

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af Letbane på Ring 3

25. hæfte

Besigtigelsesforretningen den 23. november 2017

Delstrækningen Ishøj Kommune

Torsdag den 23. november 2017 kl. 9.00 samledes kommissionen i Ishøj Idræts- og Fritidscenter, Vejledalen 17, 2635 Ishøj for at afholde besigtigelse af delstrækningen Ishøj 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 det fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlem, *Bjarne Henriksen*. Det andet medlem *Bryan Lindenskjold* havde meldt forfald.

Som repræsentant for Ishøj Kommune mødte *Flemming Bie*.

Fra Ishøj Kommune mødte endvidere direktør for Teknik og Miljø *Marie Louise Madsen*, og vejningeniør *Tommy Søndergaard*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Inger Juhl Larsen*.

For Hovedstadens Letbane I/S mødte projektchef *Lars Forsting*, projektchef *Hamanny Adler Knudsen*, projektleder *Michael H. Persson*, projektleder *Preben Vejlgård*, rådgiver *Troels Meinertz Jakobsen* og rådgiver *Nicolaj Niss Hansen*.

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, Ishøj 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.

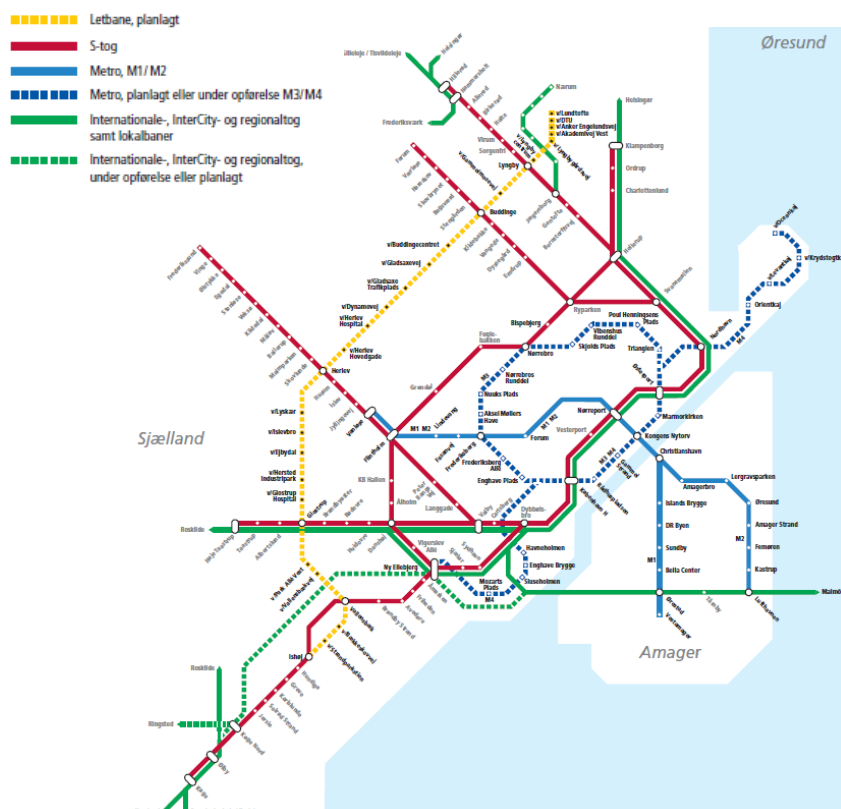
Realdania og Ringby-samarbejdet gik i 2010 sammen om at udarbejde en ny vision for udvikling af de byområder, der grænser op til Ring 3 og de kommende stationer, hvilket mundede ud i byvisionen Loop City. I juni 2011 indgik staten, Region Hovedstaden, Ringby-samarbejdet og Høje-Taastrup Kommune en

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 borgmestere 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, Valensbæk, 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 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 trafiksselskaber (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 trafiksselskaber” 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 ejer kredsen 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 ejendommenes 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 Ishøj Kommune hører følgende tegninger:

- Oversigtsplan nr. 1 – Ishøj Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=IK-AR-EXP-DWG-601, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 1 – Ishøj Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=IK-AR-EXP-DWG-501, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 2 – Ishøj Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=IK-AR-EXP-DWG-502, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 3 – Ishøj Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=IK-AR-EXP-DWG-503, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 4 – Ishøj Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=IK-AR-EXP-DWG-504, ver. 2.0

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). Der er nu 29 stationer, idet Vallensbæk Kommune i oktober 2017 har besluttet at udnytte en option på anlæg af en ekstra station i Vallensbæk Kommune, stationen v/ Delta Park. Der vil på et senere tidspunkt blive afholdt en supplerende besigtigelsesforretning angående denne station. Letbanen forsynes med strøm fra køreledninger primært ophængt i master langs banen.

Generel projektbeskrivelse

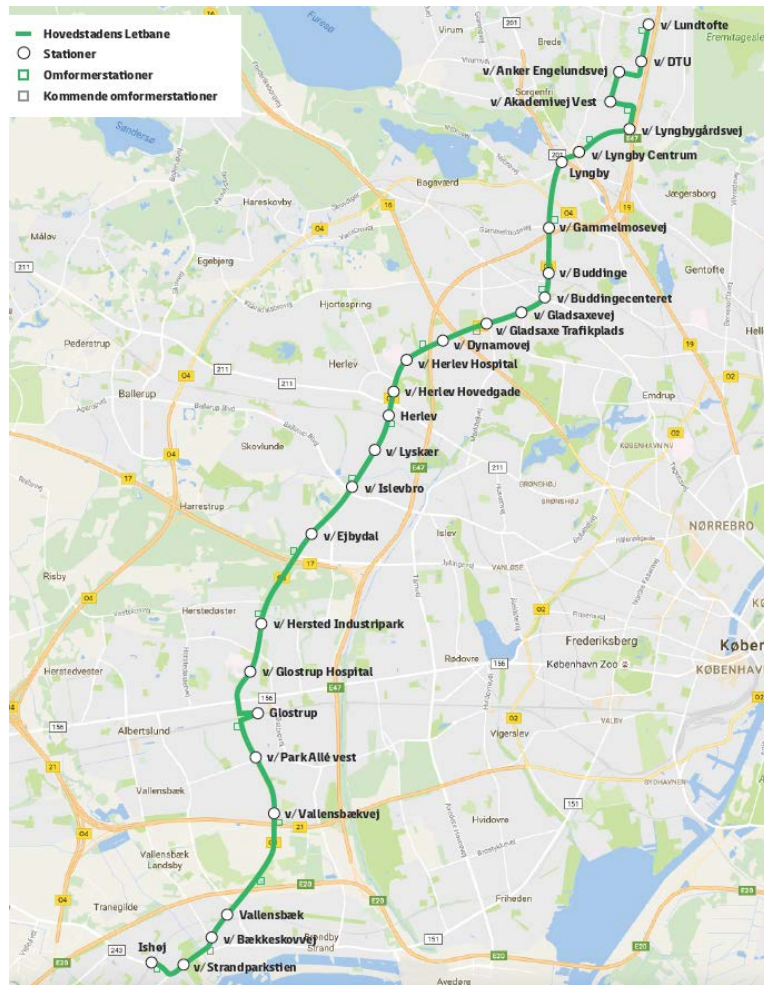
Letbanen etableres hovedsageligt i Ring 3 fra Ishøj St. til Lundtofte og indpasses i det eksisterende vejnet fortrinsvist som ballasteret spor adskilt fra den øvrige færdsel. Et ballasteret spor er opbygget som et traditionelt jernbanespor med skærver som underlag, hvorpå

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 Jernbaneplassen, 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	Lyngby-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 Lyngby-Taarbæk Kommune ved Akademivej Øst. 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

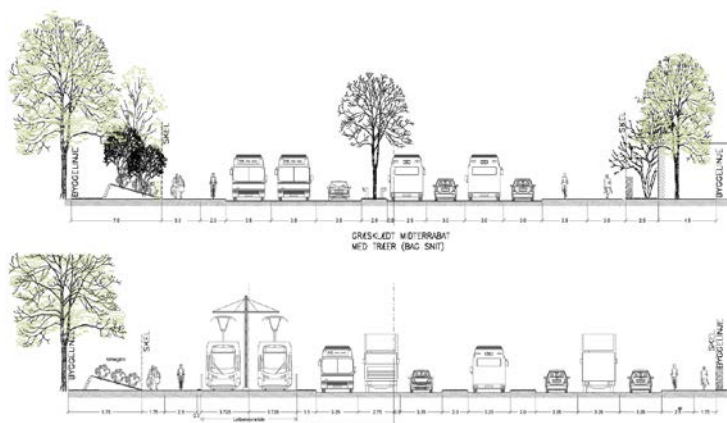
Størstedelen af Ring 3 består i dag af en firesporet vej med fortov og cykelsti på begge sider. Der findes dog enkelte strækninger, hvor der ikke er fortov. I forbindelse med etablering af letbanen vil Ring 3's eksisterende vejprofil blive ændret således, at letbanen sø-

ges indpasset i det eksisterende vejforløb. Dette betyder, at kørebaner, cykelstier og fortov 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.

Tværprofil

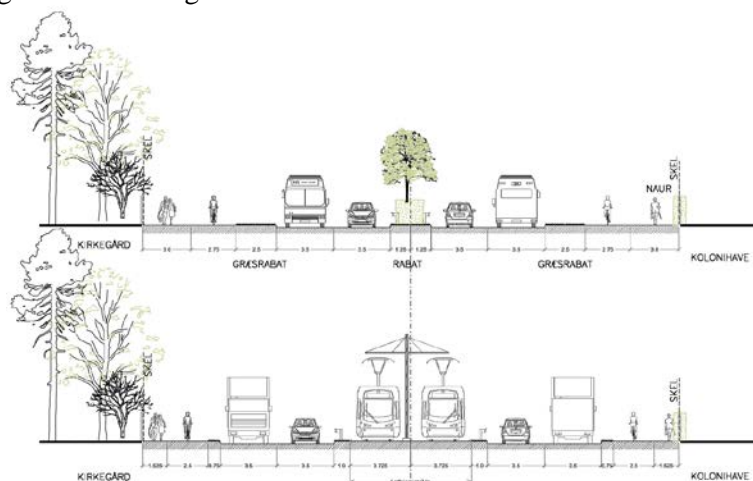
Etableringen af letbanen og forlægningen af Ring 3 kan på store dele af strækningen ske indenfor det eksisterende vejareal. Dette lader sig gøre ved inddragelse af rabatter og langsgående parkeringspladser samt ved at reducere bredden af kørebaner, cykelstier og fortov, jf. princip vist på nedenstående 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 trafikcapacitet 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 biltrafikkens 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 sydøstlig 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
- Gammellosevej 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.



Traditionelt sporanlæg.

Letbanens stationer

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

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 Engelundsvej 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 Nørugaards 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

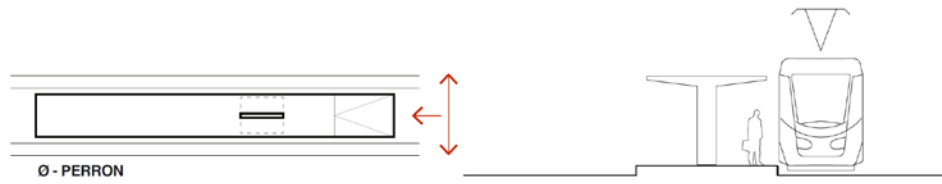
Som tidligere beskrevet er letbanesporret på størstedelen af strækningen adskilt fra den øvrige færdsel, hvilket betyder, at der etableres selvstændige traditionelle sporanlæg bestående af sveller og skærver, jf. billedet til venstre, mens der i vejkryds og andre områder, hvor anlæg er placeret sammen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



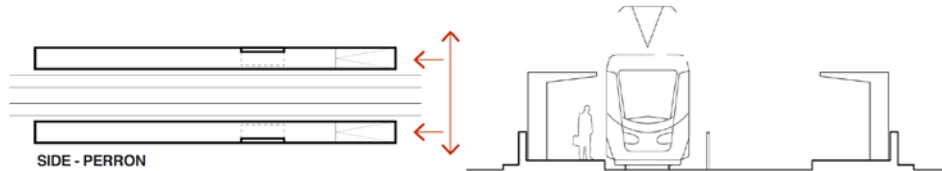
Anlæg med rilleskinnespor.

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
- v/ 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/ Gammelmosevej
- 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 skraldespand 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.

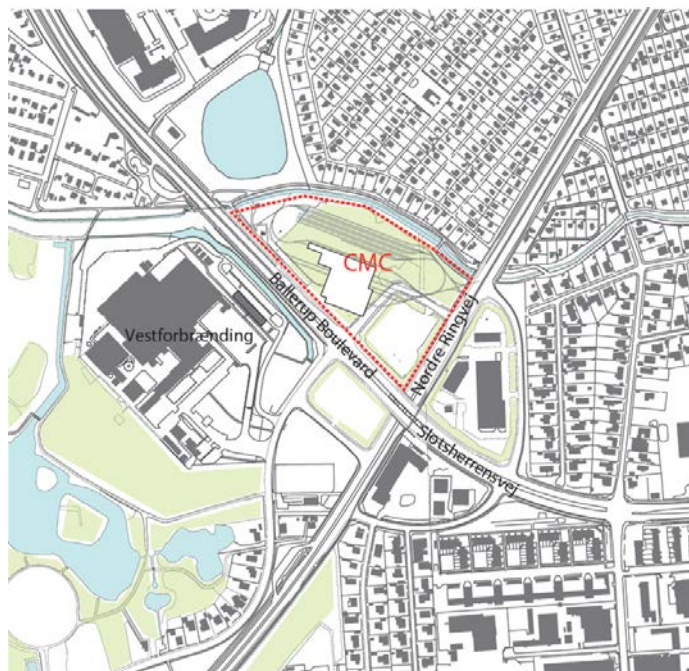
Letbanens tog

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 enkelte 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, hvorved 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 vejbelysning langs næsten hele Ring 3 efter gældende vejregler. Det nye belysningsanlæg udformes principielt som eksisterende vejbelysning dog med den undtagelse, at der opsættes søjlemaster. Der findes dog enkelte steder på strækningen, hvor det er muligt at genopsætte den eksisterende vejbelysning 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 overfladevandet 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 udbydes, 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 trafikoplægninger 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 vejarbejderne, 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 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.

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.

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.

Hovedstadens Letbane udarbejder ledningsprotokolaftaler 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 bygningssskadelige 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 entreprenørmaskiner. Hertil kommer luftemissioner fra mere specialiserede maskiner som eksempelvis sporjusteringsmaskine, da en stor del af det anvendte maskinel 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/dispensation 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 forurenede i relation til jordflytning indenfor og bort fra projektets matrikulære afgrænsning.

Flytning af både ren og forurenede jord foregår i henhold til projektets jordhåndteringsplan. Ved behov for midlertidigt oplag af forurenede 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 grundvandssænkning 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 rettigheds erhvervelse

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 Udviklingselskabet By & Havn I/S og lov om trafikelskaber (Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden mv.) kan alle areal- og rettigheds erhvervelser 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.

Ved DTU anlægges letbanen på DTU's ejendom, det vil sige privat ejendom, og der skal i den forbindelse tinglyses servitut vedrørende letbanens placering på DTU's arealer.

Der erhverves permanent areal til etablering af kontrol- og vedligeholdelsescentret (CMC), der efterfølgende vil få status som banearreal 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 erhverves 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 vejbygninger. 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 Ishøj Kommune

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

Beskrivelse af projektet for Ishøj Kommune

Letbanens strækning gennem Ishøj Kommune etableres hovedsageligt som et sidelagt tracé, med en samlet strækning på 1,4 km, men som midtlagt tracé i Ishøj Stationsvej. I de efterfølgende afsnit er letbanens samlede linjeføring og stationernes placering gennem kommunen gennemgået. Letbanens linjeføring og placering af stationer er drøftet og besluttet af ejerkredsens medlemmer, og selve linjeføringen fremgår af bilag 1 i anlægsloven.

Beskrivelse af linjeføring

Fra forpladsen ved Ishøj Station krydser etableringen af letbanen Vejlebrovej, hvorefter letbanen etableres i et sidelagt tracé øst for Vejlebrovej.

Letbanen fortsætter i et midtlagt tracé i Ishøj Stationsvej frem til Ishøj Strandvej, hvor den skifter til en sidelagt placering vest for Ishøj Strandvej frem til kommunegrænsen mod Vallensbæk Kommune.

Både Ishøj Stationsvej og Ishøj Strandvej vil efter anlæggelsen af letbanen fortsat have to kørebaner i hver retning, og der vil fortsat være cykelsti og fortov i begge retninger, hvor dette er tilfældet i dag.

Hastighedsgrænserne for trafik gennem Ishøj Kommune er i dag 70 km/t på Ishøj Strandvej og 50 km/t på Ishøj Stationsvej og Vejlebrovej. De kommende hastighedsgrænser er fastsat gennem anlægsloven. Ændringerne består af, at der fremover vil være en hastighedsgrænse på 50 km/t fra Strandparkstien frem til krydset Ishøj Strandvej/Ishøj Stationsvej i sydvest gående retning.

Stationer

I Ishøj Kommune etableres 2 nye stationer.

Station	Omtrentlig placering
Ishøj	St. 0.000
v/ Strandparkstien	St. 0.820

Oversigt over letbanens stationer i Ishøj Kommune.

Endestationen (Ishøj) for den samlede letbanestrækning er beliggende i nærhed til den eksisterende Ishøj

Station, så der skabes gode omstigningsmuligheder til det eksisterende S-togsnet og busser. Samtidig er stationen i nærheden af den store uddannelsesinstitution CPH West. Stationen etableres som en ø-perron.

Ved underføringen af Strandparkstien, hvor den passerer Ishøj Strandvej, etableres en ny station (v/ Strandparkstien). Området omkring stationen indeholder boliger samt Ishøj Idræts & Fritidscenter. Stationen etableres som sideperron.

Beskrivelse af anlægsarbejder

Etableringen af letbanen resulterer i en ombygning af stationsforpladsen ved Ishøj Station for at gøre plads til letbanestationen (Ishøj).

Letbanen krydser Vejlebrovej i et nyetableret signalreguleret kryds, hvorved der sikres optimal håndtering af trafikafvikling med både letbane, bilister, fodgængere og cyklister.

Krydset Vejlebrovej/Ishøj Stationsvej skal ombygges for at gøre plads til letbanen.

Krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Strandvej skal ombygges for at gøre plads til fodgængere, cyklister, billister og letbanen.

Tunnelen under Ishøj Strandvej skal forlænges for at letbanen kan krydse Strandparkstien.

Langs Ishøj Strandvej etableres letbanen ved siden af eksisterende vejprofil, og eksisterende skråning og afvandingsgrøft langs Ishøj Strandvej forlægges ind på naboejendommen.

Eksisterende bro over Store Vejleå forstærkes af hensyn til letbanen. Der etableres støttemur lige inden kommunegrænsen for at modstå niveauspringet.

Omformerstationer

På strækningen gennem Ishøj Kommune skal der etableres én omformerstation. Den etableres ved Vejlebrovej 96-106.

Hovedarbejdsplads

På ejendommen på det østlige hjørne af krydset Vejlebrovej/Ishøj Stationsvej skal der etableres en hovedarbejdsplads, som skal benyttes af entreprenøren til materialeoplag og skurby m.m. gennem hele anlægsperioden.

Arealer og rettigheder for Ishøj Kommune

På strækningerne mellem vejkrydsningerne er det flere steder nødvendigt med mindre permanent arealerhvervelse til sideflytning af vejprofilet for at gøre plads til letbanen.

Der vil ligeledes 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.

Ombygning af forpladsen ved Ishøj Station til etablering af letbanestation og letbanen og krydsningen af Vejlebrovej medfører permanent arealerhvervelse fra ejendommene, der grænser op til. Derudover vil der ligeledes være behov for ekspropriation af midlertidige arbejdsarealer for at udføre anlægsarbejderne.

Ombygning af krydsene Vejlebrovej/Ishøj Stationsvej og Ishøj Stationsvej/Ishøj Strandvej i forbindelse med etablering af letbanen medfører permanent arealerhvervelse fra ejendommene, der grænser op til krydset. Derudover vil der ligeledes være behov for ekspropriation af midlertidige arbejdsarealer for at udføre anlægsarbejderne til ombygning af vejkrydset.

For enden af Vejlebrovej, før krydsningen af Store Vejleå, erhverves midlertidigt arbejdsareal til en arbejdsplads, som skal benyttes af entreprenøren til maskin- og materialeoplag og mandskabsfaciliteter m.m. gennem hele anlægsperioden.

På ejendommen Vejlebrovej 96-106 kræves permanent arealerhvervelse til letbanen for at placere en omformerstation. Endvidere pålægges ejendommen servitut om vejadgang til denne.

Da der flere steder på strækningen gennem Ishøj er større eller mindre niveauspring mellem Ishøj Strandvej, Ishøj Stationsvej, Vejlebrovej 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 her vil der blive etableret støttemur. 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 nærmeste spormidte 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 passagerernes sikkerhed. Endelig kan det på enkelte ejendomme blive nødvendigt at tinglyse servitut til sikring af 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.

Følgende ejendom i Ishøj Kommune er frem til den 1. august 2017 overtaget ved fremrykket ekspropriation af Hovedstadens Letbane.

- Vejledalen 19, 2635 Ishøj

Forhold til eksisterende lovgivning for Ishøj Kommune

Når der etableres en letbane gennem bymæssig bebyggelse og erhvervsområdet i Ishøj 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.

Langs Ishøj Strandvej inddrages fredskovarealer, som bliver påvirket af arealinddragelse, hvilket kræver tilladelse efter § 11 i Skovloven.

Der foretages grundvandsnænkning af det primære grundvandsmagasin ifm. tilpasning af underføringen ved Store Vejleå, Strandparkstien og Vejlebrostien hvilket kræver tilladelse efter Vandforsyningslovens § 26 og Miljøbeskyttelsesloven §§ 19 og 28.

Ombygningen af broen over Store Vejleå, som er § 3-beskyttet, kræver dispensation iht. Naturbeskyttelsesloven og tilladelse efter Vandløbslovens §§ 17 og 47.

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 Hovedstadens Letbane I/S, om nødvendigt med sagkyndig bistand, vurdere 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 erstatningsspørgsmål 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.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste ligeledes, at inden der kan ske ekspropriation, afventer projektet ejerkredsens endelige godkendelse, hvilket var forudsat at skulle finde sted i december 2017, men Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har vedtaget, at der skal foretages en ekstern revision af projektets risikovurdering, hvorfor ejergodkendelsen nu forventes at foreligge primo 2018.

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 servitutter. Dette afhænger af ekspropriationsforretningerne og indhentning af sikkerhedsgodkendelse.

I den forbindelse meddelte Hovedstadens Letbane I/S, at man forventer, at anlægsarbejderne på denne strækning skal foregå i perioden 2019 – 2023.

Hovedstadens Letbane I/S' oplæg fra det indledende møde er offentligt tilgængeligt via deres hjemmeside på: <http://www.dinletbane.dk/media/1570/projektpraesentation-besigtigelsesforretning-ik.pdf>

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. De mest støjende aktiviteter, såsom nedramning af spunsjern, vil som udgangspunkt blive udført i almindelig arbejdstid. Det kan dog blive nødvendigt at udføre arbejder 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 anlægsfor-

skrifter. Støjen fra trafikken på Ishøj Stationsvej og Ishøj Strandvej bliver ikke forøget i den fremtidige driftsfase efter letbanens ibrugtagning og på enkelte delstrækninger vil der være mindre støj end der er i dag.

Flere beboere fra ejendommen matr.nr. 6dl Tranegilde By, Ishøj og repræsentanter fra boligselskabet Vildtbanegård af 29. januar 1946, afdeling 3 og 4 udtrykte bekymring for letbanetracéets samt letbanestationens nærhed til ejendommen med deraf følgende indblik-, vibrations- og støjgener. Der henvises nærmere til bemærkningerne herom under mødestedet ”Fra Ishøj Station til krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Strandvej for ejendomme på begge sider af Vejlebrovej og Ishøj Stationsvej”.

Flere repræsentanter stillede spørgsmål til det formålstjenlige i at afholde en besigtigelsesforretning, når projektet som udgangspunkt allerede er fastlagt i anlægsloven, herunder linjeføringen. Der vil således alligevel ikke være forhold, der vil kunne ændres.

Kommissarius oplyste, at formålet med besigtigelsesforretningen er, at berørte borgere har mulighed for at stille spørgsmål samt fremkomme med deres bekymringer og synspunkter, hvorefter det skal afdækkes hvilke mindre justeringer, der kan foretages samt rummes inden for anlægslovens rammer.

Der blev stillet spørgsmål til, hvorvidt Strandparkstien vil være åben i hele perioden, da den har stor betydning for skolen og sportsarrangementer.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de vil tilstræbe at holde Strandparkstien åben i hele anlægsperioden. Såfremt dette ikke er muligt, vil der være tale om en lukning i en meget kort periode.

Der blev af flere fremmødte stillet spørgsmål til den overordnede trafikplan i området, herunder hvorfor der er behov for 4-6 vejbaner på Ishøj Strandvej, når der på Vallensbæk Strandvej/Gammel Køge Landevej (Vallensbæk Kommune) alene er behov for 2 vejbaner.

Repræsentant for Ishøj Kommune oplyste, at Ishøj Kommune i forbindelse med forslag om ny linjeføring i Ishøj Kommune er udarbejdet kapacitetsberegning for krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Strandvej. Beregningen tager udgangspunkt i trafik fra Ring 3, hvor kørebaner er reduceret fra 4 til 2 spor og trafik fra Vallensbæk Strandvej. Ishøj Kommune har af hensyn til trafikafviklingen valgt at fastholde 4 spor på Ishøj Strandvej i begge retninger fra Ishøj Stationsvej til kommunegrænsen til Vallensbæk Kommune for at

sikre at trafikken kan afvikles i myldretiderne. Som følge af etablering af letbanen vil to buslinjer nedlægges, så der dog kommer færre busser. Ishøj Kommune vil endvidere følge trafikudvikling- og mønster meget tæt.

Flere fremmødte spurgte til parkeringspladser, der som følge af etablering af letbanen reduceres betydeligt, herunder både permanent samt midlertidigt.

Repræsentant fra Ishøj Kommune oplyste, at kommunen er meget opmærksom herpå. Kommunen undersøger alternative løsninger, herunder etablering af parkeringspladser på kommunalt areal.

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

Hovedstadens Letbane I/S forklarede, at forud for anlægsarbejdet foretages en screening af bygningerne langs letbanestrækningen. Hvis denne screening viser, at der kan ske vibrationskritisk påvirkning af visse 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 m.v. 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 m.v. 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:

Lokalitet:

Besigtigelse fra Ishøj Station frem til krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Strandvej for ejendomme på begge sider af Vejlebrovej og Ishøj Stationsvej. (Mødested: På grundejerforeningen Ishøj Stationsplads parkeringsplads (v/Netto= Ved Stationen 4, 2635 Ishøj).

En fremmødt beboer på matr.nr. 6dl Tranegilde By, Ishøj oplyste på det indledende møde, at hun bor lige ud til parkeringsarealet ejet af Grundejerforeningen Ishøj Stationsplads, hvor der skal eksproprieres areal til

etablering af en letbanestation. På baggrund heraf stillede beboeren spørgsmål til letbanetrafikken, herunder hyppighed, mulige indbliksgener fra passagerer og ventende passagerer m.v., og om man som beboer skal finde sig i, at projektet vil medføre betydelige gener.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at letbanestationen bliver etableret med midterperron (ø-perron). Letbanetoget er ca. 3,5 meter højt, og det vil afgå hver 5. minut i tidsrummet fra kl. 6.00-19.00 samt hver 10. minut fra kl. 05.00-06.00 og fra kl. 19.00-01.00.

Kommissarius oplyste, at der på de kommende ekspropriationsforretninger vil blive drøftet, hvilke kompenserende foranstaltninger, der eventuelt kan iværksættes. For så vidt angår gener, såsom støj, dominans og nærhed, kan der efter ekspropriationsproceslovens §§ 20 og 21 rejses 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.

Repræsentanter for Vildtbanegård Det sociale Boligselskab af 29. januar 1946, afdeling 3 og 4 (matr.nr. 6dl og 6dv Tranegilde By, Ishøj) stillede spørgsmål om, hvorvidt det er muligt at flytte perronen, så det bliver en integreret del af busholdepladsen. I denne forbindelse udleverede de fremmødte repræsentanter en tegning med en alternativ placering af letbaneperronen. Det blev hertil anført, at perronen kommer for tæt på "blok C", hvilket vil medføre støjgener for beboerne heraf. Det alternative forslag er allerede fremlagt flere gange, herunder ved den indledende VVM-fase i 2012 samt ved høringssvar til VVM-redegørelsen den 9. juli 2015. Kopi af sidstnævnte høringssvar blev udleveret til ekspropriationskommissionen.

For så vidt angår placering og udformning af letbaneperronen ved stationspladsen blev det endvidere anført, at der ud over støj- og indbliksgener for en række beboere, ligeledes vil opstå en række problemer, herunder begrænsede parkeringsmuligheder, da indgrebet medfører nedlæggelse af ca. 27 parkeringspladser.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste indledningsvist, at de af boligselskabet foreslåede placeringer af letbanestationen allerede er behandlet i forbindelse med VVM-redegørelsen, som ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven. Placeringen af stationen bygger på et kommunalt ønske efter beslutning i kommunalbestyrelsen, og selve placeringen er nu fastsat i anlægsloven, hvorfor denne er bindende for såvel Hovedstadens Letbane I/S som for øvrige parter. For så vidt an-

går støj oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at letbanetoget larmer mindre end biler og busser. Som følge af letbanens etablering vil to buslinjer nedlægges, hvorfor der vil være mindre bustrafik.

Repræsentanter for Ishøj Kommune supplerede ovenstående bemærkninger ved at oplyse, at de resterende buslinjer tilpasses, således at der vil være stoppested de steder, hvor der findes behov for det. Det blev endvidere oplyst, at Ishøj Kommune er klar over, at der vil være udfordringer i forhold til parkeringspladser, men de undersøger forskellige løsninger herpå, herunder udarbejdes en parkeringsanalyse.

Repræsentanter for Vildtbanegård Det sociale Boligselskab af 29. januar 1946, afdeling 3 og 4 (matr.nr. 6dl og 6dv Tranegilde By, Ishøj) stillede ligeledes spørgsmål til, hvorvidt der vil blive hegn ved sporet ved letbanestationen, således at det bliver mere sikkert ved og omkring letbanestationen. Herudover blev der udtrykt bekymring for, at letbanetoget skal dreje skarpt ud på Vejlebrovej, da dette antages at medføre støjgener i form af skinnestøj.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at spørgsmålet om hegn er en del af indretningen af forpladsen, som er et kommunalt projekt. Der er dog ikke umiddelbart nogen planer om at hegne ved sporene. Det blev i denne forbindelse ligeledes anført, at der er en fører i letbanetoget, som styrer toget, hvorfor dette kan sammenlignes med busdrift, hvor der heller ikke er hegn ved stoppesteder/stationer.

For så vidt angår letbanetracéet og skinnestøj m.v., blev det oplyst, at der ikke er tale om et lydløst, men dog støjsvagt, system. Derfor kan der opstå "skinneskrig", som vil blive imødegået ved at skinnerne smøres samt almindelig vedligehold. Herudover vil letbanetogene køre med lav hastighed gennem svingkurverne.

En repræsentant for Netto v/Stationspladsen stillede spørgsmål til, hvorvidt der vil være adgang til butikken under anlægsarbejderne.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der vil være adgang i hele perioden, dog med mulighed for justering af adgangsforholdene.

Flere fremmødte stillede spørgsmål til, hvordan man fremtidigt kommer fra Vejlebrovej til Netto samt hvor lysmasten skal placeres. Herudover blev der stillet spørgsmål til, om der skal opsættes anden belysning i forbindelse med letbanestationen.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at adgang til Netto m.v. bliver ligesom i dag blot med et lysreguleret

kryds og lysmasten vil stå samme sted som i dag. Der vil i øvrigt blive etableret lys på perronen i form af spot og små lave lyspullerter, der lyser ud- og nedad.

For så vidt angår matr.nre. 6ct Tranegilde By, Ishøj oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at den permanente arealerhvervelse indskrænkes således, at de frafalder "trekanten" ca. st. 200 (gult areal) på besigtigelsesplanen.

Repræsentanter for ejeren af matr.nre. 6cn og 6ct Tranegilde By, Ishøj stillede spørgsmål til, hvorvidt vejen på matr.nr. 6ct Tranegilde By, Ishøj kan forblive efter de nuværende planer. Der blev endvidere stillet spørgsmål om den planlagte kørestrømsmast kan flyttes til gavlen af bygningen, således risikoen for gener for bygningens beboere mindskes mest muligt. Der blev i tilknytning hertil spurgt om kørestrømsmasten støjer i form af "knitren".

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at vejen skal ombygges, så vejkurven tættest på indkørslen fra Vejlebrovej bliver lidt bredere, men herefter vil den ramme det interne vejforløb på ejendommen. For så vidt angår kørestrømsmasten, oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at de vil undersøge muligheden for at flytte denne til gavlen af bygningen eller foretage ophæng på bygningen. Der er umiddelbart ikke tekniske hindringer herfor, men de er ikke bekendt med om der eventuelt er nogle ledninger eller andet i jorden, der kan forhindre en flytning. Dette vil blive undersøgt nærmere. Det blev endvidere oplyst, at kørestrømsmasten ikke støjer.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste på opfordring af de fremmødte repræsentanter for ejerne af matr.nre. 6cn og 6ct Tranegilde By, Ishøj, at affaldshåndteringen bevares i hele perioden, og det midlertidige arbejdsareal justeres, således der vil være adgang til alle låger i hele perioden.

Repræsentanter for ejerne af matr.nre. 6cn og 6ct Tranegilde By, Ishøj udleverede på besigtigelsesforretningen et notat indeholdende synspunkter vedrørende letbaneprojektet, herunder linjeføringen samt placering af station, hvor det bl.a. er anført, at letbanestationen ved Ishøj Station bør flyttes fra Ishøj Stationsplads til Ishøj Stationsvej ved S-togsbanen, således at der etableres trapper direkte fra letbanestationen til enden af perronerne for S-toget, hvorefter adgang til centeret og busserne ved Ishøj Stationsplads kan ske af den eksisterende sti langs S-togsbanen. Fordelene herved er bl.a., at letbanestationen vil placeres tættere på erhvervsskolerne (NEXT), bedre oversigtsforhold for letbanechaufføren i forhold til kødannelse, presset på

hovedindgangen til Ishøj Station reduceres, der vil være en anlægsbesparelse i forhold til at der fjernes to skarpe letbanesving, forventet reduktion af støjgener hidrørende fra skarpe svingkurver m.v. for beboerne i Ishøj Centrum, indgrebet på matr.nr. 6ct Tranegilde By, Ishøj kan reduceres (og måske helt undgås) og slutteligt vil ekspropriation til letbane på matr.nr. 6dy Tranegilde By, Ishøj kunne undgås.

Det fremgår endvidere af det udleverede notat, at en alternativ placering også kan være, at letbanetracéet flyttes til midten af Vejlebrovej eller til den modsatte side af Vejlebrovej, hvor ø-perronen etableres tættere på tunnelen, da denne placering har en bedre vinkel i forhold til Vejlebrovej.

Under henvisning til det udleverede notat foreslog repræsentanterne endvidere, at den midlertidige arbejdsplads på matr.nre. 6cn og 6ct Tranegilde By, Ishøj flyttes til en alternativ placering, da den planlagte placering bl.a. vil skabe helt urimelige ind- og udkørselsforhold for beboerne. Som alternative placeringer pegede repræsentanterne bl.a. på det grønne område langs Køge Bugt-banen på Vejlebrovej. Afstanden herfra til letbanen er ikke længere end den afstand, der vil være fra arbejdspladsen beliggende på matr.nr. 34a Tranegilde By, Ishøj og letbanen. En alternativ placering kunne også være på parkeringspladsen ved Ishøj Idrætscenter eller kommunens oplagsplads på Skovvejen, da denne placering ikke vil genere nogen, og der er allerede etableret en byggeplads. I denne forbindelse blev det endvidere nævnt, at en alternativ placering af arbejdsarealet ligeledes kunne være på parkeringspladsen på matr.nre. 6cæ og 6cr Tranegilde By, Ishøj, som allerede står til rådighed for Ishøj Kommune som pendlerparkering. Ishøj Kommune burde i øvrigt have indarbejdet letbaneprojektet i byggeriet Ved Stationen, eftersom dette projekt blev gennemført med kendskab til den kommende letbane. Det er ikke rimeligt og retfærdigt, hvis der igen skal afgives areal fra matr.nr. 6ct Tranegilde By, Ishøj, da der allerede for få år siden blev afstået jord herfra til offentlig vej. Fordelene ved en flytning af arbejdspladsen er bl.a., at der vil komme bedre trafikforhold for biler og busser på Vejlebrovej samt i krydset ved Vejlebrovej/Ishøj Stationsvej i østgående retning. Der vil endvidere blive betydeligt bedre tilkørselsforhold til parkeringspladsen på matr.nr. 6ct Tranegilde By, Ishøj samt bedre tilkørselsforhold for beboere m.v. til bebyggelsen Ved Stationen. Herudover finder repræsentanterne, at også disse alternative forslag vil reducere anlægsudgifterne i form af besparelse for ændring af busholdepladser. Slutteligt vil det give langt mindre

gener for beboerne i Ishøj Centrum, da udsynet til køreledningerne ikke vil være så markant, da de kommer længere væk. Herudover behøver der ikke eksproprieres parkeringspladser på matr.nr. 6dy Tranegilde By, Ishøj og letbaneservitutterne vil ikke være til gene, da de kun vil skulle pålægges parkeringsareal.

Det fremgår ydermere af det udleverede notat, at der ud for matr.nr. 6ct Tranegilde By, Ishøj, hvor skiftesporet er planlagt på Vejlebrovej, skal udføres støjmålinger inden anlægsarbejdets start, således at der skabes basis for kontrol af, om støjen er inden for grænserne både under og efter anlægsarbejdet. Herudover ønskes det oplyst hvilken støjdæmpning, der er forudsat omkring skiftespor samt hvilke støjreducerende tiltag, der anvendes i forbindelse med letbanens sving og kurver.

Under henvisning til det udleverede notat fremsatte repræsentanterne endvidere forslag om, at omformerstationen flyttes til matr.nr. 6dd Tranegilde By, Ishøj med placering på hjørnet ved Ishøj Stationsvej/Ishøj Strandvej eller alternativt matr.nr. 6cq Tranegilde By, Ishøj. Den nuværende placering er skæmmende, særligt for beboerne i blok 5 og 6.

Repræsentant for ejerne af matr.nre. 6cn og 6ct Tranegilde By, Ishøj har efterfølgende ved mail af 4. december 2017 fremsendt yderligere synspunkter og bemærkninger, hvor det bl.a. er anført, at de ved gennemgang af den vedtagne anlægslov (lov nr. 165 af 26. februar 2014 med vedtagne ændringer, jf. lov nr. 657 af 8. juni 2016) ikke finder, at der er noget, der hindrer, at letbanens linjeføring m.v. ændres fra det på besigtigelsesforretningen fremlagte.

Det er hertil *bl.a.* anført, at besigtigelsen er foregået på et fejlagtigt grundlag, da projektet ikke er i overensstemmelse med tillæg til VVM-redegørelse (maj 2015), og ejerne er ikke blevet hørt herom. I tillægget til VVM-redegørelse, side 19 fremgår det, at letbanen "forløber i vejens vestlige side frem til Ishøj Stationsvej". Det nuværende besigtigelsesmateriale er ikke i overensstemmelse hermed, hvori letbanen forløber i den østlige side af Vejlebrovej. På baggrund heraf forlanges det, at linjeføringen sker i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og tillæg hertil. Herudover finder repræsentanten heller ikke, at arbejdsarealet på matr.nre. 6cn og 6ct Tranegilde By, Ishøj er i overensstemmelse med VVM-materialet, der har været i høring, da matr.nr. 6cn Tranegilde By, Ishøj er en tilføjelse til det pågældende VVM-materiale.

Repræsentanter for bestyrelsen i Grundejerlauget Ishøj Centrum har ved mail af 18. december 2017 gentaget en række af de på besigtigelsesforretningen fremførte synspunkter samt fremsendt yderligere synspunkter, der gør sig gældende for Ishøj Centrum Blok 1-8. Heri er det bl.a. anført, at de finder, at der er sket en række fejl i forbindelse med planlægning og formidling af projektet. Beboerne har allerede ved et orienteringsmøde den 9. oktober 2017 (hvor kun 3 ejerforeninger var inviteret) protesteret over projektet og linjeføringen, herunder at der skal anvendes langt mere areal end tidligere oplyst, jf. også ovenstående synspunkter. På orienteringsmødet fremkom der en lang række alternative og konstruktive forslag fra de fremmødte beboere.

Ved mail af 18. december 2017 er det bl.a. igen anført, at Ishøj Kommune i deres planlægning har haft mulighed for at tage højde for letbaneprojektet, da der blev bygget beboelses- og erhvervsjendomme samt busholdeplads Ved Stationen. I denne forbindelse blev der inddraget betydeligt parkeringsareal, hvorefter Ejerforeningen Ishøj Centrum Blok 7 udlejer et parkeringsareal til Ishøj Kommune til brug for pendlerparkering. Grundejerlauget Ishøj Centrum er ikke indstillet på at miste yderligere parkeringsareal grundet Ishøj Kommunes og Hovedstadens Letbane I/S' dårlige planlægning.

Hovedstadens Letbane I/S besvarede en række synspunkter og spørgsmål på besigtigelsesforretningen og har endvidere ved mail af 22. december 2017 til kommissariatet fremkommet med deres synspunkter vedrørende ovenstående.

For så vidt angår spørgsmålet om linjeføringen har Hovedstadens Letbane I/S bl.a. anført, at det følger af anlægslovens § 2, stk. 2 (Lov nr. 165 af 26. februar 2014 som ændret ved lov nr. 686 af 27. maj 2015 og lov nr. 657 af 8. juni 2016), at linjeføringen for letbanen på Ring 3 med stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter og omformerstationer fremgår af bilag 1 til loven. Forud for vedtagelsen af anlægsloven har et dispositionsforslag parallelt med VVM-redegørelsen været i offentlig høring. Høringen medførte en ændring af linjeføringen i Ishøj og Lyngby-Taarbæk kommuner, der er behandlet i et tillæg til VVM-redegørelsen. Resultatet af de offentlige høringer er udmundet i hvidbøger, som indeholder hørings svar, resumé og en vurdering af hørings svarene. Disse hvidbøger er lagt til grund for Folketingets vedtagelse af anlægsloven. Siden vedtagelsen af anlægsloven har der været lagt reviderede vejtegninger (november 2016) op på hjemmesiden www.dinletbane.dk, hvor

letbanens placering fortsat er vist på den østlige side af Vejlebrovej. Linjeføring, placering af stationer m.v. er fastlagt efter koordinering med de pågældende kommuner, der som bl.a. vej- og planmyndighed har godkendt design og de overordnede hensyn i forhold til deres kommuner. Efter VVM-redegørelsen og den offentlige høring annoncerede Ishøj Kommune på deres hjemmeside, at der skulle ske en ændring af linjeføringen og at tillæg til VVM-redegørelsen ville komme i høring. I VVM-redegørelsen (side 45) fremgår det, at letbanen er sydøstlagt i Vejlebrovej hen over Ishøj Stationsvej og krydser Vejlebrovej med endestation på forpladsen ved Ishøj Banestation. Dispositionsforlaget kortbilag viser den østlagte placering af letbanen. Det er derfor en beklagelig fejl, at der er skrevet "vestlig side" på side 19 i tillægget til VVM-redegørelsen for ændringen af linjeføringen i Ishøj og Lyngby-Taarbæk kommuner. Samtidig fremgår det dog tydeligt på side 18, at linjeføringen ligger på matr.nr. 6ct Tranegilde By, Ishøj i den østlige side af Vejlebrovej. Dette fremgår også af samtlige kortmaterialer indeholdende linjeføringen i tillægget til VVM-redegørelsen (figur 5.4, 5.5, 5.7 5.10, 6.2, 6.5, 6.6, 6.10, 6.11, 6.12, 6.15, 7.2 og 8.1).

For så vidt angår placering af omformerstationen har Hovedstadens Letbane I/S ved mail af 22. december 2017 samt på besigtigelsesforretningen den 23. november 2017 anført, at omformerstationernes placering ligeledes fremgår af bilag 1 til anlægsloven. En placering af omformerstationen på hjørnet af Ishøj Stationsvej og Ishøj Strandvej medfører en ændring af placeringen i forhold til VVM-redegørelsen og anlægsloven. Udpegningen af placeringen af omformerstationen fremgår af bilag 1.f til VVM-redegørelsen. Omformerstationen er vist i de reviderede vejtegninger (november 2016), der er lagt op på www.dinletbane.dk. "Vejtegninger Ishøj" kan findes på www.dinletbane.dk/foelg-byggeriet/ishoej/. Det er endvidere oplyst, at der tinglyses en servitut om vejadgang til omformerstation på matr.nre. 6cn og 6ct Tranegilde By, Ishøj. Dette er til brug for adgang til service af omformerstationen, hvilket indebærer, at der vil komme en lille varevogn ca. en gang om måneden til brug for almindelig vedligehold og tilsyn samt et større køretøj hver 10.-15. år til brug for udskiftning af dele.

For så vidt angår den midlertidige arbejdsplads har Hovedstadens Letbane I/S anført, at VVM-redegørelsen foreskriver en midlertidig arbejdsplads på matr.nr. 6ct Tranegilde By, Ishøj. I forbindelse med ændringen af linjeføringen af letbanen gennem Ishøj Kommune

blev denne arbejdsplads udvidet til ligeledes at omfatte matr.nr. 6cn ibd. Den ændrede arbejdsplads fremgår på figur 8.1 i tillægget til VVM-redegørelsen. Ændringen af hovedarbejdspladsen ved Ishøj Centrum er blevet præsenteret af Ishøj Kommune for Ishøj Centrum i starten af 2016. Ishøj Kommune modtog følgende bemærkninger til ændringen af hovedarbejdspladsens udformning, jf. mail af 16. februar 2016 ("Accept af den faste arbejdsplads i Ishøj"):

„

- *Adgang til containergård skal opretholdes i hele anlægsperioden*
- *Der skal anlægges erstatningsparkering, som minimum i grus, på nærliggende græsareal. Parkeering afskærms mod boligblokkene*
- *Inden arealerne overdrages til entreprenøren afholdes der vejsyn*

„

I denne forbindelse har Hovedstadens Letbane I/S på besigtigelsesforretningen oplyst, at hovedarbejdspladsen skal anvendes i hele anlægsperioden (forventeligt 2019-2023). Adgang til arbejdsplads skal ske via en eksisterende overkørsel ved Vejlebrovej. Først skal entreprenøren, der skal ombygge vejen benytte arbejdspladsen og dernæst skal entreprenøren, der skal anlægge letbanesporene samt opføre omformerstationen anvende arbejdspladsen.

Det er endvidere anført, at alternative arbejdspladsplaceringer ikke er behandlet i VVM-redegørelsen. Herudover vil der fortsat være behov for arbejdsareal på ejendommen for at etablere omformerstationen. Arbejdspladsernes ønskes i øvrigt placeret i umiddelbar tilknytning til vejarealet, hvor der skal etableres letbanetracé. Dette skaber de mindste gener for trafikken m.v. Placeringen af arbejdspladsen på matr.nr. 34a Tranegilde By, Ishøj er et udslag af, at der simpelthen ikke er mere plads andre steder. Det er ikke ønskeligt, at den ligger der, men det er for at mindske arealindgrebene i de private ejendomme. Det er u hensigtsmæssigt at placere flere arbejdspladser så langt væk fra stationen. De tre foreslåede placeringer ligger ikke i tilknytning til de vejarealer, hvor der skal etableres letbane, og vil medføre tilsvarende risiko for støj- og trafikgener for de omkringboende i de områder.

Som supplement hertil oplyste repræsentanten for Ishøj Kommune på besigtigelsesforretningen, at området omkring Skovvejen allerede har været hårdt ramt af byggearbejder i en længere periode. Da der også er placeret en skole på Skovvej ønsker Ishøj Kommune

således ikke, at der skal etableres en arbejdsplads her. Såfremt arbejdsarealet flyttes til parkeringspladsen på matr.nr. 6cæ Tranegilde By, Ishøj, da vil dette generere meget arbejds trafik forbi Ishøj Station, hvilket ikke er ønskeligt i trafiksikkerhedsmæssig henseende.

Hovedstadens Letbane I/S har både ved mail af 22. december 2017 samt på besigtigelsesforretningen oplyst, at der i dialog med Ishøj Kommune etableres en ”højre ind/højre ud”- overkørsel til hovedarbejdspladsen ved Ishøj Stationsvej, således arbejds kørslen generer beboerne mindst muligt.

For så vidt angår skinnestøj i forbindelse med sving og kurver samt støjmåling i øvrigt har Hovedstadens Letbane I/S ved mail af 22. december 2017 og på besigtigelsesforretningen oplyst, at der kan opstå ”skinnekrig”, som vil blive imødegået ved at skinnerne smøres samt almindelig vedligehold. Herudover vil letbanen køre rundt i svinget med lav hastighed. Letbanen er ikke et lydløst, men dog støjsvagt, system. Derfor finder Hovedstadens Letbane I/S, at eventuelle ændringer i støjbilledet falder under hvad der må accepteres som led i den generelle samfundsudvikling.

Ishøj Kommune har i 2014 i øvrigt udarbejdet en støjrapport, hvor det eksisterende støjniveau er opgjort. Endvidere er der udarbejdet en støjhåndteringsplan, der fastsætter hvor meget der må støjes, samt hvornår arbejdet må udføres. Ishøj Kommune vil i forbindelse med entreprenørens planlægning af arbejdet skulle give tilladelse til deres arbejds metoder samt støjniveauet herfor. Som oplyst på det indledende møde forventes der ikke at være en ændring i støjniveauet som følge af letbanens etablering og der vil ikke blive etableret støjafskærmning mod Ishøj Centrums bebyggelse.

For så vidt angår matr.nr. 6dg Tranegilde By, Ishøj (Q8) oplyste Hovedstadens Letbane I/S på besigtigelsesforretningen, at der skal flyttes en skiltepylon på ejendommen, hvilket sker i dialog med ejerens repræsentant. I denne forbindelse oplyste repræsentant for Q8, at han vil indhente tilbud på, hvad dette vil koste og drøfte dette med Hovedstadens Letbane I/S. Driften af Q8 kan opretholdes i hele perioden, men der vil formentligt ske en justering af overkørslen til Ishøj Stationsvej i forbindelse med selve anlægsarbejdet og for anlægsmyndighedens regning til trods for, at der er tinglyst en servitut om, at ejeren afholder eventuelle udgifter til ændring af overkørslen. Der vil fortsat være en dialog mellem parterne.

Besigtigelse fra krydset Ishøj Stationsvej/Ishøj Strandvej frem til kommunegrænsen mod Vallensbæk Kommune for ejendomme på begge sider af Ishøj Strandvej. (Mødested: Ud for ejendommen Vejledalen 290, 2635 Ishøj.)

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at letbanetracéet forløber i den nordvestlige side af vejen, og letbaneservitutten vil ikke berøre forhaverne på strækningen. Dog fjernes det grønne bælte uden for forhaverne. Der skal endvidere etableres en letbanestation på matr.nr. 11h Tranegilde By, Ishøj, og denne ejendom er tidligere overtaget af Hovedstadens Letbane I/S ved fremrykket ekspropriation. Endelig skal der etableres arbejdsplads på denne ejendom samt på kommunens ejendom matr.nr. 5hz Tranegilde By, Ishøj.

På forespørgsel fra flere fremmødte oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at etablering af støjhegn på strækningen igennem Ishøj Kommune ikke er en del af projektet.

Repræsentant for Ishøj Kommune oplyste hertil, at den interne kørevej på Vejledalen opretholdes i hele perioden, herunder også under anlægsarbejdet. Letbanen vil ligge i niveau med vejen, så der ikke er risiko for indbliksgener for de yderst beliggende boliger. Der vil efter anlæg af letbanen blive opsat et trådhegn mellem letbanen og den interne kørevej, og det vil være muligt at ”begrønne” hegnet ved beplantning.

En fremmødt beboer stillede spørgsmål til, hvorvidt der vil være arbejds kørsel på Vejledalen.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at dette vil være minimalt, da langt det meste arbejde vil foregå fra Ishøj Strandvej.

For så vidt angår matr.nr. 11pp Tranegilde By, Ishøj oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at næsten hele arealet skal erhverves på nær en mindre trekant. Efter ønske fra ejeren af matr.nr. 11pp Tranegilde By, Ishøj bliver denne trekant medeksproprieret, hvilket blev bekræftet af en fremmødt repræsentant for matr.nr. 11pp Tranegilde By, Ishøj.

Flere fremmødte stillede spørgsmål til, om der vil blive adgang fra Vejledalen til letbaneperronen på Ishøj Strandvej.

Repræsentanten for Ishøj Kommune bekræftede dette og oplyste, at dette vil være en del af det kommunale projekt vedrørende forpladserne.

Der blev endvidere stillet spørgsmål til, hvorvidt letbaneperronen på Ishøj Strandvej vil være en ø-perron.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der vil blive etableret en sideperron.

En repræsentant for Ishøj Idrætscenter stillede spørgsmål om, hvorvidt tennisbanerne på matr.nr. 5b Tranegilde By, Ishøj kan bevares.

Hovedstadens Letbane I/S besøgtede området og oplyste herefter, at dæmningen skal sideforskydes 2-3 meter ind på arealet, men at tennisbanerne ikke berøres. Beplantning ved tennisbanen vil dog skulle fjernes, men denne vil kunne blive reetableret.

Med hensyn til dette arbejde, som påregnes at foregå i 2019-2020, er der tæt dialog mellem Ishøj Idræts- og Fritidscenters daglige leder og Ishøj Kommune.

Kommissionens vurderinger og beslutninger

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 i projektet foranlediget af de fremkomne bemærkninger og forslag, herunder ændret placering af kørestrømsmast ved matr.nr. 6ct Tranegilde By, Ishøj.

Kommissionen lægger stor vægt på, at indgrebene, herunder indgreb i beplantningen, på de private ejendomme bliver begrænset mest muligt.

Kommissionen har endvidere noteret sig, at der for en del af strækningen allerede er en dialog mellem Hovedstadens Letbane I/S og de berørte lodsejere omkring forholdene på ejendommene. Kommissionen skal i denne forbindelse opfordre til at dialogen fortsættes, og endvidere opfordre til et højt informationsniveau over for ejere og naboer til letbanen.

Kommissionen skal endvidere bemærke, at en række af de på besigtigelsesforretningen fremsatte ønsker vedrører forhold, der er henlagt til Ishøj Kommune som vej- og miljømyndighed, og kommissionen har noteret sig, at Ishøj Kommune har fokus på de spørgsmål, der blev rejst på besigtigelsesforretningen, herunder problematik vedrørende fremtidige parkeringsforhold.

Kommissionen kan endvidere godkende, at trekanten på matr.nr. 11pp Tranegilde By, Ishøj medekspropriet, som aftalt mellem parterne.

Letbanestationens placering (matr.nr. 6dy Tranegilde By, Ishøj)

Af bemærkninger til lovforslaget om letbane på Ring 3 § 2, fremsat af transportministeren den 13. november 2013, fremgår, at der som bilag 1 til loven er vedlagt

et kort over linjeføringen for letbanen på Ring 3 og placering af stationer i overensstemmelse med udredning om letbanen på Ring 3, marts 2013, udarbejdet af Transportministeriet, Region Hovedstaden samt de omfattede kommuner, herunder Ishøj Kommune. De på besigtigelsesforretningens fremsatte forslag og ønsker til placering af endestationen i Ishøj Kommune er behandlet i Hvidbog til VVM-redegørelsen (oktober 2015) samt i Hvidbog for tillæg til VVM-redegørelsen (januar 2016), hvoraf det i sidstnævntes afsnit 3.2.2.1. fremgår, at

”Placeringen af letbanens endestation på Ishøj stationsforplads er uændret fra placeringen i VVM-redegørelsen fra maj 2015. Alternative placeringer af endestationen har tidligere været undersøgt og på grund af bl.a. god omstigning til s-tog, pladsforhold til at kunne skifte retning på letbanetogene etc. er placeringen på Ishøj stationsforplads vurderet som den trafikkalt mest hensigtsmæssige.

Antallet af P-pladser indgår som en del af Ishøj Kommunes fremtidige planlægning af stationsforpladsen. Beslutning om etablering og indretning af stationspladser, parkeringsforhold herunder cykelparkering og eventuelle kiss’n’ride faciliteter træffes af kommunerne og indgår ikke direkte i anlæg af letbanen.”

Kommissionen skal hertil bemærke, at VVM-redegørelse samt hvidbog er dele, der er indgået i Folketingets behandling af anlægsloven, hvorfor de fremkomne forslag vedrørende ændret placering af letbanestationen allerede har været behandlet, herunder ved Folketingets behandling og vedtagelse af anlægsloven.

På baggrund af lovforslagets bemærkninger, VVM-redegørelse samt hvidbog, anser kommissionen endestationens placering for at være en del af anlægsloven for projektet. Det ligger derfor uden for kommissionens kompetence i forbindelse med projektprøvelsen i henhold til ekspropriationsproceslovens § 13 at forholde sig til, om stationen skal placeres anderledes.

Letbanens linjeføring ved Vejlebrovej

Kommissionen skal også hertil bemærke, at VVM-redegørelsen, tillæg til VVM-redegørelse samt hvidbogen er dele, der er indgået i Folketingets behandling af anlægsloven. Kommissionen finder det uheldigt, at der på side 19 i tillæg til VVM-redegørelsen fejlagtigt er angivet, at forløbet går i den vestlige side af Vejlebrovej, men kommissionen finder, at det fremgår tydeligt af det samlede VVM-materiale, herunder tillæg til VVM-redegørelsen, at letbanen skal forløbe i den østlige side og at linjeføringen er placeret på matr.nr.

6ct Tranegilde By, Ishøj, hvorfor det er denne linjeføring, der har ligget til grund for Folketingets behandling heraf samt vedtagelse af anlægsloven med bilag.

På baggrund heraf finder kommissionen, at linjeføringen som fremlagt af Hovedstadens Letbane I/S er en del af anlægsloven for projektet, hvorfor dette også ligger uden for kommissionens kompetence i forbindelse med projektprøvelsen i henhold til ekspropriationsproceslovens § 13 at forholde sig til, om linjeføringen skal forløbe i den vestlige eller østlige side på Vejlebrovej.

Midlertidigt arbejdsareal på matr.nr. 6cn og 6ct Tranegilde By, Ishøj

I VVM-redegørelsens (maj 2015) side 62 fremgår det, at

”... Endvidere vil der i projektets anlægsfase være behov for at inddrage arealer til midlertidige arbejdspladser langs strækningen, ligesom der vil være behov for midlertidige arbejdsarealer langs hele letbanetracéet. Projektet vil i videst mulig omfang anlægge arbejdspladser og arbejdsarealer, hvor det medfører mindst mulig privatejet arealinddragelse.”

Videre fremgår det, at

”Det er ikke muligt på nuværende stadi i planlægningen præcist at udpege de arealer, som vil blive inddraget af projektet [...] Når behovet for arealinddragelse på et senere tidspunkt er endeligt fastlagt vil alle berørte lodsejere få deres ekspropriationssag behandlet af Ekspropriationskommissionen...”

Kommissionen finder derfor ikke, at VVM-redegørelsens (maj 2015) bilag 2 generelt er af en sådan karakter, at det er endeligt fastlagt hvilke arealer, der skal inddrages til arbejdsareal. Herudover fremgår det direkte af tillæg til VVM-redegørelsen, figur 8.1, at arbejdsarealet herefter også omfatter matr.nr. 6cn Tranegilde By, Ishøj.

Kommissionen finder endvidere ikke, at arbejdspladsen skal placeres på matr.nre. 6cæ og 6cr Tranegilde By, Ishøj, da det vil generere arbejdsstrafik på Vejlebrovej i langt større omfang, hvilket vil medføre uhenigtsmæssige trafikforhold.

Kommissionen skal dog bemærke, at Hovedstadens Letbane I/S generelt er forpligtet til, at arbejdsarealer og arealindgreb i øvrigt begrænses mest muligt, og det forudsættes, at der etableres en midlertidig ”højre ind/højre ud”-løsning til og fra Ishøj Stationsvej ind på matr.nr. 6cn Tranegilde By, Ishøj for at mindske generne for beboerne mest muligt.

Omformerstation på matr.nr. 6cn Tranegilde By, Ishøj

På besigtigelsesforretningen blev der fremsat forslag om, at omformerstationen på matr.nr. 6cn Tranegilde By, Ishøj flyttes til matr.nr. 6cq eller 6dd Tranegilde By, Ishøj. Dette vil dog medføre, at der skal etableres en kørevej, og da der er store niveauforskelle i dette område er der større krav til anlæg heraf. Herudover er placeringen af omformerstationerne baseret på et ønske om nærhed til letbanen af hensyn til den fremtidige drift og vedligehold, og placeringen af omformerstationen er fastlagt i anlægslovens bilag 1 på baggrund af en vurdering af hensigtsmæssigheden af placeringen.

Kommissionen finder, at flytning af omformerstationen til matr.nr. 6cq eller 6dd Tranegilde By, Ishøj ikke kan rummes inden for anlægslovens rammer for projektet, jf. bilag 1 til anlægsloven, hvorfor dette også ligger uden for kommissionens kompetence i forbindelse med projektprøvelsen i henhold til ekspropriationsproceslovens § 13. Uagtet kommissionens kompetence i denne henseende, finder kommissionen ikke, at de alternative placeringer er hensigtsmæssige i forhold til behov for kørevej, terrænets beskaffenhed og afstanden til letbanen.

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 naboretlige 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 Letbane I/S' 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.

Ejendomme

St. 0.000 – 0.196 v.s.

Matr.nr. 6dy Tranegilde By, Ishøj, Ved Stationen

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Ejendommen pålægges servitut om kørestrømsmast.

Øvrige forhold

Ca. 27 parkeringspladser nedlægges permanent.

Der etableres belvognsmast på ejendommen.

Der etableres kørestrømsmast på ejendommen.

"Særligt indgreb": Kundevognsskur nedlægges.

St. 0.080 – 0.375 b.s.

Matr.nr. 6ct Tranegilde By, Ishøj, Vejlebrovej 76-94

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der udlægges ny privat fællesvej til fordel for adgang til omformerstation.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Ejendommen pålægges servitut om vejadgang til omformerstation fra Vejlebrovej.

Ejendommen pålægges servitut om kørestrømsmast.

Øvrige forhold

Ca. 51 parkeringspladser nedlægges midlertidigt.

Der etableres kørestrømsmast på ejendommen.

Der er den 27.11.1984 tinglyst servitut om tilladelse til etablering af materielplads på fjernelsesvilkår.

St. 0.223 – 0.278 v.s.

Matr.nr. 6dg Tranegilde By, Ishøj, Ishøj Stationsvej 8

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

"Særligt indgreb": Skiltepylon flyttes.

Der eksproprieres ret til tilpasning af overkørsel til Ishøj Stationsvej.

Der er den 11.12.1973 tinglyst servitut om etablering af overkørsel, og såfremt at overkørslen til Ishøj Stationsvej kræves ændret, er det den til enhver tid værende ejer af ejendommen, der skal forestå udgifterne hertil.

St. 0.237 – 0.379 h.s.

Matr.nr. 6cn Tranegilde By, Ishøj, Vejlebrovej 96-106

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til placering af omformerstation.

Der udlægges ny privat fællesvej til fordel for adgang til omformerstation.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges servitut om vejadgang til omformerstation fra Vejlebrovej.

Øvrige forhold

Ca. 11 parkeringspladser nedlægges permanent, og der etableres 6 erstatningsparkeringspladser på ejendommen.

Ca. 23 parkeringspladser nedlægges midlertidigt.

Der er den 27.11.1984 tinglyst servitut om tilladelse til etablering af materielpads på fjernelsesvilkår.

St. 0.372 – 0.478 h.s.

Matr.nr. 6cq Tranegilde By, Ishøj, Vejlebrovej 110-128

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 0.385 – 0.717 v.s.

Matr.nr. 15a Tranegilde By, Ishøj, Vejledalen 134

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 0.470 – 0.485 h.s.

Matr.nr. 6dd Tranegilde By, Ishøj, Ishøj Stationsvej 1

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 0.720 – 0.787 b.s.

Matr.nr. 11pp Tranegilde By, Ishøj, Vejledalen 50-80

Arealer

Eksproprieres i sin helhed.

Ejendomme, der alene pålægges Letbaneservitut

Ingen

Herefter afsluttedes forretningen, idet protokollen blev underskrevet.

Helle S. Andersen

Bjarke Abel Leif Luxhøj-Pedersen Bjarne Henriksen Inger Juhl Larsen

Michael H. Persson Lars Forsting Troels Meinertz Jakobsen

Preben Vejlgård Hamanny Adler Knudsen

/Pia Pals/Nanna Dahl Pedersen

Udskriftens rigtighed bekræftes

Henriette Swierkosz