

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af Letbane på Ring 3

24. hæfte

Besigtigelsesforretningen den 15. november 2017

Delstrækningen Lyngby-Taarbæk Kommune Nord

Onsdag den 15. november 2017 kl. 9.00 samledes kommissionen på Scandic Eremitage, Klampenborgvej 230, Lyngby Storcenter, 2800 Kgs. Lyngby for at afholde besigtigelse af delstrækningen Lyngby-Taarbæk Kommune Nord i anledning af anlæg af Letbane på Ring 3, jf. Lov nr. 165 af 26. februar 2014 med ændring ved Lov nr. 657 af 8. juni 2016.

Til stede var kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Helle S. Andersen*, de af transport-, bygnings- og boligministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Bjarke Abel* og *Leif Luxhøj-Pedersen* samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Beate Andreassen* og *Bjarne Henriksen*.

Som repræsentant for Lyngby-Taarbæk Kommune mødte *Bjarne Holm Markussen*.

Fra Lyngby-Taarbæk Kommune mødte endvidere chefkonsulent *Helle Lagersted Jørgensen* og afdelingsleder *Mads Lindberg Christiansen*, Center for Miljø og Plan.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Inger Juhl Larsen*.

For Hovedstadens Letbane I/S mødte projektchef *Lars Forsting*, projektchef *Hamann Adler Knudsen*, projektleder *Michael H. Persson*, projektleder *Preben Vejlgård*, rådgiver *Jesper Jørgensen*, rådgiver *Morten Laage Kring*, kommunikationsmedarbejder *Netti Yding Schneller*, kommunikationsmedarbejder *Dennis Kjergaard* og landinspektørstuderende *Jens Ulstrup Mortensen*.

Endvidere mødte fra kommissariatet chefkonsulent *Sine H. Kjeldsen*.

Protokollen førtes af specialkonsulent *Pia Pals* og fuldmægtig *Nanna Dahl Pedersen*.

Kommissarius fremlagde brev af 16. marts 2017 fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, hvormed sagen er forelagt for kommissionen.

Kommissarius fremlagde endvidere det af Hovedstadens Letbane I/S udarbejdede materiale: "Besigtigelse, Lyngby-Taarbæk Kommune Nord, forslag til tekniske bestemmelser, september 2017."

Følgende passerede:

Hovedstadens Letbane I/S' repræsentanter redegjorde for projektet og fremlagde følgende oplysninger:

Forudsætninger

I mere end 50 år har fingerplanen været et af de vigtigste planlægningsværktøjer i Hovedstadsområdet, og den tager udgangspunkt i, at byudviklingen omkring København sker i oplandet omkring København og ind mod centrum. De senere år er der imidlertid sket en ændring i lokalisering af erhvervsområderne og pendlingen fra bopæl til arbejdsplads, hvilket har skabt et stort behov for transport på tværs af fingrene i fingerplanen og dermed de store indfaldsveje.

Baggrund for Letbane på Ring 3

I 2007 etableredes Ringby-samarbejdet, der skulle vurdere muligheden for at anlægge en letbane på Ring 3. I samarbejdet indgik ti kommuner (Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Glostrup, Ishøj, Brøndby, Hvidovre, Rødovre, Albertslund og Vallensbæk kommuner) samt Region Hovedstaden og i 2008 indgik de en aftale om at udarbejde en fælles byvision for byerne langs Ring 3. De berørte kommuner indarbejdede intentionerne i deres kommuneplaner og i handlingsplanen for den Regionale Udviklingsplan.

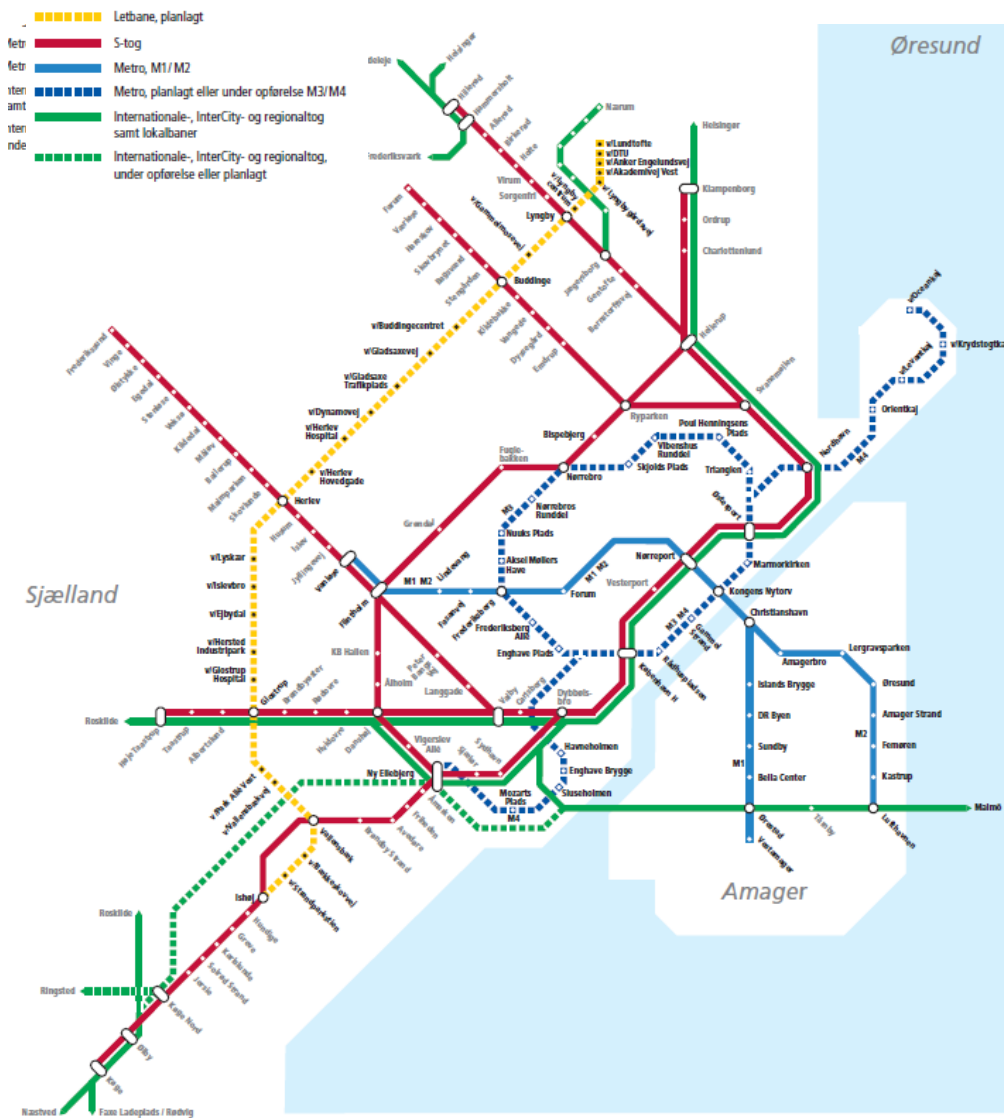
Realdania og Ringby-samarbejdet gik i 2010 sammen om at udarbejde en ny vision for udvikling af de byområder, der grænser op til Ring 3 og de kommende stationer, hvilket mandede ud i byvisionen Loop City. I juni 2011 indgik staten, Region Hovedstaden, Ringby-samarbejdet og Høje-Taastrup Kommune en samarbejdsaftale om at udarbejde et beslutningsgrundlag for en letbane på Ring 3, og den 20. juni 2013 underskrev transportministeren, formanden for Region Hovedstaden og de 11 borgmestre en fælles principaftale om at anlægge en letbane på Ring 3.

Ring 3 er en af de vigtigste forbindelser rundt om København, og med et nyt regionalt transportmiddel i Ring 3, der går på tværs af den eksisterende offentlige infrastruktur, skabes nye trafikknudepunkter, der vil

være med til at løse en del af trængselsproblemerne, som mange borgere i hovedstadsområdet oplever hver dag.

Letbanen er en ny selvstændig bane, som integreres med det eksisterende kollektive transportnet, og den anlægges i Ring 3 fra Ishøj i syd til Lundtofte i nord og vil erstatte hovedparten af eksisterende buslinjer langs strækningen. Letbanen forventes at tiltrække flere passagerer og opfattes som en komfortabel og højklassificeret løsning med højere driftsstabilitet end busløsninger. Det bliver således muligt at tilbyde et alternativ til bilen, når man skal langs Ring 3.

Letbanens linjeføring og sammenhængen med det øvrige banenet fremgår af nedenstående figur.



Letbanens linjeføring i samspil med det øvrige banenet.

Letbanen løber igennem eller støder op til Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Glostrup, Albertslund, Rødovre, Herlev, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk kommuner.

På hovedparten af strækningen forløber letbanen på Ring 3, hvor tracéet varierer med en placering i den ene af side af vejen eller i midten.

Antallet af passagerer i letbanen forventes at blive ca. 44.000 daglige passagerer pr. hverdagsdøgn ved idriftsættelsen i 2024, og dette antal vil være stigende til ca. 47.000 pr. hverdagsdøgn i 2032.

Når letbanen er etableret, forventes en del trafik fra busser, fodgængere, tog, cykler og biler overflyttet til letbanen. Overflytningen sker ved, at letbanen vælges som attraktivt transportalternativ i stedet for de eksisterende buslinjer langs strækningen, hvorfor disse nedlægges. Det er ikke muligt at opretholde vejkapaciteten på Ring 3, da bredden på kørebaner og cykelstier flere steder reduceres, hvilket vil gøre det nødvendigt at nedsætte hastighedsgrænserne på dele af strækningen.

Lovgrundlag

Letbane på Ring 3 anlægges i henhold til Lov nr. 165 af 26. februar 2014 ”Lov om letbane på Ring 3” med senere ændring i Lov nr. 657 af 8. juni 2016 om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber (Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden m.v.).

Ring 3 Letbane I/S er etableret i henhold til Lov nr. 165 af 26. februar 2014 ”Lov om letbane på Ring 3”. Ring 3 Letbane I/S ejes i fællesskab af staten ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (tidligere Transportministeriet), Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune. I loven er Metroselskabet I/S udpeget til at varetage opgaverne med udførelse af administration, projektering, udbud og kontrakt. Ring 3 Letbane I/S har i april 2015 ændret navn til Hovedstadens Letbane I/S - i daglig tale Hovedstadens Letbane. Hovedstadens Letbane er med vedtagelsen af ”Lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber” blevet selskabets officielle navn.

Som følge af § 3e i Lov nr. 657 af 8. juni 2016 om ændring af lov om letbane på Ring 3 mm. kan transport-, bygnings- og boligministeren ”fastsætte regler

om forurening og gener fra anlægget Letbane på Ring 3”. Det følger herefter af § 3f i samme lov, at transport-, bygnings- og boligministeren, i forlængelse af regler fastsat i § 3e, kan fastsætte regler om tilbud til kompensation til beboerne.

Overordnet planlægning og tilladelser

Som grundlag for anlægsloven er der på vegne af ejerne i perioden 2014-2015 gennemført en forudgående høring af projektidéen samt en høring af VVM-redegørelsen for etablering af en letbane på Ring 3. VVM-redegørelsen har været fremlagt i offentlig høring fra 12. maj til 10. juli 2015. I perioden maj – juni 2015 blev der afholdt borgermøder i Ishøj, Brøndby, Glostrup, Albertslund, Herlev, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk kommuner. Resultatet af denne høring er behandlet i en Hvidbog: ’Hvidbog, Hovedstadens Letbane VVM-redegørelse, oktober 2015’. Som opfølgning på den offentlige høring af VVM-redegørelsen har Hovedstadens Letbane revideret projektet og udarbejdet et tillæg til VVM-redegørelsen for at imødekomme ønsker fra især Ishøj Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune på baggrund af væsentlige høringssvar. Den supplerende VVM-redegørelse har været fremlagt i offentlig høring fra 29. oktober til 23. november 2015. Resultatet af den supplerende høring er behandlet i: ’Hvidbog – Tillæg til VVM-redegørelse af oktober 2015, januar 2016’.

Hovedstadens Letbane har efter høring af borgere og myndigheder anbefalet, at VVM-redegørelsen for etablering af Letbane på Ring 3 inkl. tillæg og hvidbøgerne lægges til grund for lovforslaget. Lovforslaget blev behandlet af Folketinget og endeligt vedtaget med Lov nr. 657 af 8. juni 2016 om ændring af lov om letbane på Ring 3.

De beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven, for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget, varetages af transport-, bygnings- og boligministeren. Dette indebærer, at anlægsprojektet kan gennemføres uden hensyn til de eksisterende fredninger, hvilket betyder, at det ikke er nødvendigt at indhente en dispensation fra Fredningsnævnet, hvis der skal udføres aktiviteter, der strider mod fredningens indhold.

Bestemmelsen indebærer endvidere, at der uanset naturbeskyttelseslovens § 3 og uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet, uden at der skal søges dispensation hos pågældende kommune eller miljø- og fødevarerministeren.

Kommuneplanerne er sammenfattende og oversigtlige planer for de overordnede mål og retningslinjer

for den kommunale planlægning. I forbindelse med VVM'en er det undersøgt, hvorvidt etableringen af letbanen kan rummes indenfor de eksisterende kommuneplaner, og det er vurderet, at der er konflikter med aktiviteter, som etableringen af letbanen medfører. Det fremgår imidlertid af anlægsloven, at det er Folketinget, der med vedtagelsen af anlægsloven, fastsætter de overordnede rammer for projektet. Eventuel senere arealplanlægning vil således skulle understøtte anlægget og dermed en tilpasning af kommuneplanrammerne.

På baggrund af kommuneplanerne har kommunerne udarbejdet en lang række lokalplaner, hvor det fastlægges, hvordan udviklingen skal være indenfor et givent område. Letbanens linjeføring, placering af stationer, tilhørende tekniske anlæg (bortset fra kontrol- og vedligeholdelsescentret) samt den nødvendige ombygning af det eksisterende vejanlæg på Ring 3 er fastlagt gennem anlægsloven. Hvis der er forhold i de gældende lokalplaner, der ikke kan opretholdes efter etablering af letbanen, vil dette ikke nødvendigvis medføre udarbejdelse af nye lokalplaner, men vil blive håndteret af kommunerne efter gældende sektorlovgivning. Eventuel senere lokalplanlægning vil således skulle understøtte anlægget.

Udformning og etablering af letbanens forpladser, som varetages af kommunerne, forudsættes reguleret gennem den traditionelle kommunale planlægning. Kommunerne udarbejder de lokalplaner, der er nødvendige for gennemførelse af forpladsprojektet. Arealhvervelsen til letbanens stationsforpladser varetages af de respektive kommuner.

Anlægsloven muliggør etableringen af letbanen med tilhørende anlæg og udvidelsen af vejanlægget langs Ring 3 samt fastlægger stationsplaceringerne og indretningen af disse. Endelig fastlægger anlægsloven også etablering af kontrol- og vedligeholdelsescentret (CMC).

Etableringen af Letbane på Ring 3 vedtages endeligt, når ejerkredsen godkender entreprenørernes tilbud.

Information til naboer

Projektet for etablering af Letbanen på Ring 3 er opdelt i 10 besigtigelsesforretninger i nedenstående kommuner:

- 1 for Ishøj
- 1 for Vallensbæk
- 1 for Brøndby
- 2 for Glostrup
- 1 for Rødovre
- 1 for Herlev

- 1 for Gladsaxe
- 2 for Lyngby-Taarbæk

Fra efteråret 2016 og frem til besigtigelsesforretningerne gennemføres, tilbydes alle ejere af ejendomme, der på det pågældende tidspunkt forventes at afgive areal til letbaneprojektet eller få pålagt letbaneservitut, et orienteringsmøde. Herudover er der gennemført en række orienteringsmøder for ejendommens brugere efter aftale med ejerne.

Formålet med møderne er at informere ejerne om projektet og dets påvirkning af den pågældende ejendom, herunder forventet tidsplan for anlægsarbejderne samt ekspropriationsprocessen.

Tegningsoversigt

Som bilag til Tekniske bestemmelser for Lyngby-Taarbæk Kommune Nord hører følgende tegninger:

- Oversigtsplan nr. 1 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-601, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 2 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-602, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 3 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-603, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 4 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-604, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 5 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-605, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 4 - Lyngby-Taarbæk Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-504, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 5 - Lyngby-Taarbæk Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-505, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 6 - Lyngby-Taarbæk Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-506, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 7 - Lyngby-Taarbæk Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-507, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 8 - Lyngby-Taarbæk Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-508, ver. 3.0

- Besigtigelsesplan nr. 9 - Lyngby-Taarbæk Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-509, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 10 - Lyngby-Taarbæk Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-510, ver. 3.0
- Besigtigelsesplan nr. 11 - Lyngby-Taarbæk Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-511, ver. 3.0
- Besigtigelsesplan nr. 12 - Lyngby-Taarbæk Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-512, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 13 - Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-513, v.1.0.

Projektbeskrivelse

Projektet for etablering af Letbane på Ring 3 adskiller sig fra et klassisk jernbaneanlæg, da letbanen på hovedparten af strækningen skal integreres i Ring 3 og de tilstødende veje. Der etableres krydsninger med den øvrige vejtrafik i signalregulerede vejkryds, hvor trafikken skal tilrettelægges under hensyn til både letbanen og den øvrige vejtrafik, herunder busser, lastbiler, biler, cyklister og fodgængere. Endelig er der en række krydsninger med den overordnede infrastruktur, herunder motorveje og jernbaner, der udføres niveaufrit efter aftale med de pågældende infrastrukturforvaltere.

Letbanen på Ring 3 er en 28 km lang dobbeltrettet elektrificeret bane med 29 stationer samt tilhørende 16 omformerstationer og et kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC). Letbanen forsynes med strøm fra køreledninger primært ophængt i master langs banen.

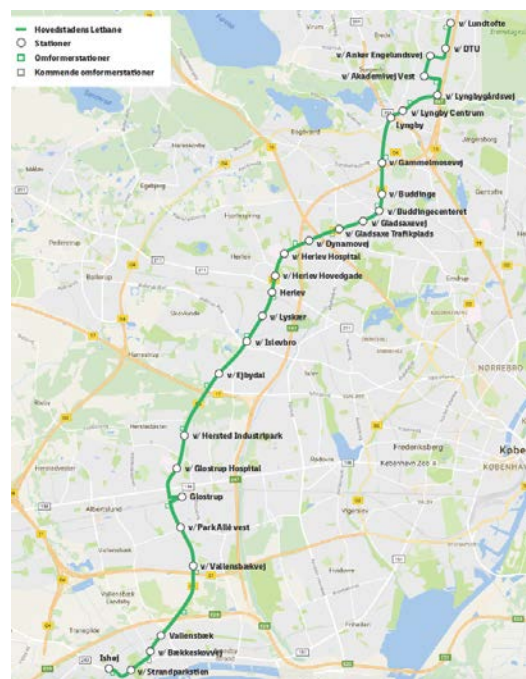
Generel projektbeskrivelse

Letbanen etableres hovedsageligt i Ring 3 fra Ishøj St. til Lundtofte og indpasses i det eksisterende vejnet fortrinsvist som ballasteret spor adskilt fra den øvrige færdsel. Et ballasteret spor er opbygget som et traditionelt jernbanespor med skærver som underlag, hvorpå der udlægges sveller. Hvor letbanens placering er sammenfaldende med den øvrige trafik eksempelvis i kryds, etableres rilleskinnespor, der som hovedregel består af beton med indstøbt skinnekonstruktion.

Letbanens linjeføring er illustreret på nedenstående kort, hvor det kan ses, at den starter ved Ishøj St. via Ishøj Stationsvej, Ishøj Strandvej, hvorefter den følger Ring 3's vejforløb (Søndre Ringvej, Nordre Ringvej, Herlev Ringvej, Gladsaxe Ringvej og Buddingevej).

Fra Buddingevej følger letbanen Jernbanepladsen, Lyngby Torv, Klampenborgvej til Lundtoftegårdsvej og endelig via DTU (Akademivej, Asmussen Allé og Anker Engelunds Vej) frem mod Lundtofte i nord.

Af de 29 stationer er 6 omstigningsstationer, hvor det er muligt at skifte til S-tog, regionaltog og bus.



Oversigtskort over Letbane på Ring 3.

Letbanen vil køre 5-minutters drift om dagen, mens der vil være 10-minutters intervaller om aftenen og på søn- og helligdage. Driften starter kl. 5.00 om morgenen på hverdage og kl. 6.00 i weekenden og fortsætter frem til kl. 24.00.

Letbanen har en maksimal hastighed på 70 km/t og en gennemsnitlig rejsehastighed på ca. 30 km/t. Fra Ishøj i syd til Lundtofte i nord vil det tage ca. 57 minutter at køre den 28 km lange strækning.

Der skal ombygges ca. 60 eksisterende kryds og 15 eksisterende broer eller tunneler. Ombygningen foretages med vægt på hensynet til trafikken både ad Ring 3 og de tværgående veje, så den bedst mulige trafikafvikling sikres. Derudover skal der etableres ca. 14 nye anlæg, f.eks. nye stålbroer, der placeres parallelt med eksisterende broer for at gøre plads til letbanen.

I nedenstående skema summeres oversigtligt for hver kommune generelle data om letbanen.

Letbanedata i kommunerne	Ishøj Kommune	Vallensbæk Kommune	Brøndby Kommune	Glostrup Kommune	Rødovre Kommune	Herlev Kommune	Gladsaxe Kommune	Lynby-Taarbæk Kommune
Længde i km	1,5	1,7	3,9	6,5	1	2,5	4,8	5,8
Stationer	2	2(1)*	2	4	1	4	6	7(1)*
Omformerstationer	1	1	3	3	0	1	4	3

* Der er forberedt for yderligere en station i Vallensbæk Kommune ved Delta Park og i Lynby-Taarbæk Kommune ved Akademivej Øst. Stationen v/Delta Park er besluttet som tilkøb i Vallensbæk Kommune i oktober 2017.

Letbanens strækning

Letbanen etableres på størstedelen af strækningen i et særligt tracé, hvilket vil sige adskilt fra den øvrige trafik. Banen adskilles fra den øvrige færdsel med kantsten, hæk, autoværn mv. Hvor letbanen kører i særligt tracé, er det som udgangspunkt ikke muligt at krydse letbanen. Krydsning sker derfor i lyskryds. Der er dog enkelte undtagelser hertil på de strækninger, hvor letbanen kører i blandet trafik.

Letbanens stationering

Letbanen på Ring 3 er stationeret fra syd mod nord, hvilket betyder, at den starter med st. 0.000 ved Ishøj St. og slutter med st. 27.443 ved Lundtofte. Letbanens stationering er vist på oversigtsplaner, besigtigelsesplaner og anvendt i de særlige bestemmelser.

Vejanlæg

Størstedelen af Ring 3 består i dag af en firesporet vej med fortovej og cykelsti på begge sider. Der findes dog enkelte strækninger, hvor der ikke er fortovej. I forbindelse med etablering af letbanen vil Ring 3's eksisterende

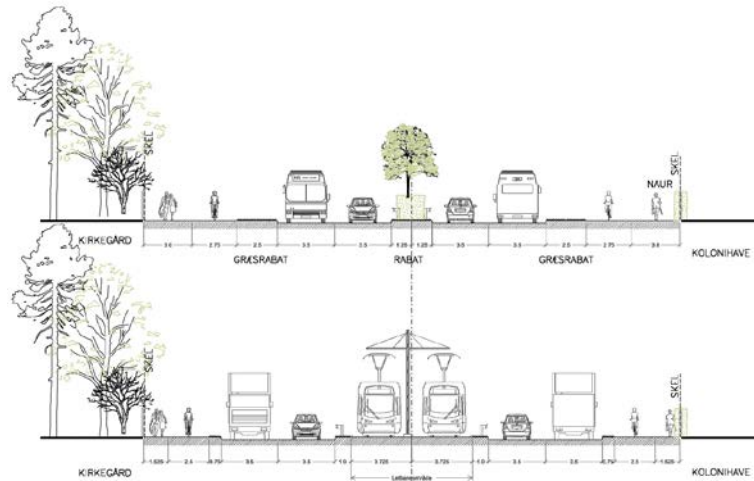
vejrprofil blive ændret således, at letbanen søges indpasset i det eksisterende vejforløb. Dette betyder, at kørebaner, cykelstier og fortovej forlægges. Det hele skal udføres, så der tages hensyn både til den nye letbane, de private boligområder, offentlige instanser, byudviklingsområder langs strækningen, landskabet og den eksisterende infrastruktur.

Anlægsarbejdet omfatter en markant ombygning af vejbaner, herunder belægning, kantsten mv., hvilket medfører trafikoplægning, rydning og fjernelse af vej, skilte, autoværn mv., udgravning og bortkørsel af grus og jord, etablering af nye kantsten, autoværn mv. samt genetablering af bærelag og asfaltering. Anlægsarbejdet har karakter af normalt vejarbejde. Anlægsarbejderne består yderligere af sporlægning, opsætning af master og kørestrøm mm.

Tværsprofil

Etableringen af letbanen og forlægningen af Ring 3 kan på store dele af strækningen ske indenfor det ek-

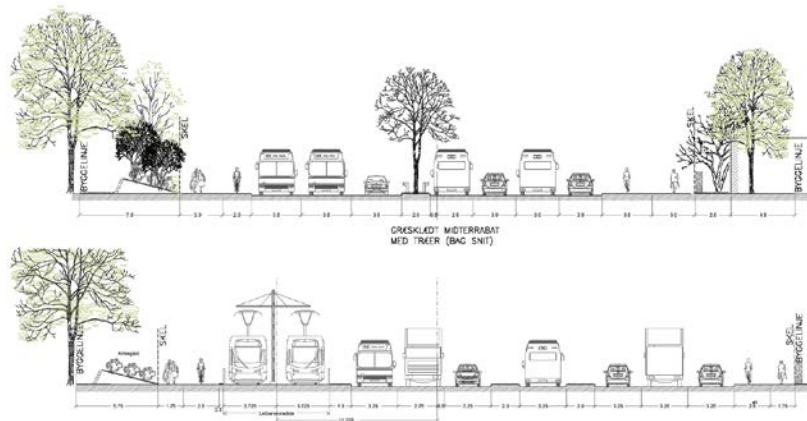
sisterende vejareal. Dette lader sig gøre ved inddragelse af rabatter og langsgående parkeringspladser samt ved at reducere bredden af kørebaner, cykelstier og fortov, jf. princip vist på nedenstående figur.



Tværsprofil, hvor etablering af letbanen sker indenfor eksisterende vejprofil.

En række steder betyder etableringen af letbanen og forlægningen af vejen, at der er behov for permanent arealerhvervelse fra ejendomme, der ligger som naboer til Ring 3. Nedenfor vises et eksempel på et tværsprofil af Ring 3 før og efter etablering af letbanen for

de situationer, hvor det eksisterende vejprofil ikke kan opretholdes, og der dermed er behov for permanent arealerhvervelse.



Tværsprofil, hvor etablering af letbanen kræver inddragelse af naboarealer.

Hastighedsgrænser

Det er ikke muligt i fuldt omfang at opretholde eksisterende hastighedsgrænser på Ring 3 efter etableringen af letbanen. Det forventes, at det er nødvendigt at nedsætte hastighedsgrænserne på dele af strækningen. Ring 3's trafikkapacitet og bilernes fremkommelighed er søgt opretholdt bedst muligt af hensyn til

Ring 3's status i det overordnede regionale tværgående trafiknet. Nedsættelsen af hastighedsgrænserne bevirker kun i begrænset omfang en længere køretid i myldretiden på hele strækningen, se afsnittet "Særlige bestemmelser".

Hastighedsgrænserne for biltrafikken varierer i dag fra 50 km/t til 80 km/t, dog er der i Lyngby-Taarbæk

Kommune omkring Engelsborgvej forudsat hastighedssænkning fra 50 km/t til 40 km/t. Hastighedsgrænserne er søgt bevaret for at sikre biltrafikens fremkommelighed på Ring 3 og for at undgå, at trafikken forskydes til omkringliggende veje, der ikke er beregnet hertil.

Signalregulering

Der etableres nye signalregulerede kryds, hvor letbanen skifter side i Ring 3. Endvidere foretages tilpasning af signalerne i eksisterende vejkryds, så det bliver muligt for letbanen at passere.

Ved passagen af de mange signalregulerede vejkryds vil letbanen få sine egne signaler svarende til de særlige signaler, der anvendes for busstrafik, hvor busserne gives en særlig prioritering ved passagen af vejkrydset af sikkerhedshensyn og for at optimere letbanens samlede køretid.

Lukning af veje

Af hensyn til sikkerheden i forbindelse med driften af letbanen vil fire veje på strækningen blive lukket mod Ring 3. Det drejer sig om Knudslundvej i Brøndby, den sydøstlige og nordvestlige rampe af Slotsherrensvej i Glostrup/Rødovre samt Kornagervej i Lyngby, som lukkes mod Klampenborgvej ved krydset ud for Lundtoftegårdsvej.

Fra sidevejene og naboejendommene på følgende strækninger bliver det fremadrettet kun muligt at køre højre ind og højre ud.

- Buddinge Station til Motorring 3
- Gammelmosevej til Nybrovej

- Nybrovej til Christian X's Allé
- Christian X's Allé til Engelsborgvej

Udkørslen fra Kellersvej mod Buddingevej og ved Glostrup Hospital mod Nordre Ringvej flyttes.

Klampenborgvej lukkes for biltrafik fra Kanalvej frem til Lyngby Hovedgade. Der vil fortsat være busstrafik samt adgang for cykler og fodgængere.

Ved DTU bliver indkørsel til p-plads for bygning 101A, Anker Engelunds Vej flyttet til ud for bygning 101B, og følgende veje lukkes:

- Knuth Winterfeldts Allé og Nils Koppels Allé mod Anker Engelunds Vej
- Henrik Dams Allé mod Anker Engelunds Vej
- Alle sideveje mod Asmussens Allé
- Ole Nørgaards Have mod Akademivej

Desuden ændres ligeledes tre ikke-lysregulerede kryds, således det kun bliver muligt at køre højre ind og højre ud fra Kollegiebakken ved Anker Engelunds Vej, Nils Koppels Allé ved Akademivej og Produktionsstorvet ved Akademivej.

Letbanespor

Som tidligere beskrevet er letbanesporret på størstedelen af strækningen adskilt fra den øvrige færdsel, hvilket betyder, at der etableres selvstændige traditionelle sporanlæg bestående af sveller og skærver, jf. billedet til venstre, mens der i vejkryds og andre områder, hvor anlæg er placeret sammen med den øvrige trafik, etableres rilleskinnespor, der er nedfældet i asfalt, jf. billede til højre.



Traditionelt sporanlæg.



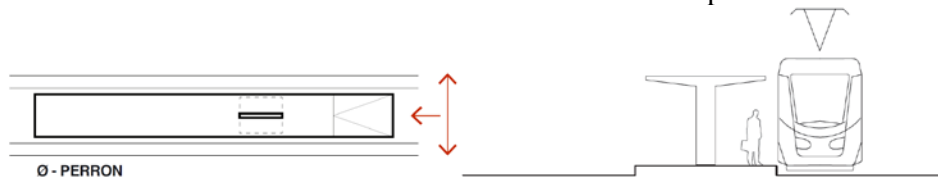
Anlæg med rilleskinnespor.

Letbanens stationer

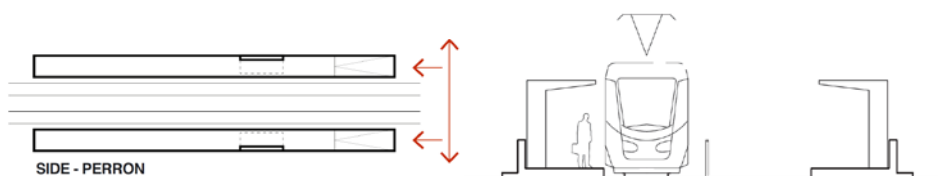
Der etableres 29 stationer langs letbanestrækningen. Stationerne er placeret i samarbejde med beliggende kommuner, så de kan betjene flest passagerer under hensyntagen til bolig-, erhvervs- og byudviklingsområder, kollektiv trafik og den øvrige trafik på Ring 3.

Stationstyper

Der etableres to forskellige stationstyper - en ø-perron og en side-perron. Ø-perronen anvendes fortrinsvis på endestationer og store omstigningsstationer, mens side-perronerne hovedsageligt placeres i forbindelse med vejkryds. Der er niveaufri adgang til stationerne via lysregulerede fodgængerovergange eller stier frem til perronerne.



Ø-perron set oppefra med spor på begge sider og tværsnit af ø-perronen.



Side-perron set oppefra med spor mellem perronerne og tværsnit af side-perronen.

På de seks omstigningsstationer – Lyngby, Buddinge, Herlev, Glostrup, Vallensbæk og Ishøj – hvor der er

skifte til S-tog og/eller regionaltoget og bus, bliver stationerne placeret således, at de giver den mest optimale omstigning.



Omstigningsstationen Ishøj st.



Omstigningsstationen Lyngby st.

På nuværende tidspunkt er det alene de seks omstigningsstationer, der er navngivet endeligt. De øvrige stationer har alene en arbejdstitel og betegnes med et "v/" foran.

- Ishøj
- v/ Strandparkstien
- v/ Bækkeskovvej
- Vallensbæk
- Delta Park
- v/ Vallensbækvej
- v/ Park Allé vest
- Glostrup
- v/ Glostrup Hospital
- v/ Hersted Industripark
- v/ Ejbydal
- v/ Islevbro
- v/ Lyskær
- Herlev
- v/ Herlev Hovedgade
- v/ Herlev Hospital
- v/ Dynamovej
- v/ Gladsaxe trafikplads
- v/ Gladsaxevej
- v/ Buddingecenteret
- Buddinge
- v/ Gammellosevej
- Lyngby
- v/ Lyngby Centrum
- v/ Lyngbygårdsvej
- v/ Akademivej Vest
- v/ Anker Engelunds Vej
- v/ DTU (v/ Rævehøjsvej)
- v/ Lundtofte

Udformning af stationer

Letbanens 29 stationer er udformet med samme enkle elementer for at sikre genkendelighed på letbanen på tværs af kommunegrænser.

Sideperronerne er ca. 35 m lange og ca. 2,5 m brede. Ø-perronerne er tilsvarende ca. 35 m lange og ca. 4,5-5 m brede. I sideperronernes bagkant mod kørebanen etableres et lukket værn i hele perronens længde, og der monteres ligeledes en håndliste med indbygget lys.

Perronen er overdækket, og der er opstillet billetmaskine, rejseinformation samt servicekald og nødkald. Derudover er der rejsekortudstyr, bæk og skralde-spand og en markør med display, der viser nedtælling til næste tog.

Hovedstadens Letbane har ansvaret for at etablere stationerne, mens det er beliggenhedskommunerne, der håndterer planlægning, udformning og anlæg af forpladserne, og derfor er de ikke omfattet af dette projekt.

Letbanens tog

Letbanens tog vil være standardkøretøjer af afprøvet teknologi med førerrum i begge ender. Toget vil ca. være 35 m langt. Togene vil have en kapacitet på ca. 220 passagerer, heraf mellem 60 og 70 siddepladser, og vil mindst indeholde et flexområde med plads til kørestole, barnevogne og stor bagage. Togenes dørpartier vil være dobbeltdøre med en bredde på 1,3 m. Togene udstyres med display med passagerinformation, videoovervågning og passagertællesystem.

Letbanetogene føres af en letbanefører. Ved terminalerne i Ishøj, Glostrup og Lundtofte samt ved indkørslen til kontrol- og vedligeholdelsescenteret (CMC) etableres sikringsanlæg, der skal assistere letbaneførerne med kørslen.

Kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC)

Der etableres et kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) omtrent midt på letbanens strækning på det grønne areal nord for Ballerup Boulevard og vest for Ring 3. CMC skal benyttes til parkering af letbanetog for natten, værksted, rengøring, kontrolcenter samt nødkontrolrum, lagerfaciliteter, administration og personalefaciliteter for de ansatte.



Oversigtskort over placering af CMC.

Bygværker

En lang række forskellige bygværker – broer, tunneler, ramper, skråninger, støttemure, støjskærme og forstærkninger – skal enten bygges, ombygges eller

forstærkes i forbindelse med etableringen af letbanen.

I forbindelse med etablering af Letbane på Ring 3 etableres følgende nye bygværker.

Kommune	Stedbetegnelse	Nyt bygværk
Brøndby	Kbh-Ringsted banen	Betonbro for fodgængere og cyklister ved siden af eksisterende bro
Brøndby	Holbækmotorvejen	3 stålbroer (en pr. letbanespor og en til fodgængere/cyklister) ved siden af eksisterende bro
Glostrup	Banemarksvej/Stationsparken	2 stålbroer (en pr. letbanespor)
Glostrup	Vestbanen	2 stålbroer (en pr. letbanespor)
Glostrup	Sydvestvej	2 stålbroer (en pr. letbanespor)
Glostrup	Frederikssundmotorvejen	3 stålbroer (en pr. letbanespor og en til cyklister) ved siden af eksisterende bro
Rødovre	Harrestrup Å	Bro over eksisterende bro
Herlev	Sønderlundsvej/ Frederikssundbanen	2 stålbroer (1 på hver sin side af Ring 3) til fodgængere/cyklister
Gladsaxe	Hillerødmotorvejen	2 stålbroer (1 på hver sin side af Ring 3) til fodgængere/cyklister
Gladsaxe	Hareskovbanen	Tunnel til fodgængere/cyklister

Gladsaxe	Buddinge St.	Ombygning af stationsbygning samt konstruktion til omstigning mellem S-tog og letbane
Gladsaxe	Motorring 3	2 stålbroer (1 på hver sin side af Ring 3) til fodgængere/cyklister
Gladsaxe	Valdemars Allé	Bro til letbanen over eksisterende fodgængertunnel
Lyngby-Taarbæk	Nordbanen	Tunnel til letbanen ved siden af eksisterende viadukt
Lyngby-Taarbæk	Lyngby St.	Fodgængertunnel under S-banespor
Lyngby-Taarbæk	Akademivej	Bro til letbanen over fodgængersti

Nye bygværker i forbindelse med etablering af letbanen.

Både i forbindelse med ændring af eksisterende bygværker og etablering af nye er det nogle steder nødvendigt at etablere jordankre som en del af konstruktionen.

Flere steder på strækningen er der større eller mindre niveauforskel mellem det eksisterende vejareal og arealerne, der grænser op til vejen. Derfor etableres skråning, hvor dette er muligt. Hvor det ikke er muligt etableres støttemur. En støttemur dækker over alle former for støttevæg, uanset om der er tale om en plantestensmur, stengærde, spunsvæg beklædt med beton eller rå spunsvæg.

Omformerstationer

Når letbanen er i drift forsynes den med strøm fra det offentlige elnet, hvilket vil sige 10kV vekselstrøm, mens letbanens tog har brug for 750 V jævnstrøm. Det er derfor nødvendigt at konvertere strømmen, så den kan benyttes til forsyning af letbanen. Strømforsyningen kræver, at der placeres omformerstationer for ca. hver anden km, hvorfra jævnstrømmen sendes frem til togene i køreledningerne.

Der bliver således placeret i alt 16 omformerstationer på den 28 km lange strækning. En omformerstation består af en bygning på ca. 175-200 m², som søges indpasset bedst muligt i forhold til de eksisterende forhold på den enkelte lokalitet.

Køreledningsanlæg

Letbanens køreledningsanlæg består af køreledninger og bæretov, som fortrinsvis ophænges i master så vidt muligt placeret mellem sporene langs letbanetracéet og ellers i siden af letbanetracéet. I vejkryds er der en-

kelte steder være behov for at placere masterne i hjørnerne af krydset. Endvidere er der enkelte steder, hvor det af pladshensyn er nødvendigt at ophænge kørestrømsledninger på facaden af en ejendom. Hvor letbanen krydser bygværker, som for eksempel viadukten under Nordbanen og Lyngby Omfartsvej, vil kørestrømmen blive ophængt på undersiden af bygværket.

Køreledningsanlægget opbygges med bæretov, hvor ved masteafstanden kan øges til 50-60 meter. Der etableres omkring 1000-1200 master på strækningen.

Geotekniske boringer og arkæologi

Som en del af de forberedende arbejder foretages geotekniske boringer for at fastlægge strukturen af undergrunden. Hensigten med dette er, at des bedre kendskab, der er til undergrunden, des bedre kan man planlægge og udføre opgaven med etablering af letbanen.

Der udføres arkæologiske forundersøgelser langs strækningen for at sikre, at eventuelle fortidsminder bliver registreret og bevaret, hvis de er af væsentlig betydning. Myndigheden på området er Kulturarvsstyrelsen.

Denne arkivalske kontrol er udført af Kroppedal Museum i juni-juli 2012, i september 2014 og i marts 2015. Såfremt arbejdspladserne berører arealer med kendte eller mulige arkæologiske interesser afdækket i forbindelse med den indledende screening, vil museet gennemføre en arkæologisk undersøgelse af arealerne, inden anlægsarbejderne påbegyndes, så eventuelle fund kan eftersøges og sikres.

Vejbelysning

Der etableres generelt ny vejbelystning langs næsten hele Ring 3 efter gældende vejregler. Det nye belystningsanlæg udformes principielt som eksisterende vejbelystning dog med den undtagelse, at der opsættes søjlemaster. Der findes dog enkelte steder på strækningen, hvor det er muligt at genopsætte den eksisterende vejbelystning i forhold til det ændrede vejprofil.

Afvanding

Når letbanen etableres, sikres det, at regnvand effektivt ledes væk fra sporene. På størstedelen af strækningen etableres banen i skærver på en underliggende belægning, hvorfra regnvandet afledes til de eksisterende afløbssystemer i kommunerne via brønde og ledninger. På den resterende del af strækningen etableres rilleskinnespor, hvor afvandingen sker til eksisterende vejafvanding. Letbanens spor vil på en del af strækningen ligge en anelse højere end de tilstødende vejarealer. Kantsten vil blive etableret langs sporene blandt andet for at modvirke oversvømmelse af sporene.

For så vidt angår ændringer af det eksisterende vejnet langs Ring 3 sikres det tilsvarende, at overfladevand ledes væk. Det eksisterende afvandingssystem tilpasses det nye vejanlægs geometri.

Vandsynsprotokoller udarbejdes, hvis anlægget påvirker vandløb.

Anlægsfasen

I slutningen af 2017 vil Hovedstadens Letbane I/S indgå kontrakt med de entreprenører, der skal udføre anlægsarbejderne. Anlægsarbejdet og driften udbygges, så der indgås 8 hovedentrepriser, hvor vejdelen omfatter 5 entrepriser.

- Ishøj
- Vallensbæk, Brøndby og Glostrup
- Rødovre og Herlev
- Gladsaxe
- Lyngby

De 3 øvrige entrepriser fordeler sig mellem: 1 til anlæg af spor og øvrige banearbejder, 1 til etablering af kontrol- og vedligeholdelsescentret (CMC) og endelig 1 til at stå for drift og vedligehold af den færdige letbane.

Når der er indgået kontrakt med totalentreprenørerne, påbegyndes den endelige projektering af anlæggene med afsæt i det udbudte skitseprojekt.

I 2017 påbegyndes enkelte tidskritiske ledningsomlægninger, mens de restende ledningsomlægninger forventes påbegyndt i starten af 2018. Entreprenørerne, der skal anlægge letbanen, vil gå i gang umiddelbart efter ledningsomlægninger er afsluttet på de pågældende strækninger.

Anlægsarbejderne med etablering af letbanen forventes afsluttet i 2023, mens letbanen forventes taget i brug efter testkørsel i 2024.

Udførelse

Det eksisterende vejanlæg på Ring 3 skal ombygges på stort set hele strækningen. Vejarbejderne medfører, at der etableres et nyt profil af vejanlæggene, omlægninger af kryds samt anlæg af sporkasse under den kommende letbane. Omfanget af ombygningerne af selve vejanlægget afhænger af, om letbanen placeres enten i siden eller i midten af Ring 3.

Etablering af spor mm. kan eventuelt i nogle tilfælde ske i umiddelbar forlængelse af vejarbejderne, således at sporarbejdet nogle steder påbegyndes indenfor de allerede etablerede afspærrede arbejdsområder. Det forventes, at der for hver strækning bliver flere perioder med anlægsarbejde. Der vil være arbejder i forbindelse med omlægning af vejen, senere i processen skal der lægges spor samt opstilles master med tilhørende køreledninger. Efter anlægsarbejdet er udført, vil der være en periode med testkørsel mv.

Det forventes, at entreprenøren vil arbejde i én vejside ad gangen, således trafikken kan omlægges til den modsatte side af Ring 3. Hvor letbanens linjeføring er midtlagt, forlægges trafikken mod siden, og eksisterende cykelstier og fortove indskrænkes periodevis, så arealet kan anvendes til kørebaner. Flere steder etableres derfor i perioder ”delt sti” eller ”ensidigt fortov”.

Vejarbejderne langs linjeføringen forventes udført i del-etaper, hvor der er mange ind- og udkørsler. Det betyder, at anlægsarbejdet vil foregå på relativt korte strækninger og i begrænsede perioder.

Trafikkapaciteten vil blive søgt holdt på det højest mulige niveau under hensyn til en effektiv gennemførelse af anlægsarbejdet. Blandt andet vil anlægsarbejder, der medfører spærring af kørebaner på motorveje eller spærring af spor på jernbaner, blive udført om aftenen/natten og i weekender i det omfang dette er muligt.

Den nuværende hastighedsgrænse på Ring 3 er i dag forskellig og ligger på henholdsvis 50, 60, 70 og 80 km/t. Generelt nedsættes hastigheden i anlægsfasen af sikkerhedshensyn.

Trafikoplægninger

Alle trafikoplægninger, herunder hastighed, tilrettelægges i samråd med vejmyndighederne i de respektive kommuner, der inddrager politiet, brand- og redningsmyndigheder. Ligeledes involveres trafiksekskaberne, så både kollektiv og individuel trafik fortsat kan afvikles, dog med indskrænkninger.

Permanente trafikoplægninger

Etableringen af letbanen vil medføre en række permanente oplægninger af trafikken.

Midlertidige trafikoplægninger

Etableringen af letbanen opdeles i anlægsfaser. Fælles for faserne er, at der forventes omfattende trafioplægninger for dem alle. Trafikken vil blive påvirket på hele strækningen, men særligt hvor der i dag kun er to vognbaner. Her kan det blive nødvendigt at ensrette trafikken i perioder. Det kan ligeledes blive nødvendigt med midlertidige vejlukninger. I vejkryds vil signalreguleringen blive indrettet under hensyn til arbejderne, og det forventes, at mulighederne for at svinge i flere kryds reduceres.

Ved etablering af nye og/eller ombygning af jernbane-/vejbros, kan det blive nødvendigt med lukning af spor/kørebaner i perioder.

Ved ombygning af motorvejsbroer vil det være nødvendigt at etablere arbejdsområder på motorvejen, der vil betyde inddragelse af vognbaner på motorvejene. I forbindelse med disse arbejder kan det blive nødvendigt at lukke til- og frakørsler i perioder.

Tilrettelæggelsen af anlægsarbejder ved jernbaner og motorveje sker i samspil med henholdsvis Banedanmark og Vejdirektoratet.

Tilgængelighed og adgang til butikker og erhverv samt private ejendomme, opretholdes i så stor udstrækning som muligt. Såfremt adgangen til større p-områder og private ejendomme spærres i kortere eller længere tid, etableres der så vidt muligt alternativ adgang.

Ledningsoplægninger

Ring 3 fungerer som hovedføringsvej for en række større ledningsanlæg, der er placeret i eller parallelt med vejen. Etableringen af letbanen medfører derfor, at der skal foretages en lang række ledningsoplægninger af eksisterende ledninger. Dette arbejde omfatter stort set alle ledningstyper, såsom vand, varme, afløb, naturgas, el, tele og fiberkabler mm.

De anlæg, der skal omlægges eller sikres af hensyn til letbanen, er dels de parallelt liggende ledningsanlæg, som er placeret direkte i letbaneområdet, og dels de ledninger som krydser den eksisterende vej. I disse tilfælde er der brug for at forstærke ledningsanlægget, så det kan klare trykket fra en udvidelse af vejprofilen.

Som udgangspunkt er det den enkelte ledningsejer, der selv forestår ledningsarbejderne, herunder erhvervelse af arealer og rettigheder samt registrering af nye og omlagte ledninger. Hovedstadens Letbane har dog en koordinerende rolle af hensyn til sikring af fremdriften og efter anmodning kan selskabet bistå den enkelte ledningsejer med ekspropriationsprocessen, hvis det viser sig nødvendigt.

Samtlige ledningsoplægninger skal som udgangspunkt være afsluttet, inden de egentlige anlægsarbejder med anlæg af letbane og ændring af eksisterende vejforløb på den pågældende strækning påbegyndes. Der kan dog være forhold ved den pågældende ledning og anlægsarbejdet, som gør, at det først giver mening at omlægge i forbindelse med anlægsarbejdet, og dermed af Hovedstaden Letbanes entreprenør.

Ved alle vejkryds med signalanlæg foretages større eller mindre ombygninger af det enkelte vejkryds, og der skal i den forbindelse foretages oplægning af berørte ledninger.

Hovedstadens Letbane udarbejder ledningsprotokol-aftaler med den enkelte ledningsejer, der udgør aftalegrundlaget mellem Hovedstadens Letbane og de enkelte ledningsejere. Alle ledningsprotokolaftaler forelægges ekspropriationskommissionen til godkendelse. Såfremt der opstår uenighed om de nødvendige forhold, herunder betalingsspørgsmålet, kan disse spørgsmål fremlægges for ekspropriationskommissionen til afgørelse.

Støj

Etableringen af letbanen vil betyde, at der i anlægsperioden vil forekomme støjende aktiviteter. Der vil forekomme støjende aktiviteter i forbindelse med blandt andet følgende anlægsopgaver.

- Bro-, tunnel- og støttevægsarbejder
- Krydsombygninger
- Sporarbejder

De støjende aktiviteter, der forventes ved bro-, tunnel- og støttevægsarbejder er fræsning af asfalt, ramning/vibrering af spunsvægge og nedbrydning af beton mm.

Ved krydsombygninger vil de støjende aktiviteter hovedsageligt vedrøre opbrydning af belægninger og komprimering af jord til kørebaner og spor.

For sporarbejder forventes støjende aktiviteter blandt andet ved skæring af skinner, håndtering af skærver samt udlægning og justering af spor.

Anlægsarbejderne vil som udgangspunkt foregå i almindelig arbejdstid, hvilket vil sige i tidsrummet fra kl. 07.00 til 18.00 på hverdage og fra kl. 07.00 til 14.00 på lørdage (evt. kl. 09.00 til 16.00). De mest støjende aktiviteter såsom nedbringning af spunsjern vil som udgangspunkt blive udført i almindelig arbejdstid. Det kan være nødvendigt også at udføre aktiviteterne i tidsrummet kl. 18.00 til 07.00 på hverdage og lørdag-søndag. Støjende aktiviteter i dette tidsrum vil så vidt muligt blive begrænset.

En fælles støjhåndteringsplan for de berørte kommuner indeholdende støjende aktiviteter såvel indenfor som udenfor normal arbejdstid er udarbejdet. Denne vedlægges anmeldelser og ansøgninger om dispensation fra de kommunale bygge- og anlægsforskrifter.

Vibrationer

I forbindelse med anlægsarbejderne forventes vibrationer i nærområdet for de enkelte arbejder. De anlægsarbejder, der medfører størst risiko for vibrationsgener er nedbringning af spunsjern og komprimering af grus eller asfalt samt nedbringning af fundamenter til køreledningsmaster. Når afstanden til anlægsarbejdet er kort, kan aktiviteterne give anledning til mærkbare vibrationer i bygninger og omgivelser.

Hovedstadens Letbanes entreprenører vil forud for, at arbejdet igangsættes, foretage en screening af, hvor der er vibrationskritiske anlægsarbejder. Hvor screeningen viser, at der kan ske vibrationskritisk påvirkning af bygninger, opsættes vibrationsmålere, således at påvirkningen kan overvåges, og arbejdet bringes til ophør i tilfælde af overskridelse af vibrationsgrænser for bygningsskadelige vibrationer.

Luft

For hovedparten af strækningen er der ingen risiko for væsentlige lokale emissioner, da der er tale om åbne områder med gode spredningsforhold, mindre befolkede områder eller anlægsarbejder med begrænset intensitet.

I anlægsfasen forekommer lokale luftemissioner fra standard entreprenørmateriel som f.eks. lastbiler, kraner, dumpere, gravemaskiner og andre entreprenørmateriel.

Hertil kommer luftemissioner fra mere specialiserede maskiner som eksempelvis sporjusteringsmaskiner, da en stor del af det anvendte maskineriel er dieseldrevet.

Desuden vil jordarbejder og lastbilkørsel på ubefæstede arealer medføre, at der hvirvles støv op, som kan spredes med vinden til nærområder, hvor støvet kan give anledning til støvgener. Endelig kan aktiviteter som nedrivning af bygninger og brorenovering (sandblæsning) give anledning til støvgener.

Ingen af disse aktiviteter vil kræve miljøtilladelser. Krav om støvbekæmpelse kan evt. indgå i tilladelse/dispenation fra bygge-anlægsforskriften.

Jordhåndtering

Som led i etablering af en letbane på Ring 3 er der mellem de involverede kommuner fastlagt en generel, tværkommunal jordhåndteringsplan. Der tilstræbes mest mulig genanvendelse af jord- og overfladematerialer, som kan erstatte nye materialer. Der vil dog under alle omstændigheder være et overskud af jord mm., som tilstræbes nyttiggjort i andre projekter i nærheden.

Al fyldjord og det øverste jordlag fra vejarealer og områdeklassificerede arealer skal som udgangspunkt betragtes som lettere forurenet i relation til jordflytning indenfor og bort fra projektets matrikulære afgrænsning.

Flytning af både ren og forurenet jord foregår i henhold til projektets jordhåndteringsplan. Ved behov for midlertidigt oplag af forurenet jord, skal der søges tilladelse hertil i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 19.

Gravearbejder indenfor arealer med kortlagt jordforurening kræver tilladelse efter § 8 i jordforureningsloven. Ansøgninger herom er under forberedelse.

Ved ny-opdagede forurenede grunde i tracéet vil jorden blive håndteret i henhold til jordforureningslovens § 71 og en ensartet procedure herfor blive aftalt med de involverede kommuner.

Grundvand

I anlægsfasen er der behov for grundvandssenkning på enkelte lokaliteter langs strækningen. Der er tale om meget begrænsede sænkninger, hvorfor der ikke forventes en påvirkning af grundvandet som følge af letbanens etablering.

I forbindelse med anlægsarbejderne planlægges der på nuværende tidspunkt med sænkning i det primære grundvandsmagasin på følgende lokaliteter:

- Vejlebrostien, tilpasning af underføring (Ishøj Kommune)
- Strandparkstien, tilpasning af underføring (Ishøj Kommune)
- Store Vejleå, tilpasning af underføring (Ishøj Kommune)
- Frederikssundmotorvejen, ny underføring (Glostrup Kommune)
- Harrestrup Å, tilpasning af underføring (Rødovre Kommune)

Grundvandssænkning søges i henhold til vandforsyningslovens § 26.

Det oppumpede grundvand reinfiltreres så vidt muligt i henhold til tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19 eller udledes til recipient eller kloak efter miljøbeskyttelseslovens § 28.

Udførelse og senere sløjfning af grundvandsboringer langs strækningen anmeldes og ansøges i henhold til vandforsyningslovens §§ 18 og 20. Eksisterende vandindvindingsboring på CMC sløjfes, og der etableres ny boring i umiddelbar nærhed.

Areal- og rettighedserhvervelse

I henhold til Lov nr. 657 af 8. juni 2016 om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og lov om trafikelskaber (Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden mv.) kan alle areal- og rettighedserhvervelser til etablering og anlæg af Letbane på Ring 3 ske ved ekspropriation. Ekspropriationerne sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven).

Ved erstatningsfastsættelse gælder reglerne i § 103 i Lov om offentlige vej m.v.

Fremrykket ekspropriation

Lov om letbane på Ring 3 (Lov nr. 165 af 26. februar 2014 med efterfølgende ændringer i lov nr. 165 af 8. juni 2016) muliggør, at ejere, der berøres særligt indgribende af projekteringen og har særlige personlige grunde, har kunnet begære deres ejendom overtaget, forud for den ordinære ekspropriation finder sted. Hovedstadens Letbane har siden lovens vedtagelse overtaget en række ejendomme ved fremrykket ekspropriation.

Letbanens status matrikulært og myndighedsmæssigt

Letbane på Ring 3 anlægges som udgangspunkt i eksisterende vejareal eller areal, der efterfølgende vil få status som vej. Hvor dette ikke er muligt, erhverver Hovedstadens Letbane som hovedregel de berørte arealer permanent.

Der erhverves permanent areal til etablering af kontrol- og vedligeholdelsescentret (CMC), der efterfølgende vil få status som banearal med Hovedstadens Letbane I/S som tinglyst ejer, hvilket vil være det samme for letbanens placering på arealerne mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegårdsvej nord for DTU.

Hovedstadens Letbane erhverver således ikke ejendomsret til letbanens tracé i vejarealer. Myndighedsmæssigt er tracéet jernbaneområde og omfattet af Lov nr. 686 af 27. maj 2015 jernbanelov.

Tekniske aftaler og købsaftaler

Det er i Lov nr. 165 af 26. februar 2014 "Lov om letbane på Ring 3" forudsat, at arealer og rettigheder tilhørende staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner stilles vederlagsfrit til rådighed for projektet - både permanent og midlertidig overdragelse. Håndteringen af denne arealerhvervelse sker gennem købsaftaler med de pågældende ejere. Derudover indgås der Tekniske Aftaler for Anlæg og Drift mellem de respektive ejere (Stat, Region, kommuner, Vejdirektoratet, Banedanmark, DSB, offentlige institutioner m.fl.) og selskabet, som regulerer den fremtidige anvendelse af arealerne.

De tekniske aftaler og købsaftaler vil blive forelagt ekspropriationskommissionen med henblik på afklaring af eventuelle udestående spørgsmål og endelig godkendelse.

Permanent arealerhvervelse

Selvom letbanen og det tilhørende kørestrømsanlæg søges indpasset indenfor det eksisterende vejprofil, er der behov for at ekspropriere permanent areal langs Ring 3. Endvidere vil det være nødvendigt at fjerne en del af beplantningen langs Ring 3 for at gøre plads til letbanen.

Der skal endvidere erhverves permanent areal til placering af omformerstationer og adgang til disse samt til kontrol- og vedligeholdelsescentret (CMC).

Letbanen og de tilhørende stationer vil som hovedregel blive placeret i offentligt ejede vejarealer mv. Hvor

dette ikke er muligt, erhverver Hovedstadens Letbane som hovedregel de berørte arealer permanent.

Midlertidigt arbejdsareal

Der vil være behov for en række midlertidige arbejdspladser og arbejdsarealer langs hele strækningen i anlægsfasen, hvortil der skal erhverves ret til midlertidig benyttelse af arealer til udførelse af anlægsarbejdet og etablering af arbejdspladser, der benyttes til blandt andet maskin- og materialeoplag, mandskabsfaciliteter mv.

De større arbejdspladser indhegnes og benyttes til maskin- og materialeoplag, mandskabsfaciliteter, herunder jord, maskiner og udstyr kan låses inde. Disse arbejdspladser forventes at have en størrelse på mellem 1.000 m² og 5.000 m², og de forventes anvendt i hele anlægsperioden. For hver entreprise etableres yderligere en stor hovedarbejdsplads på mellem 8.000 og 15.000 m², hvorpå entreprenørens maskin- og materialeoplag, mandskabsfaciliteter m.m. etableres.

Arbejdsarealer langs Ring 3 i øvrigt indgår i såvel etableringen af letbanen som til eventuelle vejombygninger. Arealerne kan dog forventes benyttet ad flere omgange under anlægsarbejderne, da der er tale om forskellige entreprenører, der skal udføre de forskellige arbejder på forskellige tidspunkter.

De midlertidige arbejdsarealer og arbejdspladser ryddes for beplantning, parkeringspladser, byudstyr m.m. som er placeret på arealet, og de vil som udgangspunkt blive leveret tilbage til lodsejeren i retableret stand.

Servitutter

Der foretages en gennemgang af eksisterende servitutter tinglyst på ejendomme, der berøres af etablering af Letbane på Ring 3 for at vurdere om de er i konflikt med etablering af letbanen. Ligeledes skal en række ejendomme pålægges servitutter til sikring af letbaneanlægget.

Eksisterende servitutter

Der er tinglyst vejbyggelinjer langs Ring 3 i en fastlagt afstand fra vejmidten eller vejskel. Byggelinjen pålægger den enkelte ejendom restriktioner i forhold til anvendelsen af det byggelinjebelagte areal. De eksisterende tinglyste vejbyggelinjer er vist på besigtigelsesplanerne.

I det omfang, der er tinglyst rettigheder på den enkelte ejendom, som er i konflikt med etablering af letbanen på den enkelte ejendom, eksproprieres disse rettigheder, så fremtidige forhold ikke er i konflikt med letbanen.

Nye servitutter

Langs hele strækningen skal der på en stor del af de tilstødende naboarealer tinglyses en servitut for at sikre drift og vedligeholdelse af letbaneanlægget. Servituten skal sikre, at der ikke i fremtiden foretages/etableres forhold, der kan skade letbanen, og dermed forringe anlæggets og passagerernes sikkerhed. Servituten pålægges og tinglyses i en afstand af 10 meter fra midten af nærmeste spormidte.

Der skal erhverves ret til permanent etablering af jordankre ved eksisterende og nye bygværker. I besigtigelsesmaterialet er der angivet områder inden for hvilke jordankrenes endelige placering senere fastlægges. Den konkrete placering fastlægges af den entreprenør, der skal udføre arbejdet, og herefter vil der blive pålagt servitut om jordankre.

I det omfang, der etableres støttevægge eller støjafskærmning i forbindelse med etablering af Letbane på Ring 3, sikres anlægget ved servitutpålæg, herunder også bestemmelser om adgang til disse anlæg ved fremtidige tilsyns- og vedligeholdelsesarbejder.

Ved alle kryds og overkørsler kan det blive nødvendigt at pålægge servitut om fri oversigt.

Hvis det er nødvendigt at placere kørestrømsmaster på privat areal eller at ophænge ledninger på facader, sikres anlægget ved servitut, herunder også bestemmelser om adgang til disse anlæg ved fremtidige tilsyn og vedligeholdelsesarbejder.

Adgangsforhold

Etablering af Letbane på Ring 3 medfører, at en række ejendomme vil få ændret deres adgang til offentlig vej. Som udgangspunkt vil overkørsler, der er lovlige i dag, blive opretholdt.

Særligt for Lyngby-Taarbæk Kommune Nord

Det samlede projekt for etablering af letbanen i Lyngby-Taarbæk Kommune udgør en del af det samlede projekt for etablering af Letbane på Ring 3, således som projektet er beskrevet i de generelle bestemmelser.

Nærværende besigtigelsesmateriale er gældende for strækningen fra krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej i syd og mod nord til den grønne kile mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegårdsvej umiddelbart syd for motorvejstilkørslen.

Beskrivelse af projektet for Lyngby-Taarbæk Kommune Nord

Letbanens strækning gennem Lyngby-Taarbæk Kommune etableres som et midtlagt tracé i den sydlige del, sidelagt på den midterste del af strækningen og i eget tracé på den nordligste del af strækningen med en samlet længde på cirka 6 km.

På trods af at besigtigelsesmateriale kun er gældende for en delstrækning i den nordlige del af Lyngby-Taarbæk Kommune vil både beskrivelsen af linjeføring og placering af stationer blive gennemgået for hele den 6 km lange strækning. Dette gøres for at give et overblik over letbanens samlede strækning gennem kommunen. Derudover er letbanens linjeføring og placering af stationer drøftet og besluttet af ejerkredsens medlemmer, og selve linjeføringen fremgår af bilag 1 i anlægsloven.

Beskrivelse af linjeføring

Ved kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune etableres letbanen i midten af Buddingevej frem til krydsningen med Christian X's Allé. På strækningen mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej anlægges letbanen i den vestlige side af Buddingevej i et delt tracé med bilisterne i sydgående retning, og herefter krydser letbanen over til en beliggenhed i den østlige side af Buddingevej. Letbanen føres under Nordbanen og Lyngby Omfartsvej i særligt tracé og videre langs butikssarkaden på Jernbaneplassen. Herfra føres letbanen midtlagt ad Lyngby Torv (de ulige numre) frem til krydset med Lyngby Hovedgade, hvorfra den får en placering i den sydlige side af Klampenborgvej.

I krydset Klampenborgvej/Kanalvej skifter letbanen til en placering i den nordlige side af Klampenborgvej, og her er den beliggende frem til Lundtoftegårdsvej, hvor letbanen føres over eksisterende tankstation til en placering i den vestlige side af Lundtoftegårdsvej. Ved Akademivej ligger letbanen i den sydlige side og føres gennem DTU ad Asmussens Allé og Anker Engelunds Vej, hvor den placeres i midten af Anker Engelunds Vej. Herfra etableres letbanen i den grønne kile, der er mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegårdsvej, og her er den placeret frem til letbanens endestation ved Lundtofte.

På størstedelen af strækningen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune er vejprofilet i dag fuldt udnyttet, og da letbanen løber gennem tætbebyggede områder, er det ikke umiddelbart muligt at udvide vejen uden, at dette medfører nedrivning af bygninger. Fra kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune og frem til Christian X's Allé reduceres antallet af kørebaneer til én i

hver retning. Cykelsti og fortov opretholdes i hver retning, og der vil fortsat være langsgående p-pladser på strækningen. På strækningen mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej er det af pladshensyn kun muligt at opretholde kørende trafik i én selvstændig kørebane. Den sydgående kørende trafik vil blive blandet med letbanen. Fortov og cykelsti opretholdes i begge retninger.

På strækningen mellem Jernbaneplassen via Lyngby Torv (de ulige numre) til Kanalvej har Lyngby-Taarbæk Kommune besluttet, at der ikke fremadrettet vil blive opretholdt biltrafik, men strækningen vil efter etablering af letbanen bestå af blandet bus- og letbanetrafik. På Klampenborgvej fra Kanalvej til Lundtoftegårdsvej er der i dag to kørebaneer i hver retning, men her vil etableringen af letbanen medføre, at der kun er én kørebane i hver retning. På Lundtoftegårdsvej opretholdes trafikafviklingen, som den er i dag.

Hastighedsgrænserne for biltrafik gennem Lyngby-Taarbæk Kommune er i dag 60 km/t på strækningen fra kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune og frem til krydset med Christian X's Allé, hvorfra der er 50 km/t gennem den centrale del af Lyngby. Umiddelbart før Firskovvej ændres de 50 km/t til 60 km/t, som findes på den resterende del af strækningen på Klampenborgvej og videre via Lundtoftegårdsvej frem til Lundtofte dog med undtagelse af, at hastighedsgrænsen gennem DTU er 50 km/t.

De kommende hastighedsgrænser er fastsat gennem anlægsloven. Ændringerne består i, at der fremover vil være en hastighedsgrænse på 50 km/t frem til krydset med Christian X's Allé, mens der på strækningen mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej vil være en hastighedsgrænse på 40 km/t i nordgående retning. Fra Kanalvej frem til krydsningen mellem Lundtoftegårdsvej og Rævehøjvej vil der fremadrettet være en hastighedsgrænse på 50 km/t. Herfra vil hastighedsgrænsen forblive på 60 km/t.

Stationer

I Lyngby-Taarbæk Kommune etableres 7 nye stationer.

Station	Omtrentlig placering
Lyngby	St. 23.025
v/ Lyngby Centrum	St. 23.300
v/ Lyngbygårdsvej	St. 24.425

v/ Akademivej Vest	St. 25.250
v/ Anker Engelunds Vej	St. 26.000
v/ DTU (v/ Rævehøjsvej)	St. 26.550
v/ Lundtofte	St. 27.425

Oversigt over letbanens stationer i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Den sydligste station anlægges på Jernbaneplassen (Lyngby) i umiddelbar nærhed ved siden af den eksisterende Lyngby Station, så der skabes gode omstigningsmuligheder til det eksisterende S-togsnet. Stationen etableres som sideperron.

Midt i Lyngby centrum (v/ Lyngby Centrum) etableres ny station i den østlige side af Klampenborgvej tæt på krydset med Lyngby Hovedgade, så der er meget kort afstand til shoppingmuligheder i Lyngby. Stationen etableres som en sideperron og er længere end de øvrige stationer, da det bliver kombineret bus- og letbanestation.

I krydset mellem Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej (v/ Lyngbygårdsvej) etableres en ny station, som vil betjene områdets højhusbebyggelse samt være en del af den fremtidige udvikling af området. Stationen etableres som en sideperron.

På Akademivej (v/ Akademivej Vest) etableres stationen i det eksisterende vejforløb ud for Akademivej, Bygning 451. Ved krydset mellem Anker Engelunds Vej og Knuth-Wintherfeldts Allé etableres stationen i midten af Anker Engelunds Vej. Stationen etableres som en sideperron.

I den landskabelige kile, der er mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen, placeres en station umiddelbart syd for Rævehøjvej (v/ DTU). Stationen er placeret her med henblik på nærhed til Helsingørmotorvejen samt busstop ved denne. Stationen etableres som en sideperron.

Endestationen (v/ Lundtofte) for den samlede letbanestrækning er beliggende i et planlagt byudviklingsområde i den landskabelige kile mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegårdsvej umiddelbart syd for motorvejstilkørslen. Stationen etableres som en ø-perron.

Beskrivelse af anlægsarbejder

Langs hele strækningen skal der, hvor der ikke er tale om større vejkryds foretages mindre tilpasninger til sidevejene, så de passer til det nye vejprofil af henholdsvis Klampenborgvej, Lundtoftegårdsvej, Akademivej og Anker Engelunds Vej.

På Klampenborgvej fra Kanalvej til Lundtoftegårdsvej betyder etablering af letbanen, at der kun vil være ét kørespor i hver retning. Dette kræver en ombygning af krydset Klampenborgvej/Kanalvej, t-krydset Klampenborgvej/Firskovvej samt krydset Sorgenfrigårdsvej/Klampenborgvej/Agervang.

I krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej etableres letbanen på ejendommen Lyngbygårdsvej 138, hvor en eksisterende tankstation er beliggende. Dette medfører en ombygning af krydset ved Kornagervej/Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej, samt krydset Lundtoftegårdsvej/Lyngbygårdsvej. Derudover skal tankstationen på Lyngbygårdsvej 138 nedrives for at gøre plads til letbanen og den tilhørende station.

Boligområdet syd for Klampenborgvej har i dag 2 overkørsler mod Klampenborgvej, én ved Agervang og én ved Kornagervej. I forbindelse med etableringen af letbanen i Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej lukkes overkørslen til Kornagervej. Fremadrettet vil boligområdet alene have vejadgang via overkørslen ved Agervang.

Umiddelbart nord for krydset Klampenborgvej/Lyngbygårdsvej etableres et nyt signalreguleret kryds, så der skabes adgang til det fremtidige byudviklingsområde i den grønne kile mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen og til Lundtoftegårdsvej 13-37. Til gengæld lukkes den eksisterende overkørsel ud for Lundtoftegårdsvej 29.

Umiddelbart inden t-krydset Akademivej/Lundtoftegårdsvej etableres letbanen i det nuværende vejprofil, på DTU's ejendom, hvorefter Akademivej forlægges mod nord. Dette medfører en ombygning af krydset Akademivej/Kollegiebakken samt nedrivning af DTU's bygning nr. 426. DTU forestår denne nedrivning samt vejforlægningen. Etableringen af letbanen i Asmussens Allé kræver, at der lukkes for kørende trafik.

Letbanen krydser en del eksisterende bygværker, der i dag er fuldt udnyttet. Der etableres ny bro til letbanen over eksisterende fodgængersti syd for Akademivej.

Anker Engelunds Vej skal ombygges for at gøre plads til letbanen og den tilhørende station. Vejjudvidelsen resulterer i en ombygning af krydset ved Asmussens

Allé/Anker Engelunds Vej og krydset Anker Engelunds Vej/Kollegiebakken ved DTU's bygning nr. 101.

Krydset Anker Engelunds Vej/Lundtoftegårdsvej ombygges for at gøre plads til letbanen. Letbanen fortsætter herefter i den østlige side af den grønne kile frem til endestationen v/Lundtofte, hvor den etableres i særligt trace.

Umiddelbart efter stationen v/ DTU passerer letbanen under Rævehøjvej hvilket nødvendiggør etablering af en støttemur til at optage niveauspringet.

I den grønne kile mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen medfører letbanens linjeføring, at et eksisterende ledningstracé skal sideflyttes for at gøre plads til letbanen.

Omformerstationer

På den nordlige strækning i Lyngby-Taarbæk Kommune skal der etableres 3 omformerstationer. Den sydligste placeres nordvest for krydset Klampenborgvej/Firskovvej. Den anden placeres vest for Lundtoftegårdsvej i krydset Lundtoftegårdsvej/Akademivej. Den nordligste placeres øst for Lundtoftegårdsvej ved motorvejstilkørslen, i umiddelbar tilknytning til endestationen v/ Lundtofte.

Hovedarbejdsplads

Ved den kommende letbanestation v/ Lundtofte skal der etableres en stor hovedarbejdsplads, som skal benyttes af entreprenøren til maskin- og materialeoplag og mandskabsfaciliteter m.m. gennem hele anlægsperioden.

Arealer og rettigheder for Lyngby-Taarbæk Kommune Nord

Der vil være behov for en række midlertidige arbejdsarealer langs hele

strækningen i anlægsfasen, hvortil der skal erhverves ret til midlertidig benyttelse af arealer til udførelse af anlægsarbejdet. Arbejdsarealer indgår i

såvel etableringen af letbanen som eventuelle vejombygninger, og de kan

derfor forventes benyttet ad flere omgange under anlægsarbejderne, da der er

tale om forskellige entreprenører, der skal udføre de forskellige arbejder på forskellige tidspunkter.

Ud for Klampenborgvej 233-241 udlægges permanent et areal til brandredning af ejendommen Klampenborgvej 233-241. Arealet udlægges på offentlig vej med tilkørsel fra Lyngby Hovedgade.

På Klampenborgvej mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej er det ikke muligt at opsætte master til kørestrøm, hvilket betyder, at der skal eksproprieres ret til at fastgøre kørestrømmen på facaden af de ejendomme, der er beliggende ud til vejen.

På den første del af Klampenborgvej er det ikke muligt at opsætte master til belysning, hvilket betyder, at der skal eksproprieres ret til at fastgøre gadebelysning på facaden af ejendommen matr.nre. 2t og 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby.

I krydset Klampenborgvej/Kanalvej vil etablering af letbanen nødvendiggøre en ombygning af krydset, hvilket kræver permanent ekspropriation fra ejendomme i krydset, særligt i den sydøstlige del, hvor der skal etableres cykelsti. Der vil ligeledes være behov for midlertidigt arbejdsareal for at udføre anlægsarbejderne ved ombygning af vejkrydset.

Til brug for etablering af omformerstation nord for krydset Klampenborgvej/Firskovvej eksproprieres permanent og midlertidigt arealer, samt ret til vejadgang fra Toftebæksvej ad eksisterende cykelsti.

Ombygning af t-krydset Klampenborgvej/Firskovvej, samt krydset Sorgenfrigårdsvej/Klampenborgvej/Agervang medfører både midlertidig og permanent ekspropriation af mindre arealer.

Ombygning af krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej/Kornagervej medfører totalekspropriation af tankstationen, da størstedelen af bygningsmassen skal nedrives, for at gøre plads til letbanens linjeføring og en station. Derudover er det nødvendigt at nedtage eksisterende transformerstation på ejendommen og etablere en ny i umiddelbar nærhed. Ombygningen af krydset kræver herudover permanent og midlertidig arealerhvervelse.

I den østlige side af Lundtoftegårdsvej medfører etableringen af letbanen, at areal fra den grønne kile mellem Lundtoftegårdsvej og Helsingørmotorvejen eksproprieres permanent.

Etablering af en ny overkørsel til Lundtoftegårdsvej 13-37A betyder, at der både midlertidigt og permanent skal eksproprieres areal fra et eksisterende parkeringsareal ved Lundtoftegårdsvej 5-17. Dette betyder, at der nedlægges parkeringspladser både midlertidigt og permanent.

Til brug for etablering af letbane og en omformerstation ved Akademivej, skal der erhverves både permanente og midlertidige arealer.

Ved DTU medfører etablering af letbanen, at der eksproprieres permanent areal til letbanen på Akademivej og Asmussens Allé. På Asmussens Allé betyder dette endvidere, at alle parkeringspladser langs vejen nedlægges permanent. Der vil fremadrettet ikke være biltrafik på strækningen.

Ved Produktionstorvet og Elektrovej skal der eksproprieres større midlertidige arbejdsarealer, der skal anvendes til, dels at udføre ovenstående arbejder og dels til mandskabsfaciliteter samt materialeoplæg.

På Anker Engelunds Vej skal der eksproprieres permanent til udvidelse af vejprofilet. De midlertidige arbejdsarealer etableres blandt andet på eksisterende parkeringsareal, hvilket betyder at der midlertidigt inddrages parkeringspladser.

Ved krydset Anker Engelunds Vej/Lundtoftegårdsvej eksproprieres permanent areal til letbanen i den østlige side af den grønne kile frem til endestationen v/ Lundtofte. Derudover er der behov for ekspropriation af midlertidige arbejdsarealer.

Til brug for etablering af en omformerstation i umiddelbar nærhed af den kommende station v/ Lundtofte skal der permanent og midlertidigt afstås arealer.

Da der enkelte steder på strækningen er niveauspring mellem Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej og de omkringliggende ejendomme, vil der derfor blive etableret skråning, hvor dette er muligt. Der er dog enkelte ejendomme hvor dette ikke er muligt, og derfor vil der blive etableret støttemur på disse steder. Støttemur betegnes samlet om alle former for støttevæg uanset, om der er tale om en plantestensmur, stengærde eller spunsvæg beklædt med beton.

Der er behov for at tinglyse servitut på de naboarealer, der er beliggende indenfor en afstand af 10 meter fra midten af nærmeste sporsæt af letbanen. Denne servitut kan reducere ejerens råden over arealet, og skal sikre, at der ikke i fremtiden er forhold, der kan skade letbanen, og dermed forringe anlæggets og passageernes sikkerhed. Endelig kan det på enkelte ejendomme blive nødvendigt at tinglyse servitut til sikring af ledninger, jordankre og støttemure.

Fremrykket ekspropriation

Lov om letbane på Ring 3 (Lov nr. 165 af 26. februar 2014 med efterfølgende ændringer i lov nr. 165 af 8.

juni 2016) muliggør, at ejere, der berøres særligt indgribende af projekteringen og har særlige personlige grunde, har kunnet begære deres ejendom overtaget, forud for den ordinære ekspropriation, finder sted.

Hovedstadens Letbane har frem til den 1. august 2017 ikke overtaget ejendomme ved fremrykket ekspropriation på denne strækning i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Forhold til eksisterende lovgivning for Lyngby-Taarbæk Kommune

Når der etableres en letbane gennem bymæssig bebyggelse og erhvervsområdet i Lyngby-Taarbæk og i det eksisterende vejareal, er det begrænset, hvor meget letbanen vil påvirke de omkringliggende naturforhold, men det er dog vigtigt, at etableringen sker i overensstemmelse med den øvrige lovgivning og at de nødvendige tilladelser og dispensationer søges i rette tid.

Under anlæggelsen af Letbane på Ring 3 vil der i henhold til Jordforureningsloven, Miljøbeskyttelsesloven, Vandforsyningsloven og Vandløbsloven blive søgt tilladelser og dispensationer hos de rette myndigheder i forhold til håndtering af jord, grundvand og overfladevand.

I henhold til anlægsloven er der en række beskyttelsesmæssige hensyn efter Naturbeskyttelsesloven for så vidt angår arealer, der skal anvendes til etablering af letbanen, som varetages af Transport-, Bygge og Boligministeren.

I Lyngby-Taarbæk Kommune berøres fredningen af den grønne landskabskile, som følge af etableringen af letbanen.

Indledende møde

Kommissarius redegjorde for formålet med besigtigelsen, som er, at ekspropriationskommissionen tager principiel stilling til projektet. På den baggrund kan der efterfølgende, efter indhentet bemyndigelse fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, foretages de fornødne ekspropriationer. Kommissarius fremhævede, at Folketinget har vedtaget en anlægslov om letbanen på Ring 3, og kommissionen ved sin behandling af sagen må tage udgangspunkt i de rammer for projektet, som anlægsloven fastlægger, herunder linjeføringen.

Kommissionens beslutninger vil fremgå af forhandlingsprotokollen fra besigtigelsesforretningen. Protokollen vil blive fremsendt til de lodsejere, som er direkte indvarslet til mødet. Endvidere vil protokollen

blive offentlig tilgængelig via kommissariatets hjemmeside: www.komoe.dk

Repræsentanterne fra Hovedstadens Letbane I/S redegjorde ved oplæg for projektet, herunder ved gennemgang af de areal- og rettighedserhvervelser som Hovedstadens Letbane I/S finder nødvendige for at gennemføre anlægsprojektet, de forventede tidsplaner og forhold omkring miljø- og naboretlige forhold, herunder støj m.v.

Det blev endvidere oplyst, at det præcise indhold af letbaneservitutten først bliver endeligt fastlagt i forbindelse med sikkerhedsgodkendelsen. Letbaneservitutten er en sikkerhedsservitut, der kan indeholde bestemmelser om f.eks. hvor høje træer og anden beplantning må være af hensyn til letbaneanlægget. Når omfanget af letbaneservitutten er fastlagt, vil det om nødvendigt med sagkyndig bistand vurderes, hvilken beplantning, der eventuelt skal fældes eller beskæres som følge af letbaneservitutten. Generelt er ønsket at bevare så meget beplantning som er sikkerhedsmæssigt muligt. Såfremt letbaneservitutten medfører, at træer, flagstænger m.v. skal fjernes, vil det som udgangspunkt være Hovedstadens Letbane I/S, der fjerner dette og ikke den enkelte ejer med mindre andet bestemmes på ekspropriationsforretningen.

Kommissarius bemærkede, at den nærmere afklaring af erstatningsspørgsmålet sker på ekspropriationsforretningen, og at ejere indkaldes hertil med 4 ugers varsel. Ved pålæg af letbaneservitut sker der dog ikke arealindgreb af hverken permanent eller midlertidig karakter på ejendommene.

Det blev endvidere oplyst, at inden der kan ske ekspropriation, afventer projektet ejerkredsens endelige godkendelse, hvilket var forudsat at skulle finde sted i december 2017. Transport-, Bygnings- og Boligmysteriet har imidlertid vedtaget, at der skal gennemføres en eksternt revision af projektets risikovurdering, hvorfor ejergodkendelsen først forventes at foreligge primo 2018.

Hovedstadens Letbane I/S' oplæg fra det indledende møde er offentligt tilgængeligt via deres hjemmeside på: <http://www.dinletbane.dk/media/1568/projektpraesentation-besigtigelsesforretning-ltk-nord.pdf>

Hovedstadens Letbane I/S oplyste endvidere, at ekspropriationen forventeligt vil foregå i to tempi, således at der først afholdes ekspropriationsforretning vedrørende arealer og derefter afholdes ekspropriationsforretning vedrørende servitutten. Dette afhænger

af tidspunktet for ekspropriationsforretningerne og indhentning af sikkerhedsgodkendelse.

I den forbindelse meddelte Hovedstadens Letbane I/S, at man forventer, at anlægsarbejderne skal foregå i perioden 2019 – 2022.

Efter gennemgang af projektet havde de fremmødte ejere, brugere og disses repræsentanter samt repræsentanter for de fremmødte myndigheder lejlighed til at udtale sig.

Der fremkom bl.a. følgende bemærkninger og spørgsmål til projektet:

Der blev stillet spørgsmål til støjgener i anlægs- og driftsfasen.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der kan forekomme støjende aktiviteter i forbindelse med bl.a. støttevægsarbejder, krydsombygninger og sporarbejder. Anlægsarbejderne vil som udgangspunkt foregå i almindelig arbejdstid, hvilket vil sige i tidsrummet fra kl. 07.00 til 18.00 på hverdage og fra kl. 07.00 til 14.00 på lørdage. De mest støjende aktiviteter såsom nedramning af spunsjern vil som udgangspunkt blive udført i almindelig arbejdstid. Det kan dog blive nødvendigt at udføre arbejdet uden for disse tidspunkter, men det vil foregå i et begrænset omfang. En fælles støjhåndteringsplan for de berørte kommuner vedrørende støjende aktiviteter, såvel indenfor som uden for normal arbejdstid, er udarbejdet og vil blive vedlagt anmeldelser og ansøgninger om dispensation fra de kommunale bygge- og anlægskrav. Støjen fra trafikken på Klampenborgvej bliver ikke forøget i den fremtidige driftsfase efter letbanens ibrugtagning og på enkelte delstrækninger vil der være mindre støj end der er i dag.

Med hensyn til Lyngby centrum (Lyngby Hovedgade mm) vil støjen i driftsfasen generelt blive reduceret, da kommunen har valgt at begrænse trafikken på Klampenborgvej og lukke Klampenborgvej for gennemkørende biltrafik mellem Kanalvej og Lyngby Hovedgade således, at kørsel gennem byen reduceres markant. Der vil på denne strækning alene være gennemkørsel med busser, cykler og letbanen, samt for gående.

På den første del af Klampenborgvej (krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej til krydset Kanalvej/Klampenborgvej) vil det som udgangspunkt ikke være muligt at opsætte master til kørestrømsledninger, hvilket betyder, at der skal eksproprieres ret til at fastgøre en wire på enkelte af ejendommene. Dette gælder

begge sider af vejen. Grunden hertil er også, at der under en del af strækningen er placeret en parkeringskælder, hvorfor det ikke er muligt at opsætte master.

Der blev udtrykt bekymring vedrørende ophænget af køreledningsanlæg fra repræsentanter fra ejendommene på Klampenborgvej fra krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej til krydset Kanalvej/Klampenborgvej.

Repræsentanterne henviste bl.a. til problematik vedr. brand- og redning, samt flugtveje.

Endvidere forudså repræsentanterne store problemer med facaderenovering og andre foranstaltninger, herunder fx ved opstilling af stilladser, juledekorationer mm.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at lige præcis på denne strækning vil det være forbundet med store vanskeligheder at sætte master op til kørestrøm, hvilket betyder, at der skal eksproprieres ret til at fastgøre ankre til ophæng af kørestrømsledninger på facaden på de ejendomme, der er beliggende ud til vejen.

Hovedstadens Letbane I/S bemærkede i øvrigt, at opsætning af master i stedet for ledninger fastgjort på bygninger betyder, at der bliver mindre plads til gående og cyklister.

Selve fastgørelsen på muren består af et øsken, der fastgøres i muren. Wireren, der fastgøres i øsknerne, er ikke strømførende, men alene en wire, der skal holde køreledningerne. I den forbindelse blev der spurgt til, hvad der kunne ske med bygningen, fx i stormvejr, hvorpå wireren er fastgjort. Hovedstadens Letbane I/S svarede hertil, at det ville være usandsynligt, at bygningen ville blive beskadiget, idet wireren forventes at ville knække forinden.

Opsætning af kørestrømsledningerne vurderes konkret og vil foregå i dialog med de pågældende ejere, således at bygningsarbejder mm kan koordineres.

Hovedstadens Letbane I/S og Lyngby Taarbæk Kommune ønsker derfor nærmere dialog med de konkrete ejendommens repræsentanter med henblik på opsætning af kørestrømsledninger, alternativt opsætning af master på en del af strækningen, såfremt der er mulighed herfor.

Med hensyn til spørgsmålet om brand- og redningsveje henvises nærmere til bemærkninger til besigtigelsen fra krydset Lyngby Hovedgade/ Klampenborgvej til Kanalvej/Klampenborgvej.

Kommissarius oplyste i den forbindelse, at besigtigelsen tager udgangspunktet i worst case, og at projektet vurderes løbende med henblik på justeringer mv.

En beboer spurgte til overvejelser om batteridrevne tog, idet man derved helt undgik spørgsmålet om opsætning af master og ledninger.

Hovedstadens Letbane I/S anførte, at denne løsning er besluttet i ejerkredsen ud fra princippet om at anvende afprøvet og velfungerende teknologi mv. Batteridrevne tog kan måske være en mulighed, når togene skal udskiftes om 25 år.

Hovedstadens Letbane I/S kunne på spørgsmål fra salen oplyse, at der på strækningen fra krydset Lyngby Hovedgade/ Klampenborgvej til Kanalvej/Klampenborgvej er planlagt, at der alene vil blive adgang for busser og letbane, cyklister og gående trafik. Nedkørslen til p-kælderen på Klampenborgvej berøres ikke, herunder heller ikke i anlægsperioden, men kortvarige lukninger i anlægsperioden kan dog forekomme.

Repræsentanten for matr.nr. 2vv Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Magasin) spurgte til koordinering af arbejderne for så vidt angår ledningsarbejderne. Det gælder bl.a. ledningsarbejderne vedr. letbanen, men også arbejder vedrørende fjernvarme, TDC m.m. Repræsentanten pointerede det vigtige i dialog med de berørte parter.

Lyngby-Taarbæk-Kommune og Hovedstadens Letbane er opmærksom herpå.

Der blev endvidere udtrykt bekymring for vibrationer i forbindelse med anlægsarbejderne samt i driftsfasen.

Hovedstadens Letbane I/S forklarede, at forud for anlægsarbejdet foretages der en screening af bygningerne langs letbanestrækningen. Hvis denne screening viser, at der kan ske vibrationskritisk påvirkning af bygninger, opsættes vibrationsmålere, så påvirkningen kan overvåges, og arbejdet bringes til ophør i tilfælde af overskridelse af grænseværdierne for bygningsskadelige vibrationer. Det blev endvidere fremhævet, at letbanesporene indeholder vibrationsdæmpende materiale. Eventuelle vibrationsgener i driftsfasen kendes endnu ikke, da det bl.a. er afhængigt af materialevalg, jordbundsforhold mv.

Kommissarius oplyste, at det er muligt at rejse krav om erstatning for vibrationsgener indtil 1 år efter anlæggets ibrugtagning, jf. ekspropriationsprocesloven §§ 20 og 21.

Yderligere fremkomne bemærkninger og spørgsmål vedrørende de enkelte ejendomme mv. er medtaget på de respektive mødesteder.

Besigtigelse i marken:

Efter det indledende møde foretog kommissionen besigtigelse i marken. Under besigtigelsen fremkom bl.a. følgende bemærkninger:

Besigtigelse fra krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej og frem til krydset Firskovvej/Klampenborgvej for ejendomme på begge sider af Klampenborgvej. (Mødested: Ved krydset Lyngby Hovedgade/Klampenborg – ud for ejendommen Lyngby Hovedgade 41, 2800 Lyngby).

En beboer på matr.nr. 2æn m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål om, hvorvidt fortovet foran ejendommen fjernes i forbindelse med projektet.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at bredden på fortov og cykelsti langs matr.nr. 2vv Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Magasin) fremadrettet opretholdes, men at projektet endnu ikke er fastlagt på den modsatte side ved matr.nr. 2æn m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby.

En af de fremmødte stillede endvidere spørgsmål til, om der fortsat vil være cykelsti på begge sider af Klampenborgvej.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at det på nuværende tidspunkt er planen, at der skal etableres cykelsti på begge sider, men projektet er endnu ikke fastlagt på den nordvestlige side af Klampenborgvej.

Repræsentanter for matr.nr. 2vv Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Magasin) stillede spørgsmål om, hvor mange kabelophæng, der skal være på ejendommen. Der blev endvidere stillet spørgsmål til, hvor fodgængerovergangene vil blive placeret på Klampenborgvej.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at fodgængerovergangene ikke endeligt er fastlagt endnu.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Kulturhuset) henviste til indlæg fra advokat Rune Wold, som er fremsendt til kommissariatet den 14. november 2017, hvoraf det bl.a. fremgår, at Hovedstadens Letbane I/S skal sikre, at der i god tid inden ekspropriationsforretningen foreligger detaljerede oplysninger om hvor og hvordan, der på ejendommen vil blive ophængt belysning og kørestrømsanlæg, herunder hvordan den fremtidige drift og vedligehold kan udføres under hensyn til opsat belysning og kørestrømsanlæg, herunder i forhold til krav om strømafrydelse, natarbejde, respektafstand m.v.

Hovedstadens Letbane I/S henviste i denne forbindelse til bemærkninger som fremsat på det indledende møde. Det blev endvidere oplyst, at kabelophængenes placering, antal m.v. endnu ikke er fastlagt. Selve designprocessen påbegyndes i foråret 2018, hvorefter der vil være en dialog mellem den pågældende ejer og Hovedstadens Letbane I/S omkring placering m.v.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 2vv Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Magasin) stillede endvidere spørgsmål om, hvorvidt den kombinerede bus- og letbanestation på Klampenborgvej vil skærme butiksfacaden. Der var i den forbindelse ønske om en transparent afskærmning af stationen, så det var muligt at se butiksfacaderne.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at det vil være muligt at se butiksfacaden, men der vil være en form for lav afskærmning således, at passagerer fra bus og letbane ikke træder direkte ud på cykelstien.

Repræsentant for ejer og beboere på matr.nr. 2æx Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål til, hvorvidt baldakinen på ejendommen kan forblive.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at baldakinen ikke skal fjernes. Det midlertidige arbejdsareal ud for ejendommen skal alene anvendes til at ombygge fortov og cykelsti. Det blev hertil tilføjet, at der i hele anlægsperioden vil være gående adgang til ejendommen via mobile passager. Anlægsarbejdet forventes at stå på i ca. 6 måneder, hvilket er eksklusiv krydsombygning ved Klampenborgvej/Kanalvej, der forventes at vare 12 måneder.

Repræsentant for ejer og beboere på matr.nr. 2æx Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede endvidere spørgsmål til, om den kombinerede bus- og letbanestation på Klampenborgvej eventuelt kan flyttes, herunder med forslag om flytning mod nordøst ned mod Lyngby Kulturhus, således stationen ikke placeres direkte ud for beboelsen på matr.nr. 2æx Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby.

Hovedstadens Letbane I/S og Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at dette ikke er muligt grundet nedkørsel til parkeringskælderen på Klampenborgvej. Placeringen af stationerne er endvidere fastlagt i anlægsloven, som er vedtaget af Folketinget. Det er ligeledes forudsat i anlægsloven, at det bliver en kombineret bus- og letbanestation. Begrundelsen for, at der netop er lagt vægt på den kombinerede løsning er, at man nemt kan stige fra det ene transportmiddel til det andet.

Repræsentant for Grundejerforeningen Lyngby By-midte og for Andelsboligforeningen Lyngbyhus har efterfølgende ved brev af 12. december 2017 fremsendt bemærkninger til spørgsmålet om det uhensigtsmæssige i, at kørestrømsledningerne ophænges med forankringer i bygningerne på begge sider af Klampenborgvej fra krydset Lyngby Hovedgade til Kanalvej. Repræsentanten giver i brevet udtryk for, at der kan benyttes en række alternative løsninger, som på alle måder er mere hensigtsmæssige.

Endvidere har repræsentanten i samme brev fremkommet med bemærkninger om en anden placering af letbanestation og busholdeplads på strækningen mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej, fx ud for Magasin lige efter krydset ved hovedgaden.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål til, om der vil blive etableret et værn langs letbanetracéet.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at kommunen generelt ikke er tilhængere af dette, men der vil blive klare afmærkninger af fodgængerovergangen.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Kulturhuset) stillede endvidere spørgsmål til, om butiksfacaderne vil være synlige under anlægsarbejderne. I denne forbindelse henviste repræsentanterne til indlæg fra advokat Rune Wold, som er fremsendt til kommissariatet den 14. november 2017, hvor det bl.a. anføres, at ejendommen rammes atypisk hårdt, idet letbanen kommer til at forløbe meget tæt på ejendommens facade. Herudover skal der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal. Ejeren ønsker, at generne i anlægsperioden minimeres mest muligt, og at der til ekspropriationsforretningen er klarhed over, hvorledes adgangsforhold, kunde-strømme og facadevirkning vil være under anlægsfasen. Herudover henstiller ejeren til, at Hovedstadens Letbane I/S sikrer, at entreprenøren kun anvender byggehegn hvor det er absolut nødvendigt, og i øvrigt kun det lavest mulige hegn.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at butiksfacaderne vil være synlige under anlægsarbejder, da der opsættes arbejdshegn i form af trådhegn.

Flere fremmødte stillede spørgsmål til brand- og redningsforhold på strækningen, herunder om der vil være plads til, at brand- og redningskøretøjer kan tilgå ejendommene i tilstrækkelig grad.

I denne forbindelse henviste repræsentanterne for ejeren af matr.nr. 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Kulturhuset) til indlæg fra advokat Rune Wold, som

er fremsendt til kommissariatet den 14. november 2017. Heraf fremgår det bl.a., at der stilles særlige brandkrav til bygningen, da der bl.a. drives biograf, butikker m.v. samt parkeringskælder. I forbindelse med åbningen af en ny butik er personbelastningen blevet nedjusteret fra 2.845 personer til 2.529 personer, men evakuering heraf sker fortsat i stor grad fra Klampenborgvej. Brand- og redningsmyndigheder har endvidere indsatsvej via Klampenborgvej, hvorfor der bl.a. skal være mulighed for at lave stigehejsning til redningsåbninger på Klampenborgvej. På baggrund heraf finder lodsejeren, at der er en nærliggende risiko for, at den eksisterende udnyttelse af ejendommen ikke kan bevares, som følge af, at man ikke vil kunne overholde brandkravene.

Det vurderes endvidere, at projektet kommer til at udgøre et stort problem for brandredningen fra den ældre del af bygningsmassen mod det vestlige skel (Handelsbanken og Sprogcenter). Brandredningen fra denne del af ejendommen sker via redningsåbninger i facaden. På baggrund af det fremlagte projektmateriale antager ejeren, at redningsarealet på den nordvestlige side af letbanen ikke længere kan anvendes til redningsareal for ejendommen, idet redning hen over kørestrømsanlæg ikke kan godkendes af brand- og redningsmyndighederne.

I denne forbindelse skal Hovedstadens Letbane I/S pålægges at tilvejebringe sikker dokumentation for, at projektet er eller vil blive indrettet således den nuværende brandstrategi kan videreføres. Såfremt dette ikke er muligt, henstiller ejeren til, at Hovedstadens Letbane I/S tilvejebringer et så sikkert projektmateriale, at ejeren har rimelig mulighed for at dokumentere de bygningsændringer, der skal til for at overholde brandkrav, således udgiften hertil kan behandles erstatningsmæssigt ved ekspropriationsforretningen.

Advokat Rune Wold har efterfølgende ved mail af 24. november 2017 anført, at han finder det betænkeligt, at redningsforhold ikke er undersøgt i en sådan grad, at der ikke allerede nu er skriftligt dokumentation for, at sikkerheden for personer i bygninger og redningsberedskabet i tilfælde af brand vil være uændrede i forhold til lodsejers konkrete virksomhedsudøvelse såvel under anlægsfasen som i drift.

Hovedstadens Letbane I/S og Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste i denne forbindelse, at der har været en lang række møder med brand- og redningsmyndighederne og der i fællesskab hermed er fundet en løsning og strategi for de fremtidige forhold på Klampenborgvej. Der blev hertil oplyst, at brand- og redningsmyndighederne er vant til at håndtere evakuering m.v. fra

ejendomme, hvorfra der er kabelophæng, og at der allerede er lignende forhold i krydset ved Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej ("kongekronen"). Brand- og retningsmyndighederne har retningskøretøjer, så det vil være muligt at tilgå ejendommene langs Klampenborgvej fra fortov/cykelsti ind mod ejendommene. Der skal derfor ikke foregå redning m.v. hen over kørestrømanlægget, og der er taget højde for den fremtidige situation på lokaliteten, således redning og evakuering kan foregå som hidtil.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Kulturhuset) stillede endvidere spørgsmål til, om man havde overvejet at flytte nedkørslen til parkeringskælderen på Klampenborgvej. I denne forbindelse henviste repræsentanterne til indlæg fra advokat Rune Wold, som er fremsendt til kommissariatet den 14. november 2017, hvoraf det bl.a. fremgår, at Hovedstadens Letbane I/S bør undersøge denne mulighed, da flytning af nedkørslen vil minimere problemstillingerne vedrørende brandsikring m.v. Herefter burde det også være muligt at flytte letbanetracéet til midten af Klampenborgvej til langt mindre gene for ejendommene på den sydøstlige side af Klampenborgvej.

Advokat Rune Wold har på vegne af ejeren af matr.nr. 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby efterfølgende ved mail af 24. november 2017 bl.a. fremsendt forslag til en alternativ udformning, hvor nedkørslen til p-kælderen på Klampenborgvej rykkes længere mod øst op ad Klampenborgvej. Derved ville projektet blive langt mindre indgribende for samtlige grundejere langs tracéet på Klampenborgvej, og at dette er et forhold, som kommissionen bør lægge vægt på.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at dette vil være en markant fordyrelse af projektet, hvorfor det ikke er en mulighed.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål om, hvornår krydsombygningen ved Klampenborg/Kanalvej vil foregå. Dette ønsker ejeren at vide, da ejeren har et muligt ombygningsprojekt.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at projektet på strækningen Lyngby-Taarbæk Kommune Nord foregår fra 2019-2022, men at det på nuværende tidspunkt er usikkert hvornår krydsombygningen ved Klampenborgvej/Kanalvej vil foregå. Der vil fremadrettet være en dialog med ejeren herom, således processen kan koordineres.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 2vv Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Magasin) udtrykte et stort

ønske om, at anlægsarbejderne koordineres således, at de af hensyn til julehandelen og udsalgperiode placeres i perioden 15. januar – 1. november.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at projektet på strækningen Lyngby-Taarbæk Kommune Nord foregår i 2019-2022, men det er endnu ikke fastlagt i hvilken periode anlægsarbejderne på denne delstrækning vil foregå. Hovedstadens Letbane I/S gav tilsagn om, at de har noteret sig lodsejerens ønsker, og såfremt det er muligt vil disse blive efterkommet.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 15ft m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (BRFkredit) stillede spørgsmål til omfanget af indgrebet på forpladsen (matr.nr. 2ær m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby), herunder særligt vedrørende plantekassen mod Kanalvej og rist samt betonfundament mod Klampenborgvej. Der blev endvidere stillet spørgsmål til, hvorvidt pumpebrønden på forpladsen skal flyttes. Der blev udtrykt ønske om at minimere indgrebet i parkeringspladser i forhold til arbejdsarealet på matr.nr. 2zt m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at såfremt fortovet kan reguleres vil det være muligt at skåne plantekassen mod Kanalvej. Der vil dog komme et indgreb i forpladsen ud mod Klampenborgvej, men det er muligt at foretage justeringer, således beton og rist kan bevares. Det forventes til gengæld, at ejendommens pumpebrønd placeret på forpladsen ud mod Klampenborgvej skal flyttes. Der vil fremadrettet være en dialog med ejeren om tilpasning af arbejdsarealet, hvorefter indgrebet i parkeringsarealet søges mindsket mest muligt. Det midlertidige arbejdsareal reetableres i dialog med ejeren.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 207 og 217 Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Nærumbanen) stillede spørgsmål til, hvorvidt letbanens køreledningsanlæg kan risikere at genere lokalbanens signalanlæg eller jernbanens sikkerhed i øvrigt.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at kørestrømsanlægget vil blive fastgjort ved broophæng, hvorfor det ikke har betydning for lokalbanens signalanlæg eller jernbanens sikkerhed i øvrigt. Strømf forholdene ved letbanen vil blive ligesom man kender fra S-tog, hvilket er uproblematiske i forhold til lokalbanens drift.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 207 og 217 Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Nærumbanen) stillede endvidere spørgsmål om, hvorvidt brandvejen til matr.nr. 232 Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby vil blive afspærret.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at brandvejen skal opretholdes, men det er dog uvist i hvilket omfang de overhovedet har ret til at anvende brandvejen. Dette vil blive undersøgt.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 207 og 217 Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Nærumbanen) stillede også spørgsmål til, hvorledes det midlertidige arbejdsareal reetableres, herunder eventuel reetablering af beplantning.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der vil være et ibrugtagningsmøde, hvor det vil blive afklaret hvilken beplantning, der eventuelt skal beskæres/fældes. Arealet vil i øvrigt blive reetableret i dialog med ejeren, men det vil normalvis blive håndteret ved ekspropriationsforretningen i form af erstatning. Ejeren skal i øvrigt underskrive en tilfredshedserklæring førend det midlertidige arbejdsareal vil blive anset for afleveret.

Det blev i øvrigt oplyst, at der tinglyses en servitut om vejadgang til omformerstation, der skal ligge på Toftebæksvej. Dette er til brug for adgang til service af omformerstationen, hvilket indebærer, at der vil komme en lille varevogn ca. en gang om måneden samt et større køretøj hver 10.-15. år til brug for udskiftning af dele.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 207 og 217 Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Nærumbanen) oplyste endvidere, at der er store kloakledninger (500 mm og 800 mm) på matr.nr. 217 Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, der kan være i konflikt med den kommende omformerstation.

Hovedstadens Letbane I/S bekræftede, at de er opmærksomme herpå og at der vil blive taget højde herfor.

Lokalitet:

Besigtigelse fra og med krydset Firskovvej/Klampenborgvej og frem til og med Lundtoftegårdsvej 11 for ejendomme på begge sider af Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej. (Mødested: ved krydset Sorgenfrigårdsvej/Klampenborgvej/Agervang – ud for ejendommen Kornagervej 3, 2800 Lyngby).

Repræsentanter for ejer og beboere af matr.nr. 12ap m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål til, hvem der skal vedligeholde støttemuren, samt om ejeren har indflydelse på støttemurens udseende.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at vedligeholdelsespligten påhviler den ejendom som muren tjener, hvorfor ejeren af ejendommen skal vedligeholde denne. Der kan være en dialog om udseendet heraf,

men støttemuren vil blive tilpasset omgivelserne, og i nærværende tilfælde vil der formentligt blive tale om en plantestensmur. Det blev endvidere oplyst, at der etableres stiforbindelse igennem støttemuren, således der er adgang til busstoppested herigennem.

Repræsentanter for ejer og beboere af matr.nr. 12ap m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby ønskede oplyst, hvorvidt trappen beliggende ud for Agervang 40 på matr.nr. 12ap Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby skal fjernes i forbindelse med anlægsarbejderne.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at trappen ikke skal fjernes og der vil være adgang hertil i hele anlægsperioden.

Repræsentanter for ejer og beboere af matr.nr. 12ap m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede endvidere spørgsmål om, hvorvidt det store kastanjetræ på matr.nr. 12ap Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby ud for Kornagervej 5 skal fældes som konsekvens af sideudvidelsen af vejen.

Efter besigtigelse af kastanjetræet og linjeføring oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at dette er uvist. Problemet er ikke, at sideudvidelsen overlapper træets placering, men at anlægsarbejderne kan betyde at rodnettet afskæres i en sådan grad, at træet ikke kan overleve. Kastanjetræet søges dog skånet såfremt det er muligt.

En beboer fra ejendommen matr.nr. 11 an Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål om, hvor meget tættere vejarealet kommer på ejendommen efter, at vejforløbet rettes op.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at det cirka drejer sig om 1,5-2 meter, men at det nærmeste vejelement vil være cykelsti og fortov.

Flere fremmødte stillede spørgsmål om der skal fældes beplantning, herunder store træer, som følge af letbaneservituten.

Hovedstadens Letbane I/S henviste i denne forbindelse til bemærkningerne fra det indledende møde. Der er tale om en sikkerhedsservitut og selve indholdet af servituten kendes ikke på nuværende tidspunkt, da denne først kan fastlægges efter sikkerhedsgodkendelsen. Når omfanget af letbaneservituten er fastlagt vil det om nødvendigt med sagkyndig bistand vurderes, hvilken beplantning, der eventuelt skal fældes eller beskæres som følge af letbaneservituten. Generelt er ønsket at bevare så meget beplantning som er sikkerhedsmæssigt muligt.

Flere fremmødte udtrykte bekymring for, at stien ved tankstationen mellem Klampenborgvej og Lyngbygårdsvej vil blive ubrugelig fremadrettet.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der også efter anlægsarbejdernes udførelse vil være fortov og cykelsti ved Klampenborgvej, således fodgængere kan skyde genvej af stien ligesom situationen også er i dag.

Repræsentanter for ejer og beboere af matr.nr. 11bt m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål om, hvorvidt pumpebrønd og det kombinerede renovations- og cykelskur på matr.nr. 11bo Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby kan bevares.

Hovedstadens Letbane I/S bekræftede, at skuret kan blive stående, men at pumpebrønden forventes flyttet.

Repræsentanter for ejer af matr.nr. 11bt m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål til, om der vil være adgang til det tilbageværende butiksareal i anlægsperioden, da projektet umiddelbart indikerer, at hele arealet rundt om butikken skal anvendes til arbejdsareal.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at adgangen til butikken opretholdes i hele anlægsperioden, og at arbejdsarealet søges optimeret. Således vil det udlagte arbejdsareal nord og vest for butiksbygningen blive frafaldet.

Repræsentanter for Radius Elnet A/S oplyste, at transformerstationen beliggende på matr.nr. 11bt ligger på bedre vilkår end gæst, hvorefter Radius Elnet A/S fastholder deres ret, selvom arealet skal eksproprieres.

Repræsentanter for ejer og beboere af matr.nr. 11bt m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby fremlagde forslag til alternativ linjeføring og udleverede i denne forbindelse tegninger samt beskrivelse heraf. Det blev hertil anført, at den alternative placering vil sikre, at benzintanken (Circle K) beliggende på matr.nr. 11bt m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby kan bevares i sin helhed, hvilket vil give besparelser for anlægsprojektet, da der ved den alternative løsning alene skal ydes erstatning for ca. 1.000 m² frem for 4.300 m² til ejeren af ejendommen. Endvidere vil der være en besparelse på erstatning til Circle K for tab af bygninger. Herudover vil der være besparelser i form af erstatning af udgifter til flytning af pumpestation tilhørende ejeren af ejendommen, oprensning af forurenede jord på ca. 23 m², lavere huslejetilskudsydelse til beboerne i Højhuset, etablering af ny cykelsti nord om letbanestationen hen til krydset ved Klampenborgvej/Lundtoftegårds-

vej samt kortere afstand til bus 150S, såfremt letbanestationen placeres ud for Højhuset på Lundtoftegårdsvej.

Der blev i tilknytning hertil anført, at den alternative linjeføring vil sikre, at svingkurven forbliver den samme som i det foreliggende projektmateriale fra Hovedstadens Letbane I/S, og den vil samtidig sikre, at krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej ikke flyttes nærmere motorvejen, hvilket er i overensstemmelse med Vejdirektoratets krav. Herudover bevares vejtragten fortsat som i det foreliggende projektmateriale fra Hovedstadens Letbane I/S, som ligeledes er i overensstemmelse med Vejdirektoratets krav. Den alternative linjeføring indebærer, at fortov og cykelsti føres fra Klampenborgvej til Lyngbygårdsvej gennem den eksisterende brede passage mellem Circle K og Fortun Midtby. Herved er det muligt at få plads til en højresvingsbane til brug for hurtig afvikling af trafikken mod Lyngby. Ved forslag om alternativ linjeføring anførte repræsentanterne ligeledes, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan overveje at skabe mere plads til bil- og letbanetrafikken op til krydset ved Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej ved at cykelsti og fortov beliggende Klampenborgvej mellem Sorgenfrigårdsvej og Lundtoftegårdsvej nedlægges, således de bløde trafikanter føres over på Lyngbygårdsvej ad de eksisterende fortove og cykelstier.

Repræsentanter for ejer og beboere på matr.nr. 11bt m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby opfordrede i denne forbindelse Hovedstadens Letbane I/S til at bekræfte, at den alternative linjeføring er teknisk mulig. Det blev endvidere anført, at repræsentanterne, herunder ejerens advokat, er af den opfattelse, at den alternative linjeføring samt ændret placering af letbanestationen kan rummes inden for anlægslovens rammer.

Repræsentanter for lejer af matr.nr. 11bt Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (Circle K) udleverede et indlæg indeholdende lejerens synspunkter, hvoraf det bl.a. fremgår, at der er meget få tankstationer i området, hvorfor en nedlæggelse af tankstationen vil have store konsekvenser for kommunens borgere og områdets pendlere, der herefter må finde alternative muligheder for tankning.

Tankstationen Circle K på Klampenborgvej er yderst velbeliggende, hvilket afspejles i omsætning og aktivitetniveau. Der er i gennemsnit 1.800 kunder om dagen, der køber brændstof samt varer i den tilhørende butik, og der er gennemsnitligt 70 kunder, der dagligt vasker bil. Dette gør tankstationen til én af de mest velbesøgte Circle K tankstationer i Danmark, og er af stor betydning for lokalområdet. Tankens beliggenhed

er særlig attraktiv, da den er placeret tæt på DTU og større boligområder med mange beboere. Nærheden til Helsingørmotorvejen betyder i øvrigt, at pendlere, herunder fra Lyngby-Taarbæk Kommune og andre kommuner, har let adgang til en tankstation. Dette gør sig ligeledes gældende for personer, der har ærinder i Lyngbys bymidte, hvorved andre dele af kommunens vejnet frigøres for trafik, som brug af fjernere beliggende tankstationer uundgåeligt vil resultere i.

Antallet af tankstationer i Lyngby-Taarbæk Kommune er i forvejen under gennemsnittet for Region Hovedstaden samt København og Frederiksberg kommuner beregnet i forhold til indbyggertal. Der er således alene 3 ud af områdets 29 kommuner, der har færre tankstationer end Lyngby-Taarbæk Kommune. Dette betyder konkret, at Lyngby-Taarbæk Kommune i forhold til indbyggertal burde kunne understøtte 11 tankstationer. I dag er der 9 tankstationer i kommunen, hvilket fremadrettet vil betyde, at der er alene 8 til at servicere kommunens borgere, såfremt projektet gennemføres som forelagt af Hovedstadens Letbane I/S.

Tankstationen er beliggende ved et trafikalt knudepunkt ved krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej samt Helsingørmotorvejen. Motorvejsstrækningen ved Kgs. Lyngby er med en gennemsnitlig trafik på 78.200 biler i døgnet den sjette mest trafikerede motorvejsstrækning i Danmark, hvorfor nedlæggelsen af tankstationen vil forstærke begrænsningen af bilisternes mulighed for tankning i det trafikintensive område af Lyngby-Taarbæk Kommune. Nedlæggelse af tankstationen vil derfor få betydelige økonomiske konsekvenser for Circle K og vil samtidig forringe borgeres og pendlere muligheder for tankning i Lyngby-Taarbæk Kommunes største trafikale knudepunkt. Det er derfor et stort ønske, at Hovedstadens Letbane I/S tilpasser projektet i overensstemmelse med ejerens alternative løsningsforslag, således det vil være muligt at bibeholde tankstationen.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de tidligere i processen er blevet gjort bekendt med forslaget fra AKB om en alternativ linjeføring, og at løsningen er baneteknisk mulig. Det blev i denne forbindelse anført, at Hovedstadens Letbane I/S ikke er af den opfattelse, at forslagets linjeføring kan rummes inden for den VVM-redegørelse samt VVM-tillæg hertil, der ligger til grund for anlægsloven, hvorefter de ikke finder, at der er hjemmel til en ændring af denne karakter. Herudover er placering af letbanestationer fastsat i anlægsloven.

Advokat for ejeren af matr.nr. 11bt m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Henrik Haldbø har efterfølgende fremsendt indlæg af 21. november 2017 til kommissariatet, hvoraf det bl.a. fremgår, at det i supplement til de bemærkninger, der fremkom under besigtigelsesforretningen, jf. ovenfor, skal bemærkes, at ejeren af matr.nr. 11bt m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby har deltaget i fem møder inden anlægslovens vedtagelse, herunder med Hovedstadens Letbane I/S samt politikere og forvaltning i Lyngby-Taarbæk Kommune, hvilket alene har været med formål om at få linjeføringen justeret, således Circle K tankstationen kan bevares.

Ejeren blev i første omgang mødt med et argument om, at ”svingkurven skulle holdes”. Dette krav er opfyldt i tegningsudkast udleveret på forretningen, jf. ovenstående. Dernæst blev ejeren mødt med et argument om, at vejtragten fra fire til to baner på Klampenborgvej var årsagen til, at linjeføringen ikke kunne rykkes. Dertil har advokat Henrik Haldbø bemærket, at vejtragten ikke ændres som følge af ejerens tegningsudkast. Endeligt er ejeren blevet mødt med et argument fra Hovedstadens Letbane I/S og Lyngby-Taarbæk Kommune om, at Lundtoftegårdsvej ifølge Vejdirektoratet ikke må flyttes længere mod øst, idet vejen i så fald kommer for tæt på Helsingørmotorvejen, hvilket vil give en dårlig trafikafvikling. Hertil bemærker ejerens advokat, at den alternative linjeføring, som fremlagt af ejeren, opfylder disse krav. Hertil kommer, at Hovedstadens Letbane, I/S efter anlægslovens vedtagelse, rent faktisk har besluttet at rykke Lundtoftegårdsvej længere mod øst, hvilket viser, at der åbenbart ikke er problemer i en sådan flytning.

Herudover er det ved indlæg af 21. november 2017 anført, at Hovedstadens Letbane I/S på besigtigelsesforretningen bemærkede, at det baneteknisk er muligt at gennemføre linjeføringen, således som ejeren har skitseret. Hovedstadens Letbane I/S oplyste i tilknytning hertil, at de ikke finder, at dette er i overensstemmelse med anlægsloven, jf. også ovenstående.

Hertil har advokat Henrik Haldbø i sit indlæg bemærket, at det af Lov om letbane på Ring 3, § 2, stk. 2 fremgår, at ”*Linjeføringen for letbanen på Ring 3 med stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter og omformerstationer fremgår af bilag 1 til loven*”. Bilag 1 til loven viser hele linjeføringen og samtlige stationer. Det fremgår, at der er projekteret en station ”v/ Lyngbygårdsvej”, men den eksakte placering af stationen er ikke mulig at udlede af bilaget, og den kunne lige så godt placeres i overensstemmelse med ejerens forslag

som fremlagt på besigtigelsesforretningen, hvorfor ejerens forslag ikke er i strid med anlægslovens § 2.

Det er endvidere anført, at det fremgår af lovens § 3a, at anlægget af letbanen skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 3b. Af § 3b fremgår det, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen. Det er hertil anført, at det altså umiddelbart er muligt at gennemføre ændringer af anlægsprojektet, som falder inden for anlægslovens § 2, og som ikke kan være til skade for miljøet, og derfor kan foregå uden tilladelse.

Advokat Henrik Haldbo har endvidere anført, at den første VVM-redegørelse fra maj 2015 foreskrev, at letbanens linjeføring skulle placeres i den sydlige side af Klampenborgvej. Ved Lundtoftegårdsvej var linjeføringen planlagt til at svinge uden om tankstationen, og det videre letbanetracé lå mellem Lundtoftegårdsvej og Motorvejen. Tankstationen ville herefter ikke berøres af linjeføringen.

I VVM-tillægget fra oktober 2015 blev linjeføringen ændret, således letbanen inden krydset ved Lundtoftegårdsvej drejede væk fra Klampenborgvej og ind over arealet ved tankstationen, hvorefter stationen ”v/Lyngbygårdsvej” placeres på arealer ved tankstationen.

Det er herved ejerens opfattelse, at ejerens forslag til ændring af linjeføringen under alle omstændigheder er væsentligt mindre indgribende i miljøet end linjeføringen, som blev behandlet i den oprindelige VVM-redegørelse. Advokat Henrik Haldbo har endvidere anført, at ejerens forslag om linjeføring samt ændring af stationens placering muligvis indebærer, at der skal indtages en smule mere af arealet øst for Lundtoftegårdsvej. Til gengæld bliver det ekspropriative indgreb væsentligt mindre. Det er hertil anført, at denne mindre ændring kan gennemføres inden for rammerne af VVM-redegørelsen, og dermed inden forudgående tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. anlægslovens § 3a.

Subsidiært gør ejeren v/ advokat Henrik Haldbo gældende, at ændringerne, såfremt de mod forventning vurderes at kunne være skadelige for miljøet, kan gennemføres med tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, og Hovedstadens Letbane I/S opfordres til at indhente en sådan tilladelse, såfremt dette måtte være nødvendigt.

Det er i tilknytning hertil anført, at det fremgår direkte af side 15 i den oprindelige hvidbog vedrørende

VVM-redegørelsen, at ét af målene ved indpasning af letbanen har været at begrænse omfanget af ekspropriationer mest muligt. Dette mål indfries såfremt projektet tilpasses i overensstemmelse med ejerens ændringsforslag til linjeføring.

Advokat Henrik Haldbo har ved sit indlæg af 21. november 2017 opfordret kommissionen til at pålægge Hovedstadens Letbane I/S at ændre linjeføring samt placering af stationen i overensstemmelse med ejerens forslag, jf. også ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1.

Repræsentanter for ejer og beboere af matr.nr. 11bk m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby anførte på besigtigelsesforretningen, at det ikke kan accepteres, at der nedlægges parkeringspladser som følge af stiltilpasning på ejendommen og anlæg af intern vej med servitut om vejadgang til fordel for matr.nr. 10af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby.

Herudover har advokat Henrik Haldbo ved indlæg af 21. november 2017 anført, at ejeren er forundret over, at der skal nedlægges et antal parkeringspladser nord for højhuset på matr.nr. 11bk Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby. Der er på nuværende tidspunkt 58 parkeringspladser foran højhuset, og der er 168 lejemål, hvorfor der allerede på nuværende tidspunkt er mangel på parkeringspladser. Det er hertil anført, at stien ikke går hen over ejendommens parkeringspladser i dag (som det fremgår af projektet materialet), da stien slår et knæk og føres nord om parkeringspladserne. Der henstilles derfor til, at projektet tilpasses, således stien stadig slår et skarpt sving og etableres nord for parkeringsarealet.

Hovedstadens Letbane I/S og Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste på besigtigelsesforretningen, at de vil søge at tilpasse stiforløb m.v. og herved begrænse indgrebet mest muligt.

Repræsentanter for Radius Elnet A/S oplyste, at de har 50 kV kabler liggende på matr.nr. 11a Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, og Radius Elnet A/S er endnu ikke blevet orienteret om kommunens planer for fremtidige udviklingsmuligheder, hvilket der er behov for, således det kan sikres, at kablerne ikke skal flyttes én gang for derefter at skulle flyttes igen. Det blev endvidere oplyst, at 4 af ledningerne ligger på bedre vilkår end gæst, og denne ret ønskes opretholdt, hvilket formentligt kan give problemer, da de skal flyttes til kommunale arealer.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at der vil være et møde herom med alle berørte ledningsejere, således at der sikres en permanent løsning.

Lokalitet:

Besigtigelse fra og med Lundtoftegårdsvej 13 og frem til krydset Lundtoftegårdsvej/Akademivej. (Mødested: På parkeringspladsen ud for Lundtoftegårdsvej 13, 2800 Kongens Lyngby).

En beboer på matr.nr. 10af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål til, hvorfor der skal ske en lukning af overkørsel til Lundtoftegårdsvej. Det blev endvidere oplyst, at flere beboere er utilfredse hermed, da det vil blive en stor ulempe og det vil øge trafikken foran ejendommen.

Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste, at der som erstatning herfor etableres en lysreguleret overkørsel længere mod syd, men at det anerkendes, at det er til ulempe for flere af beboerne af ejendommen. Der er nogle trafikudfordringer i området og beslutningen er taget på baggrund af en række vej- og trafikanalyser og er endvidere en del af en større trafikplan. Af trafikikkerhedsmæssige årsager er det derfor nødvendigt at lukke den eksisterende overkørsel og erstatte den med et lysreguleret kryds længere mod syd. Lysreguleringen vil endvidere have sensorer på sidevejen, så der alene er grønt, når der er behov for det.

En beboer på matr.nr. 10af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål om, hvor længe anlægsarbejdet med den nye udkørsel vil tage, da beboeren har lejlighed lige ud til det kommende kryds.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at den lysregulerede overkørsel vil blive etableret i forbindelse med krydsombygning ved Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej, hvilket tager omkring 6 måneder. Anlægsarbejdet på lokaliteten ved ejendommen matr.nr. 10af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby vil dog alene vare 1-2 måneder. Projektet på strækningen Lyngby-Taarbæk Kommune Nord i sin helhed foregår fra 2019-2022, og det er endnu ikke fastsat, hvornår anlægsarbejdet på denne specifikke lokalitet vil foregå.

Repræsentanter for ejer og beboere på matr.nr. 10af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede spørgsmål om, hvorvidt stiforløbet over matr.nr. 11bk Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby lukkes, herunder om den vil blive lukket i anlægsperioden.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at stiforløbet muligvis reguleres, men der vil være adgang i hele perioden. Det vil endvidere være nødvendigt med en midlertidig flytning af cykelstativer.

Repræsentanter for ejer og beboere på matr.nr. 10af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede endvidere spørgsmål om, hvorvidt den nordligt beliggende sti

(skolestien) vil blive bevaret og om overkørslen til Akademivej opretholdes.

Hovedstadens Letbane I/S bekræftede, at den såkaldte skolesti fortsat vil opretholdes og at overkørslen til Akademivej muligvis flyttes en smule, men i øvrigt opretholdes.

En beboer på matr.nr. 10af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby stillede herefter spørgsmål om, hvad der vil være mellem fortov og letbaneskiner.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der vil blive etableret en græsabat. Hovedstadens Letbane I/S har efterfølgende oplyst, at der etableres et hegn mellem ejendommen og letbanen.

Hovedstadens Letbane I/S og Lyngby-Taarbæk Kommune oplyste endvidere, at der fremadrettet vil være dialog med og orientering af ejendommens beboere. Hovedstaden Letbane I/S oplyste i den forbindelse, at ejendommens containere flyttes efter aftale med ejendommens repræsentanter.

Lokalitet:

Besigtigelse fra krydset Lundtoftegårdsvej/Akademivej, langs Akademivej, Asmussens Allé og Anker Egelunds Vej frem til Lundtofteparken på den østlige side af Lundtoftegårdsvej. (Mødested: På parkeringspladsen ud for Produktionstorvet 426, 2800 Kongens Lyngby).

Hovedstadens Letbane I/S oplyste indledningsvist, at projektet løbende koordineres i dialog med ejeren af matr.nr. 205a m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (DTU), hvilket ligeledes har resulteret i nogle mindre projektændringer, som er fremsendt til kommissionen forud for besigtigelsesforretningen.

Det blev i denne forbindelse oplyst, at der for nuværende er igangsat en dialog vedrørende detailprojektering af projektet, herunder for lokaliteten Akademivej og Kollegiebakken mellem letbanen og DTU.

Repræsentanterne for ejeren af matr.nr. 205a m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (DTU) stillede spørgsmål om der skal fældes beplantning som følge af letbaneservitutten. Det blev i denne forbindelse anført, at beplantningen på campus er en stor del af det arkitektoniske udtryk, og der henstilles derfor til, at der fældes/beskæres så få træer som overhovedet muligt.

Hovedstadens Letbane I/S henviste i denne forbindelse til bemærkningerne fra det indledende møde. Der er tale om en sikkerhedsservitut og selve indholdet af servitutten kendes ikke på nuværende tidspunkt,

da denne først kan fastlægges efter sikkerhedsgodkendelsen. Når omfanget af letbaneservituten er fastlagt, vil det om nødvendigt med sagkyndig bistand vurderes, hvilken beplantning, der eventuelt skal fældes eller beskæres som følge af letbaneservituten. Generelt er ønsket at bevare så meget beplantning som er sikkerhedsmæssigt muligt.

Repræsentanterne for ejeren af matr.nr. 205a m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (DTU) gjorde endvidere opmærksom på, at det i anlægsfasen skal sikres, at der er tilstrækkelig sikkerhed for fodgængere m.v., da der er en del gående og cyklende trafik, herunder særligt ved den midlertidige arbejdsplads ved Asmussens Allé.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der ud over de almindelige vejregler skal tages ekstra hensyn, da der er tale om et campusområde, hvilket entreprenører m.v. skal leve op til. Ved det midlertidige arbejdsareal ved Asmussens Allé vil der alene være adgang til arbejdspladsen fra Asmussens Allé for at sikre, at fodgængere og cyklister generes mindst muligt. Der vil fremadrettet være en fortsat dialog mellem DTU og Hovedstadens Letbane I/S om trafikikkerheden på campus.

Repræsentanterne for ejeren af matr.nr. 205a m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (DTU) stillede spørgsmål til, hvorfor det permanente areal til vejudvidelse ved Anker Engelunds Vej er så stort.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de ikke umiddelbart finder, at det er større end nødvendigt, men de vil undersøge dette nærmere.

Repræsentanterne for ejeren af matr.nr. 205a m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (DTU) anførte, at ledningstracéet på matr.nr. 206d er uhensigtsmæssigt stort i forhold til ejendommens fremadrettede planer.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der er tale om en maksimumsbredde, som muligvis begrænses. Det blev endvidere oplyst, at det er muligt at køre hen over tracéet.

Hovedstadens Letbane I/S og repræsentanterne for ejeren af matr.nr. 205a m.fl. Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby (DTU) bekræftede, at der er en god dialog om projektet og den videre detailprojektering, herunder vedrørende placering af overgange m.v. Denne vil fortsætte fremadrettet.

Repræsentant for HMN Naturgas I/S oplyste, at deres ledninger fremadrettet ønskes placeret på vilkår bedre end gæst.

Kommissionens vurderinger og beslutning

Kommissionen har noteret sig de tilsagn, som Hovedstadens Letbane I/S gav under besigtigelsen om at foretage eller undersøge muligheden for at gennemføre mindre justeringer, herunder begrænse indgreb vedr. beplantning og bevaring af store træer i projektet foranlediget af de fremkomne bemærkninger og forslag.

Kommissionen lægger således stor vægt på, at indgrebene på de private ejendomme begrænses mest muligt, herunder også vedrørende beplantning.

Kommissionen skal opfordre til dialog mellem Hovedstadens Letbane I/S, butikker, virksomhedsejere og andre berørte ejere omkring forholdende vedrørende ophængning af bærekabler på bygninger eller etablering af master ud for ejendommene på strækningen.

Kommissionen skal i den forbindelse endvidere opfordre til et højt informationsniveau overfor ejere og naboer til letbanen, herunder også, at der sikres fornøden skiltning i anlægsperioden i samarbejde med myndighederne.

Vedrørende forslag om forskydning af nedkørslen til p-kælderen på Klampenborgvej længere mod øst, har kommissionen noteret sig bemærkningerne herom på forretningen, herunder også, at det vil medføre en markant fordyrelse af projektet, bl.a. på grund af, at det anlægsteknisk er et kompliceret projekt. Kommissionen har derfor ud fra en samlet betragtning, herunder også ud fra et trafikikkerhedsmæssigt hensyn ikke fundet grundlag for at ændre i det fremlagte projekt på dette punkt.

Kommissionen skal i den forbindelse anføre, at formålet med besigtigelsen er, at der skal foretages en almindelig prøvelse af det foreliggende projekt. I den forbindelse tager kommissionen stilling til, om der skal foretages ændringer i projektet, som kommissionen finder nødvendige af hensyn til ejere og andre rettighedshavere. Kommissionen er imidlertid bundet af anlægsloven, som er udarbejdet på baggrund af lovforslaget med tilhørende VVM-redegørelse samt hvidbøger for etablering af letbane på Ring 3.

Med hensyn til forslaget om ændring af linjeføringen og placeringen af stationen ved Lyngbygårdsvej i krydset ved Lundtoftegårdsvej konstaterede kommissionen, at der har været en omfattende korrespondance mellem Transport- og Bygningsministeriet, Lyngby-Taarbæk Kommune, Hovedstaden Letbane I/S og AKB-Lyngby samt møder mellem Lyngby-Taarbæk Kommune og Transport- og Bygningsministeriet.

I "Letbane I Ring 3, Dispositionsforslag, april 2015" blev bl.a. letbanens linjeføring beskrevet, herunder placering af stationerne. Dispositionsforslaget var til høring hos ejerkredsen, hvortil der kom en række indsigelser bl.a. fra beboerne i lokalområdet i forhold til letbanens tætte placering på rækkehusbebyggelsen.

På denne baggrund blev der udarbejdet et forslag til en alternativ linjeføring af letbanen af 3. september 2015. Letbanens linjeføring ændredes herefter til den nordlige side af Klampenborgvej og stationen ved Lyngbygårdsvej blev flyttet til det sydlige hjørne af krydset Klampenborgvej/Lundtoftegårdsvej.

Linjeføringen er behandlet i Transport- og Bygningsministeriets Hvidbogen - Tillæg til VVM-redegørelsen af oktober 2015 fra januar 2016, hvor der er redegjort for begrundelserne for at vælge den alternative linjeføring og stationsplacering.

Det fremgår bl.a. følgende vedr. linjeføringen i Lyngby:

"fra Kanalvej til Lundtoftegårdsvej nedgraderes Klampenborgvej fra fire til to spor, og letbanen kører på den nedlagte kørebane på Klampenborg i den nordlige side og svinger op ad Lundtoftegårdsvej over arealet ved tankstationen i stedet for krydsningen ind under Klampenborgvej. Letbanen fortsætter derefter i den vestlige side af Lundtoftegårdsvej, som forskydes mod øst.

Høringssvarene har overordnet fokus på trafikale om-lægninger besluttet at Lyngby-Taarbæk Kommune og de deraf trafikale ændringer, kørestrømsanlæg gennem Lyngby centrum, nedlæggelse af Statoiltanken på hjørnet af Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej med tab af lejeindtægter til følge samt forhold for cyklister".

Endvidere fremgår bl.a. følgende om alternative stationsplaceringer:

"Placering af letbanestationen udenfor Statoils matrikel på enten Klampenborgvej eller Lundtoftegårdsvej er ikke vurderet trafikalt hensigtsmæssig. Det er vurderet, at der er trafikalt behov for det projekterede antal kørespor i krydset ved Klampenborgvej / Lundtoftegårdsvej. Etablering af stationen v/ Lyngbygårdsvej inden for de to nordlige spor i det eksisterende vejarreal vil betyde at antallet af kørespor i krydset reduceres – alternativt at areal mod boligejendommene ved Kornagervej skal inddrages. Til dette bemærkes, at projektet i VVM-tillægget bl.a. bunder i et ønske om at undgå det oprindelige projekts indgreb i disse arealer, og desuden vil en udvidelse af krydset mod syd

give en asymmetrisk og mindre trafikikker udformning.

Den foreslåede stationsplacering nord for Lyngbygårdsvej vil give lidt større gangafstande til området øst for Helsingørmotorvejen samt busstoppestederne ved motorvejen".

Hovedstadens Letbane I/S har i den forbindelse oplyst, at der skal ske en sideforskydelse af Lundtoftegårdsvej og dermed en vejudvidelse mod øst for at kunne fremtidssikre trafikafviklingen i lokalområdet, herunder at kunne få flere kørespor fra motorvejen til Lundtoftegårdsvej. En yderligere sideforskydning er ifølge Vejdirektoratet ikke muligt på grund af den korte afstand til motorvejsramperne

Der arbejdes på et rampeanlæg for trafikken mod nord, som vil afhjælpe morgentrafikken, men der vil fortsat være udfordringer med trafikken om eftermiddagen fra Lundtoftegårdsvej til Helsingørmotorvejen.

Lyngby-Taarbæk Kommune og AKB har i flere henvendelser, både i møder og skriftlige henvendelser (breve af 11. marts og 18. maj 2016, samt mail af 29. september 2016) forespurgt om mulighederne for ændring af letbanestationen og letbanens placering ved Klampenborgvej-Lundtoftegårdsvej, således at tankstationen kunne bevares.

Således har Lyngby-Taarbæk Kommune senest ved mail af 29. september 2016 fremsendt brev af 18. maj 2016 til transport- og bygningsministeren med forespørgsel om der er sket en afklaring af mulighederne for en tilpasning af letbanens linjeføring ved tankstationen på hjørnet af Klampenborgvej-Lundtoftegårdsvej-Lyngbygårdsvej. Lyngby-Taarbæk kommune har forespurgt om der er mulighed for tilpasning af projektet, således at arealet med tankstationen berøres mindst muligt.

Transport- og Bygningsministeriet har i brev af 14. oktober 2016 meddelt Lyngby-Taarbæk Kommune, at *"Letbanens linjeføring på dette sted som den fremgår af lovforslag L 102, er en konsekvens af Lyngby-Taarbæk kommunes ønsker om letbanens linjeføring. Med vedtagelsen af anlægsloven er linjeføringen lagt fast, og det er op til anlægsmyndigheden at fastlægge den konkrete linjeføring i overensstemmelse med anlægsloven."*

Kommissionen har noteret sig ovenstående og skal hertil bemærke, at VVM-redegørelse samt hvidbog er dele, der er indgået i Folketingets behandling af anlægsloven, hvorfor de fremkomne forslag allerede har

været behandlet, herunder ved Folketingets behandling og vedtagelse af anlægsloven.

På baggrund af lovforslagets bemærkninger, VVM-redegørelse, hvidbog samt senest Transport- og Bygningsministeriets brev af 14. oktober 2016 anser kommissionen linjeføringen og placeringen af stationen for at være en del af anlægsloven for projektet. Det ligger derfor uden for kommissionens kompetence i forbindelse med projekt-prøvelsen i henhold til ekspropriationsproceslovens § 13 at ændre linjeføringen og stationsplacering –uanset om kommissionen har forståelse for Circle K's og AKB's synspunkter. En ændring af linjeføring og stationsplacering kræver efter kommissionens opfattelse godkendelse af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Kommissionen vil dog på baggrund af det store arealindgreb på ejendommen anmode Hovedstadens Letbane I/S om inden ekspropriationen nærmere at undersøge muligheden for at begrænse indgrebet på AKB's ejendom mest muligt, herunder eventuel ved en anden udformning/placering af spor, perroner mv.

For så vidt angår de eventuelle gener som f.eks. støj, dominans og nærhed, som letbanens anlæg kan medføre, skal det bemærkes, at der efter bestemmelserne i ekspropriationsproceslovens §§ 20 og 21 er mulighed for at rejse krav om erstatning inden for en frist på 1 år efter anlæggets ibrugtagning. Kravet kan rejses af såvel ejere af ejendomme, hvorfra der eksproprieres areal til anlægget, som ejere af ejendomme i nærhed til letbanen, der ikke er omfattet af ekspropriationen. Det er efter retspraksis en forudsætning for at få erstatning, at generne fra anlægget overstiger den såkaldte naboetlige tålegrænse. Sagen behandles af ekspropriationskommissionen - og med klagemulighed til taksationskommissionen.

Med ovenstående bemærkninger kunne ekspropriationskommissionen godkende det forelagte projekt.

Under forudsætning af, at der i forbindelse med den videre projektering af anlægget indhentes de i henhold til lovgivningen nødvendige tilladelser og dispensationer for anlæggets gennemførelse, fastsatte kommissionen følgende særlige bestemmelser:

Særlige bestemmelser

Hovedstadens Letbanes stationering begynder i st. 0 ved Ishøj i retning mod Lundtofte.

Stationeringen er vist på oversigts- og besigtigelsesplanerne og er anvendt i de særlige bestemmelser.

Følgende forkortelser er brugt som betegnelse for stationeringsside:

h.s. = højre side

v.s. = venstre side

b.s. = begge sider

Den enkelte ejendom er stationeret i forhold til indgrebenes samlede udstrækning på planerne for ejendommen.

Ejendommene er anført i følgende rækkefølge:

5.1 Ejendomme

5.2 Ejendomme, der alene pålægges Letbaneservitut

Bliver en ejendom omfattet af indgreb, der ikke direkte fremgår af besigtigelsesplanerne, er dette angivet med "særligt indgreb" samt vist med en orange trekant på besigtigelsesplanerne.

Ejerkredsens ejendomme vist på besigtigelsesplanerne afgiver areal både permanent og midlertidigt til projektet, men er ikke medtaget i beskrivelsen under afsnit 5.1.

Vejdirektoratets vejarealer er vist på besigtigelsesplanerne med særskilt signatur, men er ikke medtaget i beskrivelsen under afsnit 5.3, da der indgås teknisk aftale mellem Vejdirektoratet og Hovedstadens Letbane.

Ejendomme

St. 23.170 – 23.224 v.s.

Matr.nr. 2r Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lyngby Hovedgade 39-41

Øvrige forhold

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

St. 23.178 – 23.274 h.s.

Matr.nr. 2vv Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lyngby Hovedgade 43

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

St. 23.199 – 23.244 v.s.

Matr.nr. 2fo Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Klampenborgvej 248

Øvrige forhold

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

St. 23.224 – 23.267 v.s.

Matr.nr. 2æn, 2y og 2vn Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Gasværksvej 6/Klampenborgvej 244A-C

Øvrige forhold

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

St. 23.265 – 23.331 h.s.

Matr.nr. 2æx Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Klampenborgvej 235-241

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

St. 23.267 – 23.550 v.s.

Matr.nr. 2t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lyngby Storcenter 1m.fl.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Ret til ophængning af belysning på facade mod Klampenborgvej.

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

t. 23.331 – 23.345 h.s.

Matr.nr. 2æh Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Klampenborgvej 233

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

St. 23.345 – 23.490 h.s.

Matr.nr. 10t Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Klampenborgvej 211-219

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Ret til ophængning af belysning på facade mod Klampenborgvej.

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

St. 23.504 – 23.633 h.s.

Matr.nr. 15ft, 2æt, 2ær, 2zt, 2zs Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Klampenborgvej 203-205

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Ca. 7 parkeringspladser nedlægges midlertidigt.

Der er den 8.8.1984 tinglyst servitut om tilladelse til at opføre overkørsel til Klampenborgvej uden udgift for vejbestyrelsen.

Der er den 27.2.2003 tinglyst servitut om fredning af den grønne kile på ejendommen.

St. 23.615 – 23.664 b.s.

Matr.nr. 217 Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Toftebæksvej 26

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges servitut om vejadgang til omformerstation fra Toftebæksvej.

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 23.651 – 23.670 h.s.

Matr.nr. 207 Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Firskovvej 2

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Ca. 8 parkeringspladser nedlægges midlertidigt.

St. 23.665 – 24.002 v.s.

Matr.nr. 12ak, 12al og 12ph Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Bækkevang 1A

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Sti ud til Klampenborgvej nedlægges midlertidigt.

”Særligt indgreb”: Busskur ved krydset i Klampenborgvej og Sorgenfrigårdsvej nedlægges permanent.

St. 23.773 – 24.211 h.s.

Matr.nr. 12ap Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Agervang

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der eksproprieres ret til tilpasning af overkørsel ved Agervang/Klampenborgvej.

Der etableres støttemur på ejendommen.

”Særligt indgreb”: Sti ud til Klampenborgvej nedlægges midlertidigt.

Der er den 20.11.1944 tinglyst servitut om tilladelse til at opføre overkørsel til Klampenborgvej uden udgift for vejbestyrelsen.

Der er den 8.1.1953 tinglyst servitut om tilladelse til at opføre overkørsel til Klampenborgvej uden udgift for vejbestyrelsen.

St. 24.020 – 24.203 v.s.

Matr.nr. 11an, 11ax og 11bs Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lyngbygårdsvej 102-124

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 24.195 – 24.464 h.s.

Matr.nr. 12gt Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Kornagervej

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Adgangsforhold

Eksisterende overkørsel til Kornagervej lukkes.

St. 24.246 – 24.400 v.s.

Matr.nr. 11bo Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lyngbygårdsvej 128-136

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Sti til Klampenborgvej nedlægges midlertidigt.

”Særligt indgreb”: Busskur nedlægges permanent.

St. 24.384 – 24.488 v.s.

Matr.nr. 11bt og 11bi Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lyngbygårdsvej 138

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Lejemålet ved Lyngbygårdsvej 138 eksproprieres til ophør.

Bygning på ejendommen nedrives delvist.

Transformerstation nedrives, og ny etableres på ejendommen.

Der er den 23.6.2004 tinglyst servitut om tilladelse til at opføre overkørsel til Klampenborgvej uden udgift for vejbestyrelsen.

St. 24.524 – 24.551 v.s.

Matr.nr. 11bp Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lyngbygårdsvej 141-151

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Ca. 5 parkeringspladser nedlægges midlertidigt.

St. 24.551 – 24.640 v.s.

Matr.nr. 11bk Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lundtoftegårdsvej 5-11

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres permanent areal til forlægning af vej, som tillægges matr.nr. 10af ibd.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Adgangsforhold

Der gives gående adgang for matr.nr. 10af ibd.

Øvrige forhold

Ca. 2 parkeringspladser nedlægges permanent.

Ca. 30 parkeringspladser nedlægges midlertidigt.

Ca. 5 mc-parkeringspladser nedlægges midlertidigt.

St. 24.640 – 25.170 v.s.

Matr.nr. 10af Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lundtoftegårdsvej 15-37A

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Areal fra forlægning af vej fra matr.nr. 11bk ibd. tillægges ejendommen.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Adgangsforhold

Eksisterende overkørsel i st. 24.787 lukkes, og ny etableres i nyt signalreguleret kryds i st. 24.642.

Ejendommen har gående adgang over matr.nr. 11bk ibd.

Øvrige forhold

”Særlige indgreb”: Containerplads flyttes midlertidigt.

”Særlige indgreb”: Sti fra Lundtoftegårdsvej til Lundtoftegårdsvej 37A nedlægges.

Cykelparkering nedlægges midlertidigt.

Ca. 8 parkeringspladser nedlægges midlertidigt.

Ca. 8 parkeringspladser nedlægges permanent.

St. 24.972 – 25.178 h.s.

Matr.nr. 205a og 205f Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Anker Engelunds Vej 101A Arealer

Der eksproprieres permanent areal til letbane. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Ejendommen pålægges servitut om kørestrømsmaster.

Adgangsforhold

Asmussens Allé lukkes for biltrafik. Eksisterende overkørsel til Elektrovej lukkes. Øvrige forhold

Ca. 4 parkeringspladser nedlægges permanent.

Ca. 6 parkeringspladser nedlægges midlertidigt. Der etableres kørestrømsmaster på ejendommen.

St. 25.680 – 26.854 b.s.

Matr.nr. 206a, 206c, 206d, 206e og 206f Kgs. Lyngby By, Lundtofte, Anker Engelunds Vej 101A

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til letbane.

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej. Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut. Ejendommen pålægges ledningsservitut. Ejendommen pålægges servitut om kørestrømsmast.

Adgangsforhold

Asmussens Allé lukkes for biltrafik.

Eksisterende overkørsel til Matematiktorvet lukkes.

Øvrige forhold

Ca. 50 parkeringspladser nedlægges permanent. Der etableres kørestrømsmast på ejendommen.

Ejendomme, der alene pålægges Letbaneservitut.

St. 23.555-23.626 v.s.

Matr.nr. 229, 231 og 232 Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Kanalvej 7.

Herefter afsluttedes forretningen, idet protokollen blev underskrevet.

Helle S. Andersen**Bjarke Abel****Leif Luxhøj-Pedersen****Beate Andreassen****Bjarne Henriksen****Bjarne Holm Markussen****Helle Lagersted Jørgensen****Mads Christiansen****Inger Juhl Larsen****Michael H. Persson****Lars Forsting****Hamanny Adler Knudsen***/Pia Pals/Nanna Dahl Pedersen*

Udskriftens rigtighed bekræftes

Henriette Swierkosz