



Vores Lyngby og Letbanen
Att.: Niels Güntelberg

Dato: 28-10-2019

Ref.: SOFKO

J.nr.: 05.01.25-G01-3-19

Forvaltningen har modtaget spørgsmål fra den nystiftede forening "Vores Lyngby og Letbanen" (Foreningen) d. 27. august 2019. Forvaltningen har i samarbejde med Hovedstadens Letbane (HL) udarbejdet svar, som fremgår herunder.

Vi beklager det sene svar.

Spørgsmål er oplistet efter tema, som fremsendt af Foreningen:

Tidsplan:

Spørgsmål 1

Hvad er HL's detailtidsplan for letbanens anlæggelse herunder ledningsomlægninger og øvrige arbejder?

I vedlagte bilag 1 er tidsplanen over de forventede letbanearbejder i kommunen.

Letbaneprojektet er et komplekst projekt med en lang anlægsperiode, hvor mange aktører, herunder ledningsejere der ikke er under HL's byggeledelse, er afhængige af hinanden. Hovedstadens Letbane vil løbende i projektets anlægsfase informere letbaneprojektets interessenter, herunder naboer, trafikanter, butikker og virksomheder, når der igangsættes arbejder, der påvirker omgivelserne. Dette sker i et tæt samarbejde med kommunen.

Spørgsmål 2:

Hvilke andre byggerier påtænker kommunalbestyrelsen at give lov til i Lyngby Centrum, udover Letbanen og Fæstningskanalen?

Forvaltningen kan oplyse, at planstrategien 'Byudvikling i balance' er sendt i 8 ugers høring fra den 5. september 2019. I strategien indgår overvejelser om den fremadrettede udvikling i kommunen, herunder også for Kgs. Lyngby bydel.

Der vil i de kommende år forventeligt skulle etableres et parkeringsanlæg i konstruktion syd for Lyngby Hovedgade. Der er planlagt en række tiltag på parkeringssøgeringen med henblik på at sikre og optimere trafikafvikling under ledningsomlægninger og anlæg af letbanen.

Spørgsmål 3:

Hvilken påvirkning har anlægsperioden på den kollektive transport, og i hvilken udstrækning kan borgerne regne med bustransport?

Der vil ved ledningsomlægninger og efterfølgende anlæg af letbanen forekomme en del omvejskørsel, kødannelse og forsinkelser på busnettet grundet kapacitetsbegrænsninger, samt lukning af udvalgte strækninger. Kommunen bestræber sig på at sikre, at frekvensen af busafgange



bibeholdes i videst muligt omfang under denne periode, således passagerniveauet kan opretholdes, når en række busser afløses af letbanen. Kommunen og Movia vil i samarbejde løbende søge at tilpasse busdriften under anlægsarbejdet.

Støj:

Spørgsmål 1

Kommunalbestyrelsen bedes forklare, hvorledes dispensationsprocessen er foregået, og i hvilken udstrækning den har været behandlet på kommunalbestyrelsens møder?

HL har søgt dispensation fra Lyngby-Taarbæk kommunes (LTK) forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder. Forvaltningen er bemyndiget til at give dispensation administrativt.

Dispensation til arbejde udenfor normal arbejdstid, dvs. udover man-fredag 07-18 og lørdag 07-14, kan opnås, hvis det kan begrundes med trafikale eller byggetekniske hensyn.

Begge begrundelser har været årsag til de dispensationer, der er givet til HL. Herunder især hensyn til S-togsdriften og hensyn til trafikafviklingen i et meget trafikeret område.

Foreningen har søgt og fået aktindsigt i ansøgninger og dispensationer, der er givet, samt i korrespondancen mellem ansøger og forvaltning. Heraf fremgår de trafikale- og byggetekniske forhold, der har begrundet dispensationerne.

Spørgsmål 2:

De hårdest berørte boliger tilbydes genhusning i de værste perioder. For så vidt, at der er tale om en omkostning som LTK skal bære, ønskes oplyst, hvor meget der er budgetteret med til genhusning og hvilken konto der trækkes på?

Omkostningerne til aflastning af de hårdest berørte boliger håndteres og afholdes af HL. Der er i anlægsprojektet afsat midler til periodevis aflastning, hvorfor det ikke vil medføre øgede udgifter til kommunen.

Spørgsmål 3:

KB bedes oplyse, hvilke alternativer, der har været medtaget i vurderingen af dispensations rimelighed i forbindelse med forvaltningens indrømmelse af dispensationerne, samt hvad konsekvenserne ville have været, hvis LTKs gældende støjkrav skulle være overholdt ?

Dispensationerne er primært givet af hensyn til trafikafviklingen på S-togsnettet, og trafikafviklingen og trafikikkerheden i et meget trafikeret område.

Spørgsmål 4:

Kommunalbestyrelsen vedtager den 29. august en ny støjhandlingsplan, gældende for 5 år. Hvorledes er der i planen taget højde for støj fra Letbanen?

Støj fra letbanen indgår ikke i Lyngby-Taarbæk Kommunes nye "Støjhandlingsplan 2018 – 2023". Støjhandlingsplaner er altid udarbejdet på baggrund af en kortlægning, der tager udgangspunkt i eksisterende trafik på vejnettet.



Det vil være Hovedstadens Letbane, som har ansvar for at få udarbejdet støjberegninger for driften af Hovedstadens Letbane. Beregningerne vil indgå i en senere støjhandlingsplan, efter at letbanen er gået i drift.

Spørgsmål 5:

Hvorledes vil kommunen afhjælpe støj fra dels Letbanens anlæg og dels Letbanens drift?

Støjende arbejder i forbindelse med letbaneanlægget vil normalvis foregå i almindelig arbejdstid, således borgerne generes mindst muligt. Det støjende arbejder i forbindelse med anlæg af letbanen (ud over konstruktioner som støttevægge, tunneller og fundamenter) forventes at være tilsvarende almindeligt vejarbejde. Denne type aktiviteter og dertilhørende støjniveau skal man tåle ved arbejder i en by på offentligt vejareal.

Spørgsmål 6:

Hvor stort et beløb har kommunen afsat til støjbekæmpelse/reduktion specifikt fra letbanen i anlægsfasen og under drift?

Der er ikke afsat midler til støjbekæmpelse i forbindelse med anlæg og drift af letbanen. Se svar ovenfor.

Langtidspåvirkning:

Spørgsmål 1

Hvilken retssikkerhed har disse borgere hvis ejendom beskadiges pga. af manglende stabilt underlag?

Det er grundejerens eget ansvar at sikre tilstrækkelige funderingsforhold. Hvis der sker skader på ejendommene grundet arbejder på offentligt vejareal på en ejendom med dårlige funderingsforhold, må dette forhold som udgangspunkt rejses overfor ejendommens forsikringsselskab.

Spørgsmål 2:

Hvilket råd vil kommunen give disse borgere og butiksejere og hvordan vil kommunen hjælpe dem?

Kommunen kan anbefale at grundejerne foretager fotoregistrering af ejendommen hhv. før og efter anlægsarbejdet ift. bevisførelse.

Spørgsmål 3:

Hvilke parkeringsløsninger vil der være for de borgere, der er berørt af nedlæggelse helt eller delvist af p-pladser- privat og erhverv, samt hvornår vil de blive fremlagt ?

Forvaltningen arbejder med en parkeringsstrategi, der skal fremlægges og vedtages politisk. Tidsplanen for dette er pt. Ikke fastlagt.

Køreledningsophængning

Spørgsmål 1

Kommunalbestyrelsen bedes bekræfte, at de vil genoverveje beslutningen om kombineret facadeophæng og masteophæng af køreledning, så vi sammen, hurtigt og effektivt, kan finde en samlet løsning, således, at projektets fremdrift ikke kommer til at lide mærkbart under det?



Kommunalbestyrelsen har på møde den 19. august 2019 behandlet og besluttet facadeophængt kørestrøm i centrum. Idet der ikke fremføres nye oplysninger i sagen, forventes Kommunalbestyrelsen ikke at genoptage sagen. Desuden er beslutningen meddelt HL, som arbejder videre med en facadeophængt løsning.

Spørgsmål 2:

En "tov-himmel" på mere end 300 m bæretov er helt urimelig i forhold til den samlede mængde master i området og udgør blot 20% reduktion af masterne. Det er det eneste sted langs hele letbanen, hvor facadeophængning er på tale.

Er kommunalbestyrelsen helt sikker på, at de kan leve med en "tovhimmel" af mere end 300 m bæretov?

Se ovenstående svar.

Spørgsmål 3:

Kommunalbestyrelsen bedes forklare, hvorledes Lyngbys vartegn, kronen, vil hænge sammen med køreledningerne?

Forventningen er, at Kronen kan hænge stort set uændret i krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej, da Kronen løftes over køreledningsanlægget. Hovedstadens Letbane har fået udarbejdet en visualisering, der viser Kronens omtrentlige placering i den færdige løsning. Se bilag 2.

Spørgsmål 4:

KB bedes forklare, hvorfor de finder en løsning, hvor tingene blandes sammen og er til stor gene for facadeejerne under vedligehold og ombygninger, er den rigtige løsning, når en de-kobling vil skabe frihed og forenkling uden nævneværdig gene for nogen?

Se ovenstående svar.

Spørgsmål 5:

Hvorledes har kommunalbestyrelsen forestillet sig at håndtere "sjov" med at kaste sammenbundne sko, paraplyer, og cykelkæder ol. op på bæretovenes store frie længder, og den øgede risiko for kortslutning, når det sker i nærheden af selve køreledningen?

HL oplyser, at erfaringerne fra andre projekter viser, at fænomenet med at kaste sko op på køreledninger ikke vil udgøre et stort problem for letbanens drift. Den valgte løsning med ophæng af køreledningsanlæg i bygningsfacaderne ændrer i øvrigt ikke på den generelle risiko for, at folk kaster sko og andre effekter op på luftbårne ledningsanlæg.

Spørgsmål 6:

Hvordan kan foreningen Vores Lyngby og letbanen hjælpe med at få ændret projektet til en løsning med optisk lette mastekonstruktioner på hele strækningen, fra Torvet ad Klampenborgvej helt frem til og med Kanalvej, så borgerne kan blive tilfredse, og de omkostningskrævende facadeekspropriationer spares?

Vi henviser til svar om køreledningsophængning ovenfor.



Spørgsmål 7:

Kommunalbestyrelsen bedes redegøre for deres syn på, hvorledes dette projekt efterlever folketingsbeslutningen om batteribaseret trafik på vejene i 2030 og hvorledes foreningen Vores Lyngby og letbanen kommer i reel dialog med ejerkredsen, så projektet kan undergå et rettidigt teknologi-check, samtidig med, at den politiske beslutning fra 2015, om at projektet skal udføres med gennemprøvet teknologi overholdes?

Det er en politisk beslutning blandt ejerne, at letbanen skal etableres med et gennemprøvet og velfungerende standardsystem med dokumenteret funktionalitet. På nuværende tidspunkt er vurderingen, at systemer uden køreledninger ikke er tilstrækkeligt udviklet og gennemprøvet i praksis. Anvendelse af en sådan løsning vil derfor indebære en stor risiko for både uforudsete forsinkelser og fordyrelser – og i øvrigt også for en letbane, som ikke med sikkerhed vil fungere pålideligt.

De hidtidige erfaringer med batteridrevne letbaner er begrænsede, samtidig med at batteridrevne letbaner er forholdsvis omkostningstunge i installation og drift. Derudover kræver en batteridreven letbane stadig, at der opføres omformerstationer på strækningen, hvorfor man med denne løsning stadig ville skabe en række af de samme fysiske ændringer i landskabet.

Flere producenter arbejder med batteridrevne tog. Disse løsninger indebærer et større energiforbrug, fordi togene bliver tungere, og har en længere køretid, fordi togene skal oplades undervejs, fx på stationerne. Det vurderes dog, at sådanne løsninger inden for en kortere årrække vil blive videreudviklet. Batterierne vil formentlig blive mere effektive og derfor veje mindre, og opladningstiden vil blive kortere. Samtidig forventes det, at disse løsninger vil blive mere stabile, når deres funktionalitet er afprøvet i praksis. Det er naturligvis en udvikling Hovedstadens Letbane følger med interesse. Når letbanen efter en årrække i drift står overfor tilpasninger, vil det være oplagt, at disse tilpasninger sker til brug af ny teknologi, der på det pågældende tidspunkt er gennemprøvet.

Venlig hilsen

Trafik og Mobilitet

**Center for Trafik, Miljø og
Bæredygtighed**

Lyngby Rådhus
Lyngby Torv 17
2800 Kgs. Lyngby

letbane@ltk.dk
trafikmiljoebaeredygtighed@ltk.dk
www.ltk.dk