



Hovedstadens
Letbane

BESIGTIGELSE

LYNGBY-TAARBÆK KOMMUNE SYD

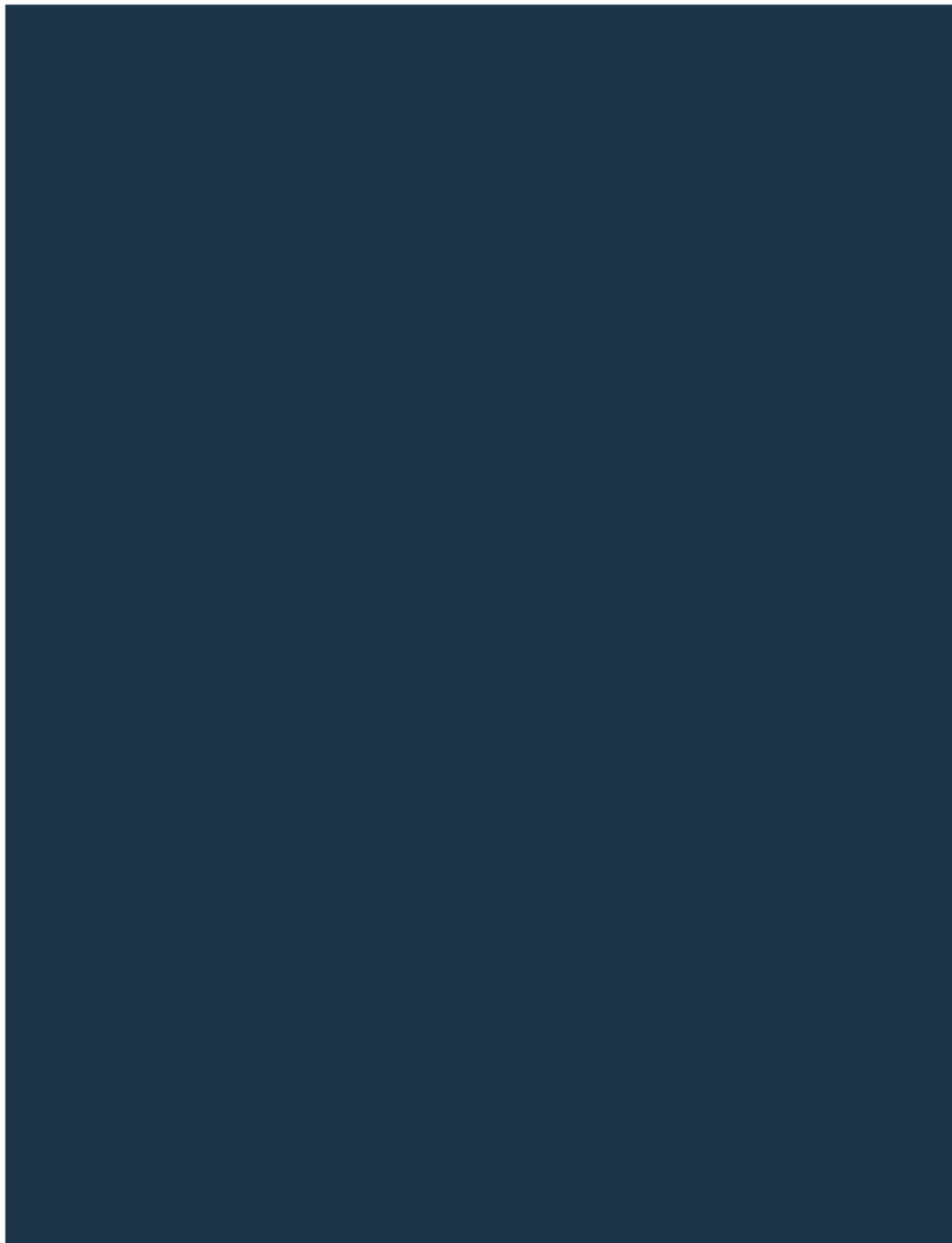


Marts 2017

Lyngby-Taarbæk Kommune



Hovedstadens Letbane
Email: info@dinletbane.dk
Telefon: 3311 1700
Metrovej 5
2300 København S



www.dinletbane.dk

Hovedstadens Letbane I/S

Letbane på Ring 3

Lyngby-Taarbæk Kommune Syd

Forslag til Tekniske bestemmelser

Marts 2017

Hovedstadens Letbane I/S

Letbane på Ring 3

Lyngby-Taarbæk Kommune Syd

Forslag til Tekniske bestemmelser

Marts 2017

DOKUMENTNR.	L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-AL-4
VERSION	2.0
UDGIVELSESDATO	1. marts 2017
UDARBEJDET	LBA
KONTROLLERET	TMJ
GODKENDT	REMO

Indholdsfortegnelse

1	Forudsætninger	3
1.1	Baggrund for Letbane på Ring 3	3
1.2	Lovgrundlag	5
1.3	Overordnet planlægning og tilladelser	5
1.4	Information til naboer	7
2	Tegningsoversigt	8
3	Projektbeskrivelse	9
3.1	Generel projektbeskrivelse	9
3.1.1	Letbanens strækning	11
3.1.2	Letbanens stationer	15
3.1.3	Letbanens tog	17
3.1.4	Kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC)	17
3.1.5	Bygværker	19
3.1.6	Omformerstationer	20
3.1.7	Køreledningsanlæg	20
3.1.8	Geotekniske borer og arkæologi	20
3.1.9	Vejbelysning	21
3.1.10	Afvanding	21
3.2	Anlægsfasen	21
3.2.1	Udførelse	22
3.2.2	Trafikoplægninger	23
3.2.3	Ledningsoplægninger	23
3.2.4	Støj	24
3.2.5	Vibrationer	25
3.2.6	Luft	25
3.2.7	Jordhåndtering	26
3.2.8	Grundvand	26
3.3	Areal- og rettighedserhvervelse	27
3.3.1	Fremrykket ekspropriation	27
3.3.2	Letbanens status matrikulært og myndighedsmæssigt	27

3.3.3	Tekniske aftaler og købsaftaler	27
3.3.4	Permanent arealerhvervelse	28
3.3.5	Midlertidigt arbejdsareal	28
3.3.6	Servitutter	29
3.3.7	Adgangsforhold	30
4	Særligt for Lyngby-Taarbæk Kommune Syd	31
4.1.1	Beskrivelse af projektet for Lyngby-Taarbæk Kommune Syd	31
4.1.2	Areal- og rettigheder for Lyngby-Taarbæk Kommune Syd	35
4.1.3	Forhold til eksisterende lovgivning for Lyngby-Taarbæk Kommune Syd	37
5.1	Ejendomme	39
5.2	Ejendomme, der alene pålægges Letbaneservitut	46
5.3	Offentlige vejarealer	50

1 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.

1.1 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 intensionerne i deres kommuneplaner og i handlingsplanen for den Regionale Udviklingsplan.

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

Ring 3 er en af de vigtigste forbindelser rundt om København, og med et nyt regionalt transportmiddel i Ring 3, der går på tværs af den eksisterende offentlige infrastruktur, skabes nye trafikknudepunkter, der vil være med til at løse en del af trængselsproblemerne, som mange borgere i hovedstadsområdet oplever hver dag.

Letbanen er en ny selvstændig bane, som integreres med det eksisterende kollektive transportnet, og den anlægges i Ring 3 fra Ishøj i syd til Lundtofte i nord og vil erstatte hovedparten af eksisterende buslinjer langs strækningen. Letbanen forventes at tiltrække flere passagerer og opfattes som en komfortabel

og højklassificeret løsning med højere driftsstabilitet end busløsninger. Det bliver således muligt at tilbyde et alternativ til bilen, når man skal langs Ring 3.

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



Letbanens linjeføring i samspil med det øvrige banenet.

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

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

1.2 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 Udviklings-selskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber (Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden m.v.).

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

Som følge af § 3e i Lov nr. 657 af 8. juni 2016 om ændring af lov om letbane på Ring 3 mm. kan Transport-, Bygnings- og Boligministeren ”...fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget Letbane på Ring 3”. Det følger herefter af § 3f i samme lov, at Transport-, Bygnings- og Boligministeren, i forlængelse af regler fastsat i § 3e, kan fastsætte regler om tilbud til kompensation til beboerne.

1.3 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 Fødevareministeren.

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

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

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

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

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

1.4 Information til naboer

Projektet for etablering af Letbanen på Ring 3 er opdelt i 10 besigtigelsesforretninger.

- 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 kommuner

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.

2 Tegningsoversigt

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

- Oversigtsplan nr. 1 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-601, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 2 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-602, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 3 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-603, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 4 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-604, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 5 – Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-605, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 1 - Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-501, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 2 - Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-502, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 3 - Lyngby-Taarbæk Kommune, tegning nr. L3-AR-KOM=LTK-AR-EXP-DWG-503, ver. 2.0

3 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 28 stationer samt tilhørende 16 omformerstationer og et kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC). Letbanen forsynes med strøm fra køreledninger primært ophængt i master langs banen.

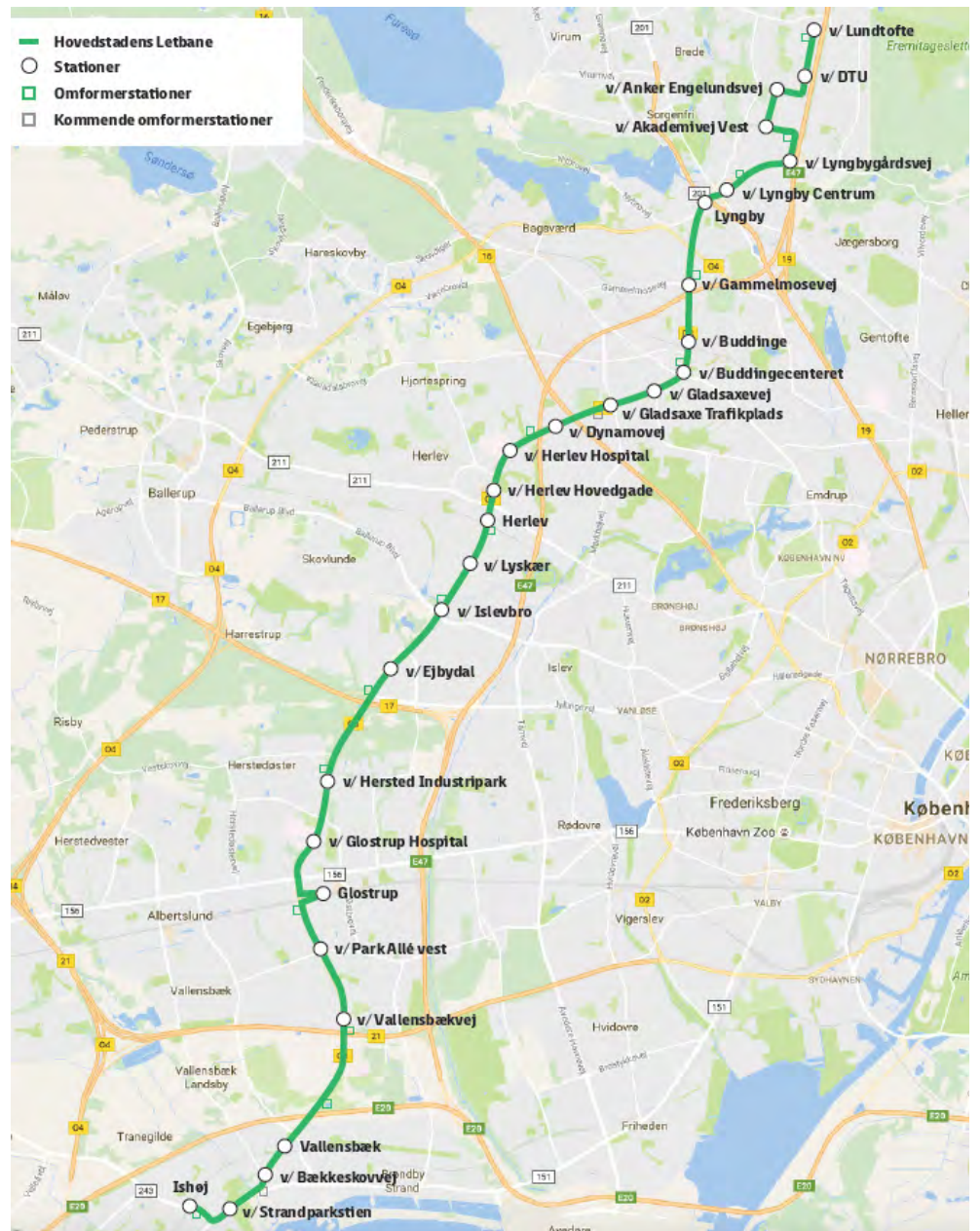
3.1 Generel projektbeskrivelse

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 28 stationer er 6 omstigningsstationer, hvor det er muligt at skifte til S-tog, regionaltoget 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.

3.1.1 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

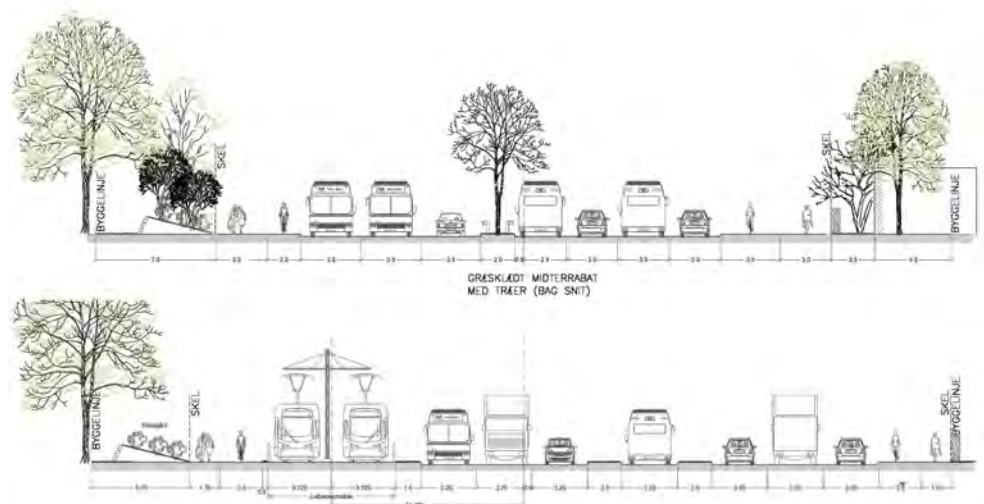
Størstedelen af Ring 3 består i dag af en firesporet vej med fortov og cykelsti på begge sider. Der findes dog enkelte strækninger, hvor der ikke er fortov. I forbindelse med etablering af letbanen vil Ring 3's eksisterende vejprofil blive ændret således, at letbanen søges indpasset i det eksisterende 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 trafikomlægning, 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 sporelægning, opsætning af master og kørestrøm mm.

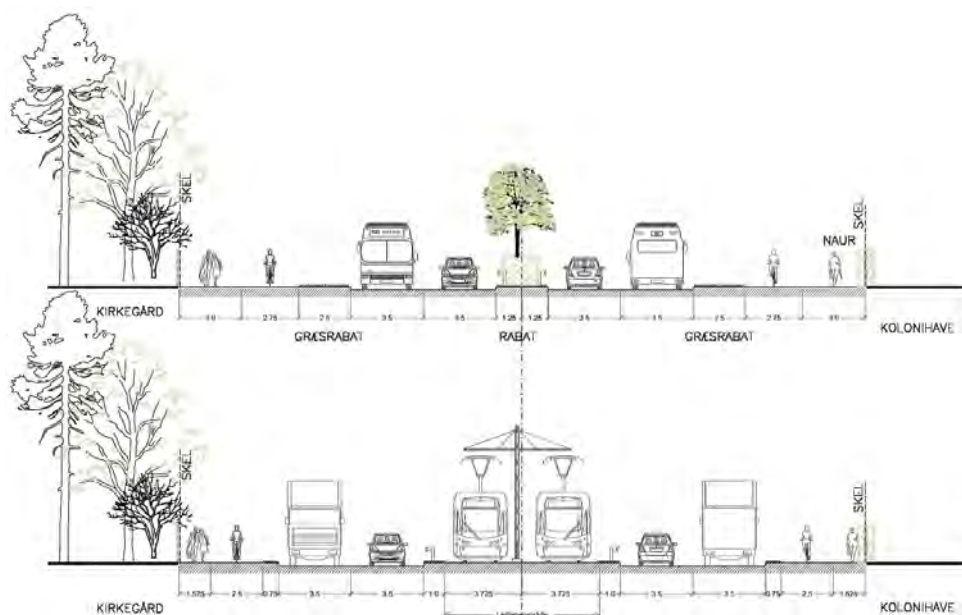
Tværsprofil

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 trafikkapacitet og bilernes fremkommelighed er søgt opretholdt bedst muligt af hensyn til Ring 3's status i det overordnede regionale tværgående trafiknet. Nedsættelsen af hastighedsgrænserne bevirker kun i begrænset omfang en længere køretid i myldretiden på hele strækningen, se kapitel 4 "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 sydøstlige og nordvestlige rampe af Slotsherrensvej i

Glostrup/Rødovre samt Kornagervej i Lyngby, som lukkes mod Klampenborgvej ved krydset ud for Lundtoftegårdsvej.

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

- Buddinge Station til Motorring 3
- Gammellosevej til Nybrovej
- Nybrovej til Christian X's Allé

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

Klampenborgvej lukkes for biltrafik fra Kanalvej frem til Lyngby Hovedgade. Der vil fortsat være bustrafik 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 Engelundsvej
- Henrik Dams Allé mod Anker Engelundsvej
- Alle sideveje mod Asmussens Allé
- Ole Nørgaards Have mod Akademivej

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

Letbanespor

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



Traditionelt sporanlæg.



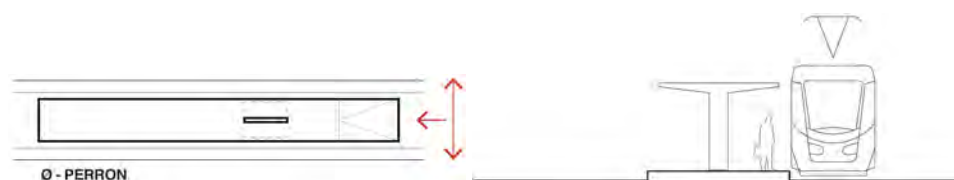
Anlæg med rilleskinnespor.

3.1.2 Letbanens stationer

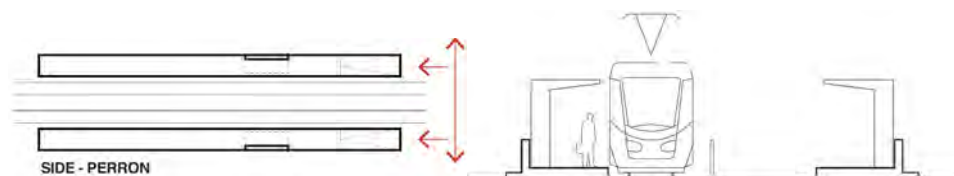
Der etableres 28 stationer langs letbanestrækningen. Stationerne er placeret i samarbejde med beliggenhedskommunerne, så de kan betjene flest passagerer under hensyntagen til bolig-, erhvervs- og byudviklingsområder, kollektiv trafik og den øvrige trafik på Ring 3.

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/ Vallensbækvej
- v/ Park Allé vest
- Glostrup
- v/ Glostrup Hospital
- v/ Hersted Industripark
- v/ Ejbydal
- v/ Islevbro
- v/ Lyskær
- Herlev
- v/ Herlev Hovedgade
- v/ Herlev Hospital
- v/ Dynamovej
- v/ Gladsaxe trafikplads
- v/ Gladsaxevej
- v/ Buddingecenteret

- Buddinge
- v/ Gammellosevej
- Lyngby
- v/ Lyngby Centrum
- v/ Lyngbygårdsvej
- v/ Akademivej Vest
- v/ Anker Engelundsvej
- v/ DTU (v/ Rævehøjsvej)
- v/ Lundtofte

Udformning af stationer

Letbanens 28 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, bänk 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.

3.1.3 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 vedligeholdelsescentret (CMC) etableres sikringsanlæg, der skal assistere letbaneførerne med kørslen.

3.1.4 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.

3.1.5 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	Frederikssund- motorvejen	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.

3.1.6 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.

3.1.7 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 veikryds 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 mastefstanden kan øges til 50-60 meter. Der etableres omkring 1000-1200 master på strækningen.

3.1.8 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.

3.1.9 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 genoprette den eksisterende vejbelysning i forhold til det ændrede vejprofil.

3.1.10 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 afvandingsystem tilpasses det nye vejanlægs geometri.

Vandsynsprotokoller udarbejdes, hvis anlægget påvirker vandløb.

3.2 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.

3.2.1 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.

3.2.2 Trafikoplægninger

Alle trafikoplægninger, herunder hastighed, tilrettelægges i samråd med vejmyndighederne i de respektive kommuner, der inddrager politiet, brand- og redningsmyndigheder. Ligeledes involveres Trafikselskaberne, 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 p-områder og private ejendomme spærres i kortere eller længere tid, etableres der så vidt muligt alternativ adgang.

3.2.3 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 oplægges 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 vejprofilet.

Samtlige ledningsomlægninger skal som udgangspunkt være afsluttet, inden de egentlige anlægsarbejder med anlæg af letbane og ændring af eksisterende vejforløb på den pågældende strækning opstartes. 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 Hovedstadens Letbanes entreprenør.

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

3.2.4 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.

3.2.5 Vibrationer

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

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

3.2.6 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 sporjusteringsmaskiner, 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.

3.2.7 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.

3.2.8 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 sløjfjes, og der etableres ny boring i umiddelbar nærhed.

3.3 Areal- og rettighedserhvervelse

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

Ved erstatningsfastsættelse gælder reglerne i § 105, stk. 1 og 2 i Lov om offentlige vej m.v.

3.3.1 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. Hovedstaden Letbane har siden lovens vedtagelse overtaget en række ejendomme ved fremrykket ekspropriation.

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

3.3.3 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.

3.3.4 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.

3.3.5 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.

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 entrepris etableres yderligere en stor hovedarbejdsplads på mellem 8.000 og 15.000 m², hvorpå entreprenørens maskin- og materialeoplag, mandskabsfaciliteter mm. etableres.

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

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

3.3.6 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.

3.3.7 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.

4 Særligt for Lyngby-Taarbæk Kommune Syd

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

Nærværende besigtigelsesmateriale er gældende for strækningen fra kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune i syd og mod nord til krydset mellem Lyngby Hovedgade og Klampenborgvej/Lyngby Torv umiddelbart nord for Lyngby St.

4.1.1 Beskrivelse af projektet for Lyngby-Taarbæk Kommune Syd

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

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

Beskrivelse af linjeføring

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

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

På størstedelen af strækningen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune er vejprofilet i dag fuldt udnyttet, og da letbanen løber gennem tætbebyggede områder, er det ikke umiddelbart muligt at udvide vejen. Fra kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune og frem til Christian X's Allé reduceres antallet af kørebaneer til én i hver retning. Cykelsti og fortov opretholdes i hver retning, og der vil fortsat være langsgående p-pladser på strækningen. På strækningen mellem Christian X's Allé og Engelsborgvej er det af pladshensyn kun muligt at opretholde kørende trafik i én selvstændig kørebane. Den sydgående kørende trafik vil blive blandet med letbanen. Fortov og cykelsti opretholdes i begge retninger.

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

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

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

Stationer

I Lyngby-Taarbæk Kommune etableres 7 nye stationer.

Station	Omtrentlig placering
Lyngby	St. 23.025
v/ Lyngby Centrum	St. 23.300
v/ Lyngbygårdsvej	St. 24.425
v/ Akademivej Vest	St. 25.250
v/ Anker Engelundsvej	St. 26.000
v/ DTU (v/ Rævehøjsvej)	St. 26.550
v/ Lundtofte	St. 27.425

Oversigt over letbanens stationer i Glostrup Kommune.

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

Midt i Lyngby centrum (v/ Lyngby Centrum) etableres ny station i den østlige side af Klampenborgvej tæt på krydset med Lyngby Hovedgade, så der er meget kort afstand til shoppingmuligheder i Lyngby. Stationen etableres som en sideperron.

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

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

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

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

Beskrivelse af anlægsarbejder

Etablering af letbanen resulterer i ombygning af vejprofilen på Buddingevej/Jernbaneplassen og Lyngby Torv (de ulige numre) for at gøre plads til letbanen i det tracé, der er beskrevet. Letbanens midtlagte placering i

særligt tracé betyder, at det ikke længere vil være muligt at krydse Buddingevej med undtagelse af eksisterende signalregulerede kryds og i eksisterende fodgængerovergang ud for Buddingevej 90.

Kydset mellem Buddingevej og Nybrovej/Agermånevej er i dag et kryds, hvor der passerer mange trafikanter dagligt, og det kræver en ombygning for i fremtiden at kunne håndtere afviklingen af både letbanen, bilister, fodgængere og cyklister.

Der skal ligeledes ske en ombygning af krydsene mellem Buddingevej og Christian X's Allé samt Buddingevej og Engelsborgvej i forbindelse med etablering af letbanen.

Når letbanen krydser Nordbanen og Lyngby Omfartsvej skal der etableres nyt bygværk, hvilket vil sige, at der skal etableres ny tunnel til letbanen ved siden af eksisterende viadukt. Da der er større niveauspring mellem terræn for Buddingevej og det omgivende terræn, er det forventeligt nødvendigt at etablere støttemur på denne strækning, og derudover er det nødvendigt at etablere jordankre til sikring af støttemuren på en del af strækningen.

Ved Jernbanepladsen skal eksisterende arkade ændres fra krydset med Buddingevej frem til Lyngby Torv (de ulige numre), som følge af ovenstående nye tunnel ved siden af eksisterende viadukt. Dette betyder, at et eksisterende butiksejemål i arkaden (Jupiter Cykler) skal fjernes og butikarkaden skal ombygges på ovennævnte strækning, hvilket påvirker flere lejemaal. Jernbanepladsen på strækningen fra viadukten og frem til Lyngby Torv (de ulige numre) skal ombygges for at gøre plads til etablering af letbanen og tilhørende station.

I forbindelse med letbanestationen på Jernbanepladsen etableres ny fodgængertunnel under eksisterende jernbanespor til S-tog og frem til Lehwaldsvej, hvilket giver bedre omstigningsmuligheder mellem S-tog og letbanen. Fodgængertunnellens afslutning mod Lehwaldsvej er ikke endelig afklaret, og dens endelige placering sker efter aftale med Lyngby-Taarbæk Kommune og DSB.

Letbanen etableres i eksisterende vejprofil ved Lyngby Torv (de ulige numre) hvilket betyder, at vejen lukkes for biltrafik. Derudover kan det blive nødvendigt at ophænge bæretov med kørestrøm på facaden på flere ejendomme ved Lyngby Torv.

Lyngby-Taarbæk Kommune projekterer i øjeblikket ny adgang til parkeringskælder under Lyngby Storcenter i form af en rampe og tunnel. Adgangsvejen vil blive etableret som en tunnel fra Lyngby Torv (de ulige numre) videre under Klampenborgvej. Dette arbejde projekteres og udføres af Lyngby-Taarbæk Kommune, og arbejdet er koordineret med Hovedstadens Letbane.

4.1.2 Areal- og rettigheder for Lyngby-Taarbæk Kommune Syd

Der vil være behov for en række midlertidige arbejdsarealer langs hele strækningen i anlægsfasen, hvortil der skal erhverves ret til midlertidig benyttelse af arealer til udførelse af anlægsarbejdet. Arbejdsarealer indgår i såvel etableringen af letbanen som eventuelle vejombygninger, og de kan derfor forventes benyttet ad flere omgange under anlægsarbejderne, da der er tale om forskellige entreprenører, der skal udføre de forskellige arbejder på forskellige tidspunkter.

Ombygning af krydset ved Nybrovej medfører en række totalekspropriationer af beboelsesejendomme, herunder blandet bolig- og erhvervsjendomme, da bygningerne skal nedrives. Derudover er det nødvendigt at flytte eksisterende transformerstation i den vestlige side af Buddingevej til ny placering i umiddelbar nærhed. Ombygningen af Nybrovejskrydset kræver herudover permanent arealerhvervelse og midlertidigt arbejdsareal.

I krydset mellem Christian X's Allé og Buddingevej vil etablering af letbanen nødvendiggøre en ombygning af krydset, hvilket kræver permanent ekspropriation fra ejendommene i krydset. Derudover vil der ligeledes være behov for midlertidigt arbejdsareal for at udføre anlægsarbejderne ved ombygning af vejkrydset.

Hvor Buddingevej krydser Engelsborgvej vil der være behov for at ekspropriere permanent fra de tilgrænsende ejendomme for at gøre plads til letbanen og det kommende vejprofil. Dette betyder blandt andet, at en eksisterende garagebygning og lyskasse skal fjernes.

På den vestlige side af Buddingevej umiddelbart efter krydset Engelsborgvej og Buddingevej er der behov for en arbejdsplads, der skal anvendes til at fjerne en eksisterende bunker, der er beliggende i den fremtidige vejudvidelse.

Der skal foregå en del anlægsarbejder på strækningen, hvor Buddingevej krydser Nordbanen og Lyngby Omfartsvej. Dette kræver, at der skal ske permanent ekspropriation samt ekspropriation til anlæg af større arbejdsarealer. Derudover kræves der ekspropriation til etablering af støttemure og jordankre. Endvidere er der her brug for arbejdsarealer dels til at udføre ovenstående arbejder og dels til materialeoplag.

På strækningen fra kommunegrænsen mod Gladsaxe Kommune op til Engelsborgvej er det i dag muligt de fleste steder at krydse Buddingevej, når man skal ind og ud fra en af sidevejene eller ejendommene langs Buddingevej. Da letbanen etableres i særligt tracé vil det fremadrettet kun være muligt at køre højre ind og højre ud fra ejendommene. Dette gælder også for sideveje til Buddingevej, som ikke støder op til eksisterende lyskryds.

På letbanens strækning ved Jernbaneplassen frem til Lyngby Torv (de ulig numre) vil etablering af letbanen og tilhørende station betyde, at der er behov for at totalekspropriere det ene af lejemålene i arkaden for at gøre plads til

letbanens spor. Derudover skal der eksproprieres ret til ombygning af arkaden og øvrige lejemål, men det vil være muligt at opretholde adgang til de øvrige lejemål i anlægsperioden. Eksisterende parkeringspladser langs arkaden fra krydset mellem Jernbaneplassen og Buddingevej frem til Lyngby Torv (de ulige numre) fjernes. Dette betyder, at en række erhvervslejemål fremadrettet får ændret adgang til varelevering. Derudover skal der eksproprieres ret til at etablere fodgængertunnel under eksisterende banespor op til S-banens perron samt videre frem til Lehwaldsvej.

I den vestlige side af krydset mellem Lyngby Torv og Lyngby Hovedgade er det ikke muligt at opsætte master til kørestrøm, hvilket betyder, at der skal eksproprieres ret til at fastgøre kørestrømmen på facaden af de ejendomme, der er beliggende tættest på krydset.

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

Der er behov for at tinglyse servitut på de naboarealer, der er beliggende indenfor en afstand af 10 meter fra midten af nærmeste sporsæt af letbanen. Denne servitut kan reducere ejerens råden over arealet, og skal sikre, at der ikke i fremtiden er forhold, der kan skade letbanen, og dermed forringe anlæggets og passagerens sikkerhed. Endelig kan der 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 ejendomme/lejligheder er frem til 28. februar 2017 i Lyngby-Taarbæk Kommune overtaget ved fremrykket ekspropriation af Hovedstadens Letbane.

- Buddingevej 70, st., 2800 Kgs. Lyngby
- Buddingevej 70, 1., 2800 Kgs. Lyngby
- Nybrovej 146, 1., 2800 Kgs. Lyngby

4.1.3 Forhold til eksisterende lovgivning for Lyngby-Taarbæk Kommune Syd

Når der etableres en letbane gennem bymæssig bebyggelse i den sydlige del af Lyngby og i det eksisterende vejareal, er det begrænset. Letbanen etableres i overensstemmelse med lovningen, så de nødvendige tilladelser og dispensationer foreligger rettidigt.

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

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

I krydset mellem Buddingevej og Christian X's Allé er Christianskirken Lyngby beliggende, hvor der sker arealinddragelse fra kirkens grund mod Buddingevej, hvilket kræver tilladelse efter § 19 i Lov om kirker og kirkegårde.

5 Særlige bestemmelser

Hovedstadens Letbane'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

5.3 Offentlige vejarealer

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.

5.1 Ejendomme

St. 21.735 – 21.761 v.s.

Matr.nr. 20c Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 90A-E

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

”Særligt indgreb”: Trappe ombygges.

Der er den 1.5.1907 tinglyst servitut om at Hovedejendommen er tiendepligtig, og at der ved Ejerskifte betales afgift på 2 kr. pr. Td Hartkorn i Rekognition.

St. 21.761 - 21.779 v.s.

Matr.nr. 20fr Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 88

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 21.779 - 21.798 v.s.

Matr.nr. 20fq Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 86

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 21.798 - 21.816 v.s.

Matr.nr. 20fp Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 84A-C

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 21.816 - 21.844 v.s.

Matr.nr. 20fo Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 82A-C

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 21.844 - 21.872 v.s.

Matr.nr. 20fn Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 78

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 21.872 - 21.935 v.s.

Matr.nr. 20fi Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 72A-I

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 21.946 - 21.964 h.s.

Matr.nr. 20gz Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 69B

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

St. 21.949 - 21.982 v.s.

Matr.nr. 20fg Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 68A-B

Arealer

Ejendommen totaleksproprieres.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Bygninger på ejendommen nedrives.

Tranformerstation nedrives, og ny etableres på ejendommen.

St. 21.957 - 21.976 h.s.

Matr.nr. 20gæ Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 69A

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Øvrige forhold

Trappe opretholdes.

St. 21.992 - 22.015 h.s.

Matr.nr. 22dg Kgs. Lyngby By, Christians, Nybrovej 144

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 22.013 - 22.034 h.s.

Matr.nr. 22bq Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 65

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 22.018 – 22.045 v.s.

Matr.nr. 23fg Kgs. Lyngby By, Christians, Nybrovej 146

Arealer

Nybrovej 146, 1. er overtaget ved fremrykket ekspropriation den 21. januar 2016.

Resten af ejendommen totaleksproprieres.

Øvrige forhold

Bygning på ejendommen nedrives.

St. 22.031 - 22.048 h.s.

Matr.nr. 22br Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 63

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 22.045 - 22.066 v.s.

Matr.nr. 23fi Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 66B

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 22.048 - 22.069 h.s.

Matr.nr. 22bs Kgs. Lyngby By, Christians, Skolevænget 29

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 22.076 - 22.099 h.s.

Matr.nr. 22bt Kgs. Lyngby By, Christians, Skolevænget 20

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 22.315 - 22.350 h.s.

Matr.nr. 22nr Kgs. Lyngby By, Christians, Christian X's Alle 120

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

St. 22.573 - 22.621 h.s.

Matr.nr. 22fæ Kgs. Lyngby By, Christians, Engelsborgvej 25

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 22.588 - 22.613 v.s.

Matr.nr. 23aq Kgs. Lyngby By, Christians, Engelsborgvej 31

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Lyskasse fjernes.

St. 22.590 - 22.627 v.s.

Matr.nr. 23dv Kgs. Lyngby By, Christians, Engelsborgvej 40

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

St. 22.607 - 22.653 v.s.

Matr.nr. 23dy Kgs. Lyngby By, Christians, Engelsborgvej 38

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

St. 22.614 - 22.643 v.s.

Matr.nr. 23dx Kgs. Lyngby By, Christians, Engelsborgvej 36

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

St. 22.628 - 22.661 v.s.

Matr.nr. 23ag Kgs. Lyngby By, Christians, Engelsborgvej 32

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Trappe flyttes.

Garagebygning på ejendommen nedrives.

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 22.644 - 22.736 h.s.

Matr.nr. 22ni Kgs. Lyngby By, Christians, Engelsborgvej 20A-28F

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

Der etableres jordankre på ejendommen.

St. 22.661 - 22.671 v.s.

Matr.nr. 22ax Kgs. Lyngby By, Christians, Vinkelvej 16-40

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Trappe flyttes.

Bunker på ejendommen fjernes.

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 22.657 - 22.717 v.s.

Matr.nr. 22nn Kgs. Lyngby By, Christians, Vinkelvej 16-40

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Bunker på ejendommen fjernes.

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 22.714 - 22.796 b.s.

Matr.nr. 22a og 22ql Kgs. Lyngby By, Christians, Lehwaldsvej 3-5

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der etableres jordankre på ejendommen.

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 22.716 - 22.750 v.s.

Matr.nr. 22no Kgs. Lyngby By, Christians, Vinkelvej 16-40

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 22.796 - 22.820 b.s.

Matr.nr. 218i Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lehwaldsvej 4

Arealer

Der udlægges areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der etableres ny tunnel under banen.

Der ophænges kørestrømsanlæg i tunnel.

Der etableres jordankre på ejendommen.

Der etableres nye træer på ejendommen.

Der etableres passage til Lyngby Station via ny fodgængertunnel. Placeringen af trappeafslutningen er endnu ikke endelig.

St. 22.796 - 22.825 v.s.

Matr.nr. 218k Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Buddingevej 6A

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 22.820 - 22.862 b.s.

Matr.nre. 218a og 218l Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Jernbaneplassen 3A

Arealer

Der udlægges areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Der eksproprieres ret til etablering af tunnel til letbanen.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der ophænges kørestrømsanlæg i tunnel.

Der etableres nye træer på ejendommen.

Der etableres jordankre på ejendommen.

Der etableres passage til Lyngby Station via ny fodgængertunnel. Placeringen af trappeafslutningen er endnu ikke endelig.

St. 22.861 - 22.886 b.s.

Matr.nr. 218g Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Jernbaneplassen 67

Arealer

Ejendommen totaleksproprieres.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Bygning på ejendommen nedrives.

St. 22.886 - 22.905 h.s.

Matr.nr. 218d Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Jernbaneplassen 65A

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Ejendommen ombygges.

Butiksljemål får ændret adgang til varelevering.

Der er den 2.1.2014 tinglyst servitut om parkering og læssezoner m.m. på offentlige vejarealer.

St. 22.905 - 22.911 h.s.

Matr.nr. 218c Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Jernbaneplassen 65A

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Butiksljemål får ændret adgang til varelevering.

Der er den 2.1.2014 tinglyst servitut om parkering og læssezoner m.m. på offentlige vejarealer.

St. 22.911 - 22.929 h.s.

Matr.nr. 218b Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Jernbaneplassen 65A

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Butiksljemål får ændret adgang til varelevering.

Der er den 2.1.2014 tinglyst servitut om parkering og læssezoner m.m. på offentlige vejarealer.

St. 22.929 - 22.997 h.s.

Matr.nr. 218f Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Jernbaneplassen 3

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Butiksljemål får ændret adgang til varelevering.

Der er den 2.1.2014 tinglyst servitut om parkering og læssezoner m.m. på offentlige vejarealer.

St. 23.026 - 23.152 h.s.

Matr.nr. 35g Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lyngby Torv 1-11/

Lyngby Hovedgade 68

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

St. 23.025 - 23.151 v.s.

Matr.nr. 3bf Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Lyngby Torv 2/

Lyngby Hovedgade 66B

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der eksproprieres ret til at ophænge kørestrømsanlæg på ejendommen.

5.2 Ejendomme, der alene pålægges Letbaneservitut

Ejendomme mellem Ellevænget og Nybrovej

St. 21.824 - 21.856 h.s.

Matr.nr. 20s Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 79A-C.

St. 21.856 - 21.888 h.s.

Matr.nr. 20r Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 75-77H.

Ejendomme mellem Christian X's Alle og Engelsborgvej (h.s)

St. 22.354 - 22.364 h.s.

Matr.nr. 22gd Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 35C.

St. 22.364 - 22.372 h.s.

Matr.nr. 22ge Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 35B.

St. 22.372 - 22.379 h.s.

Matr.nr. 22gf Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 35A.

St. 22.379 - 22.386 h.s.

Matr.nr. 22gg Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 33C.

St. 22.386 - 22.393 h.s.

Matr.nr. 22gh Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 33B.

St. 22.393 - 22.400 h.s.

Matr.nr. 22gi Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 33A.

St. 22.400 - 22.407 h.s.

Matr.nr. 22gk Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 31C.

St. 22.407 - 22.414 h.s.

Matr.nr. 22gl Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 31B.

St. 22.414 - 22.421 h.s.

Matr.nr. 22gm Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 31A.

St. 22.421 - 22.428 h.s.

Matr.nr. 22gn Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 29C.

St. 22.428 - 22.435 h.s.

Matr.nr. 22go Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 29B.

St. 22.435 - 22.442 h.s.

Matr.nr. 22gp Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 29A.

St. 22.442 - 22.449 h.s.

Matr.nr. 22gq Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 27C.

St. 22.449 - 22.456 h.s.

Matr.nr. 22gr Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 27B.

St. 22.456 - 22.463 h.s.

Matr.nr. 22gs Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 27A.

St. 22.463 - 22.470 h.s.

Matr.nr. 22gt Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 25C.

St. 22.470 - 22.477 h.s.

Matr.nr. 22gu Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 25B.

St. 22.477 - 22.484 h.s.

Matr.nr. 22gv Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 25A.

St. 22.484 - 22.491 h.s.

Matr.nr. 22gx Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 23C.

St. 22.491 - 22.498 h.s.

Matr.nr. 22gy Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 23B.

St. 22.498 - 22.505 h.s.

Matr.nr. 22gz Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 23A.

St. 22.505 - 22.512 h.s.

Matr.nr. 22gæ Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 21C.

St. 22.512 - 22.519 h.s.

Matr.nr. 22gø Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 21B.

St. 22.519 - 22.526 h.s.

Matr.nr. 22ha Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 21A.

St. 22.526 - 22.533 h.s.

Matr.nr. 22hb Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 19C.

St. 22.533 - 22.540 h.s.

Matr.nr. 22hc Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 19B.

St. 22.540 - 22.547 h.s.

Matr.nr. 22hd Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 19A.

St. 22.547 - 22.554 h.s.

Matr.nr. 22he Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 17C.

St. 22.554 - 22.561 h.s.

Matr.nr. 22hf Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 17B.

St. 22.561 - 22.573 h.s.

Matr.nr. 22hg Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 17A.

Ejendomme mellem Christian X's Alle og Engelsborgvej (v.s)

St. 22.375 - 22.380

Matr.nr. 23cn Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 44B.

St. 22.380 - 22.387 v.s.

Matr.nr. 23co Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 44A.

St. 22.387 - 22.394 v.s.

Matr.nr. 23cp Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 42B.

St. 22.394 - 22.401 v.s.

Matr.nr. 23cq Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 42A.

St. 22.401 - 22.408 v.s.

Matr.nr. 23cr Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 40B.

St. 22.408 - 22.415 v.s.

Matr.nr. 23cs Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 40A.

St. 22.415 - 22.422 v.s.

Matr.nr. 23ct Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 38B

St. 22.422 - 22.429 v.s.

Matr.nr. 23cu Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 38A.

St. 22.429 - 22.436 v.s.

Matr.nr. 23cv Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 36B.

St. 22.436 - 22.443 v.s.

Matr.nr. 23cx Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 36A.

St. 22.443 - 22.450 v.s.

Matr.nr. 23cy Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 34B.

St. 22.450 - 22.457 v.s.

Matr.nr. 23cz Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 34A.

St. 22.457 - 22.467 v.s.

Matr.nr. 23dq Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 32B.

St. 22.464 - 22.474 v.s.

Matr.nr. 23dp Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 32A.

St. 22.474 - 22.481 v.s.

Matr.nr. 23cæ Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 30B.

St. 22.481 - 22.488 v.s.

Matr.nr. 23cø Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 30A.

St. 22.488 - 22.495 v.s.

Matr.nr. 23da Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 28B.

St. 22.495 - 22.502 v.s.

Matr.nr. 23db Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 28A.

St. 22.502 - 22.509 v.s.

Matr.nr. 23dc Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 26B.

St. 22.509 - 22.516 v.s.

Matr.nr. 23dd Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 26A.

St. 22.516 - 22.523 v.s.

Matr.nr. 23de Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 24B.

St. 22.523 - 22.530 v.s.

Matr.nr. 23df Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 24A.

St. 22.530 - 22.537 v.s.

Matr.nr. 23dg Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 22B.

St. 22.537 - 22.546

Matr.nr. 23dh Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 22A.

St. 22.544 - 22.553 v.s.

Matr.nr. 23di Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 20B.

St. 22.551 - 22.562 v.s.

Matr.nr. 23dk Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 20A.

St. 22.558 - 22.575 v.s.

Matr.nr. 23dl Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 18B.

St. 22.565 - 22.589 v.s.

Matr.nr. 23dm Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej 18A.

5.3 Offentlige vejarealer

St. 21.723 - 22.796 b.s.

Litra "a" Kgs. Lyngby By, Christians, Buddingevej, Agermånevej, Nybrovej, Christian X's Allé, Engelsborgvej, Vinkelvej og Lehwaldsvej

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

Eksisterende fodgængerovergang ud for Buddingevej 90A ombygges.

St. 22.862 - 22.872 b.s.

Litra "ce" Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Buddingevej og Jernbanevej.

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 22.862 - 22.874 v.s.

Litra ”ap” Lyngby Omfartsvej

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 22.862 - 23.152 b.s.

Litra ”cd” Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Buddingevej og Jernbanevej.

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 22.876 - 22.911 b.s.

Litra ”b” Kgs. Lyngby By, Kgs. Lyngby, Buddingevej, Jernbanevej og Lyngby Torv.

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Der eksproprieres ret til etablering af letbanestation med tilhørende elementer.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på vejarealet.

Adgangsforhold

Vejadgang til Lyngby Torv/Jernbaneplassen lukkes.