

Ring 3 Letbane VVM

Hvidbog fra forudgående høring
September 2014



Ring 3 Letbane VVM

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN: 978-87-91511-92-9

Ring 3 Letbane VVM

Indhold

1.	Indledning	5
2.	Sammenfattende vurdering	6
3.	Beskrivelse af det fremlagte projekt	7
4.	Høringssvar	9
4.1.	Linjeføring og stationer	9
4.1.1.	Forslag til alternative linjeføringer og stationer	10
4.1.2.	Vige- og vendemuligheder	14
4.1.3.	Øvrige alternativer, hurtigbusser (BRT) og stier	14
4.2.	Trafikale forhold	15
4.3.	Støj og vibrationer	16
4.4.	Visuelle forhold	17
4.5.	Håndtering af regnvand	17
4.6.	Øvrige gener og påvirkninger	18
4.6.1.	Magnetfelter	18
4.6.2.	Risiko for sætningsskader	18
4.6.3.	Tab af rekreative forhold	18
4.7.	Ekspropriation og erstatning	19
4.8.	Øvrige emner	19
4.8.1.	Støj, forurening og trafik, letbanen fortrænger	19
4.8.2.	Udskiftning af jernbanebroerne på Buddingevej	19
4.8.3.	Letbanens effekt på handelslivet i Lyngby	19
4.8.4.	Indskrænkning af den lokale busdrift	20
4.8.5.	Cykler i letbanen	20
4.8.6.	Indretning af stationer	20

1. Indledning

Den 29. juni 2011 blev der indgået en samarbejdsaftale om en letbane på Ring 3 mellem staten ved transportministeren, Region Hovedstaden og Ringby-kommunerne: Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Albertslund Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune, Ishøj Kommune og Høje-Taastrup Kommune. Disse 13 myndigheder kaldes i denne hvidbog for ”parterne”.

På baggrund af Samarbejdsaftalen udarbejdede parterne ”Udredning om letbane på Ring 3”, som forelå i foråret 2013. I denne hvidbog kaldes den blot ”Udredningen”. I udredningen blev der bl.a. redegjort for linjeføring og placering af stationer i hver enkelt kommune, samt for de trafikale forudsætninger og det prognosticerede antal passagerer i letbanen. Endvidere blev en række forhold som stationskoncept, sikkerhedsgodkendelse, ekspropriationer og ledningsomlægninger, anlægsøkonomi, anlægstidsplan samt projektets samfundsøkonomiske konsekvenser beskrevet.

Udredningen dannede grundlag for en principaftale mellem parterne, som blev indgået 20. juni 2013 og fulgt op af en selskabs- og projekteringslov, lov om letbane på Ring 3. Ifølge denne lov, Lov nr. 165 af 26. februar 2014, kan parterne oprette et interessentskab ved navn Ring 3 Letbane I/S. Selskabet blev stiftet i juni 2014. Ifølge loven står Ring 3 Letbane I/S for projektering af letbanen, og ledes af en bestyrelse og en direktion. Direktionen i Metroselskabet I/S er tillige direktion i Ring 3 Letbane I/S, og Metroselskabet I/S stiller de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Ring 3 Letbane I/S’ virksomhed.

Ifølge loven har interessenterne mulighed for at foretage tilkøb. Ved tilkøb forstås udgifter til anlægget, der ikke er nødvendige for anlæg af en letbane på Ring 3, og som de 11 kommuner, transportministeren og Region Hovedstaden har mulighed for at vælge senest i forbindelse med fastlæggelse af udbudsbetingelserne for anlægget af letbanen, uden at dette i øvrigt medfører væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for anlægget.

Ifølge loven tilvejebringer transportministeren en VVM-redegørelse for letbanen på Ring 3.

Kommunerne og Region Hovedstaden vil blive inddraget i VVM-processen, bl.a. vil de få udkastet til VVM-redegørelse i høring forud for den offentlige høring. VVM-redegørelsen sendes i 8 ugers offentlig høring i foråret 2015. VVM-redegørelsen vil efter den offentlige høring og en Hvidbog herom danne grundlag for en anlægslov for letbanen på Ring 3, som forventes forelagt for Folketinget i efteråret 2015.

Som led i udarbejdelsen af VVM-redegørelsen er der gennemført en forudgående høring om idéer og forslag til emner, der foreslås behandlet i VVM-redegørelsen. Denne Hvidbog indeholder en gennemgang af de indkomne bemærkninger, forslag m.v.

2. Sammenfattende vurdering

Der er indkommet i alt 31 høringssvar fordelt på 2 myndigheder, 4 virksomheder og 25 borgere, heraf 2 boligforeninger. 23 af de 31 høringssvar vedrører Lyngby-Taarbæk Kommune.

Et gennemgående tema i høringssvarene har været linjeføringen og placeringen af stationer, særligt i Lyngby og Glostrup, men også andre spørgsmål vedrørende linjeføringen er rejst.

I VVM-redegørelsen vil den alternative linjeføring ved DTU blive vurderet på lige fod med hovedlinjeføringen i det nordlige Lyngby og mulighederne for at flytte stationen v/Lyngby Centrum mod øst vil blive undersøgt i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune. De øvrige foreslåede linjeføringer vil blive vurderet på et overordnet niveau i VVM-redegørelsens behandling af fravalgte alternativer.

Der er ligeledes blevet foreslået ekstra stationer på strækningen. Der er tidligere blevet undersøgt et større antal stationer, end det fremgår af udredningen. Parterne har i udredningsfasen på baggrund af undersøgelser af enkelte ekstra stationer valgt at arbejde videre med de nuværende 27 stationer.

En del af høringssvarene peger på hurtigbusser (BRT) som en bedre løsning end letbanen. Idet parterne i 2011 besluttede at arbejde videre med en letbane, bliver hurtigbusserne vurderet som et fravalgt alternativ i VVM-redegørelsen.

En række høringssvar vedrører trafikale forhold, herunder fremkommelighed og sikkerhed, samt støj fra og vibrationer forårsaget af letbanen. Disse emner vil blive vurderet i VVM-redegørelsen.

Letbanens påvirkning af de visuelle forhold i kraft af opsætning af ledninger og master, at banen vil indgå som et nyt element i byrummet, og at beplantning og træer vil skulle fældes for at give plads er også forhold, der rejses i høringssvarene. Denne påvirkning vil blive vurderet i VVM-redegørelsen.

Endvidere nævnes forhold som håndtering af regnvand, magnetfelter og tab af rekreative forhold, som er forhold, der vil blive beskrevet i VVM-redegørelsen. Letbanens effekt på handelslivet vil blive vurderet på et overordnet niveau i forbindelse med VVM-redegørelsens kapitel om miljømæssigt afledte socioøkonomiske forhold.

Nogle høringssvar indeholder ønsker om, at der bliver gjort plads til cykler i letbanen og ønsker til indretning af stationerne, ligesom etablering af vige- og vendemuligheder for letbanen foreslås. Disse forhold vil blive vurderet i forbindelse med den nærmere detaljering af projektet.

Endelig rejses spørgsmål om ekspropriation og erstatning. I anlægsloven vil der blive tilvejebragt hjemmel til ekspropriation. Alle spørgsmål om ekspropriation og erstatning vil blive håndteret af Ekspropriationskommissionen efter gældende retningslinjer.

3. Beskrivelse af det fremlagte projekt

Projektet dækker en linjeføring af en letbane på Ring 3 fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd. Letbanen bliver 27 km lang og passerer kommunerne Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj. Endvidere grænser letbanen op til Albertslund Kommune.

Letbanen på Ring 3 kommer til at køre på vejen, adskilt fra den øvrige trafik, bortset fra gennem kryds samt et kort strækning i Lyngby. Den kører på skinner, men kan dreje skarper, bremse hurtigere og håndtere større hældninger end et almindeligt tog. Letbanen skal køre på el. Den bliver forsynet med strøm fra køreledninger. Letbanens Kontrol- og Vedligeholdelsescenter placeres i Glostrup Kommune lige nord for Vestforbrændning.

Der kommer 27 stationer på letbanen, og banen vil have en maksimumhastighed på 70 km i timen og en gennemsnitshastighed på ca. 30 km i timen. Der vil være 5 minutters drifts på banen i dagtimerne. På seks af letbanestationerne vil der være mulighed for omstigning mellem

letbane og S-tog. På de fleste stationer bliver der endvidere mulighed for omstigning til bus.

Udover den ovenfor beskrevne hovedlinjeføring skal VVM-redegørelsen vurdere en alternativ linjeføring ved DTU. DTU-alternativet er ca. 1/2 km længere og har én station ekstra sammenlignet med hovedlinjeføringen.

Enkelte stationsplaceringer kan efter aftale med kommunerne og Region Hovedstaden blive justeret ift. udredningen. Det gælder eksempelvis stationerne v/Lyngby Centrum, v/Buddingecentret samt v/Herlev Hospital. Sidstnævnte station forventes placeret umiddelbart syd for indkørslen til hospitalet.

Letbanens linjeføring og stationsplaceringer fremgår af kortet nedenfor:

8. | Beskrivelse af det fremlagte projekt



4. Hørings svar

4.1. Linjeføring og stationer

En række hørings svar omhandler forslag til alternative linjeføringer og stationer. Derfor indledes dette afsnit med en generel beskrivelse af udgangspunktet for letbanens linjeføring og stationsplacering. Herefter gengives en sammenfatning af indkomne hørings svar opdelt på temaer og Transportministeriets bemærkninger hertil.

VVM-redegørelsen vil indeholde en beskrivelse af anlægget, herunder placering af stationer samt indpasning i vej og byrum. VVM-redegørelsen vil endvidere indeholde en vurdering af letbanens påvirkning af omgivelserne i både letbanens drifts- og anlægsfase. Desuden vil det blive vurderet, hvilke afværgeforanstaltninger der skal til for at afbøde eller begrænse miljøpåvirkningerne fra projektet.

Hvornår og hvordan er linjeføring og stationer fastlagt?

Udgangspunktet for letbanens linjeføring og stationsplaceringer er beskrevet i ”Udredning om letbane på Ring 3”, marts 2013. På baggrund af udredningen indgik ejerne – staten, de 11 kommuner og Region Hovedstaden den 20. juni 2013 en principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3. Udredningens linjeføring bygger på rapporten ’Ring 3 - letbane eller BRT?’ fra juli 2010 (i det følgende benævnt basisrapporten) udarbejdet af COWI for Transportministeriet.

Med udgangspunkt i basisrapporten blev der som et led i arbejdet med udredningen arbejdet med at optimere basisrapportens linjeføring. Det blev blandt andet undersøgt, hvorvidt en fuld ombygning af vejprofilen kan undgås ved at lægge letbanetraceet i siden af vejen, hvor det er muligt. Unødige krydsninger af Ring 3 og konflikter med motorvejsramper er forsøgt undgået af hensyn til hastigheden på letbanen og opretholdelse af kapacitet for vejtrafikken. Herudover er det forudsat, at omfanget af ekspropriationer skal begrænses mest muligt, i særdeleshed når det gælder beboelses- og erhvervsbygninger.

Den optimerede linjeføring blev i begyndelsen af 2012 drøftet med alle de involverede kommuner og Region Hovedstaden. På baggrund af disse drøftelser blev et revideret forslag til linjeføring udarbejdet, som sammen med den oprindelige linjeføring blev behandlet i alle de berørte kommuner og regionsrådet i foråret 2012. På baggrund af kommunernes og Region Hovedstadens tilbagemelding blev linjeføringen og placeringen af stationer fastlagt i juni 2012 med enkelte efterfølgende justeringer.

4.1.1. Forslag til alternative linjeføringer og stationer

VED DTU

Høringssvar

Lyngby-Taarbæk Kommune noterer sig, at DTU-alternativet vil indgå i den videre proces på lige fod med basisløsningen langs motorvejen. Kommunen finder, at hensynet til kollektiv trafikforsyning af et nationalt/internationalt teknisk universitet er tungtvejende.

Rail on trail foreslår en linjeføring, hvor letbanen svinger mod nord fra Klampenborgvej omkring Baune-porten/Fortunen og kører gennem DTU ad Asmussens Allé og Henrik Dams Allé. Rail on trail foreslår tre stationer etableret inden for DTUs område. I nordenden kan letbanen køre bag om DTUs laboratorier og komme tilbage før Hempels fabrikker.

Niels Frederichsen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår at føre letbanen via Bauneporten til Nils Koppels Allé og Knuth Winthersfeldts Allé gennem DTU, og således betjene hele Fortunbyen og DTU.

Ole Møller (Lyngby-Taarbæk Kommune) finder det ufordelagtigt at lade letbanen gå gennem DTU pga. ekstra udgift og rejsetid. Af hensyn til afstande til bygninger på DTU foreslår Ole Møller at stationen v/Akademivej flyttes 100 m mod nord til overfor stien langs sydenden af Kampsax Kollegiet. Foreslår endvidere en ekstra station ved østenden af Anker Engelunds Vej og at stationen v/DTU flyttes til nordsiden af Rævehøjvej.

Transportministeriets bemærkninger

Under arbejdet med udredningen blev to alternative linjeføringer ved DTU via henholdsvis Fortunbyen og Lyngbygårdsvej undersøgt nærmere. Lyngby-Taarbæk Kommune besluttede derefter, at alternativet via Lyngbygårdsvej skulle beskrives i forbindelse med udredningen, samt at det kun er dette linjeføringsalternativ, der indgår i den videre planlægnings- og projekteringsproces.

Parterne har aftalt, at linjeføringen ved DTU indgår i den videre planlægnings- og projekteringsproces på lige fod med hovedlinjeføringen i den nordlige del af Lyngby. Beslutning om linjeføring ved DTU skal senest træffes, således at den valgte linjeføring kan indgå i anlægsloven. Valg af den alternative linjeføring forudsætter tilkøb.

Ekstraomkostningerne til den alternative linjeføring ved DTU er vurderet til ca. 125 mio. kr. til ekstra infrastruktur, en ekstra station og et ekstra togsæt. I den politiske aftale af 12. juni 2014 mellem Regeringen, DF, SF og EL er der afsat 50 mio. kr. i statsligt bidrag til ændring af linjeføringen ved DTU. Staten vil optage en nærmere dialog med de øvrige interessenter, herunder DTU, Lyngby-Taarbæk Kommune og Region Hovedstaden om mulighederne for restfinansieringen op til de 95 mio.kr. til finansiering af anlægsomkostningerne.

I DET CENTRALE LYNGBY

Hørings svar

En række høringssvar foreslår alternativer til linjeføringen i det centrale Lyngby, særligt med henblik på at undgå en linjeføring ad Buddingevej og Klampenborgvej.

Nordic Power Partners, Rail on trail, Wellendorf Transportplanlægning, Bestyrelsen for bebyggelsen AB Lyngbyhus (Lyngby-Taarbæk Kommune), Einar Feldager Hansen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår i lidt forskellige varianter at flytte stationen v/Lyngby Centrum mod øst, bl.a. til mellem Lyngby Storcenter og Kulturhuset eller længere mod øst frem til Nærumbanen, ligesom det foreslås at supplere med en endestation ved Lyngby Lokal st. Der peges bl.a. på mulighederne for at opnå omstigning til Nærumbanen, evt. ved at flytte/nedlægge enten Lyngby Lokal og/eller Nørgaardsvej stationer og bygge en ny station med korrespondance med letbanen.

Movia henviser til Visionsplan for Lokalbanelen A/S fra 2012, der bl.a. beskriver scenarier for udvikling af Nærumbanen. I visionsplanen er det bl.a. foreslået at sammenlægge Lyngby Lokalstation og Nørgaardsvej til et nyt standsningssted ved Klampenborgvej og etablere et stoppested på Klampenborgvej for S- og E-busser. Der beskrives endvidere forslag til integration mellem letbane og Nærumbanen. Movia anmoder om, at det forestående VVM-arbejde ikke forhindrer gennemførelsen af de forskellige forslag til integration mellem letbanen og Nærumbanen, såfremt et af disse måtte blive besluttet. Herunder, som minimum, at der kan etableres hensigtsmæssige omstigningsforhold, hvor letbanen og Nærumbanen krydser hinanden på Klampenborgvej og ikke er i samme niveau.

Bestyrelsen for bebyggelsen AB Lyngbyhus (Lyngby-Taarbæk Kommune) og Einar Feldager Hansen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår en linjeføring ad Nørgaardsvej frem for Klampenborgvej.

Jan Hansen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår en linjeføring fra Lyngby Station og ad Jægersborgvej (eller fra Lyngby Station og til Jægersborg Station), til venstre i krydset ved motorvejen (alternativt fra Jægersborg Station), bag rideskolen, videre langs cykelstien til Klampenborgvej og herfra videre ad Lundtoftgårdsvej mod Lundtofte som planlagt.

Niels Frederichsen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår, at letbanen i stedet for at køre ad Buddingevej og gennem bymidten skal fortsætte ad Motorring 3's nordside til Vintappergaarden og dreje ind på Lyngby Hovedgade i Vintappersvinget. Herfra holdes letbanen på vestsiden af Lyngby Hovedgade langs butikkerne fra Lyng Port og tæt på Lyngby Ret, hvorefter letbanen kan gå langs omfartsvejen på søjler og lande nede på Stationspladsen i dens sydlige ende.

Kjeld Almer (Lyngby-Taarbæk Kommune) og Christian Girbo-Sørensen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår, at letbanen får endestation ved Lyngby Station.

Christian Girbo-Sørensen (Lyngby-Taarbæk Kommune) som alternativ hertil at finde en linjeføring fra Buddinge og til Jægersborg Station, hvorfra letbanen skal

køre mod Klampenborgvej og videre imod DTU og Lundtofteparken på den strækning, hvor der tidligere har været planlagt en jernbane.

Rail on trail finder, at det for at opnå bedre pladsforhold bør overvejes at lade letbanen stoppe nordgående på Jernbaneplassen, mens det sydgående stop kunne ligge langs Rådhuset.

Transportministeriets bemærkninger

Mulighederne for at flytte stationen v/Lyngby Centrum mod øst vil blive undersøgt i samarbejde med Lyngby-Taarbæk Kommune. Nedkørslen til parkeringskælder midt i Klampenborgvej begrænser dog mulighederne for at flytte stationen.

En omstigningsstation mellem letbanen og Nærumbanen blev vurderet i udredningsfasen, men passagergrundlaget viste sig at være beskedent. Der har ikke været ønske om at arbejde videre med etablering af omstigningsmuligheden, men det vil være teknisk muligt at etablere denne på et senere tidspunkt.

En linjeføring ad Nørgaardsvej vil være lidt længere og få flere skarpe kurver end linjeføringen på Klampenborgvej, hvilket kan øge køretiden. Pladsforholdene på Nørgaardsvej – og i særdeleshed evt. Gammel Jernbanevej – er mere snævre end på Klampenborgvej. Bustrafikken på strækningen følger i dag Klampenborgvej, der i højere grad end Nørgaardsvej har publikumsrettede aktiviteter.

En linjeføring langs Motorring 3 til Lyngby st. er længere end via Buddingevej. Anlægs- og driftsmæssigt vil linjeføringen være dyrere end hovedlinjeføringen pga. længere strækning og køretid.

Såfremt letbanen får endestation ved Lyngby st. vil det nordlige Lyngby, herunder DTU, ikke blive betjent med letbanen. Rejsende herfra videre mod Gladsaxe vil få et ekstra skift. Endvidere vil byudviklingsområder i Lyngby, bl.a. langs Helsingørmotorvejen, ikke blive stationsnære.

En linjeføring uden om det centrale Lyngby vil betyde, at letbanen ikke får en optimal opkobling på S-togsbetjeningen af Hillerødbanen. Gode omstigningsforhold mellem S-tog og letbane ved Lyngby st. har stor betydning for letbanens passagergrundlag, hvor Lyngby st. forventes at blive den næststørste station på letbanen.

Letbanens perroner er på hele strækningen placeret lige overfor hinanden ved sideperroner, modsat busstop, der ofte ligger forskudt for hinanden før og efter et kryds. Placeringen af perronerne over for hinanden giver en mere samlet og koncentreret oplevelse af stationen og et rumligt mere markant element i byen, der letter orienteringen for passagererne. Denne løsning vurderes endvidere mere sikker.

VED GLOSTRUP ST.

Hørings svar

Knud Esbensen (Glostrup Kommune - på vegne af en række beboere i området ved Glostrup st.) foreslår flytning af linjeføringen ved Glostrup st. til syd for banen. I høringssvaret udtrykkes bl.a. bekymring for støj og indbliksgener ved den nuværende linjeføring.

Transportministeriets bemærkninger

Linjeføringen ved Glostrup st. var i basisrapporten placeret syd for banen, men blev i udredningsfasen flyttet til nordsiden efter aftale med Brøndby og Glostrup kommuner. Placeringen af linjeføringen på nordsiden giver de bedste muligheder for at skabe et velfungerende og overskueligt trafikknudepunkt med nem omstigning mellem bus, letbane, S-tog og evt. regionaltoget. Samtidig undgås et betydeligt antal ekspropriationer.

Letbanens miljøpåvirkninger, herunder støj og indbliksgener samt evt. afværgeforanstaltninger, vil blive vurderet i VVM-redegørelsen

ISHØJ

Hørings svar

Ejerforeningen Tranebærhaven (Ishøj Kommune) foreslår, at letbanetracéet flyttes, så letbanen føres længere mod øst ad Vejlebrovej og herefter føres mod syd ned mellem boldbanerne ved Vejlebrohallen. Foreningen peger på, at Vejledalen er en forholdsvis smal vej med meget trafik, samt færdsel af børn, ældre og handicappede. Letbanen vil påvirke områdets færdsel på vejen, samt de grønne områder og træer.

Poul Henriksen (Høje-Taastrup Kommune) foreslår letbanen forlænget fra Ishøj st. til Ishøj Industriområde og videre til Høje Taastrup st.(eller forberedt hertil).

Transportministeriets bemærkninger

Der har tidligere været undersøgt forskellige linjeføringer i Ishøj, bl.a. langs Store Vejleå. Udredningens linjeføring ad Vejlebrovej og Vejledalen er fastlagt efter ønske fra Ishøj Kommune under udredningsarbejdet.

Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at føre letbanen gennem idrætsanlægget ved Vejlebrovej af bl.a. sikkerhedsmæssige hensyn i relation til aktiviteter og bløde trafikanter på idrætsanlægget.

Letbanens indpasning på Vejlebrovej og Vejledalen skal detaljeres nærmere i samarbejde med Ishøj Kommune. Der vil være fokus på at tilvejebringe en trafik-sikker løsning.

Ringbykommunerne har ikke aktuelle planer om forlængelser af letbanen vest for Ishøj st. Dette vil ikke blive vurderet nærmere i VVM-redegørelsen.

EKSTRA STATIONER

Høringssvar

Nordic Power Partners foreslår en ekstra station ved Nybrovej i Lyngby.

Ole Møller, Lyngby-Taarbæk Kommune foreslår en ekstra station ved Anker Engelundsvej

Einar Feldager Hansen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår forberedelse af station ved den nye Ringstedbane ved Holbækmotorvejen.

Transportministeriets bemærkninger

Der har i tidligere undersøgelser været arbejdet med et større antal stationer end i udredningen. Fordelene ved ekstra stationer i form af betjening af flere områder skal sammenholdes med ulemper såsom forlænget køretid og ekstra driftsomkostninger. Parterne har i udredningsfasen på baggrund af undersøgelser af enkelte ekstra stationer valgt at arbejde videre med de nuværende 27 stationer.

4.1.2. Vige- og vendemuligheder

Høringssvar

Rail on trail, Einar Feldager Hansen (Lyngby-Taarbæk Kommune), m.fl. foreslår vige- og vendemuligheder for letbanen, som kan bruges i forbindelse med driftsproblemer eller reduceret drift på dele af linjen.

Transportministeriets bemærkninger

Spørgsmålet vurderes under den nærmere detaljering af projektet.

4.1.3. Øvrige alternativer, hurtigbusser (BRT) og stier

Lyngby-Taarbæk Kommune, Kjeld Almer, Nils Peter Astrupgaard, Christian Girbo-Sørensen, Hans Pedersen, Hanne og Palle Busch, Palle Lenzing, Søren Skive (alle Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår letbanen erstattet af busser, en højklasset busløsning (ofte benævnt Bus Rapid Transit eller BRT) evt. eldrevet, eller en BRT-løsning belyst i VVM-redegørelsen.

Enkelte høringssvar vedrører gangsti mv. for fodgængere. Det drejer sig f.eks. om en stitunnel ved Lundtofte fra letbanestationen til sti mellem Lundtofteparken og Eremitageparken under motorvejsramperne, genetablering af eksisterende stierampenen, der forbinder Buddingevej og Lehwaldsvej på vestsiden af viadukten for S-togene og et generelt ønske om, at der etableres broer eller tunneller alle steder, hvor letbanens spor skal krydse vejbaner, cykelstier og fortove. Specifikt ønskes etableret trapper for fodgængere mellem Slotsherrensvej og letbanestationen på Ring 3. Et høringssvar foreslår etablering af gangbroer flere steder over Klampenborgvej i det centrale Lyngby.

Transportministeriets bemærkninger

I rapporten 'Ring 3 - letbane eller BRT?' fra juli 2010 (basisrapporten) blev en letbane sammenlignet med en højklasset bus. Parterne besluttede på baggrund

basisrapporten i 2011 at arbejde videre med en letbane. Busløsninger på hele eller dele af strækningen vil derfor blive behandlet i VVM-redegørelsens kapitel om alternativer, parterne har undersøgt og fravalgt.

Ekstra gangbroer indgår ikke i letbaneprojektet og det vil derfor være op til kommunerne at tage stilling til disse forslag. I det centrale Lyngby vil letbanen køre med lav hastighed (maks. 20 km/t), og der vil være muligt at krydse tracéet.

Ved stationen v/Islebro i Rødovre vil der blive etableret trapper for fodgængere til Slotsherrensvej. Adgangsforhold til stationer og stipassager af letbanen skal detaljeres nærmere i samarbejde med kommunerne.

4.2. Trafikale forhold

Høringsvar

Vejdirektoratet peger på en række forhold vedr. opretholdelse af kapacitet og fremkommelighed på Ring 3 i anlægs- driftsperioden. Ring 3-korridoren er yderst vigtig for biltrafikken i hovedstadsområdet og forbinder Nordsjælland med det øvrige land, hvorfor det er vigtigt, at man i forbindelse med letbanen har fokus på kapacitet og fremkommelighed for biltrafikken, herunder at opretholde nuværende hastighedsgrænser. Vejdirektoratet finder det afgørende, at der i såvel anlægs- som driftsperiode er fokus på at bevare kapaciteten på Ring 3, der har begrænset kapacitet og ingen restkapacitet i f.eks. rampekryds. Løsningerne skal være robuste, langtidsholdbare og afbalancerede også for biltrafikken.

Lyngby-Taarbæk Kommune peger på, at omvejstrafikkens påvirkninger og den generelle trafikafvikling i anlægsperioden skal klarlægges. Kommunen bemærker, at spørgsmålet om en eventuel lukning af Klampenborgvej for biltrafik syd for Kanalvej er uafklaret. Mener der skal arbejdes videre med at optimere indretning af kryds og strækninger, herunder minimering af ekspropriationsbehovet langs Budingevej og Klampenborgvej.

Wellendorf Transportplanlægning foreslår linjeføringen over Lyngby Torv udført for samkørsel med busser i letbanetracéet over Søndre Torvevej og Klampenborgvej fra starten. Herved kan en lukning af Nordre Torvevej og Klampenborgvej vest for Kanalvej for biler nemmere gennemføres senere.

Jann Larsen (Rødovre Kommune) finder ikke letbanens krydsninger af Ring 3 ved kontrol- og vedligeholdelsescenteret hensigtsmæssige.

Jan Nielsen (Lyngby-Taarbæk Kommune) stiller spørgsmålstegn ved trafikafviklingen ved de engelske rækkehuse (f.eks. renovationsbiler, flyttebiler mv.).

Jan Nielsen, Kjeld Almer, Nils Peter Astrupgaard, Ole Møller m. fl. (alle Lyngby-Taarbæk Kommune) udtrykker bekymring for trafikafviklingen i Lyngby.

Transportministeriets bemærkninger

I forbindelse med det videre arbejde med dispositionsforslaget vil letbanens indpasning i vejen blive detaljeret og optimeret i forhold til at sikre en smidig samlet

trafikafvikling på Ring 3 og vejnettet i øvrigt. Indpasning af letbanen i vejen vil blive illustreret i VVM-redegørelsen.

I VVM-redegørelsen vil trafikafviklingen på Ring 3 og tilknyttede veje blive vurderet for såvel anlægs- som driftsfase.

En del af vurderingen vil bestå i at undersøge letbanens barriereeffekt, den reducerede fremkommelighed og omvejskørsels påvirkning. Ligeledes vil risikoen for uheld for såvel bane som vej indgå i VVM-redegørelsen.

En særlig barrierevirkning, der vil indgå i VVM-redegørelsen, er trafikafviklingen ved de engelske rækkehuse i Lyngby, hvor letbanens nordgående spor kører i blandet trafik.

I VVM-redegørelsens hovedforslag vil Klampenborgvej fra Kanalvej forbi Magasin og til Lyngby Torv blive holdt åben for biltrafik. Letbanens forløb på denne strækning er imidlertid planlagt således, at lukning af Klampenborgvej for biltrafik er mulig, såfremt Lyngby-Taarbæk Kommune på et tidspunkt skulle beslutte sig for dette.

4.3. Støj og vibrationer

Høringssvar

Lyngby-Taarbæk Kommune ønsker en afdækning af støjbelastningen ved letbanens passage i kurver/sving, ved acceleration/deceleration og stigninger/fald i terrænet, herunder at særligt udfordrede boligområder belyses ekstra grundigt.

Jan Nielsen (Lyngby-Taarbæk Kommune), der bor i rækkehusene på den østlige side af Buddingevej (17-35) er bekymret for rystelser i husene, idet husene allerede i dag ryster, når busser kører forbi.

Ejerforeningen Tranebærhaven, Vejledalen (Ishøj Kommune), Camilla Bendixen (Brøndby Kommune), Helle og Johannes Baagøe-Nielsen (Glostrup Kommune), Vibeke Torp, Niels Frederichsen, Nils Peter Astrupgaard, Jan Lynge, Hanne og Palle Busch, Christian Girbo-Sørensen, Bestyrelsen for bebyggelsen AB Lyngbyhus (alle Lyngby-Taarbæk Kommune) udtrykker på forskellig vis bekymring for støj under anlægsfasen (herunder aften og nat), støj fra den almindelige drift, herunder støj fra klargøringscentret og fra vedligeholdelse af skinner, køreledninger mv.

Transportministeriets bemærkninger

I VVM-redegørelsen vil de forventede aktiviteter i anlægsfasen blive beskrevet, ligesom det vil blive vurderet, om der f.eks. af hensyn til trafikafvikling på Ring 3 i dagtimerne vil være behov for at udføre anlægsarbejder i aften- og nattetimer samt i weekender.

I VVM-redegørelsen vil støj og vibrationer som følge af projektet blive vurderet for projektets anlægsfase og driftsfase. En del af denne vurdering består i at tage stilling til eventuelle behov for afværgeforanstaltninger.

Der vil forekomme støjende arbejder på alle strækninger. I VVM-redegørelsen vil der blive lagt vægt på at beskrive principperne for gennemførelsen af letbanens anlægsfase, herunder beskrive størrelsesordenen af, hvor længe forskellige aktiviteter forventes at finde sted. Mere konkret kan det f.eks. betyde, at der vil blive gennemført støjende anlægsarbejder på en konkret strækning inden for en nærmere fastsat tidsperiode. Risikoen for bygningskader som følge af vibrationer vil blive vurderet på et overordnet niveau.

4.4. Visuelle forhold

Høringssvar

En række høringssvar omhandler letbanens visuelle påvirkninger.

Niels Frederichsen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår, at luftledninger i bymidten i Lyngby undgås. Lyngby-Taarbæk Kommune foreslår, at batteriløsninger indgår i VVM-vurderingen med henblik på at undgå køreledninger og master på centrale strækninger.

Hanna og Palle Busch (Lyngby-Taarbæk Kommune) påpeger, at fjernelse af træer af hensyn til ledningsnettet vil komme til at skæmme bybilledet.

Transportministeriets bemærkninger

Parterne besluttede i letbanens udredningsfase at indkøbe standardmateriel for at sikre driftsstabilitet og bedst mulig konkurrencesituation i forbindelse med udbud af banen og eventuelle senere udvidelser eller udskiftning af tog m.v. Mulighederne for køreledningsfrie løsninger har været undersøgt med henblik på at vurdere, om disse kan karakteriseres som standardløsninger. Det er vurderet, at køreledningsfri løsninger ikke kan karakteriseres som standardmateriel på nuværende tidspunkt.

I VVM-redegørelsen vil letbanens visuelle konsekvenser for byrummene blive vurderet. I vurderingen vil letbanens delelementer som letbanetog, køreledninger, master, stationer og transformerstationer indgå, ligesom de visuelle konsekvenser ved at fælde træer og beplantning langs Ring 3 vil blive vurderet.

4.5. Håndtering af regnvand

Høringssvar

Nordic Power Partners foreslår at analysere, om letbanen kommer til at gå gennem områder, hvor det nuværende kloaknet vil have svært ved at håndtere de forventede ekstremregnmængder samt at undersøge muligheder for at imødegå dette forhold.

Jan Nielsen (Lyngby-Taarbæk Kommune) udtrykker bekymring for, hvorvidt gamle kloakrør, der kommer til at ligge lige under letbanen, kan tåle rystelserne fra banen.

Transportministeriets bemærkninger

VVM-redegørelsen omfatter analyse af oversvømmelseskort i samtlige kommuner. Kortene viser hvilke områder, der kan blive oversvømmet af hav, vandløb og regn. Oversvømmelsesberegningerne er baseret på oplysninger fra kommunerne og forsyningsselskaberne og viser, hvor vandet løber hen, dels når det falder på terræn, dels når det kommer op af afløbssystemet, hvis kapaciteten er begrænset. Disse kort danner grundlag for at vurdere, hvor på strækningen letbanen skal tilpasses, så den er sikret mod ekstreme vejrhændelser såsom skybrud.

Ledningsomlægninger indgår kun indirekte i VVM-redegørelsen. Ledningsomlægninger udgør en del af de forberedende arbejder, som påbegyndes inden selve anlægsarbejdet. Ledningsomlægninger vil blive udført i samarbejde med ledningsejerne.

4.6. Øvrige gener og påvirkninger**4.6.1. Magnetfelter****Høringssvar**

Lyngbyhus andelsboligforening (Lyngby-Taarbæk Kommune) ønsker konsekvenser af magnetfelter fra køreledninger vurderet.

Transportministeriets bemærkninger

I VVM-redegørelsen vil konsekvenserne af at bo tæt på master og ledninger og deres magnetfelter blive vurderet.

4.6.2. Risiko for sætningsskader**Høringssvar**

Bestyrelsen for bebyggelsen AB Lyngbyhus (Lyngby-Taarbæk Kommune) oplyser, at ejendommen er opført på mosegrund. Foreningen er bekymret for, at ejendommen vil blive påvirket af støj og rystelser i letbanens driftsfase.

Transportministeriets bemærkninger

Støj og rystelser samt behovet for afværgeforanstaltninger vurderes i VVM-redegørelsen.

4.6.3. Tab af rekreative forhold**Høringssvar**

Jan Hansen (Lyngby-Taarbæk Kommune) m. fl. peger på, at der med projektet tabes rekreative områder, bl.a. cirkuspladsen ved Firskovvej og området omkring Kornagervej, Lyngby-Taarbæk Kommune, samt det grønne område mellem Ballestrup Boulevard, Harrestrup Å og Ring 3.

Transportministeriets bemærkninger

Påvirkningen af rekreative områder vil blive vurderet nærmere i VVM-redegørelsen.

4.7. Ekspropriation og erstatning

Lovhjemmel til ekspropriation forventes givet i anlægsloven. Alle spørgsmål om ekspropriation og erstatning vil blive håndteret af Ekspropriationskommissionen efter gældende retningslinjer suppleret med særlige bestemmelser i anlægsloven.

4.8. Øvrige emner

4.8.1. Støj, forurening og trafik, letbanen fortrænger

Hørings svar

Rail on trail ønsker tydeliggjort, hvor mange dieseldrevne busser, letbanen erstatter, og hvor mange personer, der forventer at skifte bilen ud med letbanen. De miljømæssige konsekvenser heraf i form af støj, forurening og selve trafikken fremtidige omfang ønskes belyst i den forbindelse.

Ole Møller (Lyngby-Taarbæk Kommune) samt Wellendorf Transportplanlægning peger på vigtigheden af, at letbanen kører med så høj hastighed som muligt, og væsentligt højere end de nuværende busser, så køretiderne bliver kortere.

Transportministeriets bemærkninger

Konsekvenserne af ændringer i vejtrafikken vurderes i VVM-redegørelsen.

Letbanens maksimale hastighed forudsættes at blive 70 km/t med en gennemsnitshastighed på ca. 30 km/t. Dette er udgangspunkt for VVM-redegørelsen.

4.8.2. Udskiftning af jernbanebroerne på Buddingevej

Hørings svar

Lyngby-Taarbæk Kommune og Henning Aa Jensen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår, at udskiftning af jernbanebroerne på Buddingevej indgår som alternativ til den forudsatte separate tunnel syd for Nordbanens nuværende bro over Buddingevej.

Transportministeriets bemærkninger

Banedanmarks nuværende broer blev renoveret i 2010 med en 25 års levetidsforlængelse. Udskiftning af jernbanebroerne kan ske uafhængigt af letbaneprojektet og behandles ikke nærmere i VVM-redegørelsen.

4.8.3. Letbanens effekt på handelslivet i Lyngby

Hørings svar

Christian Girbo-Sørensen (Lyngby-Taarbæk Kommune) peger på at letbanen kan give anledning til en nedgang i omsætningen for handelslivet i Kongens Lyngby, f.eks. for de butikker på Klampenborgvej, der har udgang til letbanen, og hvis letbanen forringer fremkommeligheden og parkeringsmuligheden i Lyngby for kunderne generelt.

Transportministeriets bemærkninger

Dette emne vil blive behandlet overordnet i VVM-redegørelsen under afsnittet om miljømæssigt afledte socioøkonomiske konsekvenser.

4.8.4. Indskrænkning af den lokale busdrift

Høringssvar

Hanna og Palle Busch (Lyngby-Taarbæk Kommune) bemærker, at letbanen vil erstatte S-busser, der kører på samme strækninger, og dermed fjerne en del af Movias økonomiske grundlag, hvilket kan føre til indskrænkning af den lokale busdrift.

Transportministeriets bemærkninger

Det er kommunerne og Region Hovedstaden, der i samarbejde med Movia fastlægger busbetjeningen. Udgangspunktet for VVM-vurderingerne er et eksempel på et busnet tilpasset letbanen. Eksemplet er økonomisk et 0-scenarie målt isoleret på busdriften. (Regionens nettoudgifter dog fratrukket nedlæggelsen af 330E og 300S).

4.8.5. Cykler i letbanen

Høringssvar

Einar Feldager Hansen (Lyngby-Taarbæk Kommune) ønsker at der bliver gjort plads til cykler i letbanetogene.

Transportministeriets bemærkninger

Muligheden vil blive vurderet i forbindelse med den nærmere detaljering af projektet.

4.8.6. Indretning af stationer

Høringssvar

Einar Feldager Hansen (Lyngby-Taarbæk Kommune) foreslår, at letbanestationerne skal forsynes med tage/overdækkede/lukkede venterum, bænke ud for dørene til letbanen, toiletter samt cykelparkering i aflåste bure.

Transportministeriets bemærkninger

I udredningen er det forudsat, at stationerne er udstyret med rejsekortudstyr, belysning, køreplaninformation samt et perronafsnit med overdækning. Kommunerne er ansvarlige for forpladsarealerne, herunder cykelparkering mv.

Bilag 1. Oversigt over indkomne bemærkninger

Emner	Forslag til alternative linjeforløb og stationer	Hurtigbusser - BRT	Trafikale forhold inkl. sikkerhed, anlæg og drift	Støj, anlæg og drift	Visuelle forhold inkl. mastestyr/ledninger	Håndtering af regnvand	Magnetfelter	Risiko for sætningskader	Tab af rekreative områder	Ekspertiser, Eksamener, Eksamener mv.	Letbanens hastighed	Konsekvenser for handelslivet i Lyngby	Letbanens kundegrundlag	Cykler i letbanen	Indretning af stationer (toiletter, cykelparkering mv.)
1. Offentlige myndigheder															
1.1	Lyngby-Taarbæk Kommune	X	X	X	X										
1.2	Vejdirektoratet		X												
2. Virksomheder															
2.1	Moviea	X													
2.2	Nordic Power Partners	X	X			X									
2.3	Rail on trail	X	X	X											
2.4	Wellendorf Transportplanlægning	X									X				
3. Private															
<i>Lyngby-Taarbæk Kommune</i>															
3.1	Bestyrelsen for bebyggelsen AB Lyngbyhus	X		X	X		X	X		X					
3.2	Christian Girbo-Sørensen	X	X		X						X	X	X	X	X
3.3	Einar Feldager Hansen	X	X											X	X
3.4	Hanne og Palle Busch Sørensen		X		X							X	X		

Emner	Forlag til alternative linjeforløb og stationer	Hurtigbuss - BRT	Trafikale forhold inkl. sikkerhed, anlæg og drift	Støj, anlæg og drift	Visuelle forhold inkl. mast/ledninger	Håndtering af regnvand	Magnetfelter	Risiko for sætnings-skader	Tab af rekreative områder	Ekspropriation, erstatninger mv.	Letbanens hastighed	Konsekvenser for handelslivet i Lyngby	Letbanens kundegrundlag	Cyklar i letbanen	Indretning af stationer (toiletter, cykelparkering mv.)
3-5 Hans Pedersen		X	X	X	X										
3-6 Henning Aa Jensen	X									X					
3-7 Jacob Lilja Jensen															
3-8 Jan Lynge	X														
3-9 Jan Hansen	X		X					X							
3-10 Jan Nielsen			X	X			X								
3-11 Kjeld Almer	X	X	X												
3-12 Niels Frederichsen	X				X										
3-13 Nils Peter Astrupgaard	X	X	X	X	X					X			X		
3-14 Ole Møller	X	X									X				X
3-15 Palle Lenzing		X							X						
3-16 Søren Hansen			X												
3-17 Søren Skive		X	X		X										
3-18 Vibeke Torp				X									X		

Emner	Forslag til alternative linjeforløb og stationer	Hurtigbuss - BRT	Trafikale forhold inkl. sikkerhed, anlæg og drift	Støj, anlæg og drift	Visuelle forhold inkl. mastelødnings	Håndtering af regnvand	Magnetfelter	Risiko for sætningsskader	Tab af rekreative områder	Ekspropriation, erstatninger mv.	Letbanens hastighed	Konsekvenser for handelslivet i Lyngby	Letbanens kundegrundlag	Cykler i letbanen	Indretning af stationer (toiletter, cykelparkering mv.)
<i>Rødovre Kommune</i>															
3-19	Jann Larsen		X						X						X
3-20	Helle og Johannes Baagøe-Nielsen			X											
3-21	Knud Esbensen	X													
<i>Brøndby Kommune</i>															
3-22	Camilla Bendixen			X						X					
<i>Ishøj Kommune</i>															
3-23	Bodil Kajser, formand for Ejerforeningen Tranebærhaven, Vejledalen i Ishøj	X	X	X											
<i>Høje-Taastrup Kommune</i>															
3-24	Poul Henriksen	X													
<i>Kommune ikke angivet</i>															
3-25	Sune												X		

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk