

Hvidbog - Tillæg til VVM- redegørelse af oktober 2015

Januar 2016



Hvidbog - Tillæg til VVM- redegørelse af oktober 2015

Hvidbog - Tillæg til VVM-redegørelse af oktober 2015

Udgivet af: Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transport- og Bygningsministeriet
ISBN netudgave: 978-87-93292-19-2

Indhold

Kapitel 1. Indledning	6
1.1. Projektændringer i Ishøj og Lyngby-Taarbæk Kommuner	6
1.2. Den videre proces	7
Kapitel 2. Sammenfatning.....	8
2.1. Linjeføringen i Ishøj	8
2.2. Linjeføringen i Lyngby.....	8
2.3. Præcisering i Tillæg til VVM-redegørelsen.....	9
Kapitel 3. Vurdering af de indkomne hørings svar	10
3.1. Emner i de indkomne hørings svar	10
3.1.1. Læsevejledning	11
3.2. Endestation i Ishøj.....	11
3.2.1. Høringssvar	11
3.2.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger.....	12
3.3. Linjeføring i Ishøj	12
3.3.1. Høringssvar	12
3.3.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger.....	13
3.4. Linjeføring og stationsplacering i Lyngby	17
3.4.1. Høringssvar	17
3.4.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger.....	18
3.5. Trafikafvikling i Lyngby.....	19
3.5.1. Høringssvar	19
3.5.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger.....	20
3.6. Kørestrømsanlæg i Lyngby	20
3.6.1. Høringssvar	20
3.6.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger.....	21
3.7. Sikkerhed.....	21
3.7.1. Høringssvar	21
3.7.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger.....	21
3.8. Cykler.....	22
3.8.1. Høringssvar	22
3.8.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger.....	22
3.9. Økonomi	23
3.9.1. Høringssvar	23
3.9.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger.....	23
Kapitel 4. Oversigt over modtagne hørings svar	24
Bilag 1: Resumé af de enkelte hørings svar	27

Kapitel 1. Indledning

Transport- og Bygningsministeriets ”Tillæg til VVM-redegørelse for letbanen på Ring 3” har været i offentlig høring fra den 28. oktober til den 23. november 2015.

Høringen om ”Tillæg til VVM-redegørelsen for letbanen på Ring 3” gav borgere, foreninger, organisationer og myndigheder mulighed for at blive hørt om de miljøforhold, som følger af såvel anlægsarbejdet som den fremtidige drift af letbanen på de specifikke strækninger i Ishøj og Lyngby-Taarbæk Kommuner, som er ændrede fra VVM-redegørelsen af maj 2015 (Transportministeriet, maj 2015).

De høringssvar, der er modtaget, er vurderet og indgår som grundlag for denne hvidbog om den offentlige høring om tillægget til VVM-redegørelsen. Tillægget til VVM-redegørelsen og hvidbogen vil indgå i grundlaget for Folketingets behandling af et forslag til anlægslov for letbanen. Lovforslaget udarbejdes som et ændringsforslag til den gældende lov om letbane på Ring 3.

Udover Folketingets vedtagelse af en anlægslov vil letbaneprojektets ejere skulle tage endeligt stilling til igangsættelse af anlægsarbejdet, når resultatet af udbud af anlæg og drift af letbanen foreligger.

Denne hvidbog indeholder en oversigt over samtlige modtagne høringssvar, et resumé og en vurdering af de skriftlige høringssvar, der er modtaget i høringsperioden. Der er indkommet 77 høringssvar fra myndigheder, organisationer og foreninger samt privatpersoner. Der har været afholdt borgermøde i Lyngby-Taarbæk den 4. november, hvor resultaterne af tillægget til VVM-undersøgelsens blev fremlagt og debatteret.

Transport- og Bygningsministeriets sammenfattende vurdering ses i Kapitel 2. Ministeriets vurdering af høringssvarene findes i Kapitel 3. I Kapitel 4 er en oversigt over høringssvarene fordelt på emner.

1.1. Projektændringer i Ishøj og Lyngby-Taarbæk Kommuner

Som opfølgning på den offentlige høring af VVM-redegørelse for Letbanen på Ring 3 (Transportministeriet, maj 2015), har Ishøj Kommune og Lyngby-Taarbæk kommune ønsket nogle ændringer af letbaneprojektet.

For disse projektændringer er der gennemført VVM-screeninger med henblik på en afklaring af, om projektændringerne kan give anledning til miljøpåvirkninger, som ikke allerede er behandlet fyldestgørende i VVM-redegørelsen for Letbanen på Ring 3.

VVM-screeningen konkluderer, at de ønskede projektændringer i dele af Lyngby-Taarbæk og Ishøj Kommuner ikke er dækket fyldestgørende af

VVM-redegørelsen for Letbanen på Ring 3. Disse projektændringer er derfor behandlet og vurderet i dette VVM-tillæg.

I Lyngby-Taarbæk Kommune er letbanens linjeføring ændret på strækningen mellem Kanalvej og Akademivej, idet Lyngby-Taarbæk Kommune sideløbende med letbanens etablering har besluttet også at ændre trafikforhold i det centrale Lyngby, hvor Klampenborgvej lukkes mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej og indsnævres fra fire til to spor mellem Kanalvej og Lundtoftegårdsvej.

I Ishøj Kommune er letbanens linjeføring ændret, således at letbanen føres ad Ishøj Stationsvej og Ishøj Strandvej/Vejledalen i stedet for ad Vejlebrovej og Vejledalen.

1.2. Den videre proces

Hvidbogen vil blive sendt til alle, der har indsendt hørings svar, og vil indgå i grundlaget for anlægsloven for Letbanen på Ring 3.

Kapitel 2. Sammenfatning

På baggrund af de indkomne høringssvar vil en række forhold blive analyseret nærmere i detailprojekteringsfasen. Det vurderes på den baggrund, at letbanen kan etableres og drives uden væsentlige uacceptable virkninger på det omgivende miljø. Der er ingen høringssvar fra myndigheder, der gør, at projektet ikke kan gennemføres.

2.1. Linjeføringen i Ishøj

Kommunalbestyrelsen i Ishøj har besluttet en ændret linjeføring for Letbanen gennem Ishøj Kommune. I stedet for at dreje mod nordvest ad Vejledalen, fortsætter Letbanen langs Ishøj Strandvej frem til Ishøj Stationsvej, som den drejer mod nordvest ad.

Linjeføringen ad Ishøj Stationsvej/Vejledalen har givet anledning til mange høringssvar fra foreninger og borgere, som er bekymrede for den tætte placering af letbanen på beboelse. Høringssvarene har overordnet fokus på lukning af den sydøstlige del af Vejledalen, inddragelse af grønne områder, ændrede adgangsforhold, støj og vibrationer, trafiksikkerhed samt tab af værdi af ejendomme og erstatning til følge.

Derudover har placeringen af letbanens endestation på Ishøj Stationforplads givet anledning til enkelte høringssvar fra borgere, som udtrykker bekymring for nedsat trafiksikkerhed, færre P-pladser og forhøjet støjniveau.

2.2. Linjeføringen i Lyngby

Kommunalbestyrelsen i Lyngby har besluttet en ændret linjeføring for Letbanen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune. Fra kommunegrænsen til Gladstaxe og frem til Lyngby Hovedgade er linjeføringen uændret. Mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej kører busser og letbanen på Klampenborgvej i sydsiden langs Magasin som hidtil forudsat, men Klampenborgvej lukkes på denne strækning for biltrafik. Fra Kanalvej til Lundtoftegårdsvej nedgraderes Klampenborgvej fra fire til to spor, og letbanen kører på den nedlagte kørebane på Klampenborgvej i den nordlige side og svinger op ad Lundtoftegårdsvej over arealet ved tankstationen i stedet for krydsningen ind under Klampenborgvej. Letbanen forsætter derefter i den vestlige side af Lundtoftegårdsvej, som forskydes mod øst.

Høringssvarene har overordnet fokus på trafikale omlægninger besluttet af Lyngby-Taarbæk Kommune og de deraf afledte trafikale ændringer, kørestrømsanlæg gennem Lyngby centrum, nedlæggelsen af Statoil tanken på hjørnet af Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej med tab af leje indtægter til følge samt forhold for cyklister.

2.3. Præcisering i Tillæg til VVM-redegørelsen

Forslag til specificering af beskrivelse af linjeføringen ad Ishøj strandvej er blevet anbefalet af enkelte borgere. Som angivet på side 19 i Tillæg til VVM-redegørelsen drejer letbanen mod nord i krydset med Ishøj Strandvej, hvor den forløber på den vestlige side af Ishøj Strandvej parallelt med cykelstien. Hvor letbanen kommer i berøring med Vejledalen, løber den som angivet i figur 3.6 i Tillæg til VVM-redegørelsen i det grønne bælte mellem Vejledalen og Ishøj Strandvej. Det bevirker, at den sydøstlige del af Vejledalen op mod Ishøj Strandvej vil blive lukket for biltrafik, for at gøre plads til letbanen.

Det bemærkes endvidere, at det i VVM-tillægget oplyste serviceniveau A for krydset Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej desværre ikke er korrekt. Det korrekte serviceniveau for trafikken i eftermiddagsmyldretiden er C. Serviceniveau for morgenmyldretiden er beregnet til D, som det også fremgår af besvarelsen af høringsvar 37 (fra Lyngby-Taarbæk Kommune).

Der er tale om mindre præciseringer, som indgår i denne hvidbog og ikke vurderes at udløse behov for en rettet udgave af Tillæg til VVM-redegørelsen.

Kapitel 3. Vurdering af de indkomne hørings svar

Der er indkommet i alt 77 hørings svar. Hørings svarene fordeler sig på tre grupper: 2 fra myndigheder - herunder Ishøj og Lyngby-Taarbæk Kommuner, 10 fra organisationer, foreninger og virksomheder og 65 fra privatpersoner.

3.1. Emner i de indkomne hørings svar

Der er modtaget i alt 63 hørings svar vedrørende den ændrede linjeføring i Ishøj fra borgere i Ishøj Kommune, et byrådsmedlem fra Enhedslisten i Ishøj, to grundejerforeninger, forældrebestyrelsen i vuggestuen Regnbuen samt Ishøj Kommune.

Størstedelen af hørings svarene drejer sig om linjeføring i Ishøj på Ishøj Strandvej/Vejledalen. Hørings svarene indeholder forslag til alternative linjeføringer, fx at rykke letbanen længere ud i Ishøj Strandvej og dermed inddrage 1-2 kørespor til letbanen. Dermed kan det undgås at lukke den sydøstlige del af Vejledalen, da der udtrykkes generel bekymring for letbanens tætte placering på beboelse.

Andre hørings svar peger på indretningen af endestationen i Ishøj, hvor alternative stationsplaceringer foreslås.

Der er modtaget i alt 14 hørings svar vedrørende den ændrede linjeføring i Lyngby fra enkelte borgere, Statoil, FDM, Boligselskabet AKB, Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk, Cyklistforbundets lokalafdeling i Lyngby-Taarbæk Kommune samt Lyngby-Taarbæk Kommune.

Hørings svarene omhandler trafikafvikling i Lyngby, hvor der bl.a. efterspørges en vurdering af Lyngby-Taarbæk Kommunes afværgetiltag ift de trafikale effekter på de omkringliggende veje og Motorring 3 med tilhørende tilslutningsanlæg.

Enkelte hørings svar vedrører nedlæggelsen af Statoil-tanker i krydset mellem Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej, hvor der bl.a. udtrykkes bekymring for manglende lejeindtægt fra Statoil til AKB og foreslås en alternativ stationsplacering.

Derudover omhandler enkelte hørings svar kørestråmsanlæg og det æstetiske udtryk gennem Lyngby Centrum.

Resumé af de enkelte hørings svar fremgår af Bilag 1: Resumé af de enkelte hørings svar. Desuden indledes hvert kapitel med et kort resumé af hørings svarene til emnet.

Mange af de indkomne hørings svar omhandler samme forhold og er grupperet inden for følgende emner:

- Endestation i Ishøj
- Linjeføring og stationsplacering i Ishøj
- Linjeføring og stationsplacering i Lyngby
- Trafikafvikling i Lyngby
- Kørestrømsanlæg i Lyngby
- Sikkerhed
- Cykler
- Økonomi

3.1.1. Læsevejledning

Kapitel 3 i denne hvidbog er inddelt i afsnit efter ovenstående emner. Afsnittene præsenterer Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger til de indkomne hørings svar. Svarene inden for hvert emne er sammenskrevet til en sammenhængende tekst, som redegør samlet for emnet.

Har man afgivet hørings svar og ønsker at finde svar på spørgsmål og kommentarer, findes disse i skemaet i Kapitel 4 ”Oversigt over modtagne hørings svar”. Her er alle hørings svarene nummereret i den rækkefølge, de er modtaget.

I skemaet er der kryds ud for de emner, som hørings svaret handler om. Krydsene viser i hvilke afsnit, svar på de rejste spørgsmål findes. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger – som udgør svaret på spørgsmålet – fremgår af det tilsvarende afsnit. Er der flere krydser ud for et hørings svar, vil svarene findes i disse afsnit.

I Bilag 1: Resumé af de enkelte hørings svar” er alle hørings svarene kort gengivet. For hvert hørings svar fremgår nummeret, navnet på afsenderen, resuméteksten og i parenteser efter hvert resumé står emnerne/afsnitsoverskrifterne, som hørings svaret vedrører.

Ved at slå op på de enkelte afsnit, kan man som indsender af et hørings svar få svar på sine spørgsmål.

3.2. Endestation i Ishøj

Dette kapitel svarer på kommentarer og spørgsmål stillet i hørings svar nummer: 2, 9 og 11.

3.2.1. Hørings svar

Enkelte borgere har indsigelser mod letbanens placering af endestationen på Stationsforpladsen ved Ishøj Station. Der udtrykkes bekymring for forøget blanding mellem bløde og hårde trafikanter og deraf nedsat trafikikkerhed og forhøjet støjniveau ved endestationens placering. Derudover spørges til, hvordan Ishøj stationsplads bliver indrettet og hvor mange P-pladser, der berøres.

Af alternative stationsplaceringer foreslås station på Vejlebrovej eller integreret i nuværende busholdeplads område eller på Ishøj Stationsvej neden under S-banen med adgang til S-tog med trapper fra endestationen op til enden af perronerne.

3.2.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger

3.2.2.1. Placering og indretning af endestationen

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.

3.3. Linjeføring i Ishøj

Dette kapitel svarer på kommentarer og spørgsmål stillet i høringssvar nummer: 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 66, 69, 70, 72, 74 og 77.

3.3.1. Høringssvar

Flere høringssvar fra borgere og foreninger påpeger problemer med den foreslåede linjeføring i Ishøj langs Ishøj Strandvej/Vejledalen.

Høringssvarene berører følgende emner på denne del af strækningen:

- letbanen placeres tæt på beboelse i Vejledalen
- betydningen af støj, herunder kurvestøj, strukturlyd og vibrationer fra letbanen for de rækkehuse, som ligger i Vejledalen
- anlægsstøj for udesovende børn i vuggestue
- husenes værdi og mulighed for erstatning.
- en del af Vejledalen berøres/lukkes
- Ringere adgangsforhold for gående og cyklister
- Risiko for ulykker
- bekymring for magnetfelt fra højspændingsledninger meget tæt på bebyggelse
- bekymring for sætningsskader
- indsigelse mod, at man inddrager/nedlægger et rekreativt grønt område og boldbane i rækkehusbebyggelsen Grundejerforeningen Strandlunden i Ishøj Kommune.

Følgende alternative linjeføringer og stationsplaceringer foreslås i Ishøj:

- der foreslås, at inddrage 1-2 af de 4 spor på Ishøj Strandvej og/eller cykelstien i den ene retning til etablering af letbanen.
- føre letbanen gennem ”Kondiskoven” og videre ad Vejlebrovej, med en station ved CPH West, og videre frem mod Ishøj Station.
- station ved rastepladsen ved Danhostel Ishøj Strand vandrehjem.
- At lade letbanen slutte i Vallensbæk
- linjeføring forbi Lidl/Netto

Desuden ønsker enkelte borgere, at der etableres en støjvold langs letbanen.

3.3.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger

3.3.2.1. Anlægsfasen

Anlægsarbejdet består af tre forskellige elementer: ledningsomlægninger, ombygning af vejen og etablering af letbanen. Det betyder ikke nødvendigvis, at arbejdet vil være opdelt i tre faser rent tidsmæssigt. Arbejdet vil ikke foregå på hele strækningen på en gang, men derimod opdelt på delstrækninger. Det betyder, at naboerne til anlægsarbejdet ikke vil opleve meget lange samlede anlægsfaser, men derimod anlægsfaser, som er tidsmæssigt begrænsede, men som kan bestå af flere kortere anlægsperioder. Dette skyldes både hensynet til en effektiv gennemførelse af anlægsarbejdet og behovet for, at trafikken hele tiden kan komme frem i et rimeligt tempo, selv om det bliver med en række begrænsninger.

Det kan dog ikke undgås, at et så stort anlægsarbejde giver gener, og at naboerne kan opleve støj i de perioder anlægsarbejdet pågår. Det vil være et krav til entreprenørerne, at de skal bruge den bedst tilgængelige teknologi til nedbringelse af generne, herunder støjdæmpende foranstaltninger, forebyggelse mod støv m.v.

3.3.2.1.1. Støjhåndteringsplan

Der vil ligeledes blive udarbejdet en støjhåndteringsplan, som på forhånd fastlægger hvor meget der må støjes og i hvilket omfang støjende arbejde kan udføres om aftenen og natten og på hvilke vilkår. Denne type støjhåndteringsplan vil være kendt fra blandt andet Vejdirektoratets projekter. God information om anlægsarbejdet (hvorfor, hvornår, hvordan og hvor langt tid) til de berørte naboer vil blive prioriteret og kan give naboer bedre mulighed for at indrette sig på støjen og dermed være med til at give bedre accept af evt. gener fra arbejdet.

3.3.2.2. Driftsfasen

Der findes mange letbaner og sporvejssystemer, både gamle og nye rundt omkring i verdens storbyer. Nogle af de gamle systemer støjer mere end de moderne letbaner som letbanen på Ring 3. Også i forhold til gamle sporvogne og letbaner i udlandet, vil støjbidraget fra letbanen i driftsfasen være relativt lille. Det gælder også i forhold til støj fra vejene, hvor den samlede trafikstøj langs den ændrede linjeføring i Ishøj Kommune er vurderet til at være stort set uændret i forhold til en situation uden letbanen.

3.3.2.2.1. Kurvestøj

Der findes ingen anerkendte metoder til beregning af støj fra kurver, hvorfor det ikke er muligt at forudsige sådan støj. Erfaringsmæssigt er der i snævre kurver risiko for støj, som kan give gener ved naboer til letbanen. Kurvestøj kan forebygges og reduceres ved at tage højde for det i sporkonstruktionen og i konstruktionen af hjul og bogie på letbanetoget, således at nogle af de bestemmende faktorer ændres. I det fremtidige projekteringsarbejde vil HL vurdere strækningen ift. behovet for forebyggende tiltag, som kan minimere gener ved kurvestøj.

3.3.2.2.2. Vibrationer og strukturlyd

I Ishøj Kommune kan 6 boligenheder jf. figur 7.2 i Tillæg til VVM-redegørelsen blive påvirket af strukturlyd over grænseværdierne, mens ingen boliger vurderes at blive udsat for vibrationer over grænseværdien. Hvis påvirkningen ikke kan undgås på anden vis, vil sporene blive søgt dæmpet så strukturlyden fjernes.

3.3.2.2.3. Magnetisme

De elektromagnetiske felter omkring letbanen er helt ufarlige for mennesker, dyr og planter og forstyrrer ikke almindeligt elektronisk udstyr. De elektromagnetiske felter opstår kun når letbanen er i drift, hvorfor dette ikke er tilfældet i nattetimerne.

Felterne kan eventuelt have indflydelse på særligt følsomt måleudstyr, som erfaringsmæssigt kan findes på hospitaler og på en teknisk institution som DTU, hvilket ikke er relevant på strækningen på Ishøj Strandvej.

3.3.2.2.4. Ejendommenes værdi og mulighed for erstatning

Letbanestrækningen berører en række ejendomme og arealer, eksempelvis bygninger, haver, grønne områder og parkeringspladser. For at skabe den nødvendige plads til letbanen vil nogle af disse ejendomme og arealer skulle erhverves via ekspropriationer.

Ekspropriation indebærer, at grundejeren skal afgive hele eller dele af sin ejendom – midlertidigt i anlægsperioden eller permanent i driftsperioden – mod fuldstændig erstatning. Ekspropriationen kan også indebære, at der bliver lagt begrænsninger på udnyttelsen af ejendommen. Det forventes, at der vil blive pålagt en beskyttelsesservitut for letbanen langs letbanetraceet, som kan medføre begrænsninger for udnyttelsen af de ejendomme der grænser op til letbanen. Dette modtager grundejeren også erstatning for. Der bliver kun eksproprieret de arealer og rettigheder, der er nødvendige for at anlægge og efterfølgende drive letbanen.

Projektet for letbanen langs Ring 3 er baseret på dispositionsforslaget, og først når resultatet af VVM-høringen og indarbejdelsen i anlægsloven ligger fast, vil der kunne udarbejdes et detailprojekt. Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at fastlægge det præcise omfang af ekspropriationer.

I det omfang at letbaneprojektet medfører nødvendige ombygninger af bygninger, adgangsforhold mv. vil letbaneprojektet skulle betale for dette når det har været forelagt Ekspropriationskommissionen.

3.3.2.2.5. Proces for ekspropriation

Hvis en lodsejer direkte berøres af projektet – enten som følge af permanent eller midlertidig inddragelse af areal samt rådighedsindskrænkning i form af servitutpålæg – vil den pågældende blive indkaldt til deltagelse i såvel besigtigelses- som ekspropriationsforretning. På besigtigelsesforretningen har man som ejer eller bruger mulighed for at komme med bemærkninger til projektet. På ekspropriationsforretningen tager Ekspropriationskommissionen stilling til erstatningsspørgsmålet.

Alle ejendomme, som berøres direkte eller indirekte af projektet, kan i op til 1 år efter anlægget er taget i drift rejse spørgsmål om erstatning vedr. ulemper ved ekspropriationskommissionen efter de naboretlige regler, som eksempelvis kan være støjgener, forøget færdsel, indbliksgener, fald i ejendomsværdi mv.

Det er ikke bygherren, HL, der bestemmer ekspropriationens omfang og erstatningens størrelse, men den uafhængige Ekspropriationskommission. Ekspropriationskommissionen tager således stilling til erstatningsspørgsmålet – både om der skal betales erstatning og hvor meget erstatning, den enkelte ejer eller bruger skal tilbydes. Hvis ejeren/brugeren ikke er enig i erstatningens størrelse, kan denne påklages til Taksationskommissionen, som er en selvstændig uafhængig instans.

De ejendomme, der bliver berørt af midlertidige og permanente arealinddragelser, bliver indbudt til et møde i god tid. Det vil sige forud for selve ekspropriationsprocessen, som forventes igangsat efter Folketingets vedtagelse af anlægsloven, formentlig i foråret 2016.

3.3.2.2.6. Ejendomsværdi

Det kan ikke udelukkes at letbanen vil påvirke ejendomsværdien for ejendomme der ligger nær letbanestationerne. De tilgængelige analyser, der er foretaget på et dansk erfaringsmateriale peger i retning af at letbanen vil have en positiv virkning på ejendomsværdien.

Analyser af ca. 60.000 boligsalg i Aarhus og Hovedstadsområdet viser, at ejendomsværdien stiger med op mod 4-8 pct. tæt på en station, når et anlægsarbejde er afsluttet. For metroen er effekten ca. 5-7 pct.

3.3.2.3. Bløde trafikanter

Der vil i anlægsfasen blive sikret faciliteter til bløde trafikanter, dog kan cyklister og fodgængere i perioder skulle dele midlertidige stiarealer. Der vil i størst muligt omfang blive etableret erstatningsstier på strækningen. Hensynet til at skabe tryghed på erstatningsstierne vil indgå i overvejelserne.

Der vil blive stillet krav om en omhyggelig planlægning og tilrettelæggelse af trafikafviklingen under anlæg, herunder krav til sikring af forholdene for de bløde trafikanter. Det gælder både de bløde trafikanters færdsel over vejen og herunder er der særligt fokus på de steder, hvor cyklister krydser letbanen.

De cykelstier, der ombygges i forbindelse med letbanen, vil blive udformet i et samarbejde med kommunerne, som er vejmyndighed. Eventuel lukning af veje og udformningen af cykelstier, som ikke er en direkte konsekvens af letbaneprojektet, er beslutninger, som de pågældende kommuner skal træffe som vejmyndigheder.

3.3.2.4. Alternative linjeføringer og stationsplaceringer i Ishøj

Flere hørings svar omfatter forslag til alternative linjeføringer og placeringer af stationer. De vil blive gennemgået i det følgende.

3.3.2.4.1. Inddragelse af 1-2 kørespor på Ishøj Strandvej

En del hørings svar stiller forslag om en alternativ linjeføring, hvor letbanen flyttes væk fra den sydøstlige del af Vejledalen og ud i Ishøj Strandvej. Hvis hørings svarene skal imødekommes, vil det være nødvendigt at inddrage 1 svingbane og/eller en kørebane. En sådan ændring vil kunne have negative konsekvenser for trafikafviklingen på Ishøj Strandvej.

Derfor vil Ishøj Kommune skulle høre Vejdirektoratet i henhold til Vejlovens § 24, om den foreslåede løsning. Kun såfremt Ishøj kommune i sin egenskab af vejmyndighed og Vejdirektoratet kan acceptere de trafikale konsekvenser for det overordnede vejnet vil linjeføringen kunne ændres som foreslået. Forslaget er ikke til hinder for gennemførelse af letbanen, og vurderes ikke at udløse krav om ny VVM. Hvis Ishøj Kommune ønsker at gå videre med denne løsning skal den nævnte proces igangsættes og afklares inden udbuddet.

3.3.2.4.2. Linjeføring gennem fodboldbanerne og stadion

Et andet forslag, som indebærer, at letbanen føres fra Vejlebrovej til Ishøj Strandvej ad en linje mellem fodboldbanerne og stadion, og stationen placeres ved CPH West, har tidligere været analyseret. På baggrund af denne analyse og en lang række hørings svar i den offentlige høring af VVM-redegørelsen i sommeren 2015, har Ishøj Kommune anmodet om, at linjeføringen ændres, således at letbanen føres ad Ishøj Stationsvej og Ishøj Strandvej, og at stationen flyttes til Ishøj Strandvej. Denne løsning er vurderet at kunne gennemføres med mindst mulig omfang af ekspropriationer. Derudover er det den linjeføring, hvor man berører beboelse mindst muligt sammenlignet med antal beboelsesejendomme på strækningen på Vejlebrovej frem til det grønne område.

3.3.2.4.3. Linjeføring forbi Lidl/Netto

En alternativ linjeføring er foreslået, hvor man drejer til højre ud fra Ishøj stationsforplads og mod syd af Vejlebrovej for ramme Ishøj Strandvej ved Lidl/Netto og dernæst dreje mod nordøst af Ishøj Strandvej. Denne linjefø-

ring vil medføre risiko for at genere langt flere naboer samt kræve en større omdirigering af letbanen og forlængelse på over halvanden kilometer, som ikke trafikalt eller økonomisk er hensigtsmæssig.

3.3.2.4.4. Alternativ stationsplacering på Ishøj Strandvej

Et alternativt forslag til stationsplacering indebærer en station ved rastepladsen ved Danhostel/Ishøj Strandvej vandrehjem. Dette forslag indebærer, at letbanen skal krydse Ishøj Strandvej to gange inden for en kort strækning mellem krydset ved Ishøj Stationsvej og Ishøj Strandvej og kommunegrænsen med Vallensbæk, hvilket ikke er vurderet trafikalt hensigtsmæssigt.

3.3.2.4.5. Endestation i Vallensbæk

Letbanens overordnede linjeføring og placering af stationerne er fastlagt i en Principaftale mellem projektets ejere – Ringbykommunerne, Region Hovedstaden og staten ved transport- og bygningsministeren. Principaftalen er fulgt op af Lov om letbane på Ring 3 (projekteringsloven), som blev vedtaget af Folketinget i februar 2014. Den overordnede linjeføring samt antal og placering af stationer kan ikke ændres, uden de øvrige aftaleparter accept.

3.4. Linjeføring og stationsplacering i Lyngby

Dette kapitel svarer på kommentarer og spørgsmål stillet i høringsvar nummer: 17, 65, 68, 71, 73 og 76.

3.4.1. Høringsvar

Statoil Fuel & Retail A/S, Boligselskabet AKB, AB Lyngbyhus og to borgere har udtrykt bekymring for den foreslåede linjeføring og sendt en række forslag til alternative linjeføringer.

Der foreslås flere alternative linjeføringer i Lyngby-Taarbæk:

- at man bibeholder den oprindelige linjeføring under Lundtoftgårdsvej
- at man fører letbanen ad Firskovvej og kører ad Haveforeningen Ermelunden for at forsætte ad Helsingørmotorvejen
- at letbanen føres under den nuværende jernbanebro med lysregulering og videre ad Ring 4/Lyngby Torv.
- linjeføringen på Klampenborgvej mellem Torvet og Kanalvej placeres på den nordlige side langs Lyngby Storcenter end langs Magasin.

Der er flere forslag til ændrede stationsplaceringer:

- at flytte stationen fra tankstation til fx nord for Lyngbygårdsvej ud for højhuset eller til området med p-pladser
- stationen på Lyngby Torv, flyttes til Klampenborg ved Nærumbanens viadukt/hjørnet af Kanalvej/Firskovvej.
- en af stationerne på DTU flyttes til Buddingevej mellem Christian X's Allé hhv. Nybrovej.

Vejprojekter under Lyngby-Taarbæk Kommune:

- Kanalvej forlænges som en del af P-søgeringen ad den tidligere fæstningskanal, den i dag mindre benyttede park/cykelsti mellem Toftebæksvej og Lyngby Hovedgade til udmunding i sidstnævnte mellem rundkørslen og Stades Krog.
- Den planlagte vej fra Firskovvej til Jægerborgvej forlænges mod nord helt til Klampenborgvej.

3.4.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger

Flere hørings svar omfatter forslag til alternative linjeføringer gennem Lyngby og placeringer af stationer, hvilket vil blive gennemgået i nedenstående.

3.4.2.1. Alternative linjeføringer

Der stilles forslag om, at linjeføringen i stedet for at dreje ind over den nuværende Statoil-grund føres under Lundtoftegårdsvej over til en ny station parallelt med Lundtoftegårdsvej som i den oprindelige linjeføring. Dette er en anlægsmæssig økonomisk dyrere løsning end den foreslåede og udgør heller ikke en driftsmæssig fordel.

En alternativ linjeføring langs Firskovvej, hvor letbanen drejer ind ved Firskovvej og kører videre langs Haveforeningen Ermelunden og fortsætter langs Helsingørmotorvejen vurderes ikke mulig, da Ermelundskilen er fredet område.

Forslag om at letbanen føres under den nuværende jernbanebro med lysregulering og videre ad Ring 4/Lyngby Torv og ad Klampenborgvej, som ikke lukkes for trafik har tidligere været undersøgt. En løsning med at føre letbanen under den nuværende jernbanebro i blandet trafik er ikke trafikalt hensigtsmæssigt. Lyngby-Taarbæk Kommune har som en del af den fremtidige byplanlægning besluttet at lukke Klampenborgvej, hvilket ikke er en del af letbaneprojektet.

Derudover er der indsendt forslag om, at linjeføringen på Klampenborgvej mellem Torvet og Kanalvej placeres på den nordlige side langs Lyngby Storcenter i stedet for langs den sydlige side. Denne placering er tidligere analyseret og den nordlige placering på Klampenborgvej er besluttet af Lyngby-Taarbæk Kommune som en del af deres fremtidige planlægning af bymiljøet.

De to alternative forslag til vejprojekter, som omfatter at Kanalvej forlænges som en del af P-søgeringen ad den tidligere fæstningskanal mellem Toftebæksvej og Lyngby Hovedgade til udmunding i sidstnævnte mellem rundkørslen og Stades Krog samt at den planlagte vej fra Firskovvej til Jægerborgvej forlænges mod nord helt til Klampenborgvej er begge del af Lyngby-Taarbæk Kommunes besluttede omlægning af trafikken i det centrale Lyngby. Sådanne trafikale ændringer er ikke en del af letbaneprojektet.

3.4.2.2. Alternative stationsplaceringer

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

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

Forslag om alternative placeringer af stationer på henholdsvis Klampenborg ved Nærumbanens viadukt/hjørnet af Kanalvej/Firskovvej og på Buddingevej mellem Christian X's Allé hhv. Nybrovej er begge behandlet på s. 22 i Hvidbog af Oktober 2015 fra den offentlige høring om VVM-redegørelsen af maj 2015. I begge tilfælde er passagergrundlaget vurderet til at være meget begrænset. I forslaget med at flytte en af stationerne fra DTU til Buddingevej er passagergrundlaget væsentligt mindre end på DTU.

3.5. Trafikafvikling i Lyngby

Dette kapitel svarer på kommentarer og spørgsmål stillet i høringsvar nummer: 37, 40, 55, 61, 65 og 68.

3.5.1. Høringsvar

FDM er af den opfattelse, at de afledte effekter af den ændrede linjeføring ikke behandles fyldestgørende i VVM-redegørelsen. FDM er bevidst om, at beslutningen om at lukke Klampenborgvej i Lyngby for gennemgående trafik henhører under Lyngby-Taarbæk Kommune, men efterspørger en vurdering af Lyngby-Taarbæk Kommunes afværgetiltag ift de trafikale effekter på de omkringliggende veje og Motorring 3 med tilhørende tilslutningsanlæg.

En borger udtrykker bekymring for trafikafviklingen i det centrale Lyngby, hvis man lukker Klampenborgvej. Påpeger, at Lyngby fungerer som et vej-kryds for trafikken øst-vest og nord-syd og forudser stor påvirkning af parkeringsøgeringen. Sætter tvivl ved den trafikale effekt ved at føre Firskovvej igennem til Jægersborgvej og at lukning af Klampenborgvej for biltrafik har meget lille effekt for trafikafviklingen i det centrale Lyngby.

En borger sætter tvivl ved oplysning fra Borgermødet i Lyngby-Taarbæk Kommune den 4. nov. ift tidsforbruget ved passage af Lyngby bymidte, når nye forbindelser ud til motorvejsnettet er etableret.

En borger påpeger, at den viste omfordeling af biltrafikken mangler tal for antallet af biler, idet de viste procenter ikke siger noget om hvor stor ændringen er. Foreslår, at der gøres øget brug af mobilitetsplanlægning i forhold til både nuværende og kommende virksomheder og beboere, således at letbanen får folk til at omlægge deres transport fra bil til kollektiv trafik og cykel.

Derudover foreslår en borger følgende ændringer til linjeføring i Lyngby-Taarbæk mhp forbedret trafikafvikling:

- Kanalvej føres som en del af P-søgeringen ad den tidligere fæstningskanal, i dag mindre benyttede park/cykelsti mellem Toftebæksvej og Lyngby Hovedgade til udmunding i sidstnævnte mellem rundkørslen og Stades Krog.
- Den planlagte vej fra Firskovvej til Jægerborgvej forlænges mod nord helt til Klampenborgvej.

3.5.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger

Transport- og Bygningsministeriet er enige med FDM i, at lukningen af Klampenborgvej i Lyngby for gennemkørende trafik henhører under Lyngby-Taarbæk Kommune, som har undersøgt de trafikale konsekvenser af ændringen. Kommunen har oplyst, at der arbejdes videre med at afklare behovet for afværgetiltag for de trafikale effekter på de omkringliggende veje.

Oplysningen om tidsforbruget ved passage af Lyngby bymidte indgår ikke i tillægget til VVM, men stammer - som nævnt i høringssvaret - fra Lyngby-Taarbæk kommunes rådgiver på borgermødet og vedrører kommunens projekt med lukning af Klampenborgvej. TBM har således ikke mulighed for at kommentere på dette.

I tillægget til VVM er det valgt at fremstille ændringerne i trafikmængder som procenttal, for at anskueliggøre ændringerne relativt til før-situationen. TBM takker for forslaget om at bruge mobilitetsplanlægning til at understøtte letbanen.

De to foreslåede ændringer i vejnettet i Lyngby-Taarbæk ligger ud over hvad letbaneprojektet omfatter og kan inddrage, men kan evt. indgå i kommunens videre arbejde med trafikforholdene i kommunen.

3.6. Kørestrømsanlæg i Lyngby

Dette kapitel svarer på kommentarer og spørgsmål stillet i høringssvar nummer: 43, 61 og 75.

3.6.1. Høringssvar

Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk samt en borger, udtrykker bekymring for, at Lyngby bymidte bliver præget af master og luftkabler, specielt hen over Lyngby Torv med det fredede rådhus og den bevaringsværdige

randbebyggelse. Foreningen sår tvivl ved, at der endnu ikke er udviklet en gennemprøvet teknik for tog/letbaner uden kabler og henviser til Nice. En borger foreslår, at mulighederne for overgang til batteridrift ved kørsel gennem Lyngby bymidte undersøges.

En borger vurderer, at det er afgørende for Letbanens succesfulde gennemførelse i det centrale Lyngby, at forløbet på Buddingevej fra Christian X allé til og med Jernbaneplassen får en såvel æstetisk som funktionel bearbejdning og anbefaler at gennemføre denne strækning uden master og luftbårne køreledninger.

3.6.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger

I en række lande arbejdes der med udvikling af ledningsfri letbaner. Disse løsninger har imidlertid på nuværende tidspunkt ikke været afprøvet i praksis under lignende klimaforhold tilstrækkeligt længe til, at de kan betragtes som standardløsninger. Anskaffelse af et sådant system til letbanen på Ring 3 ville således medføre en betydelig risiko for, at anlægget ville blive væsentligt dyrere eller, at letbanen ikke kommer til at fungere efter hensigten, når den sættes i drift. På den baggrund er det valgt, at letbanen skal være et standardsystem med traditionelle køreledninger.

På strækningen gennem Lyngby Centrum vil letbanen blive anlagt med rilleskinnespor, hvilket blandt andet er valgt af hensyn til æstetikken gennem bymiljøet i Lyngby Centrum.

3.7. Sikkerhed

Dette kapitel svarer på kommentarer og spørgsmål stillet i høringssvar nummer: 61.

3.7.1. Høringssvar

En borger udtrykker bekymring for påkørsel af køreledningsanlæg og afviser skiltning som afværgetiltag. Foreslår at undersøge de gener passagererne vil opleve ved dels en nedfalden og dels en brudt køreledning og udtrykker bekymring for trafiksikkerheden.

3.7.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger

Uagtet at skiltning ikke alene kan/vil forhindre påkørsel af køreledningsanlæg, vil der i forbindelse med etablering af letbanen, blive opsat skilte der advarer mod elektrisk anlæg.

Letbanens køreledninger ophænges 5,5 meter over kørebanen/skinnebanen, undtagen under og i nærheden af visse passager under broer hvor en højde ned til 4,2 m accepteres. Disse højder tillader alle normale biler, busser og lastbiler at passere. Herved sikres, at trafikken kun yderst sjældent kan give risiko for nedrevne køreledninger.

I letbaner med køreledninger kan det ikke undgås at der fra tid til anden sker en beskadigelse af en køreledning. Anlægget udformes i overensstem-

melse med bestemmelserne for elektrisk sikkerhed ("Stærkstrømsbekendtgørelsen") således som krævet af Sikkerhedsstyrelsen.

Disse bestemmelser dækker også forholdsregler til at sikre afbrydelse af kørestrømmen ved nedfald af køreledninger. Afbrydelse kan i mange tilfælde ske automatisk, men også ved manuel aktivering af nødafbrydere.

Ved driftsforstyrrelser af denne art vil der blive iværksat en alternativ cirkulering af letbanetog mens reparationen pågår. Forbi det fejlramte sted må der indsættes "erstatningsbusser", hvis reparationen ikke kan gennemføres inden for et relativt kort tidsrum.

Letbanen på Ring 3 kører hurtigt og med høj frekvens, høj driftspålidelighed og fokus på sikkerhed for både letbanepassagererne og de øvrige trafikanter. Da letbanen er et nyt element i trafikken er der særlig fokus på sikkerheden ved udformningen og driften af letbanen både i forhold til letbanens passagerer og i forhold til vejens øvrige trafikanter, biler, cykler og gående.

3.8. Cykler

Dette kapitel svarer på kommentarer og spørgsmål stillet i høringssvar nummer: 67.

3.8.1. Høringssvar

Cyklistforbundets lokalafdeling i Lyngby-Taarbæk er meget tilfredse med den ændrede linjeføring i Lyngby, der umiddelbart giver færre konfliktpunkter mellem letbanen og cyklerne samt sikrer fornuftige cykelforbindelser internt på DTU samt til og fra området. Cyklistforbundet påpeger dog:

- at regional cykelsti krydser letbanen i krydset mellem Klampenborgvej og Firskovvej, hvorfor der skal være sammenhæng mellem cykelstierne på Firskovvej og stien, således at cyklister kan krydse både Klampenborgvej og letbanen i én fase.
- at stitilslutningen på Lundtoftegårdsvej nord for højhuset ønskes bibeholdt da den er en vigtig stiforbindelse fra boligområdet til Lundtoftegårdsvej uden brug af veje med bilkørsel.
- at Supercykelstien langs Helsingørmotorvejen mellem Klampenborgvej og Lundtoftevej skal gøre brug af de eksisterende cykelstier på Lundtoftegårdsvej og ikke som nævnt i tillægget føres ad det grønne område vest for Helsingørmotorvejen.
- at der er fokus på sikkerheden for cyklister på veje med øget biltrafik.

3.8.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger

Ved udformningen af letbanen og de dertil knyttede ombygninger af Ring 3 samt øvrige berørte veje er der taget hensyn til cyklernes fremkommelighed og sikkerhed både gennem etablering af cykelstier og ved udformningen af krydsene. I hvilken udstrækning cyklerne vil kunne yderligere tilgodeses, for eksempel ved udformningen af krydsene og indretningen af sig-

nalsystemerne, vil afhænge af de sikkerhedsmæssige vurderinger, som er igangsat både på vejområdet og jernbaneområdet, og som vil være en integreret del af letbaneprojektet og danne grundlag for sikkerhedsgodkendelsen af letbanen.

Den sikkerhedsmæssige vurdering af krydsningen af stien mellem højhusene og Lundtoftevej har resulteret i at stien afbrydes på begge sider af letbanen, da krydsning i kurven ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Adgang til højhusene må som konsekvens ske via adgang til P-plads til højhuset.

Supercykelstien mellem Klampenborgvej og Lundtoftevej vil fortsat forløbe langs Lundtoftegårdsvej med uændret stibredde.

Der er stor fokus på sikkerheden for de bløde trafikanter. Det gælder både de rejsendes færdsel over vejen, og de øvrige trafikanter, og herunder er der særlig fokus på de steder, hvor cykelstierne krydser letbanen. De cykelstier langs Ring 3, der ombygges i forbindelse med letbanen, vil blive udformet i et samarbejde med kommunerne, som er vejmyndighed.

3.9. Økonomi

Dette kapitel svarer på kommentarer og spørgsmål stillet i høringsvar nummer: 17 og 73.

3.9.1. Høringsvar

Statoil Fuel & Retail A/S udtrykker bekymring for at nedlæggelsen af tankstationen vil få konsekvenser for borgere og pendlere, da der er meget få tankstationer i området. Der påpeges at antallet af tankstationer i Lyngby-Taarbæk kommune ligger under gennemsnittet for Hovedstaden.

Det påpeges, at nedlæggelse af tankstationen vil få økonomiske konsekvenser for Statoil, som vil fremsætte krav om kompensation.

Boligselskab AKB gør opmærksom på, at de vil få store tab af lejeindtægter fra Statoil tanken, hvis denne nedlægges. Dette vil føre til huslejestigning for de resterende beboere.

3.9.2. Transport- og Bygningsministeriets bemærkninger

Ekspropriation indebærer, at grundejeren skal afgive hele eller dele af sin ejendom – midlertidigt i anlægsperioden eller permanent i driftsperioden – mod fuldstændig erstatning.

Erstatningsspørgsmål i forbindelse etablering af letbane på Ring 3 vil indgå i ekspropriationskommissionens besigtigelses- og ekspropriationsforretninger med henblik på en vurdering af, hvorvidt de ændrede forhold skal give anledning til erstatninger til bl.a. Statoil og Boligselskabet AKB.

Kapitel 4. Oversigt over modtagne høringssvar

	Endestation i Ishøj	Linjeføring og stationsplacering i Ishøj	Linjeføring og stationsplacering i Lyngby	Trafikafvikling i Lyngby	Kørestrømsanlæg i Lyngby	Sikkerhed	Cykler	Økonomi
Myndigheder								
(37) Lyngby-Taarbæk Kommune				x				
(77) Ishøj Kommune		x						
Organisationer, foreninger og virksomheder								
(17) Boligselskab AKB, Formand Erik Frikke			x					x
(20) Enhedslisten, Ole Wedel-Brandt, Byrådsmedlem		x						
(38) Grundejerforeningen Strandlunden, Bjarne Nielsen		x						
(40) FDM, Dennis Lange				x				
(43) Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk, Bente Kjøller					x			
(56) Grundejerforeningen Strandlund		x						
(59) Forældrebestyrelsen daginstitutionen Regnbuen, Sandie C. Lindblad		x						
(67) Niels Wellendorf, Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk Rudersdal							x	
(71) AB Lyngbyhus			x					
(73) Bo Philipsen, Statoil Fuel & Retail A/S			x					x
Privatpersoner								
(1) Jan Hansen								
(2) Søren Mortensen	x							
(3) Michael Hahn		x						
(4) Svend Aage Holt Rasmussen		x						
(5) Lars Bo Kujahn		x						

	Endestation i Ishøj	Linjeføring og stationsplacering i Ishøj	Linjeføring og stationsplacering i Lyngby	Trafikafvikling i Lyngby	Kørestrømsanlæg i Lyngby	Sikkerhed	Cykler	Økonomi
(6) Michael Glud Madsen		x						
(7) Bjarne B. Nielsen		x						
(8) Fatma Zeidan		x						
(9) Palle D. Christoffersen		x						
(10) Henriette Stadager Bangsholt		x						
(11) Egon og Inge Pedersen	x							
(12) Carsten Høi		x						
(13) Leif Grundsøe		x						
(14) Edvin Jensen		x						
(15) Kenneth Friis		x						
(16) Iren Mirmojtahedi		x						
(18) Iren Mirmojtahedi		x						
(19) Iraj Mirmojtahedi		x						
(21) Stine Daugaard Christiansen		x						
(22) Sami og Mufide Bulduk		x						
(23) Annalise Hansen		x						
(24) Bill Bartels		x						
(25) Ingrid Nielsen		x						
(26) Henrik Vallø		x						
(27) Bendt Bøjer Christensen		x						
(28) Birtha Christensen		x						
(29) Bente Sprogøe		x						
(30) Per Gammelby		x						
(31) Erik Friberg Hansen		x						
(32) Elsebeth Hansen		x						
(33) Nicole Meyer-Andersen		x						
(34) Mikkel Meyer-Andersen		x						
(35) Per Hessel		x						
(36) Anders Kelstrup		x						
(39) Anja Nielsen		x						

	Endestation i Ishøj	Linjeføring og stationsplacering i Ishøj	Linjeføring og stationsplacering i Lyngby	Trafikafvikling i Lyngby	Kørestrømsanlæg i Lyngby	Sikkerhed	Cykler	Økonomi
(41) Poul Hansen		x						
(42) Camilla Berthelsen		x						
(44) Jon Kruse Poulsen		x						
(45) Bente og Kim Kildegaard Isherwood		x						
(46) Stine Jepsen		x						
(47) Susanne Hahn		x						
(48) Goran Andersen		x						
(49) Linda Holse		x						
(50) Kirsten Hedegaard		x						
(51) Kathja Demant		x						
(52) Martin Larsen		x						
(53) Flemming Nielsen		x						
(54) Jeanette Nielsen		x						
(55) Ole Nielsen				x				
(57) Pia Mikkelsen		x						
(58) Cecilie Beltoft Nielsen		x						
(60) Edvard H. Kejser		x						
(61) Ulla Bladt				x	x	x		
(62) Christina Hultberg		x						
(63) Sune Nielsen		x						
(64) Heidi Hansen og Jesper Rasmussen		x						
(65) Richard Pade			x	x				
(66) Lillian Poulsen		x						
(68) Niels Wellendorf			x	x				
(69) Birgit B. Pedersen		x						
(70) Kjersti Lindblad		x						
(72) Kenneth Christensen		x						
(74) Thomas Hansen		x						
(75) Sten Langvad					x			
(76) Hans Pedersen			x					

Bilag 1: Resumé af de enkelte hørings- svar

(1) Jan Hansen

Anmoder om tegningsmateriale fra Anker Engelundsvej (DTU) til endestationen i Lundtofte, samt præcis placering af letbanens endestation. (Er besvaret i personlig mail og vil ikke blive yderligere behandlet i nærværende Hvidbog)

(2) Søren Mortensen, Vildtbanegård

Indsigelse mod letbanens foreslåede placering af endestationen på Stationsforpladsen ved Ishøj Station. Der udtrykkes bekymring for forøget blanding mellem bløde og hårde trafikanter og deraf nedsat trafiksikkerhed, forhøjet støjniveau ved endestationens placering samt færre parkeringspladser. En alternativ placering foreslås med stations placering på Vejlebrovej eller integreret i nuværende busholdeplads område. (*Endestationen i Ishøj*)

(3) Michael Hahn

Der spørges til hvor tæt letbanen kommer på rækkehusene i Vejledalen, og der udtrykkes bekymring for, om betydningen af letbanen er undersøgt for de rækkehuse, som ligger i Vejledalen, specifikt nævnes støj og der spørges til husenes værdi og mulighed for erstatning.

Derudover spørges til bevæggrunden for at lukke Vejledalens sydlige ende. Der foreslås at inddrage 2 af de 4 spor på Ishøj Strandvej til etablering af letbanen.

Borgeren udtrykker bekymring for stråling fra højspændingsledninger meget tæt på bebyggelse og spørger til, om det er undersøgt, om dette er farligt. (*Linjeføring i Ishøj*)

(4) Svend Aage Holt Rasmussen

Udtrykker bekymring for at letbanen kommer tæt på beboelse i vejledalen. Foreslår alternativ linjeføring langs kondiskoven, og mellem boldbanerne, og videre ned ad Vejlebrovej eller at flytte letbanen længere ud på Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(5) Lars Bo Kujahn

Indsigelse mod at Vejledalen i Ishøj skal lukkes og foreslår at letbanen anlægges i Ishøj Strandvej, evt. på den sydlige side. (*Linjeføring i Ishøj*)

(6) Michael Ghud Madsen

Indsigelse imod linjeføring af letbane i Vejledalen samt lukning af Vejledalen. Foreslår at rykke letbanen ud på Ishøj Strandvej parallelt med Vejledalen og inddrage et spor. (*Linjeføring i Ishøj*)

(7) Bjarne B. Nielsen

Gør indsigelse mod, at letbanens linjeføring i Ishøj Kommune betyder, at Vejledalen bliver berørt på nogen måde, endside kommer for alt for tæt på en række boliger, der i driftsfasen vil blive udsat for støjgener og vibrationer over anbefalede grænseværdier. Yderligere forventes, at de berørte boliger vil tabe markant værdi på boligmarkedet.

Der foreslås alternative forslag til linjeføring og stations placering bl.a at rykke letbanen ud på Ishøj Strandvej ved at reducere fra 4 til 2 bilspor og anlægge station ved rastepladsen ved Danhostel Ishøj Strand vandrehjem eller at føre letbanen gennem "Kondiskoven" og videre ad Vejlebrovej, med en station ved CPH West, og videre frem mod Ishøj Station.

Indsigelse mod, at man inddrager/nedlægger et rekreativt grønt område og boldbane i rækkehusbebyggelsen Grundejerforeningen Strandlunden i Ishøj Kommune. *(Linjeføring i Ishøj)*

(8) Fatma Zeidan

Indsigelse mod at Vejledalen lukkes samt forslag om, at letbanen bliver lavet som en del af Ishøj Strandvej, evt. på den sydlige side. *(Linjeføring i Ishøj)*

(9) Palle D. Christoffersen

Det foreslås, at endestationen for letbanen flyttes fra Ishøj Stationsplads til Ishøj Stationsvej neden under S-banen med adgang til S-tog med trapper direkte fra endestationen op til enden af perronerne. *(Endestationen i Ishøj)*

(10) Henriette Stadager Bangsholt

Indsigelse mod letbanens placering gennem Vejledalen pga lukning af del af vej og cykelsti, øget trafik og inddragelse af boldbane og friluftsarealer. Udtrykker bekymring for støjgener og foreslår at flytte letbanen længere ud på Ishøj Strandvej. *(Linjeføring i Ishøj)*

(11) Egon og Inge Pedersen

Spørger til, hvordan Ishøj stationsplads bliver indrettet og hvormange P-pladser, der berøres. *(Endestationen i Ishøj)*

(12) Carsten Høi

Udtrykker bekymring for at letbanen føres ind på Vejledalen bla. pga. støj. Foreslår den oprindelige linjeføring forbi Handelsskolen. *(Linjeføring i Ishøj)*

(13) Leif Grundsøe

Beder om at dette høringssvar betragtes som et positivt input i debatten. Foreslår at genoverveje den oprindelige foreslåede linjeføring fra ringvejen gennem Bækkeskovvej/Vejlebrovej til Ishøj station. *(Linjeføring i Ishøj)*

(14) Edvin Jensen

Udtrykker bekymring for at letbanen anlægges tæt på bebyggelse i Vejledalen. *(Linjeføring i Ishøj)*

(15) Kenneth Friis

Indsigelse mod lukning af Vejledalen og den forslåede linjeføring pga. bebyggelse tæt på banen og forringet hus værdi. Foreslår at rykke letbanen ud i Ishøj Strandvej. *(Linjeføring i Ishøj)*

(16) Iren Mirmojtahedi

Bemærker, at materialet indeholder divergerende oplysninger, da det på side 18 under pkt. 3.2. anføres, at "letbanen føres ad Ishøj Stations Vej og Ishøj Strandvej", mens det på side 19 anføres at den sydøstlige del af Vejledalen op mod Ishøj Strandvej vil blive lukket for biltrafik, for at gøre plads til letbanen. Foreslår dette rettet i materialet, at letbanen - udover Ishøj Stations Vej og Ishøj Strandvej - også føres ad Vejledalen.

Indsigelse mod letbanens linjeføring ad Vejledalen pga. den tætte beliggenhed på bebyggelse, øget støj niveau, ejendomsværdi og fjernelse af rekreative områder. Foreslår at letbanen føres af en alternativ rute. *(Linjeføring i Ishøj)*

(17) Boligselskab AKB, Formand Erik Frikke

Udtrykker bekymring for at Statoil tanken nedlægges for at give plads til en letbanestation. Boligselskabet vil få store tab af lejeindtægter fra Statoil tanken. Dette vil føre til huslejestigning for de resterende beboere.

Der foreslås flere alternative linjeføringer bl.a. at man bibeholder den oprindelige linjeføring under Lundtoftegårdsvej, eller at man fører letbanen ad Firskovvej og kører ad Haveforeningen Ermelunden for tilslut at forsætte ad Helsingørmotorvejen. Alternativt foreslås det at Hovedstadens Letbane eller Lyngby-Taarbæk kommune overtager lejeforpligtelserne fra Statoil.

Der udtrykkes bekymring for at den nuværende pumpebrønd skal graves op og flyttes. Der er bekymring for at afdelingen Fortun Byen vil få flere støjgener. *(Linjeføring og stationsplacering i Lyngby og økonomi)*

*(18) Iren Mirmojtahedi Samme som nr. 16. (Linjeføring i Ishøj)**(19) Iraj Mirmojtahedi*

Udtrykker bekymring for støj fra letbanen, forringet ejendomsværdi og fjernelse af rekreativt område. Foreslår at letbanen føres igennem en alternativ rute, der ikke er væsentlig til gene for området beboere. *(Linjeføring i Ishøj)*

(20) Ole Wedel-Brandt, Byrådsmedlem, Enhedslisten

Foreslår ændret linjeføring; Cykelstien vest for Ishøj Strandvej sløjfes og der anlægges en dobbeltrettet cykelsti øst for Strandvejen. Samtidig foreslås Ishøj Strandvej indsnævret fra fire til to spor på strækningen fra sammenfletningen mellem Søndre Ringvej og Gammel Køge Landevej. *(Linjeføring i Ishøj)*

(21) Stine Daugaard Christiansen

Beder om afklaring af om letbanen løber på Ishøj Strandvej eller Vejledalen. Beder om at få at vide nøjagtig hvor letbanen skal være.

Værst tænkelige scenarie er, at toget kommer til at køre blot to meter fra min havedør. Spørger til indkig i haver og til om støjniveauet kan sidestilles med de gener en person med tinnitus har. Spørger til risiko ved elektromagnetiske felter. (*Linjeføring i Ishøj*)

Foreslår at lægge letbanen ud på Ishøj Strandvej og reducere vejbaner og flytte cykelsti. (*Linjeføringen i Ishøj*)

(22) *Sami og Mufide Bulduk*

Giver udtryk for et ønske om at letbanen bliver flyttet et andet sted hen. (*Linjeføringen i Ishøj*)

(23) *Annalise Hansen*

Finder placeringen langs Vejledalen uacceptabel og udtrykker bekymring for boligernes værdi, adgangsforhold for gående og cyklister, risiko for ulykker, Ishøj som grøn by og støj. (*Linjeføring i Ishøj*)

(24) *Bill Bartels*

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for legende børn, vuggestue, stiforbindelser og ulykker med cykler. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(25) *Ingrid Nielsen*

Se 23. (*Linjeføring i Ishøj*)

(26) *Henrik Vallø*

Se 23. (*Linjeføring i Ishøj*)

(27) *Bendt Bøjer Christensen*

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for legende børn, vuggestue, stiforbindelser og ulykker med cykler. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. Ønsker yderligere beplantning langs vejen. (*Linjeføring i Ishøj*)

(28) *Birtha Christensen*

Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(29) *Bente Sprogøe*

Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(30) *Per Gammelby*

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for legende børn, vuggestue, stiforbindelser og ulykker med cykler. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(31) *Erik Friberg Hansen*

Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(32) Elsebeth Hansen

Finder placeringen langs Vejledalen uacceptabel og udtrykker bekymring for boligernes værdi, adgangsforhold for gående og cyklister, risiko for ulykker, Ishøj som grøn by og støj. Ønsker en station ved Ishøj Vandrehjem. *(Linjeføring i Ishøj)*

(33) Nicole Meyer-Andersen

Beskriver udførligt hvilke gener, letbanen vil medføre, herunder strukturlyd, anlægsstøj, trafikstøj, kurvestøj og indkig. Ønsker beskrevet hvordan strukturlyd forebygges og foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. *(Linjeføring i Ishøj)*

(34) Mikkel Meyer-Andersen

Gør indsigelse mod linjeføringen på grund af bl.a. værdiforringelse, risiko for ulykker og adgangsforhold. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. *(Linjeføring i Ishøj)*

(35) Per Hessel

Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. *(Linjeføring i Ishøj)*

(36) Anders Kelstrup

Gør indsigelse mod linjeføringen og foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. *(Linjeføring i Ishøj)*

(37) Lyngby-Taarbæk Kommune

Lyngby-Taarbæk kommune påpeger at det generelt er en svaghed, at man kun ser på eftermiddagsmyldretiden ift trafikafvikling i Lyngby, da problemstillingen kan være en anden i morgenmyldretiden.

Derudover anser Lyngby-Taarbæk kommune den ændrede linjeføring som en positiv ændring, da de samlede miljøpåvirkninger mindskes. Kommunen anbefaler dog forsat at have fokus på afværgeforanstaltninger i den videre proces. *(Trafikafvikling i Lyngby)*

(38) Grundejerforeningen Strandlunden, Bjarne Nielsen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for legende børn, vuggestue, stiforbindelser og ulykker med cykler. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej eller langs nordsiden af idrætscentrets område. *(Linjeføring i Ishøj)*

(39) Anja Nielsen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for værdiforringelse, adgangsforhold, og grønne områder. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. *(Linjeføring i Ishøj)*

(40) FDM, Dennis Lange

FDM påpeger, at de afledte effekter af den ændrede linjeføring ikke behandles fyldestgørende i VVM-redegørelsen. FDM er bevidste om, at beslutningen om at lukke Klampenborgvej i Lyngby for gennemgående trafik henhører under Lyngby-Taarbæk Kommune, men efterspørger en vurdering af

Lyngby-Taarbæk Kommunes afværgetiltag ift de trafikale effekter på de omkringliggende veje og Motorring 3 med tilhørende tilslutningsanlæg. (*Trafikafvikling i Lyngby*)

(41) *Poul Hansen*

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for legende børn, stiforbindelser og sikkerhed. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(42) *Camilla Berthelsen*

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for pædagoger og legende børn i vuggestuen Regnbuen, støj, vibrationer, visuelle og sundhedseffekter. Foreslår letbanen flyttet til sydsiden af Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(43) *Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk, Bente Kjølner*

Foreningen udtrykker bekymring for, at Lyngby bymidte bliver præget af master og luftkabler, specielt hen over Lyngby Torv med det fredede rådhus og bevaringsværdige randbebyggelse. Foreningen sætter tvivl ved, Hovedstadens Letbanes tidligere svar i Hvidbog af oktober 2015, omhandlende, at der endnu ikke er udviklet en gennemprøvet teknik for tog/letbaner uden kabler og henviser til Nice.

Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk henstiller til, at der ikke etableres standere og kabler gennem Lyngby bymidte. (*Kørestråmsanlæg i Lyngby*)

(44) *Jon Kruse Poulsen*

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for legende børn, afstand til beboelse, sætningsskader, stiforbindelser og trafiksikkerhed. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. Ønsker stationen ved Strandparkstien opkaldt "Vejledalen (Ishøj strandpark og Arken)" (*Linjeføring i Ishøj*)

(45) *Bente og Kim Kildegaard Isherwood*

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for afstand til beboelse, værdiforringelse, stiforbindelser, støj og sikkerhed. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej, evt. på sydsiden eller med stop i Vallensbæk. (*Linjeføring i Ishøj*)

(46) *Stine Jepsen*

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for inddragelse af Vejledalen, kaos ved vuggestuen, bløde trafikanter. Foreslår cykelstien på indersiden af letbanen. (*Linjeføring i Ishøj*)

(47) *Susanne Hahn*

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for indkig, legende børn, vuggestue, stiforbindelser og ulykker. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(48) Goran Andersen

Beder om afklaring af om letbanen løber på Ishøj Strandvej eller Vejledalen. Beder om at få at vide nøjagtig hvor letbanen skal være.

Værst tænkelige scenarie er, at toget kommer til at køre blot to meter fra min havedør. Spørger til indkig i haver og til om støjniveauet kan sidestilles med de gener en person med tinnitus har. Spørger til risiko ved elektromagnetiske felter. *(Linjeføring i Ishøj)*

(49) Linda Holse

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for afstand til beboelse, værdiforringelse, stiforbindelser og sikkerhed. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. *(Linjeføring i Ishøj)*

(50) Kirsten Hedegaard

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for afstand til beboelse, værdiforringelse, adgangsforhold, stiforbindelser og sikkerhed. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej *(Linjeføring i Ishøj)*

(51) Kathja Demant

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for afstand til beboelse, værdiforringelse, stiforbindelser, støj og sikkerhed. Foreslår afskærmning med grønt hegn og letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej *(Linjeføring i Ishøj)*

(52) Martin Larsen

Se 51. *(Linjeføring i Ishøj)*

(53) Flemming Nielsen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for værdiforringelse, vuggestue og sikkerhed. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej *(Linjeføring i Ishøj)*

(54) Jeanette Nielsen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for afstand til beboelse og sikkerhed for legende børn. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej *(Linjeføring i Ishøj)*

(55) Ole Nielsen

Udtrykker bekymring for trafikafviklingen i det centrale Lyngby, hvis man lukker Klampenborgvej. Påpeger, at Lyngby fungerer som et vejkryds for trafikken øst-vest og nord-syd og forudser stor påvirkning af parkeringssøgeringen. Sætter tvivl ved den trafikale effekt ved at føre Firskovvej igennem til Jægersborgvej. Beder om beregninger der ligger til grund for, at lukning af Klampenborgvej for biltrafik har meget lille effekt for trafikafviklingen i det centrale Lyngby. *(Trafikafvikling i Lyngby)*

(56) Grundejerforeningen Strandlund

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for parkeringsforhold, stiforbindelser, vuggestuen, afstand til beboelse,. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej (*Linjeføring i Ishøj*)

(57) Pia Mikkelsen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for trafiksikkerhed og støj. Foreslår letbanen flyttet til østsiden af Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(58) Cecilie Beltoft Nielsen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for sikkerheden, grønne arealer, parkeringsforhold, stiforbindelser, vuggestuen, værdiforringelse. Foreslår afskærmning med grønt hegn og letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(59) Forældrebestyrelsen daginstitutionen Regnbuen, Sandie C. Lindblad

Påpeger manglende information. Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for nærhed til institutionen og anlægsstøj for udesovende børn. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(60) Edvard H. Kejser

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for støj, trafiksikkerhed og stiforbindelser. Ønsker en støjvold og foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(61) Ulla Bladt

Sætter tvivl ved oplysning fra Borgermødet i Lyngby-Taarbæk Kommune den 4. nov. hvor det blev oplyst, at tidsforbruget ved passage af Lyngby bymidte ville stige med 29 sek. når nye forbindelser ud til motorvejsnettet var etableret. Spørger til tidsforbruget ved kørsel mellem kl. 07.00-09.00 samt mellem kl. 15.30-17.30.

Udtrykker modvilje mod at få køreledninger hængt op i den gamle fredede bymidte øst for Lyngby rådhus og henviser til erfaringer fra Nice. Foreslår at mulighederne for overgang til batteridrift ved kørsel gennem Lyngby bymidte undersøges.

Udtrykker bekymring for påkørsel af køreledningsanlæg og afviser skiltning som afværgetiltag. Foreslår at undersøge de gener passagererne vil opleve ved dels en nedfalden og dels en brudt køreledning og udtrykker bekymring for trafiksikkerheden. (*Trafikafvikling i Lyngby, Kørestrømsanlæg i Lyngby og Sikkerhed*)

(62) Christina Hultberg

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for støj, værdiforringelse, grønne områder, trafiksikkerhed og stiforbindelser. Foreslår letbanen flyttet til ud i Ishøj Strandvej, evt. på sydsiden. (*Linjeføring i Ishøj*)

(63) Sune Nielsen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for nærhed til boliger, støj, trafiksikkerhed, vuggestue og stiforbindelser. Ønsker en støjvold og foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(64) Heidi Hansen og Jesper Rasmussen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for nærhed til boliger, værdiforringelse, grønne områder, trafiksikkerhed og stiforbindelser. Ønsker en støjvold og foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej. (*Linjeføring i Ishøj*)

(65) Richard Pade

Foreslår følgende ændringer af placering af stationer:

- stationen på Lyngby Torv, flyttes til Klampenborg ved Nærumbanens viadukt/hjørnet af Kanalvej/Firskovvej.
- et af stoppestederne på DTU flyttes til Buddingevej mellem Christian X's Allé hhv. Nybrovej.
- stationen på benzintankens areal på hjørnet af Klampenborgvej og Lundtoftegårdsvej flyttes, fx til området med p-pladser lige nord for Lyngbygårdsvej. Benzintanken er vigtig for lejerforeningens økonomi.

Foreslår følgende ændringer til linjeføring i Lyngby-Taarbæk:

- Linjeføringen på Klampenborgvej mellem Torvet og Kanalvej placeres på den nordlige side langs Lyngby Storcenter end langs Magasin. Det vil spare beboerne i ejendommen øst for Magasin for Kørestrømsanlæg og banestøj og danne en solbeskinnet plads foran Magasin om eftermiddagen.
- Kanalvej føres som en del af P-søgeringen ad den tidligere fæstningskanal, i dag mindre benyttede park/cykelsti mellem Toftebæksvej og Lyngby Hovedgade til udmunding i sidstnævnte mellem rundkørslen og Stades Krog.
- Den planlagte vej fra Firskovvej til Jægerborgvej forlænges mod nord helt til Klampenborgvej. (*Linjeføring og stationsplacering i Lyngby og trafikafvikling i Lyngby*)

(66) Lillian Poulsen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for nærhed til boliger, støj, trafiksikkerhed, vuggestue og stiforbindelser. Ønsker en støjvold og foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej eller alternativ linjeføring forbi Lidl/Netto. (*Linjeføring i Ishøj*)

(67) Niels Wellendorf, Cyklistforbundets lokalafdeling for Lyngby-Taarbæk Rudersdal

Cyklistforbundet lokalafdeling er meget tilfredse med den ændrede linjeføring i Lyngby, der umiddelbart giver færre konfliktpunkter mellem letbanen og cyklerne samt sikrer fornuftige cykelforbindelser internt på DTU samt til og fra området. Cyklistforbundet påpeger dog:

- at regional cykelsti krydser letbanen i krydset mellem Klampenborgvej og Firskovvej, hvorfor der skal være sammenhæng mellem cykelstierne på Firskovvej og stien, således at cyklister kan krydse både Klampenborgvej og letbanen i én fase.
- at stitilslutningen på Lundtoftegårdsvej nord for højhuset ønskes bibeholdt da den er en vigtig stiforbindelse fra boligområdet til Lundtoftegårdsvej uden brug af veje med bilkørsel.
- at Supercykelstien langs Helsingørmotorvejen mellem Klampenborgvej og Lundtoftevej skal gøre brug af de eksisterende cykelstier på Lundtoftegårdsvej og ikke som nævnt i tillægget føres ad det grønne område vest for Helsingørmotorvejen.
- at der er fokus på sikkerheden for cyklister på veje med mere biltrafik. *(Cykler)*

(68) Niels Wellendorf

Udtrykker tilfredshed med, at der nu er valgt en god løsning gennem det centrale Lyngby med lukning for biltrafikken på Klampenborgvej samt videreførelsen af Klampenborgvej som en 2-sporet vej frem til Lundtoftegårdsvej.

Påpeger at placering af stationen på et areal mellem Klampenborgvej og Lyngbygårdsvej synes meget uhensigtsmæssig og arealkrævende og foreslår at flytte stationen nord for Lyngbygårdsvej ud for højhuset.

Påpeger, at den viste omfordeling af biltrafikken mangler tal for antallet af biler, idet de viste procenter ikke siger noget om hvor stor ændringen er. Foreslår, at der gøres øget brug af mobilitetsplanlægning i forhold til både nuværende og kommende virksomheder og beboere, således at letbanen får folk til at omlægge deres transport fra bil til kollektiv trafik og cykel. *(Linjeføring og stationsplacering i Lyngby og trafikafvikling i Lyngby)*

(69) Birgit B. Pedersen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for nærhed til boliger. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej evt. på sydsiden. *(Linjeføring i Ishøj)*

(70) Kjersti Lindblad

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for gener for beboere og børn i vuggestue. Foreslår letbanen flyttet ud i Ishøj Strandvej eller gennem kondiskoven. *(Linjeføring i Ishøj)*

(71) Karen Elisabeth Sønderlev, Formand AB Lyngbyhus og Anne-Lise Bach Sørensen, Bestyrelsesmedlem AB Lyngbyhus

Anerkender de positive forbedringer, som ændringerne har afstedkommet, idet Klampenborgvej lukkes for biltrafik mellem Kanalvej og Lyngby Hovedgade. Det foreslås dog, at kører på nordsiden mellem Kanalvej og Lyngby Hovedgade, idet det vil være til gene for Andelsboligforeningens beboere Klampenborgvej 235-241.

Andelsboligforeningen fastholder deres synspunkter i relation til Støj og vibration i relation til anlægsfasen, hvilket de tidligere har gjort opmærksom på i høringssvar afsendt 30.5. 14 og 8. 7. 15. *(Linjeføring og stationsplacering i Lyngby)*

(72) Kenneth Christensen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for fysiske gener og økonomiske tab. Ønsker tilstrækkelig afstand til letbanen, så gener og tab undgås. *(Linjeføring i Ishøj)*

(73) Bo Philipsen, Statoil Fuel & Retail A/S

Udtrykker bekymring for at nedlæggelsen af tankstationen vil få konsekvenser for borgere og pendlere, da der er meget få tankstationer i området. Der påpeges at antallet af tankstationer i Lyngby-Taarbæk kommune ligger under gennemsnittet for Region Hovedstaden, Københavns Kommune og Frederiksberg.

Nedlæggelse af tankstationen vil få økonomiske konsekvenser for Statoil, som vil fremsætte krav om compensation. Nedlæggelse af tankstationen vil også få økonomiske konsekvenser for AKB pga mistet lejeindtægt.

Der forslås alternative linjeføringer ad Firskovvej eller ad Klampenborgvej, hvor letbanen føres under Lundtoftegårdsvej. Yderligere forslås placering af letbanestationen udenfor Statoils matrikel på enten Klampenborgvej eller Lundtoftegårdsvej. *(Økonomi, Linjeføring og stationsplacering i Lyngby)*

(74) Thomas Hansen

Gør indsigelse mod linjeføringen og udtrykker bekymring for nærhed til boliger, vibrationer og økonomiske tab. *(Linjeføring i Ishøj)*

(75) Sten Langvad

Påpeger at de foreslåede ændringer i Lyngby-Taarbæk kommune er en meget stor og gennemgribende forbedring. Vurderer at det er afgørende for Letbanens succesfulde gennemførelse i det centrale Lyngby, at forløbet på Buddingevej fra Christian X allé til og med Jernbaneplassen får en såvel æstetisk som funktionel bearbejdning. anbefaler at gennemføre denne strækning uden master og luftbårne køreledninger. *(Kørestrømsanlæg i Lyngby)*

(76) Hans Pedersen

Letbanen foreslås ført gennem den nuværende jernbanebro med lysregulering ligesom busserne i dag. Letbanetracéet føres videre ad Ring 4/Lyngby Torv, idet den nye rampe til P-anlæg rykkes længere mod vest. Dermed kan letbanen føres sammen den lokale trafik på Ring 4/Lyngby Torv. Mener ikke, at Klampenborgvej bør lukkes, men at letbanen bør føres i fællestracé sammen med øvrig lokaltrafik. *(Linjeføring og stationsplacering i Lyngby)*

(77) Ishøj Kommune

Ishøj Kommune opfordrer til at letbanen rykkes længere ud på Ishøj Strandvej gerne ved at en til to vognbaner lukkes på Ishøj Strandvej. Den planlagte lukning af den sydøstlige del af Vejledalen kan dermed undgås. Det foreslås at lave en vurdering af trafiktætheden på Ishøj Strandvej. *(Linjeføring i Ishøj)*

