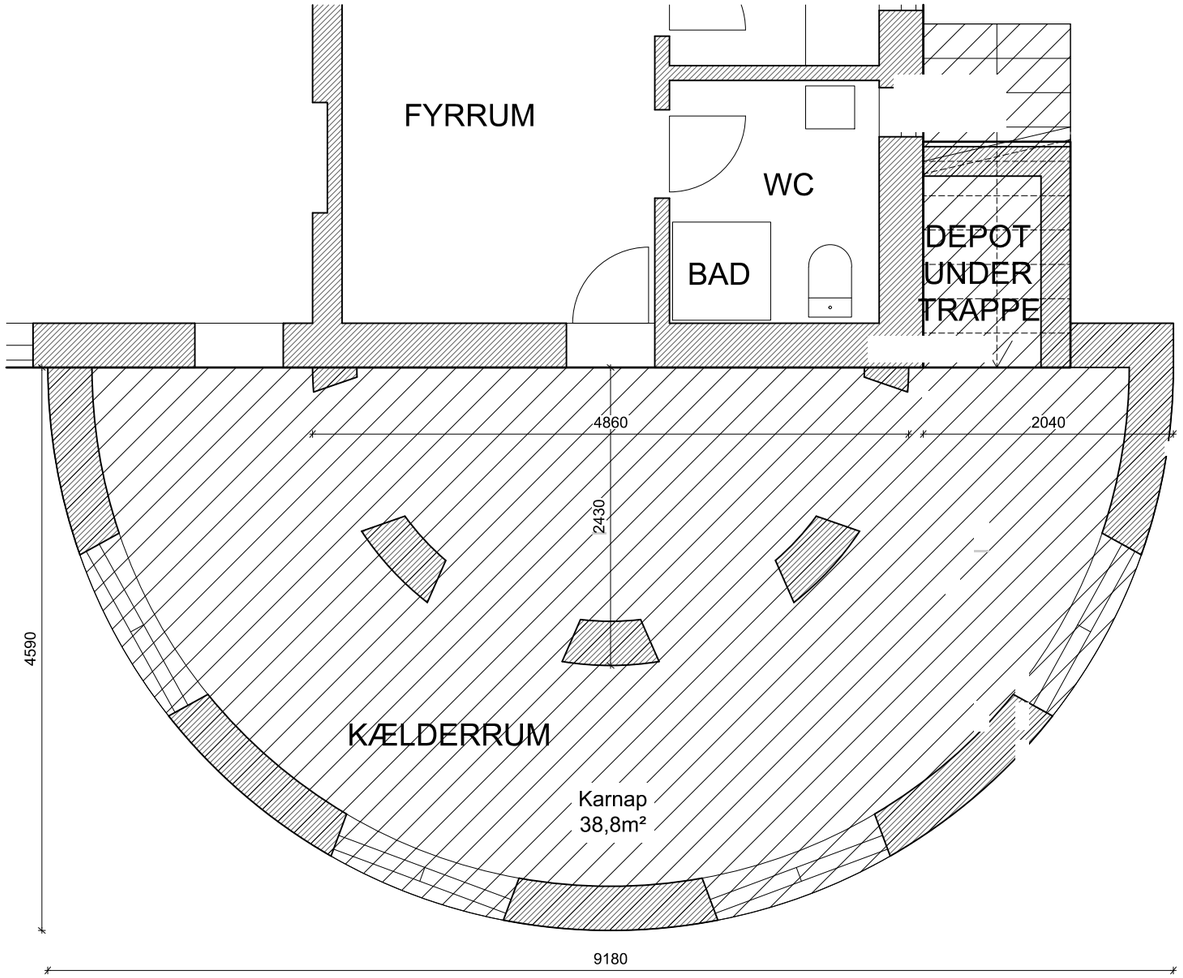
Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 22-05-2024

Emne: Carport - Myndigheder
FACADE MOD NORD
Daværende og nye forhold

Tegn. nr.: Rev.:
OGV23_K01_M_506 01

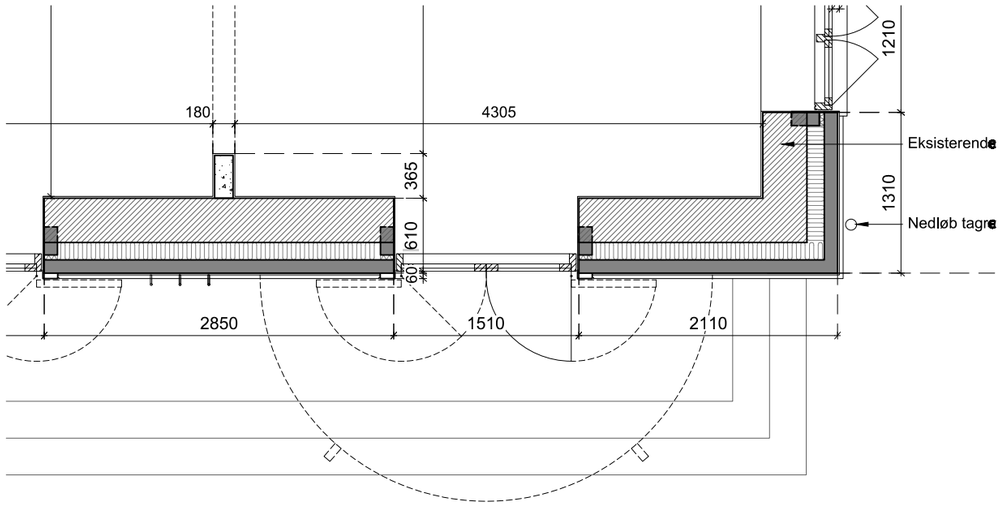
S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_500 Carport_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



FORHAVE

NYE FORHOLD



Rev: 01 Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder Init.: BTB Dato: 22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN OMBYGNINGSPROJEKT

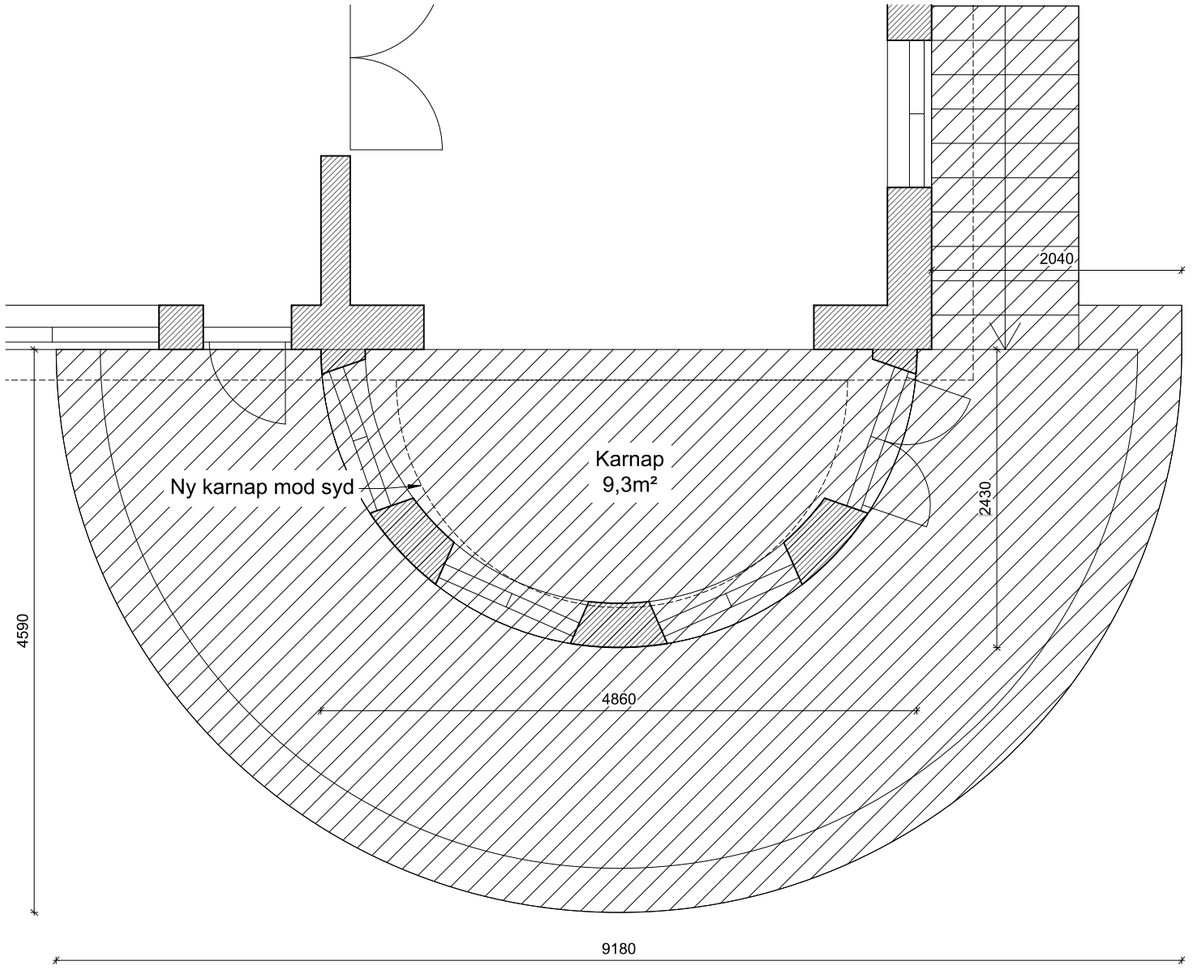
LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 22-05-2024

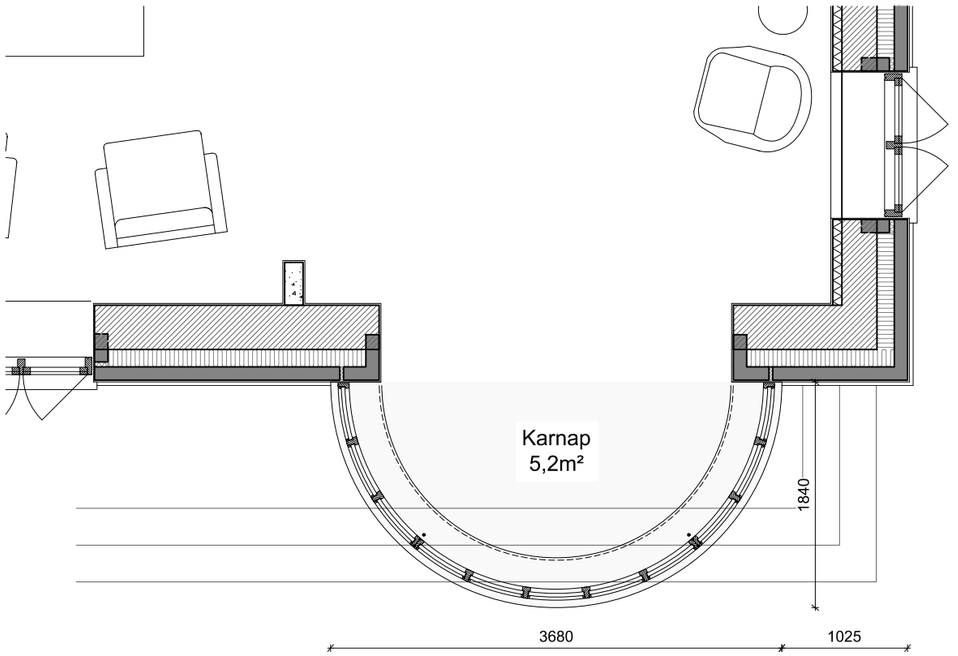
Emne: Syd Karnap - Myndigheder Tegn. nr.: Rev.:
KÆLDERPLAN
Daværende og nye forhold OGV23_K01_M_511 01

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_510 Sydkarnap_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



NYE FORHOLD



Rev: 01 Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder Init.: BTB Dato: 22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN OMBYGNINGSPROJEKT

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

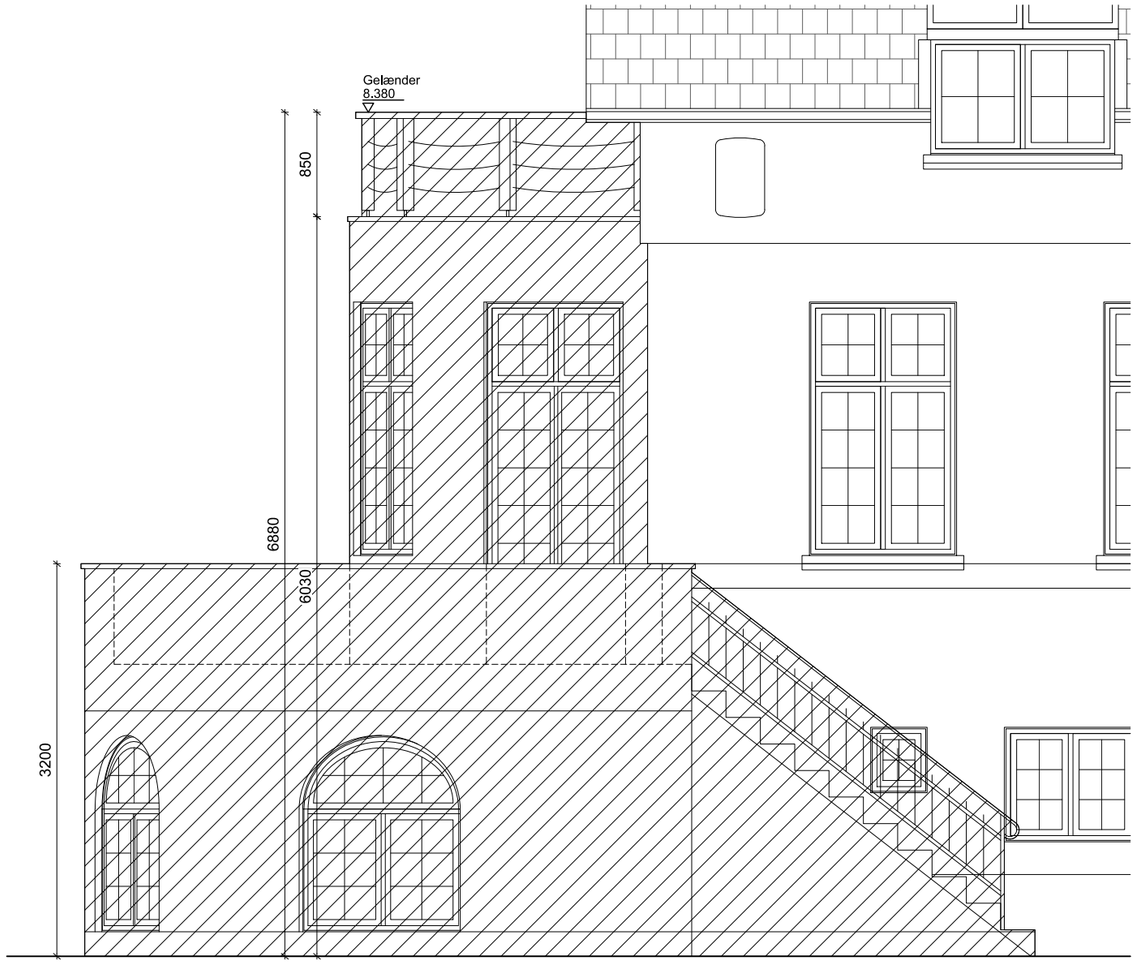
Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 22-05-2024

Emne: Syd Karnap - Myndigheder
STUEPLAN
Daværende og nye forhold

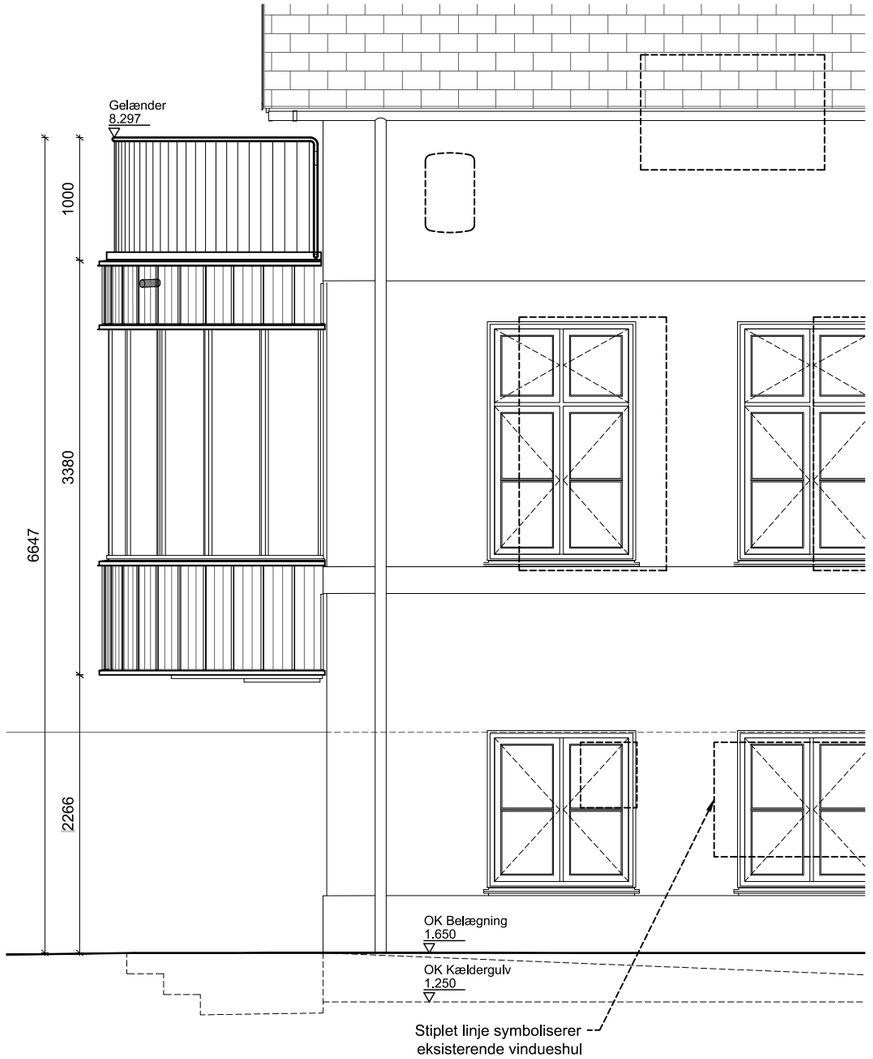
Tegn. nr.: OGV23_K01_M_512 Rev.: 01

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_510 Sydkarnap_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD



NYE FORHOLD



Rev: 01 Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder Init.: BTB Dato: 22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN OMBYGNINGSPROJEKT

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 22-05-2024

Emne: Syd Karnap - Myndigheder
FACADE MOD ØST
Daværende og nye forhold

Tegn. nr.: OGV23_K01_M_513 Rev.: 01

S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_510 Sydkarnap_Myndighed

DAVÆRENDE FORHOLD

NYE FORHOLD

Rev: 01 Emne: Udgivelse af tegning til myndigheder Init.: BTB Dato: 22-05-2024

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

OMBYGNINGSPROJEKT

LUNDGAARD & TRANBERG ARKITEKTER AS | Rentemestervej 59, 2400 KBH NV | | TLF.: 33 91 07 17

Sagsnr.: 0594 Dato: 22-05-2024 Inti./ansv./godk.: BTB/FH Skala: 1:50 Rev.dato: 22-05-2024

Emne: Syd Karnap - Myndigheder

FACADE MOD SYD

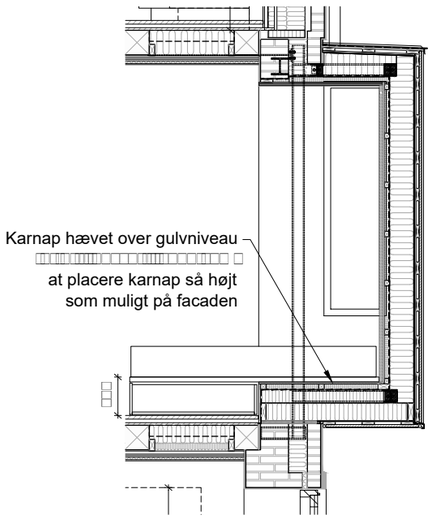
Daværende og nye forhold

Tegn. nr.: OGV23_K01_M_514 Rev.: 01

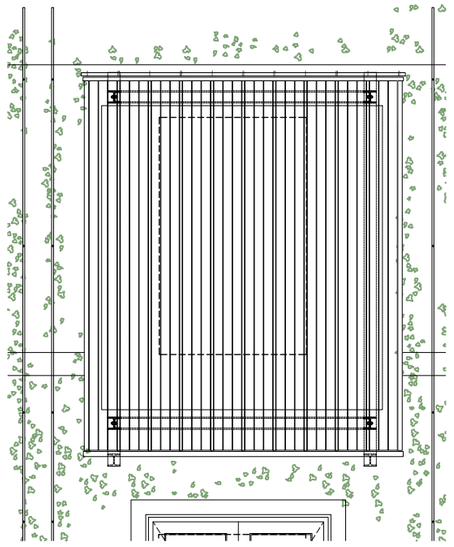
S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_510 Sydkarnap_Myndighed

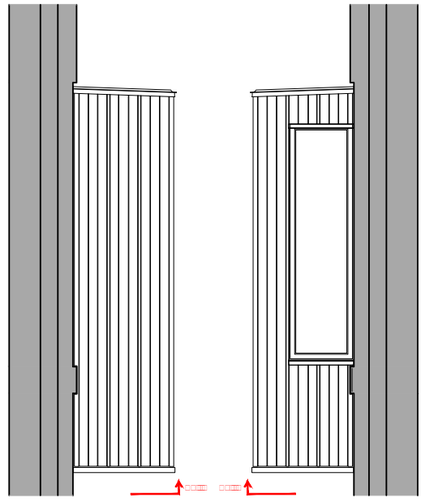
NUVÆRENDE FORHOLD

NUVÆRENDE NORD FACADE
Mål 1:150

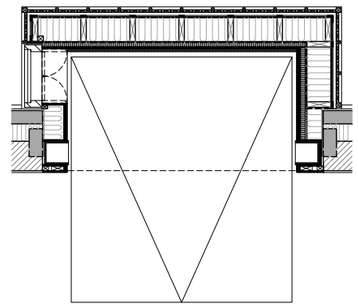


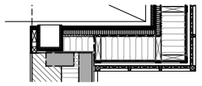
TVÆRSNIT 1:50



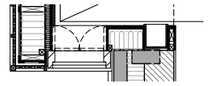


Mod Øst

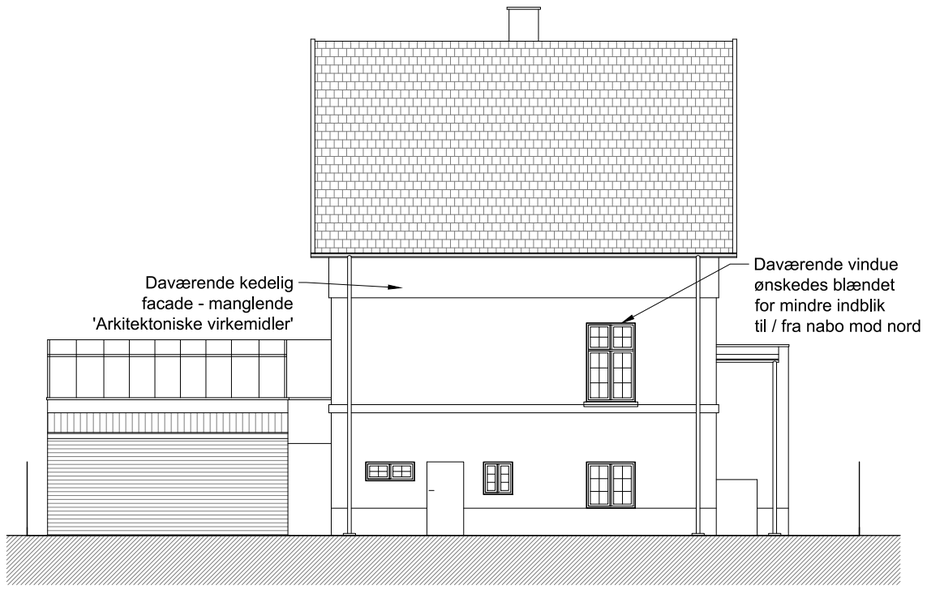




Side mod øst



arkitektonisk virkemidel på
daværende kedelig



DAVÆRENDE NORD FACADE
Mål 1:150

ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

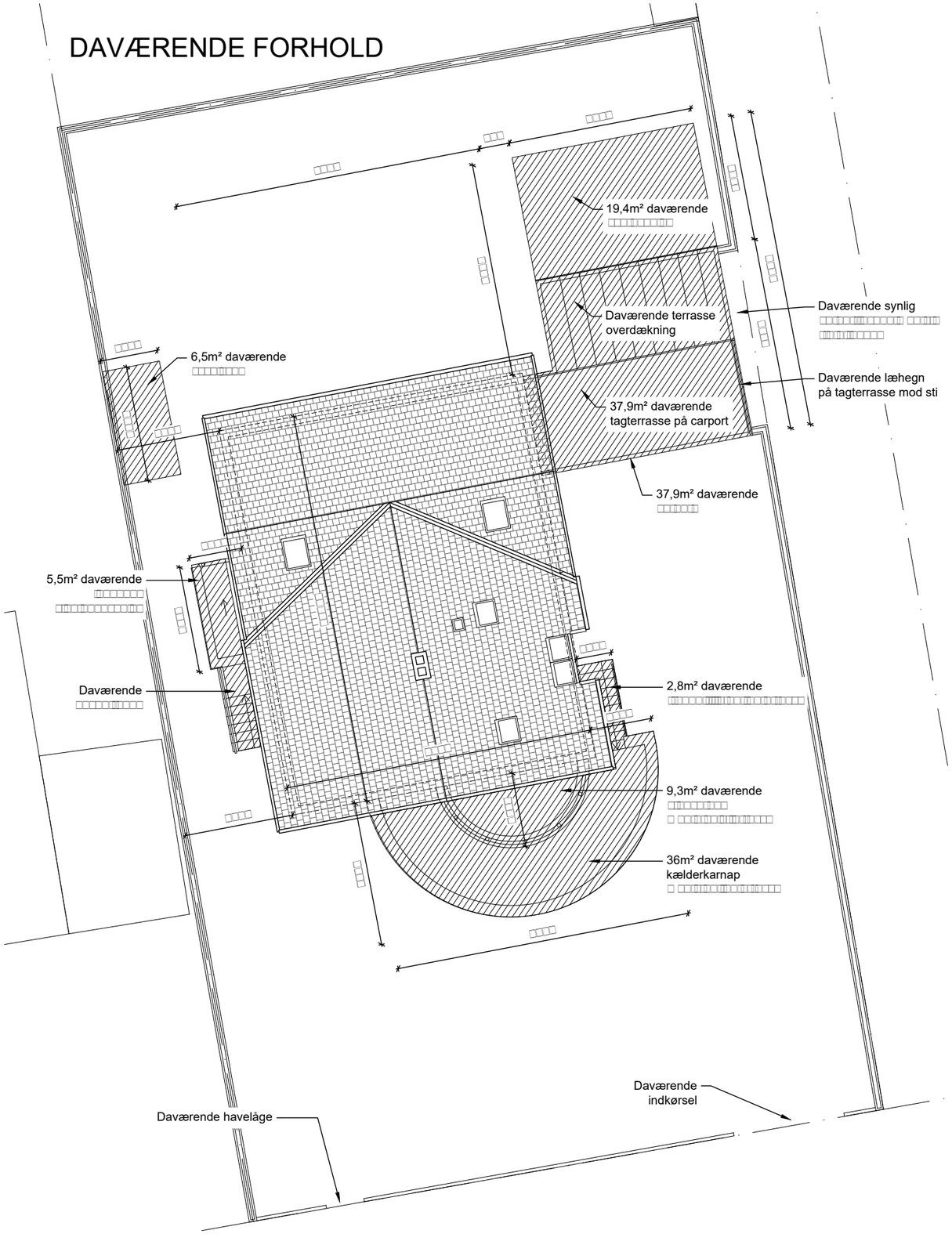
Daværende og nye forhold

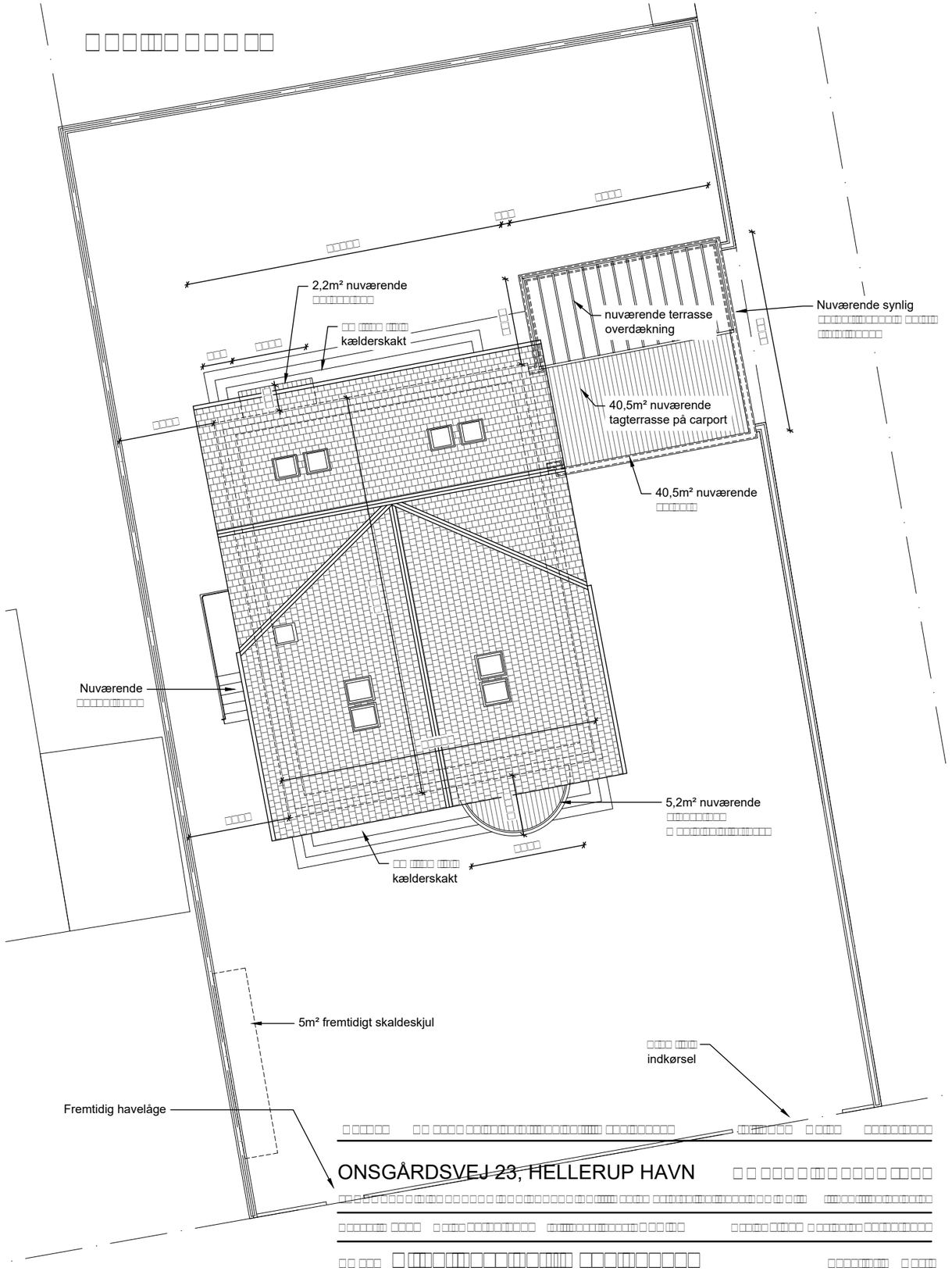
S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_520 Nordkarnap_Myndighed

Relateret document 4/4

Dokument Navn:	**Skyggediagram - Onsgårdsvej 23.pdf**
Dokument Titel:	**Skyggediagram - Onsgårdsvej 23**
Dokument ID:	**5583284**

DAVÆRENDE FORHOLD





ONSGÅRDSVEJ 23, HELLERUP HAVN

Daværende og nye forhold

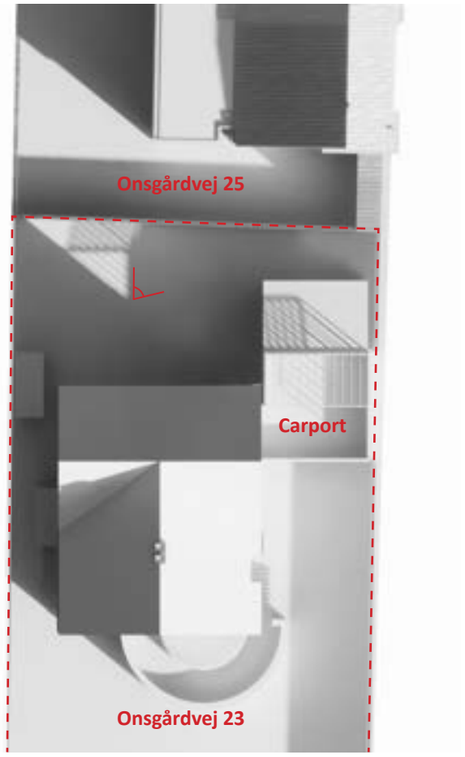
S:\0594 Onsgårdsvej 23\1.5 Myndigheder\03 Svar på mangelskriv\OGV23_K01_001 Situationsplan_Myndighed

ONSGÅRDSVEJ 23- SKYGGEDIAGRAM AF CARPORT

09-08-24

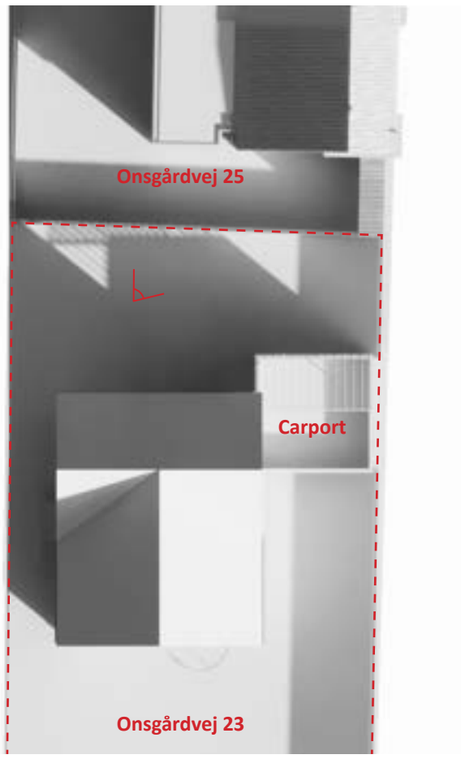
DAVÆRENDE FORHOLD

MARTS
09:00



NYE FORHOLD

MARTS
09:00

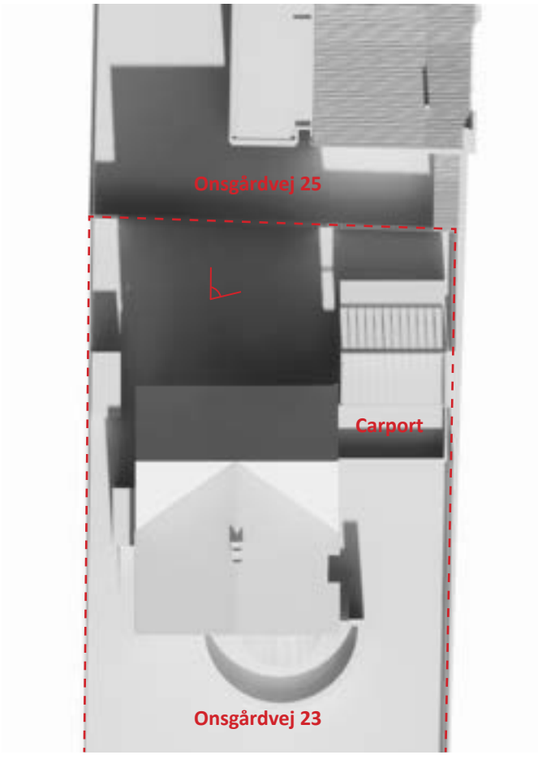


ONSGÅRDSVEJ 23- SKYGGEDIAGRAM AF CARPORT

09-08-24

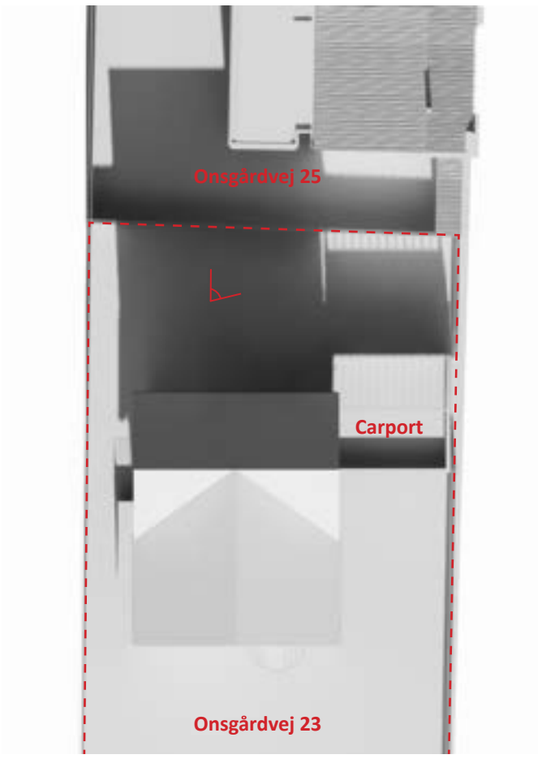
DAVÆRENDE FORHOLD

MARTS
12:00



NYE FORHOLD

MARTS
12:00

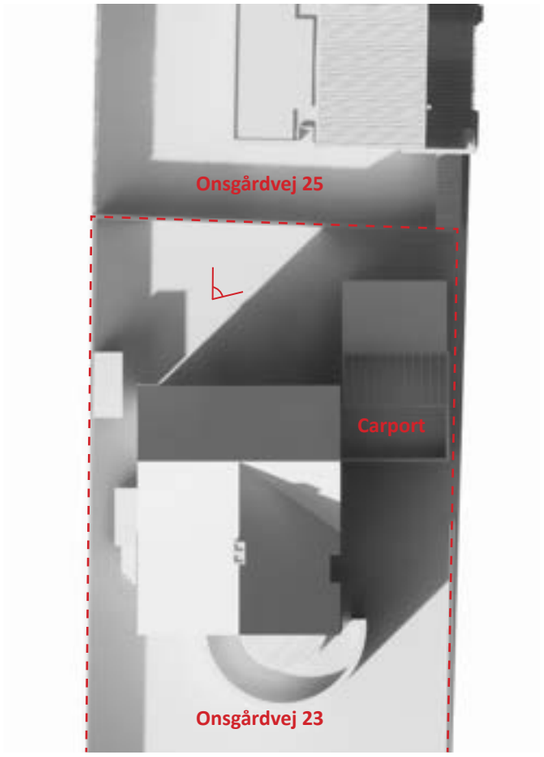


ONSGÅRDSVEJ 23- SKYGGEDIAGRAM AF CARPORT

09-08-24

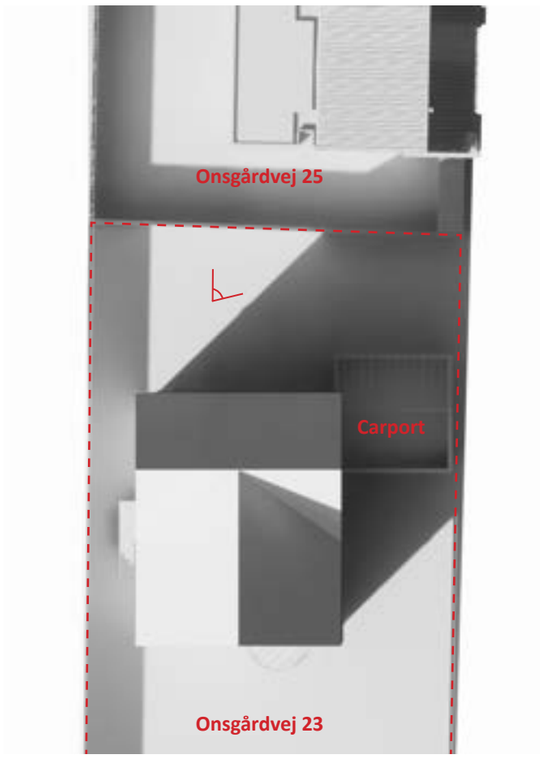
DAVÆRENDE FORHOLD

MARTS
15:00



NYE FORHOLD

MARTS
15:00

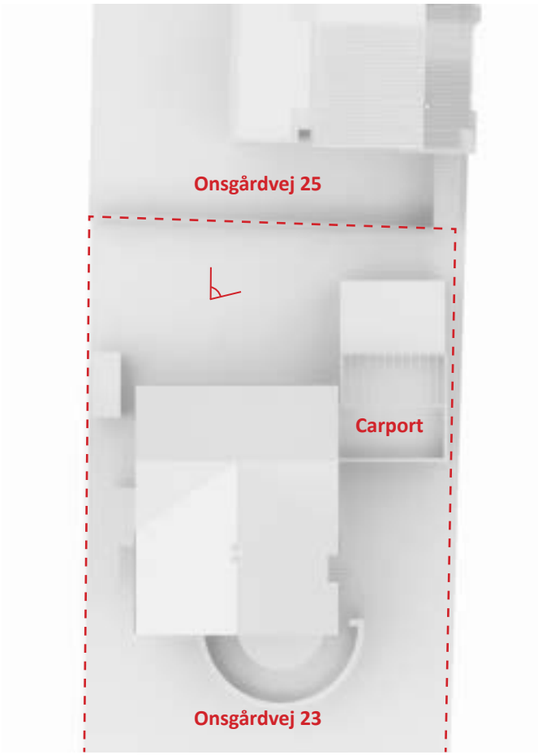


ONSGÅRDSVEJ 23- SKYGGEDIAGRAM AF CARPORT

09-08-24

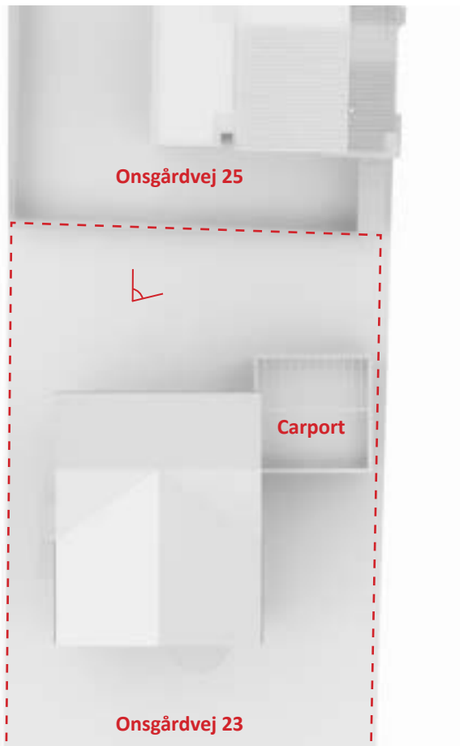
DAVÆRENDE FORHOLD

MARTS
18:00



NYE FORHOLD

MARTS
18:00

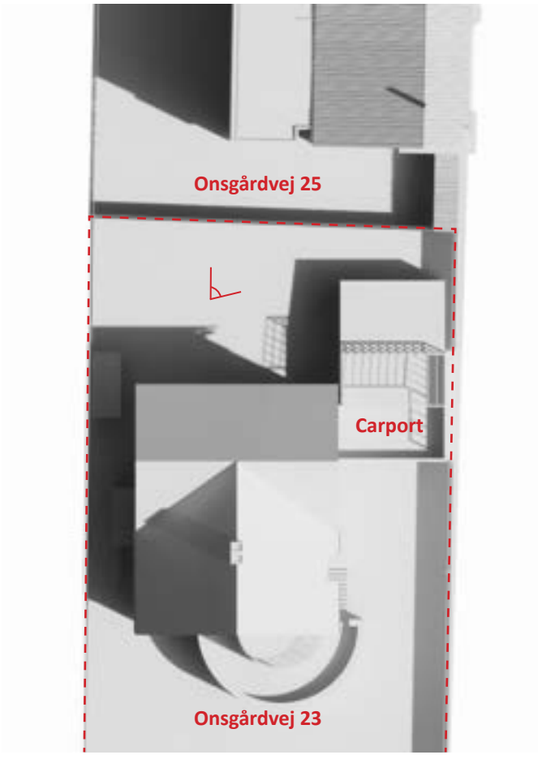


ONSGÅRDSVEJ 23- SKYGGEDIAGRAM AF CARPORT

09-08-24

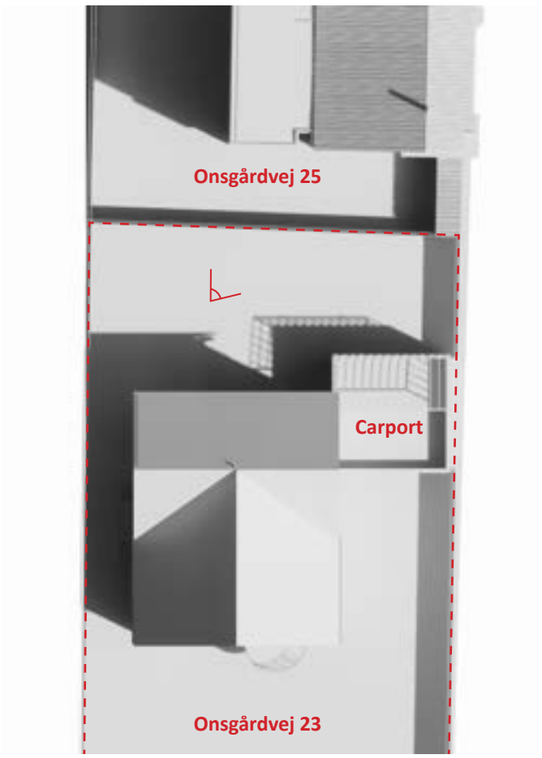
DAVÆRENDE FORHOLD

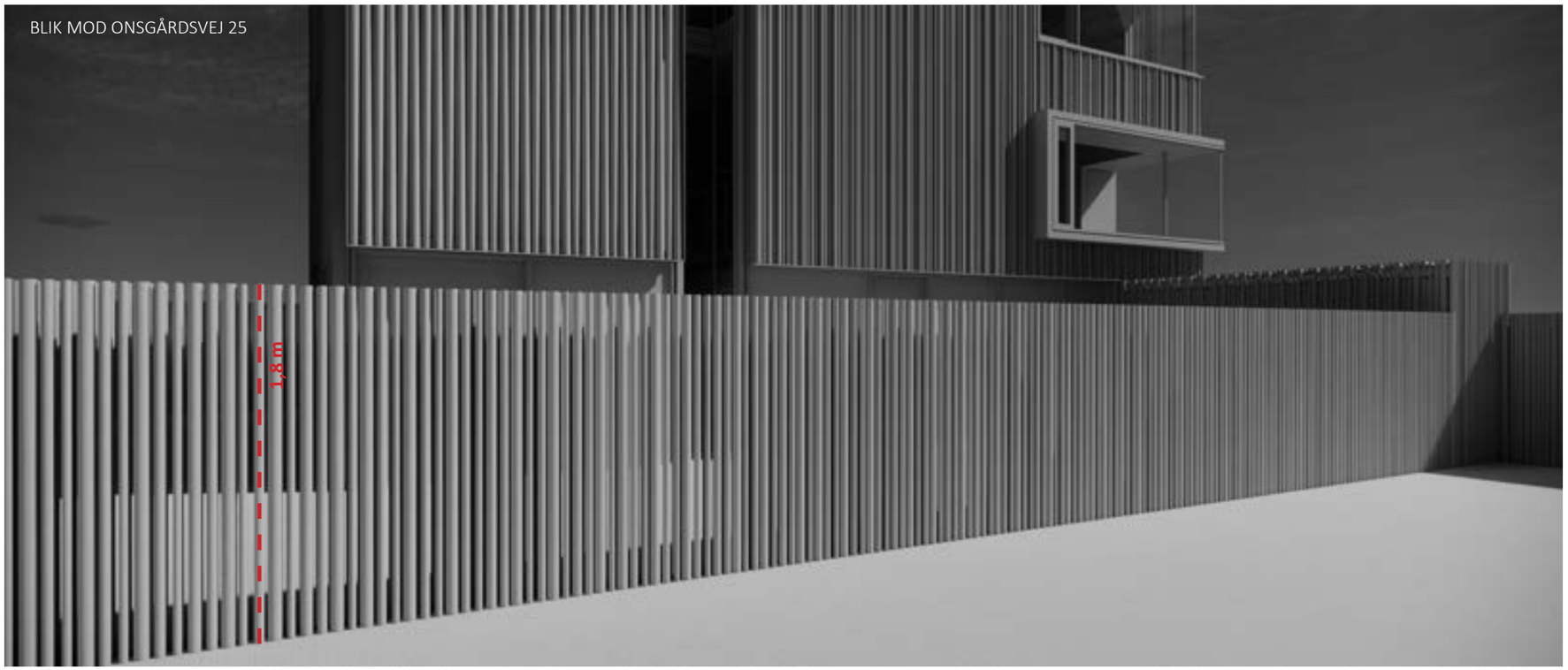
JUNI
09:00



NYE FORHOLD

JUNI
09:00



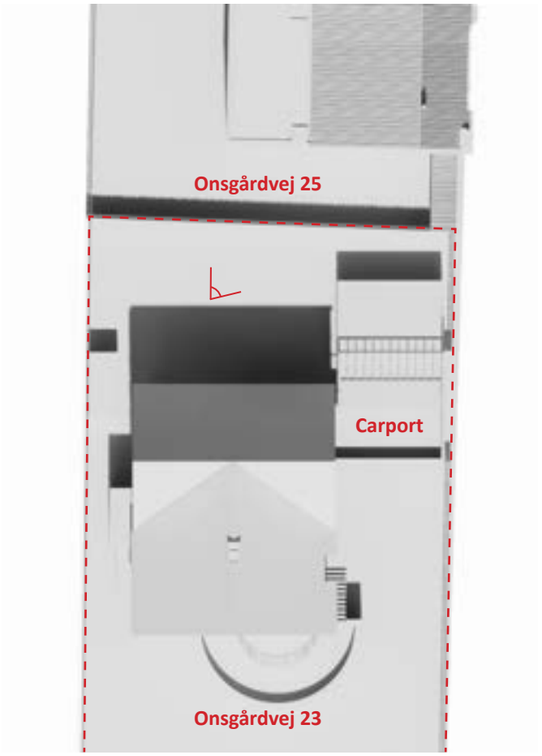


ONSGÅRDSVEJ 23- SKYGGEDIAGRAM AF CARPORT

09-08-24

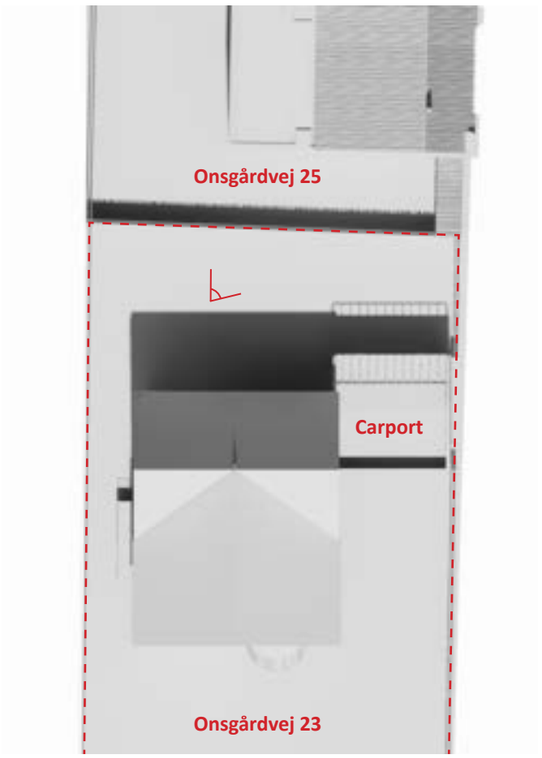
DAVÆRENDE FORHOLD

JUNI
12:00



NYE FORHOLD

JUNI
12:00

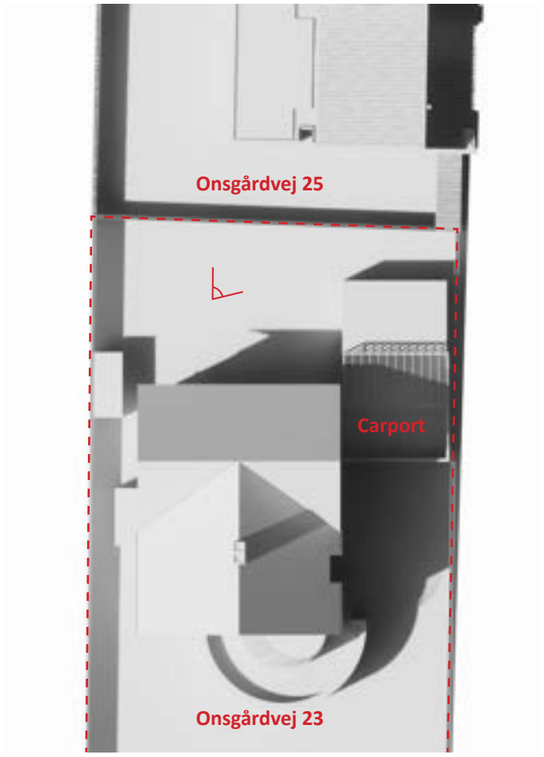


ONSGÅRDSVEJ 23- SKYGGEDIAGRAM AF CARPORT

09-08-24

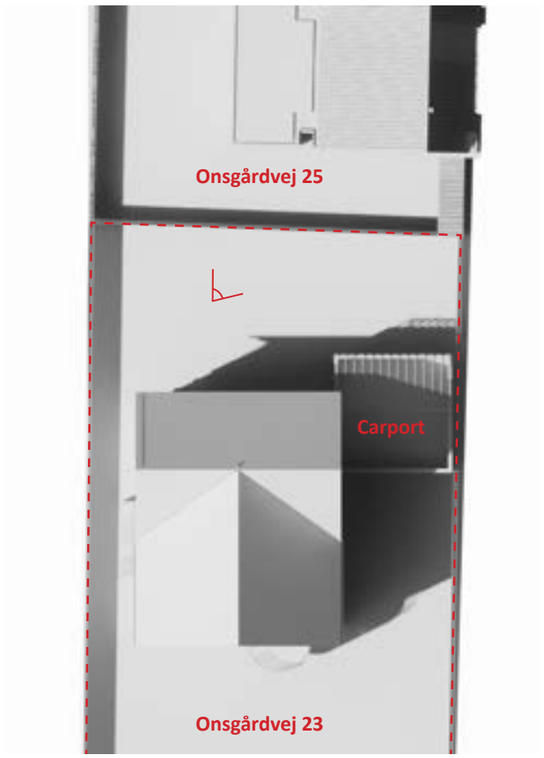
DAVÆRENDE FORHOLD

JUNI
15:00



NYE FORHOLD

JUNI
15:00

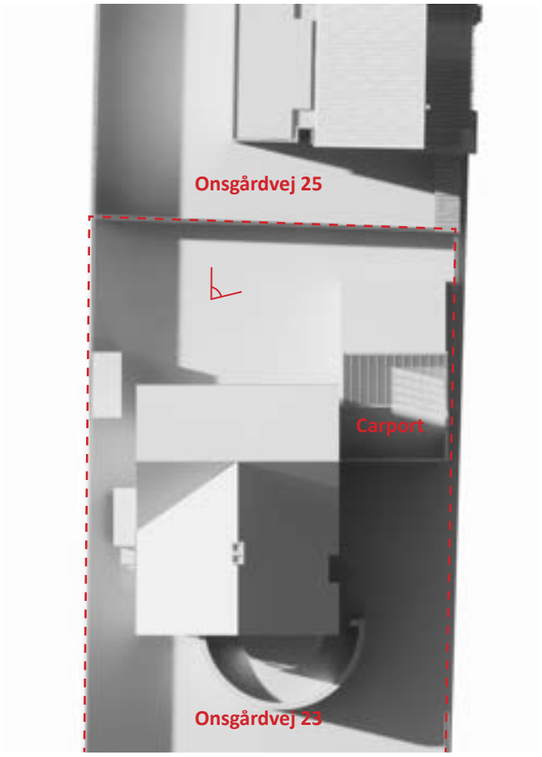


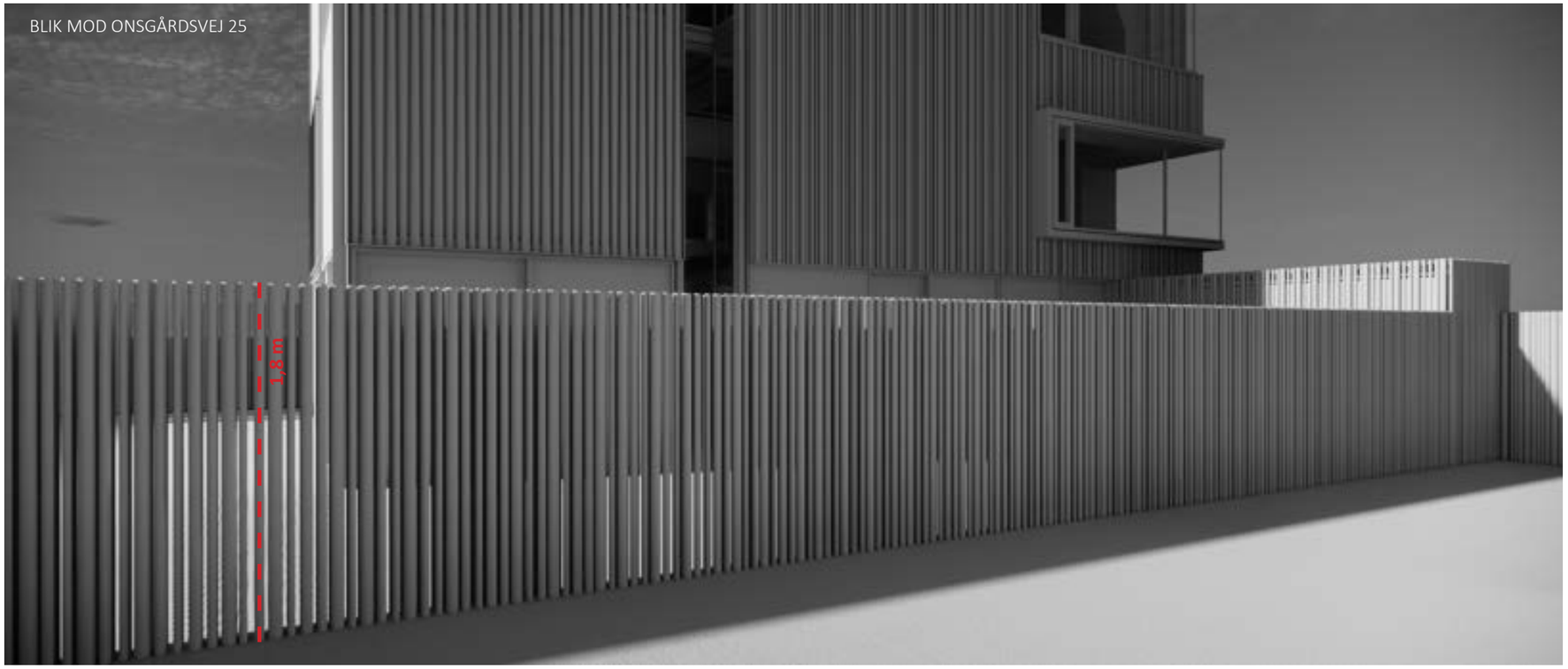
ONSGÅRDSVEJ 23- SKYGGEDIAGRAM AF CARPORT

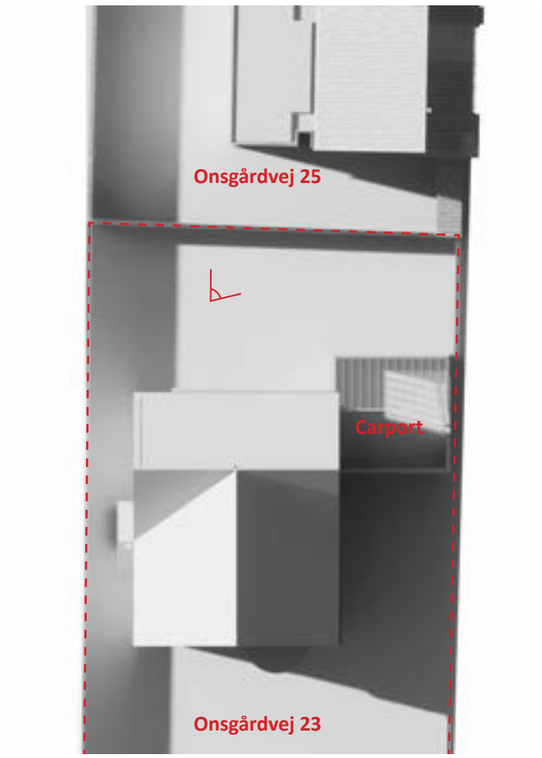
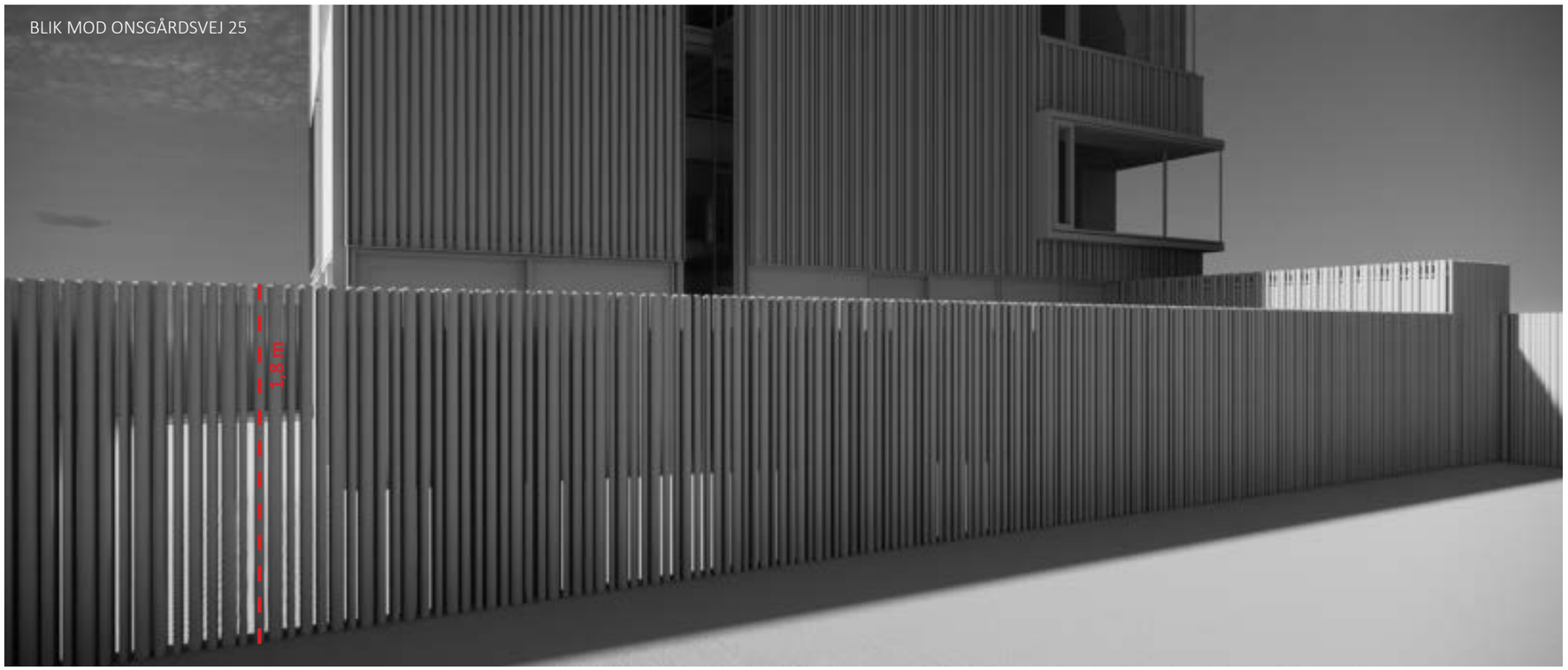
09-08-24

DAVÆRENDE FORHOLD

JUNI
18:00





NYE FORHOLD

JUNI
18:00