

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af Letbane på Ring 3

26. hæfte

Besigtigelsesforretningen den 27. november 2017

Delstrækningen Glostrup Kommune Nord

Mandag den 27. november 2017 kl. 9.00 samledes kommissionen på Scandic Glostrup, Roskildevej 550, 2605 Brøndby, for at afholde besigtigelse af delstrækningen i Glostrup Kommune Nord i anledning af anlæg af Letbane på Ring 3, jf. Lov nr. 165 af 26. februar 2014 med ændring ved Lov nr. 657 af 8. juni 2016.

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

Som repræsentant for Glostrup Kommune mødte *Ole Rønsholdt*.

Fra Glostrup Kommune mødte endvidere vejingeniør *Carsten Simonsen*, Center for Miljø og Teknik.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Inger Juhl Larsen*.

For Hovedstadens Letbane I/S mødte projektchef *Lars Forsting*, projektchef *Hamanny Adler Knudsen*, projektleder *Michael H. Persson*, projektleder *Preben Vejlgård* og rådgiver *Lotte Andkjær*.

Endvidere mødte fra kommissariatet kst. kommissarius *Henrik Hansen* og fuldmægtig *Stephanie Ørregaard Skou*.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Nanna Dahl Pedersen*.

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

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

Følgende passerede:

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

Forudsætninger

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

Baggrund for Letbane på Ring 3

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

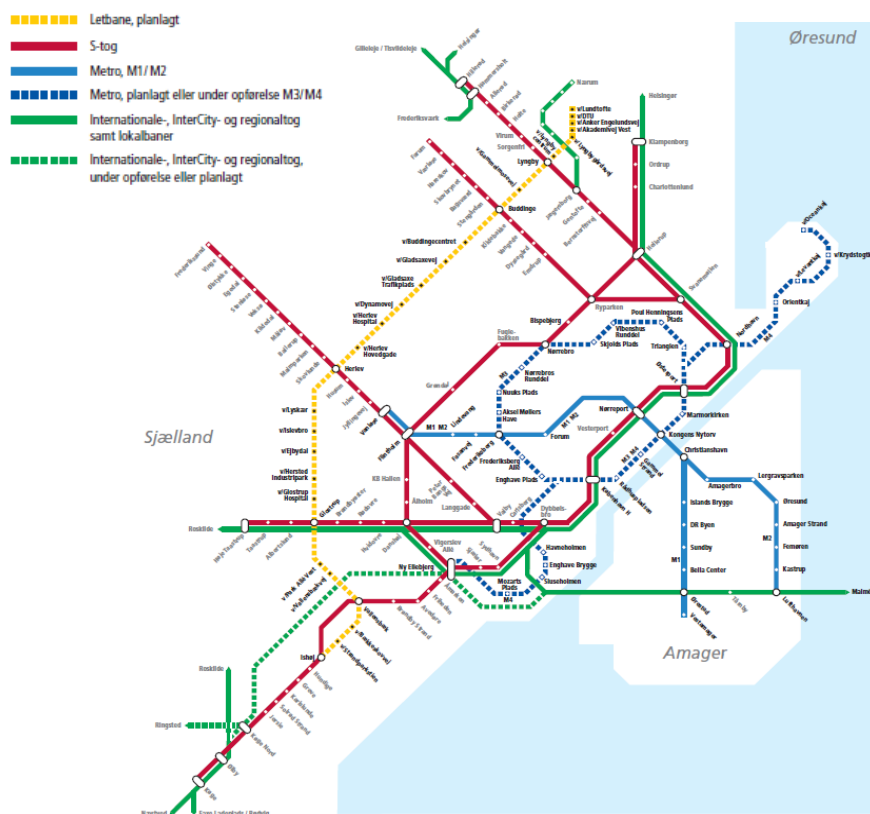
Realdania og Ringby-samarbejdet gik i 2010 sammen om at udarbejde en ny vision for udvikling af de byområder, der grænser op til Ring 3 og de kommende stationer, hvilket mundede ud i byvisionen Loop City. I juni 2011 indgik staten, Region Hovedstaden, Ringby-samarbejdet og Høje-Taastrup Kommune en

samarbejdsaftale om at udarbejde et beslutningsgrundlag for en letbane på Ring 3, og den 20. juni 2013 underskrev Transportministeren, formanden for Region Hovedstaden og de 11 borgmestere en fælles principaftale om at anlægge en letbane på Ring 3.

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

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

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



Letbanens linjeføring i samspil med det øvrige banenet.

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

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

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

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

Lovgrundlag

Letbane på Ring 3 anlægges i henhold til Lov nr. 165 af 26. februar 2014 "Lov om letbane på Ring 3" med senere ændring i Lov nr. 657 af 8. juni 2016 om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklings-selskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber (Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden m.v.). Loven er i det følgende benævnt "anlægsloven". Ring 3 Letbane I/S er etableret i henhold til Lov nr. 165 af 26. februar 2014 "Lov om letbane på Ring 3". Ring 3 Letbane I/S er etableret i henhold til Lov nr. 165 af 26. februar 2014 "Lov om letbane på Ring 3". Ring 3 Letbane I/S ejes i fællesskab af staten ved Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (tidligere Transportministeriet), Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune. I loven er Metroselskabet I/S udpeget til at varetage opgaverne med udførelse af administration, projektering, udbud og kontrakt. Ring 3 Letbane I/S har i april 2015 ændret navn til Hovedstadens Letbane I/S - i daglig tale Hovedstadens Letbane. Hovedstadens Letbane er med vedtagelsen af "Lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklings-selskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber" blevet selskabets officielle navn.

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

Overordnet planlægning og tilladelser

Som grundlag for anlægsloven er der på vegne af ejerne i perioden 2014-2015 gennemført en forudgående høring af projektidéen samt en høring af VVM-redegørelsen for etablering af en letbane på Ring 3. VVM-redegørelsen har været fremlagt i offentlig høring fra 12. maj til 10. juli 2015. I perioden maj – juni 2015 blev der afholdt borgermøder i Ishøj, Brøndby, Glostrup, Albertslund, Herlev, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk kommuner. Resultatet af denne høring er behandlet i en Hvidbog: 'Hvidbog, Hovedstadens Letbane VVM-redegørelse, oktober 2015'. Som opfølgning på den offentlige høring af VVM-redegørelsen

har Hovedstadens Letbane revideret projektet og udarbejdet et tillæg til VVM-redegørelsen for at imødekomme ønsker fra især Ishøj Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune på baggrund af væsentlige høringssvar. Den supplerende VVM-redegørelse har været fremlagt i offentlig høring fra 29. oktober til 23. november 2015. Resultatet af den supplerende høring er behandlet i: 'Hvidbog – Tillæg til VVM-redegørelse af oktober 2015, januar 2016'.

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

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

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

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

På baggrund af kommuneplanerne har kommunerne udarbejdet en lang række lokalplaner, hvor det fastlægges, hvordan udviklingen skal være indenfor et givent område. Letbanens linjeføring, placering af stationer, tilhørende tekniske anlæg (bortset fra kontrol- og

vedligeholdelsescentret) samt den nødvendige ombygning af det eksisterende vejanlæg på Ring 3 er fastlagt gennem anlægsloven. Hvis der er forhold i de gældende lokalplaner, der ikke kan opretholdes efter etablering af letbanen, vil dette ikke nødvendigvis medføre udarbejdelse af nye lokalplaner, men vil blive håndteret af kommunerne efter gældende sektorlovgivning. Eventuel senere lokalplanlægning vil således skulle understøtte anlægget.

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

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

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

Information til naboer

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

- 1 for Ishøj
- 1 for Vallensbæk
- 1 for Brøndby
- 2 for Glostrup
- 1 for Rødovre
- 1 for Herlev
- 1 for Gladsaxe
- 2 for Lyngby-Taarbæk

Fra efteråret 2016 og frem til besigtigelsesforretningerne gennemføres, tilbydes alle ejere af ejendomme, der på det pågældende tidspunkt forventes at afgive areal til letbaneprojektet, et orienteringsmøde. Ejere af ejendomme, som alene får pålagt letbaneservitut, informeres om projektet forud for besigtigelsesforretningerne. Herudover er der gennemført en række orienteringsmøder for ejendommens brugere efter aftale med ejerne. Formålet med møderne er at informere ejerne om projektet og dets påvirkning af den pågældende ejendom, herunder forventet tidsplan for anlægsarbejderne samt ekspropriationsprocessen.

Tegningsoversigt

Som bilag til Tekniske bestemmelser for Glostrup Kommune Nord hører følgende tegninger:

- Oversigtsplan nr. 1– Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-601, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 2– Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-602, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 3– Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-603, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 4– Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-604, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 5– Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-605, ver. 2.0
- Oversigtsplan nr. 6– Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-606, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 6 - Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-504, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 7 - Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-505, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 8 - Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-506, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 9 - Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-511, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 10 - Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-507, ver. 2.0
- Besigtigelsesplan nr. 11 - Glostrup Kommune tegning nr. L3-AR-KOM=GLK-AR-EXP-DWG-508, ver. 2.0

Projektbeskrivelse

Projektet for etablering af Letbane på Ring 3 adskiller sig fra et klassisk jernbaneanlæg, da letbanen på hovedparten af strækningen skal integreres i Ring 3 og de tilstødende veje. Der etableres krydsninger med den øvrige vejtrafik i signalregulerede vejkryds, hvor

trafikken skal tilrettelægges under hensyn til både letbanen og den øvrige vejtrafik, herunder busser, lastbiler, biler, cyklister og fodgængere. Endelig er der en række krydsninger med den overordnede infrastruktur, herunder motorveje og jernbaner, der udføres niveaufrit efter aftale med de pågældende infrastrukturforvaltere.

Letbanen på Ring 3 er en 28 km lang dobbeltrettet elektrificeret bane med 29 stationer samt tilhørende 16 omformerstationer og et kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC). Der er nu 29 stationer, idet Vallensbæk Kommune i oktober 2017 har besluttet at udnytte en option på anlæg af en ekstra station i Vallensbæk Kommune, stationen v/Delta Park. Der vil på et senere tidspunkt blive afholdt en supplerende besigtigelsesforretning angående denne station.

Letbanen forsynes med strøm fra køreledninger primært ophængt i master langs banen.

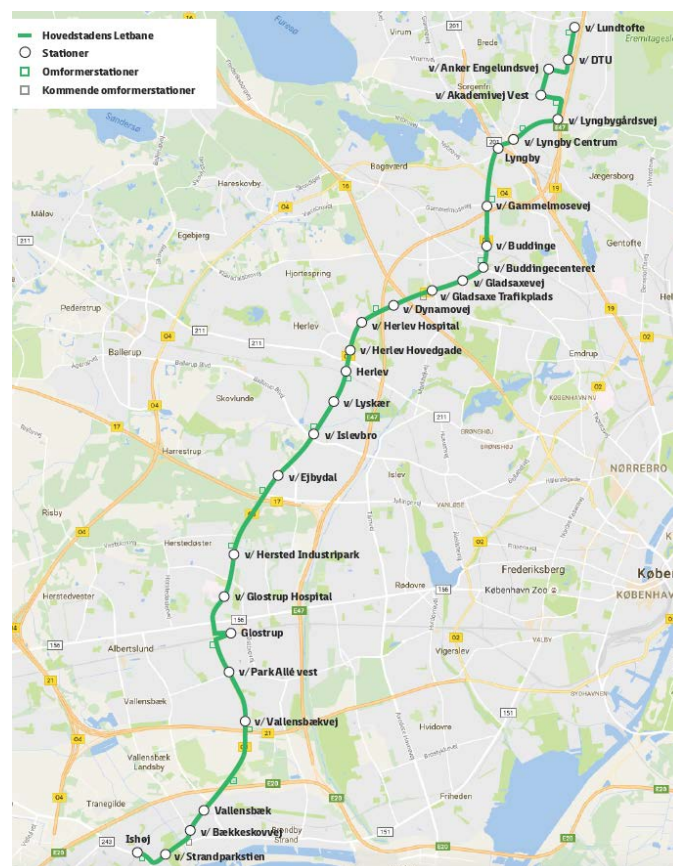
Generel projektbeskrivelse

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

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

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

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



Oversigtskort over Letbane på Ring 3

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

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

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

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

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

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

Letbanens strækning

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

Letbanens stationering

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

Vejanlæg

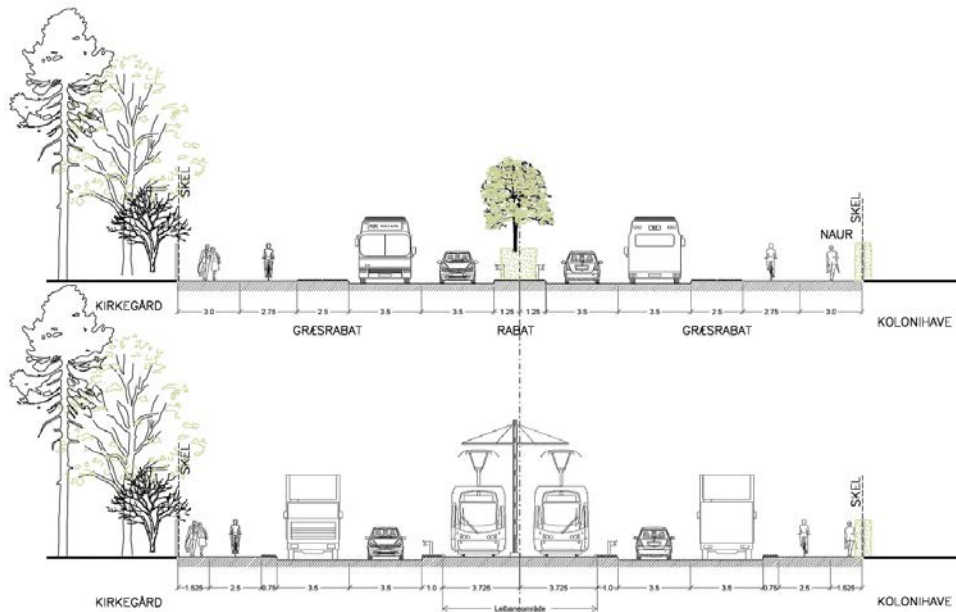
Størstedelen af Ring 3 består i dag af en firesporet vej med fortovej og cykelsti på begge sider. Der findes dog enkelte strækninger, hvor der ikke er fortovej. I forbindelse med etablering af letbanen vil Ring 3's eksisterende vejprofil blive ændret således, at letbanen søges

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

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

Tværprofil

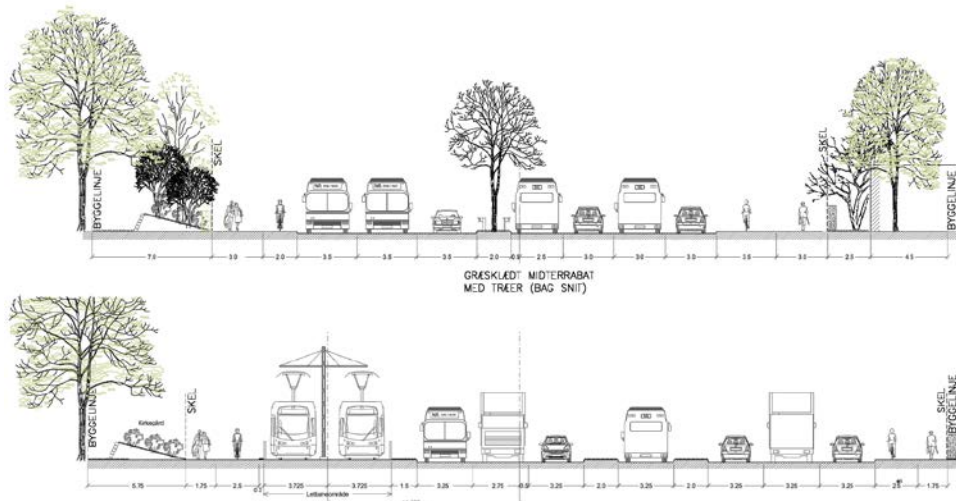
Etableringen af letbanen og forlægningen af Ring 3 kan på store dele af strækningen ske indenfor det eksisterende vejareal. Dette lader sig gøre ved inddragelse af rabatter og langsgående parkeringspladser samt ved at reducere bredden af kørebane, cykelstier og fortovej, jf. princip vist på nedenstående figur.



Tværsprofil, hvor etablering af letbanen sker indenfor eksisterende vejprofil.

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

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



Tværsprofil, hvor etablering af letbanen kræver inddragelse af naboarealer.

Hastighedsgrænser

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

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

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

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

Signalregulering

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

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

Lukning af veje

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

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

- Buddinge Station til Motorring 3
- Gammellosevej til Nybrovej

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

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

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

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

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

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

Letbanespor

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



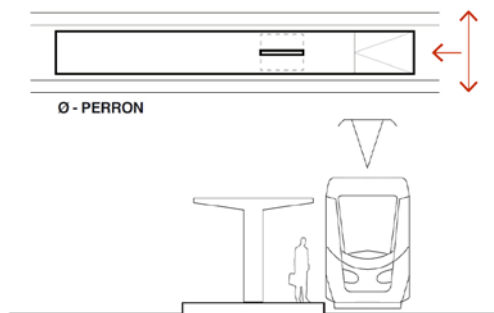
Traditionelt sporanlæg.



Anlæg med rilleskinnespor.

Letbanens stationer

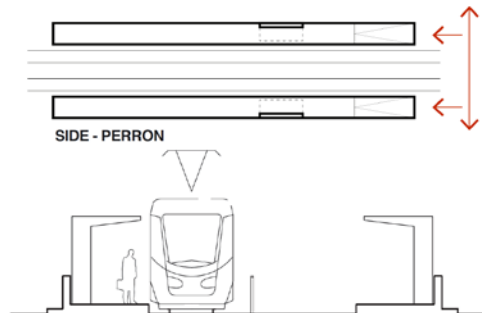
Der etableres 29 stationer langs letbanestrækningen. Stationerne er placeret i samarbejde med beliggenhedskommunerne, så de kan betjene flest passagerer under hensyntagen til bolig-, erhvervs- og byudviklingsområder, kollektiv trafik og den øvrige trafik på Ring 3.



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

Stationstyper

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



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

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

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



Omstigningsstationen Ishøj St.



Omstigningsstationen Lyngby St.

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

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

Udformning af stationer

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

Sideperronerne er ca. 35 m lange og ca. 2,5 m. brede. Ø-perronerne er tilsvarende ca. 35 m lange og ca. 4,5-

5 m brede. I sideperronernes bagkant mod kørebanen etableres et lukket værn i hele perronens længde, og der monteres ligeledes en håndliste med indbygget lys.

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

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

Letbanens tog

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

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

Kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC)

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

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

Nye bygværker i forbindelse med etablering af letbanen.

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

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

Omformerstationer

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

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

Køreledningsanlæg

Letbanens køreledningsanlæg består af køreledninger og bæretov, som fortrinsvis ophænges i master så vidt muligt placeret mellem sporene langs letbanetracéet og ellers i siden af letbanetracéet. I vejkryds er der enkelte steder være behov for at placere masterne i hjørnerne af krydset. Endvidere er der enkelte steder, hvor det af pladshensyn er nødvendigt at ophænge kørestrømsledningerne på facaden af en ejendom. Hvor letbanen krydser bygværker, som for eksempel viadukten under Nordbanen og Lyngby Omfartsvej, vil kørestrømmen blive ophængt på undersiden af bygværket.

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

Geotekniske boringer og arkæologi

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

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

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

Vejbelysning

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

Afvanding

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

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

Vandsynsprotokoller udarbejdes, hvis anlægget påvirker vandløb.

Anlægsfasen

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

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

De 3 øvrige entrepriser fordeler sig mellem: 1 til anlæg af spor og øvrige banearbejder, 1 til etablering af

kontrol- og vedligeholdelsescentret (CMC) og endelig 1 til at stå for drift og vedligehold af den færdige letbane.

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

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

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

Udførelse

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

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

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

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

Trafikkapaciteten vil blive søgt holdt på det højest mulige niveau under hensyn til en effektiv gennemførelse af anlægsarbejdet. Blandt andet vil anlægsarbejder, der medfører spærring af kørebaner på motorveje eller

spærring af spor på jernbaner, blive udført om aften/natten og i weekender i det omfang dette er muligt.

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

Trafikoplægninger

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

Permanente trafikoplægninger

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

Midlertidige trafikoplægninger

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

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

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

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

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

Ledningsoplægninger

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

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

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

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

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

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

Støj

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

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

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

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

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

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

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

Vibrationer

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

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

Luft

For hovedparten af strækningen er der ingen risiko for væsentlige lokale emissioner, da der er tale om åbne

områder med gode spredningsforhold, mindre befolkede områder eller anlægsarbejder med begrænset intensitet.

I anlægsfasen forekommer lokale luftemissioner fra standard entreprenørmateriel som f.eks. lastbiler, kraner, dumpere, gravemaskiner og andre entreprenørmaskiner. Hertil kommer luftemissioner fra mere specialiserede maskiner som eksempelvis sporjusteringsmaskine, da en stor del af det anvendte maskinel er dieseldrevet.

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

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

Jordhåndtering

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

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

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

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

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

Grundvand

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

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

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

Grundvandssænkning søges i henhold til vandforsyningslovens § 26.

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

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

Areal- og rettighedserhvervelse

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

Ved erstatningsfastsættelse gælder reglerne i § 103, stk. 1 og 2 i Lov om offentlige vej m.v.

Fremrykket ekspropriation

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

juni 2016) muliggør, at ejere, der berøres særligt indgribende af projekteringen og har særlige personlige grunde, har kunnet begære deres ejendom overtaget forud for den ordinære ekspropriation finder sted. Hovedstadens Letbane har siden lovens vedtagelse overtaget en række ejendomme ved fremrykket ekspropriation.

Letbanens status matrikulært og myndighedsmæssigt

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

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

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

Tekniske aftaler og købsaftaler

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

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

Permanent arealerhvervelse

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

del af beplantningen langs Ring 3 for at gøre plads til letbanen.

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

Letbanen og de tilhørende stationer vil som hovedregel blive placeret i offentligt ejede vejarealer mv. Hvor dette ikke er muligt, erhverver Hovedstadens Letbane som hovedregel de berørte arealer permanent.

Midlertidigt arbejdsareal

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

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

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

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

Servitutter

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

Eksisterende servitutter

Der er tinglyst vejbyggelinjer langs Ring 3 i en fastlagt afstand fra vejmidten eller vejskel. Byggelinjen pålægger den enkelte ejendom restriktioner i forhold til

anvendelsen af det byggelinjebelagte areal. De eksisterende tinglyste vejbyggelinjer er vist på besigtigelsesplanerne.

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

Nye servitutter

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

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

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

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

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

Adgangsforhold

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

Særligt for Glostrup Kommune Nord

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

Nærværende besigtigelsesmateriale er gældende for strækningen langs Nordre Ringvej fra krydset mellem Nordre Ringvej og Gamle Landevej/Mellemtoftevej i syd og mod nord til kommunegrænsen mod Rødovre Kommune.

Beskrivelse af projektet for Glostrup Kommune Nord

Letbanens strækning gennem Glostrup Kommune etableres fortrinsvist med et sidelagt tracé, hvilket vil sige, at den anlægges i den ene side af Søndre Ringvej og Nordre Ringvej med en samlet banelængde på cirka 6 km.

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

Beskrivelse af linjeføring

Fra kommunegrænsen mod Brøndby Kommune til syd for Hovedvejen er letbanen beliggende i den østlige side af Søndre Ringvej. Fra Søndre Ringvej etableres letbanen ned langs banen til Glostrup Station, så den ender i baneterræn ved stationen.

Umiddelbart syd for Hovedvejen skifter letbanen fra at være placeret i den østlige side af Søndre Ringvej til at være midtlagt frem til Stadionvej. Letbanen krydser ikke hele Søndre Ringvej på en gang, da det giver en bedre og mere optimal afvikling af trafikken både før og efter vejkrydset ved Hovedvejen. Omkring Stadionvej skifter letbanen til at være placeret i den vestlige side af Nordre Ringvej med fortovej og cykelsti mellem naboarealer og letbanen. Letbanen er herefter beliggende på den vestlige side frem til Fabriksparken, hvor den igen skifter side og placeres i den østlige side af Nordre Ringvej frem til kommunegrænsen mod Rødovre Kommune ved Slotsherrensvej.

Både Søndre Ringvej og Nordre Ringvej vil efter anlæggelsen af letbanen fortsat have to kørebaner i hver retning, og der vil fortsat være cykelsti og fortovej i begge retninger, hvor dette er tilfældet i dag. Hastighedsgrænserne på Ring 3 er i dag på hele strækningen på 70 km/t, hvilket ikke efter anlæg af letbanen kan opretholdes. De kommende hastighedsgrænser er fastsat gennem anlægsloven, og det varierer fra 70 km/t til 50 km/t. På størstedelen af strækningen i Glostrup

Nord bliver hastighedsgrænsen fremover 70 km/t. Undtagelsen til denne hastighedsgrænse er strækningen fra krydset ved Gamle Landevej/Mellemtoftevej til krydset ved Fabriksparken og i den nordgående retning kort før Slotsherrensvej/Ballerup Boulevard. Hastighedsgrænsen vil blive 50 km/t på disse to strækninger.

Stationer

I Glostrup Kommune etableres 4 nye stationer.

Station	Omtrentlig placering
Glostrup St.	St. 7.450
v/ Glostrup Hospital	St. 8.800
v/ Hersted Industripark	St. 9.950
v/ Ejbydal	St. 12.240

Oversigt over letbanens stationer i Glostrup Kommune.

Den sydligste station anlægges ved siden af den eksisterende Glostrup Station, så der skabes gode omstigningsmuligheder til det eksisterende S-togs- og regionaltogetsnet. Stationen etableres som både side- og øperron.

Ved Glostrup Hospital etableres en ny station i den vestlige side af Ring 3, så der er kort gåafstand til både Glostrup Hospital men også til parcelhuskvarteret på den modsatte side af Ring 3. Stationen etableres som sideperron.

Ved Albertslund Kommunes industriområde ved Hersted Industripark placeres også en ny station i den vestlige side af Nordre Ringvej, hvor det primære opland er industrikvarteret. Stationen etableres som sideperron.

Den sidste af de fire stationer i Glostrup Kommune placeres ved Ejbydalsvejs tilslutning til Ring 3 i den østlige side af Nordre Ringvej, hvorfra stationen vil betjene både områdets boliger og erhvervslivet. Stationen etableres som sideperron.

Beskrivelse af anlægsarbejder

Krydset ved Nordre Ringvej/Gamle Landevej/Mellemtoftevej skal ombygges for at gøre plads til letbanen i den vestlige side af vejen, herunder etablering af

nye svingbaner og helleanlæg, så krydset tilpasses det nye vejprofil med letbanens anlæg.

Umiddelbart nord for den nye station v/ Hersted Industripark etableres en overgang for fodgængere for at skabe adgang til den nye station. I forlængelse af fodgængerfeltet etableres desuden en ny sti til boligområdet ved Rødkælkevej og Blåmejsevej øst for stationen.

I forbindelse med letbanens etablering anlægges der nye grøfter til afvanding af letbanen. Fra Sofielundsvej til Fabriksparken etableres grøfterne langs den vestlige side af Nordre Ringvej, mens grøfterne etableres langs den østlige side af Nordre Ringvej på resten af strækningen op til Slotsherrensvej. Dog etableres der ikke grøfter fra Bymosevej til Jyllingevej.

Hvor letbanen føres under den eksisterende gang- og cykelbro ved Bystien, bliver det nødvendigt at ombygge den vestlige del af brofundamentet.

Krydset ved Fabriksparken/Nordre Ringvej skal ombygges i forbindelse med, at letbanens linjeføring skifter fra vestlig side til østlige side af Nordre Ringvej. Fodgængerfeltet, der krydser Nordre Ringvej, flyttes ca. 10 meter mod syd.

Hvor Nordre Ringvej føres over Frederikssundmotorvejen etableres tre nye stålbroer ved siden af den eksisterende bro, hvor letbanen skal køre på to af de nye broer. Den tredje stålbro anlægges til brug for en ny nordgående cykelsti. I nordgående retning forlænges højresvingsbanen, således at den starter på den eksisterende bro.

Krydset ved Nordre Ringvej/Jyllingevej/Frederikssundmotorvejen skal ombygges for at gøre plads til fodgængere, cyklist, bilister og letbanen for så vidt angår den del, hvor letbanen krydser Jyllingevej.

Det eksisterende fodgængerfelt ved Ejby Smedevej udvides som følge af letbanens etablering. Desuden etableres ny adgang for cyklist mellem Ejby Smedevej og den nordgående cykelsti langs letbanen.

Der anlægges nyt fodgængerfelt umiddelbart syd for letbanestationen ved Ejbydal, der tilknyttes det eksisterende fodgængerfelt ved Ejbydalsvej. Desuden etableres ny adgang for cyklist mellem Ejbydalsvej og den nordgående cykelsti langs letbanen.

Hvor Nordre Ringvej krydser Ejby Industrivej/Brandsbjergvej, skal vejprofilen ombygges for at gøre plads til fodgængere, cyklist, bilister og letbanen.

Der etableres ny fodgængerovergang, der tilknyttes den eksisterende overgang, der krydser Nordre Ringvej umiddelbart syd for Slotsherrensvej. Overgangen giver derudover adgang til letbanestationen v/ Islevbro nord for overgangen.

Som følge af letbanens etablering vil det ikke være muligt for bilister i nordgående retning at benytte afkørselsrampen fra Nordre Ringvej til Slotsherrensvej og fortsætte i østlig retning. Afkørsel fra Nordre Ringvej skal fremadrettet ske via den eksisterende afkørsel umiddelbart efter letbanestationen v/ Islevbro, og der anlægges et nyt 4-benet vejkryds på Slotsherrensvej.

En tilsvarende løsning bliver foretaget for den sydgående trafik, som ikke vil kunne benytte rampen Ejby Mosevej nord for Ballerup Boulevard, da rampen indtages til brug for CMC. I stedet skal rampen Ejby Mosevej syd for Ballerup Boulevard benyttes og der anlægges ligeledes et 4-benet kryds på Ballerup Boulevard.

Omformerstationer

På strækningen gennem Glostrup Kommune Nord, skal der etableres to omformerstationer. Den ene etableres nord for stationen ved Hersted Industripark. Den anden etableres på det nordvestlige hjørne af krydset mellem Nordre Ringvej og Jyllingevej/Frederikssundmotorvejen.

Areal- og rettighedsforhold gennem Glostrup Kommune Nord

På strækningerne mellem vejkrydsningerne er det flere steder nødvendigt med mindre permanent areal-erhvervelse til sideflytning af vejprofilen for at gøre plads til letbanen i siderne af vejen Nordre Ringvej.

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

Ombygning af krydset Nordre Ringvej/ Gamle Landevej/Mellemtoftevej medfører permanent areal-erhvervelse fra ejendommene, der grænser ud til Nordre Ringvej. Derudover vil der ligeledes være behov for ekspropriation af midlertidige arbejdsarealer for at udføre anlægsarbejderne med at ombygge vejkrydset.

Til brug for anlægsarbejderne, materialeoplag og mandskabsfaciliteter eksproprieres midlertidigt en større arbejdsplads umiddelbart syd for den nye letbanestation v/ Hersted Industripark.

Til brug for etablering af en omformerstation nord for letbanestationen v/ Hersted Industripark, skal der erhverves både permanente og midlertidige arealer. Vedgang til omformerstationen etableres over naboejendom i Albertslund Kommune.

Der etableres ny sti til boligområdet ved Rødkælkevej og Blåmøsevej. Hertil eksproprieres midlertidigt arbejdsareal og permanent areal.

Til brug for ombygning af fundament mm. af den vestlige ende af broen Bystien, der krydser Nordre Ringvej, eksproprieres midlertidigt en større arbejdsplads til brug for broarbejdet.

Til brug for ombygning af krydset Fabriksparken/Nordre Ringvej eksproprieres midlertidigt en større arbejdsplads umiddelbart nord for Fabriksparken.

Et eksisterende jorddepot/jordvold beliggende langs Nordre Ringvej fra stibroen, der har forbindelse til By-mosevej, til Frederikssundmotorvejen skal flyttes mod øst. Til brug for dette arbejde skal der midlertidigt eksproprieres et større areal.

Etableringen af de nye broer ved siden af den eksisterende bro over Frederikssundmotorvejen kræver etablering af en større arbejdsplads og derfor eksproprieres midlertidigt arbejdsareal dels til at udføre arbejderne og dels til materialeoplag og mandskabsfaciliteter.

Til brug for etablering af en omformerstation umiddelbart nord for Frederikssundmotorvejen på den vestlige side af Nordre Ringvej, skal der erhverves både permanente og midlertidige arealer.

Etableringen af letbanen umiddelbart før den krydser Slotsherrensvej/Ballerup Boulevard medfører, at en del af en erhvervsbygning skal nedrives, da letbanens linjeføring går igennem den vestlige del af bygningen.

Etablering af grøfter til afvanding af letbanen medfører permanent arealerhvervelse. Derudover vil der ligeledes være behov for ekspropriation af midlertidige arbejdsarealer fra flere ejendomme.

Da der flere steder på strækningen gennem Glostrup Kommune Nord er større eller mindre niveauspring mellem Nordre Ringvej og de omkringliggende ejendomme, vil der derfor blive etableret skråninger, hvor dette er muligt. Der er dog flere steder, hvor dette ikke er muligt, og derfor vil der blive etableret støttemur på disse steder. Støttemur betegnes samlet om alle former

for støttevæg uanset, om der er tale om en plantestensmur, stengærde eller spunsvæg beklædt med beton.

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

Fremrykket ekspropriation

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

Hovedstadens Letbane har frem til den 1. oktober 2017 ikke overtaget ejendomme ved fremrykket ekspropriation på denne strækning i Glostrup Kommune.

Forhold til eksisterende lovgivning for Glostrup Kommune

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

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

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

Vestskoven berøres både midlertidigt og permanent som følge af etablering af letbanen. 1,7 hektar skov vil blive retableret efter midlertidige arbejder, mens ca. 1 hektar skov fjernes permanent som følge af forlægning af vejen samt etablering af en omformerstation. Tilladelse hertil ansøges i henhold til Skovlovens § 11.

Indledende møde

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

Kommissionens beslutninger vil fremgå af forhandlingsprotokollen fra besigtigelsesforretningen. Protokollen vil blive fremsendt til de lodsejere, som er direkte indvarslet til mødet. Endvidere vil protokollen blive offentligt tilgængelig via kommissariatets hjemmeside: www.komoe.dk.

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

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

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

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

Hovedstadens Letbane I/S oplyste endvidere, at ekspropriationen forventeligt vil foregå i to tempi, således at der først afholdes ekspropriationsforretning vedrørende arealer, og derefter afholdes ekspropriationsforretning vedrørende servitutter. Dette afhænger af tidspunktet for ekspropriationsforretningen og indhentning af sikkerhedsgodkendelse.

I denne forbindelse meddelte Hovedstadens Letbane I/S, at man forventer, at anlægsarbejdet på denne strækning skal foregå i perioden 2019 – 2022.

Hovedstadens Letbane I/S' oplæg fra det indledende møde samt besigtigelsesmateriale for Glostrup Kommune Nord er offentligt tilgængeligt via deres hjemmeside på:

<http://www.dinletbane.dk/media/1569/projektpraesentation-besigtigelsesforretning-glk-nord.pdf>

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

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

Ejeren af matr.nr. 15r Hvessinge By, Glostrup stillede spørgsmål til, hvorvidt der vil være adgang fra Malervangen til den planlagte arbejdsplads beliggende på matr.nr. 16b Hvessinge By, Glostrup, da flere beboere er bekymrede for tung arbejdskørsel på Malervangen.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der ikke vil være adgang til arbejdspladsen fra Malervangen, men fra Nordre Ringvej, hvorfor der ikke vil være arbejdskørsel ad Malervangen.

Ejeren af matr.nr. 15r Hvessinge By, Glostrup stillede endvidere spørgsmål til, om beboerne på den vestlige side af Nordre Ringvej (v/ Malervangen) kan forvente at den fremlagte linjeføring nu er endelig, da de oprindeligt er blevet lovet, at deres ejendomme ikke ville blive berørt af projektet.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at det er korrekt, at de pågældende ejendomme oprindeligt ikke skulle berøres i dette omfang, men en tilretning af projektet har

bevirket, at det ikke er muligt at skåne de pågældende ejendomme. Det blev i denne forbindelse anført, at der ikke eksproprieres mere areal end højst nødvendigt.

Der blev ligeledes stillet spørgsmål til, hvorvidt beboerne på Nordre Ringvej 99-127 fremadrettet skal have adresse på Malervangen, da de fremtidige forhold formentligt vil medføre nogle problemer, da taxaservices, postservices m.v. ikke kan identificere disse adresser i deres systemer. Herudover er Malervangen beliggende i Albertslund Kommune.

Repræsentanten for Glostrup Kommune oplyste, at dette er en mulighed, såfremt beboerne ønsker dette. I så fald skal dette koordineres med Albertslund Kommune, da beboerne naturligvis ikke skal skifte kommune. I tilfælde af, at det ikke er et ønske fra beboerne at skifte adresse, må det undersøges, hvorledes det sikres, at lokaliteten kan identificeres af postservices, taxaservices m.v.

Flere fremmødte borgere og beboere stillede spørgsmål til hvordan hastighedsbegrænsningen på strækningen fra krydset ved Gamle Landevej/Mellemtoftevej til Sofielundsvej vil være fremadrettet.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at hastighedsgrænsen forudsættes at gå fra 70 km/t til 50 km/t på denne strækning, men i sidste ende er det politiets beslutning.

Ejeren af matr.nr. 13dv Hvessinge By, Glostrup stillede spørgsmål til, hvad anlægsbudgettet for projektet er, herunder budget for ledningsomlægninger. Der blev ligeledes spurgt til, hvor stor en procentdel økonomien vægtes i udbuddet. Det blev også anført, at det burde overvejes at flytte linjeføringen længere mod vest, og dermed totalekspropriere alle ejendomme på den vestlige side af Nordre Ringvej fra Mellemtoftevej til Sofielundsvej, hvorefter ejendommene beliggende på den østlige side ikke behøver at afgive areal, da dette må være billigere end den foreliggende løsning.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at anlægsbudgettet for projektet er 5,7 mia. kr. I en overvejende del af tilfældene skal ledningsejerne selv bekoste ledningsomlægningerne, hvorfor dette ikke er en del af anlægsbudgettet. Økonomi har vægtes 60 % i udbuddet. Det blev endvidere oplyst, at Hovedstadens Letbane I/S ikke finder, at en løsning som foreslået skal forfølges, da letbanens linjeføring er afhængig af såkaldte fixpunkter, så den mindste ændring på én lokalitet medfører, at hele letbanetracéet ændres, og det vil være unødigt indgribende for de pågældende ejendomme.

Under henvisning til Hovedstadens Letbane I/S' udsagn vedrørende støjbilledet efter projektets færdiggørelse, blev det af flere fremmødte borgere og beboere bemærket, at det ikke er tilfredsstillende, at støjbilledet fremadrettet er det samme, da Nordre Ringvej fra krydset ved Gamle Landevej/Mellemtoftevej i nordgående retning er i så dårlig stand, at trafikken allerede i dag larmer meget mere end den ville, såfremt vejen var i bedre stand. På baggrund heraf blev det påpeget, at støjmålingerne, som Hovedstadens Letbane I/S bygger deres vurdering på, er misvisende.

Hovedstadens Letbane I/S og repræsentanterne for Glostrup Kommune oplyste, at der ikke er tale om støjmålinger, men derimod støjberegninger, der er beregnet på baggrund af trafikmængde og omgivelserne i øvrigt. Derfor er der ikke taget højde for vejens stand på denne specifikke lokalitet. Det blev endvidere oplyst, at der i forbindelse med anlægsprojektet etableres støjdæmpede asfalt.

Ejeren af matr.nr. 15r Hvessinge By, Glostrup anførte i tilknytning hertil, at det så må betyde, at letbanetogene vil støje meget siden støjbilledet fremadrettet vil være det samme trods støjdæmpende asfalt. Hertil blev det anført, at såfremt letbanetogene stopper for rødt, så vil beboere ud til kryds blive generet af støj som følge af letbanetogenes opbremsning og acceleration. Som følge heraf ønsker langt de fleste beboere ved Malervangen at få overtaget deres ejendomme, da de efter deres opfattelse fremadrettet vil være usælgelige.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at støjen på denne lokalitet formentligt vil være mindre fremadrettet, da støjberegningerne, som nævnt, ikke har taget højde for vejens nuværende stand. Det blev endvidere oplyst, at letbanetogene naturligvis stopper for rødt og kører for grønt, men da letbanetogene er støjsvage, forventes det ikke, at det vil være problematisk med opbremsning- og accelerationsstøj.

Ejeren af matr.nr. 13dv Hvessinge By, Glostrup stillede spørgsmål til, om det er muligt at modsætte sig, at der skal anvendes midlertidigt arbejdsareal på ejendommene.

Kommissarius oplyste hertil, at det ved besigtigelsen i marken vil undersøges om nogle af de midlertidige arbejdsarealer muligvis kan indskrænkes, men ekspropriation er per definition en tvangssituation.

Én af de fremmødte borgere stillede spørgsmål til, hvorvidt der stadig vil være busdrift på Ring 3.

Hovedstadens Letbane I/S og repræsentanter for Glostrup Kommune oplyste, at bus 300S og bus 30E erstattes af letbanen, men bus 500S samt lokale busser vil stadig køre. Busstoppesteder vil blive opretholdt, men den endelige placering og behov vil blive afklaret løbende mellem Movia, Hovedstadens Letbane I/S og Glostrup Kommune.

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

Besigtigelse i marken:

Efter det indledende møde foretog kommissionen besigtigelse i marken.

Under besigtigelsen fremkom bl.a. følgende bemærkninger:

Lokalitet:

Besigtigelse fra Gamle Landevej til og med matr.nr. 16b Hvæssing By, Glostrup (SKANLOG) for ejendomme på den vestlige side af Nordre Ringvej (Mødested: På hjørnet ud for ejendommen Nordre Ringvej 99, 2600 Glostrup).

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der også fremadrettet, herunder i anlægsperioden, vil være adgang for gående og cyklende fra Nordre Ringvej til alle ejendomme på denne strækning. Det blev ligeledes oplyst, at der bl.a. besigtiges for etablering af støttemure på en del af ejendommene på denne strækning. Det blev hertil uddybet, at der vil være tale om en støttemur i form af en lav plantestensmur (ca. 30 cm høj), der alene skal etableres såfremt der er niveauforskel mellem de pågældende ejendomme og vejarealet. Der er derfor mulighed for, at etablering heraf ikke bliver aktuel.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste endvidere, at anlægsarbejdet *overordnet* vil foregå fra 2. halvår af 2019 til udgangen af 2022, men det er endnu ikke klart, hvornår anlægsarbejdet på denne specifikke strækning vil foregå, men dette vil kunne fastlægges efter ejergodkendelsen foreligger. Der vil ske ledningsarbejder- og omlægninger tidligere, men først efter ekspropriationsforretningen. I anlægsfasen vil der blive etableret arbejdshegn i form af fast pladehegn, således ejendommene langs strækningen er afskærmet fra anlægsarbejdet. Reetablering af arealer sker i dialog med Hovedstadens Letbane I/S, og dette vil blive drøftet nærmere med de respektive ejere på ekspropriationsforretningen.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at hastighedsgrænsen på strækningen fra krydset ved Gamle Landevej/Mellemtoftevej til Sofielundsvej forudsættes at gå fra 70 km/t til 50 km/t.

For så vidt angår matr.nre. 15l og 15ø Hvæssing By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at det er nødvendigt at fjerne et stort træ på hjørnet af ejendommen.

For så vidt angår matr.nre. 15m og 15aa Hvæssing By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at overkørslen til Nordre Ringvej nedlægges, og fremover vil der alene være gående og cyklende adgang til ejendommen fra Nordre Ringvej, jf. også ovenstående bemærkninger.

Ejeren af matr.nr. 15n og 15ab Hvæssing By, Glostrup stillede spørgsmål til om de fremtidige ledningsarbejder vil koordineres på en sådan måde, at der i denne forbindelse kan lægges fibernet.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at når ledningsarbejderne forestår, vil det naturligvis være oplagt, hvis interesserede ejere tager kontakt til fibernet-udbyderen, således de gøres bekendt med, at der foregår et gravearbejde. Dette er imidlertid ikke noget Hovedstadens Letbane I/S forestår.

For så vidt angår matr.nr. 15o Hvæssing By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbaneselskab I/S, at projektet vil medføre, at beplantning langs Nordre Ringvej skal fjernes. Efterfølgende vil det være muligt at etablere plankeværk, hæk samt anden form for beplantning, som ikke strider imod letbaneservituten.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste endvidere, at affaldsskuret på matr.nr. 15p Hvæssing By, Glostrup skal flyttes i forbindelse med projektet, og at hasseltreet på ejendommen søges bevaret.

For så vidt angår matr.nr. 15q Hvæssing By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbaneselskab I/S, at hegn og hækken skal fjernes, men det vil eventuelt være muligt blot at flytte hegn. Dette kan aftales nærmere på ekspropriationsforretningen i dialog med ejeren.

Ejeren af matr.nr. 15r Hvæssing By, Glostrup stillede spørgsmål til, hvorvidt projektet kan justeres på en sådan måde, at murværket ud mod Nordre Ringvej kan bevares, da muren virker støjdempende. I denne forbindelse oplyste ejeren, at der er givet fornøden byggetilladelse til murværket. På et tidligere stadie i anlægsprojektet var det meningen, at ejendommen ikke ville blive berørt, hvorfor muren er opført, hvor den er.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at dette indebærer, at vejmyndigheden – Glostrup Kommune – accepterer, at der sker en indsnævring af fortov og cykelsti. Der vil være en dialog mellem Hovedstadens Letbane I/S og Glostrup Kommune, som vil undersøge om projektet kan tilpasses.

Repræsentanten for Glostrup Kommune oplyste, at forholdene omkring byggetilladelsen vil blive undersøgt nærmere.

Ejeren af matr.nr. 15r Hvessinge By, Glostrup stillede på vegne af ejeren af 15s Hvessinge By, Glostrup spørgsmål om, hvorvidt letbaneservitutten vil medføre, at beplantningen skal fjernes på matr.nr. 15s Hvessinge By, Glostrup. Det blev endvidere oplyst, at ejeren af 15s Hvessinge By, Glostrup ikke er interesseret i at få reetableret bedet, da han fremadrettet ønsker en anden forhave, herunder eventuel etablering af murværk.

Hovedstadens Letbane I/S henviste til det på det offentlige møde anførte, og oplyste at der er tale om en sikkerhedsservitut og selve indholdet af servitutten kendes ikke på nuværende tidspunkt, da denne først kan fastlægges efter sikkerhedsgodkendelsen. Når omfanget af letbaneservitutten er fastlagt vil Hovedstadens Letbane I/S, om nødvendigt med sagkyndig bistand, vurdere hvilken beplantning, der eventuelt skal fældes eller beskæres som følge af letbaneservitutten. Generelt er ønsket at bevare så meget beplantning som sikkerhedsmæssigt muligt. Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de vil gå i dialog med ejeren om reetablering af arealet, således der ikke reetableres noget, som ejeren alligevel ønsker fjernet.

For så vidt angår matr.nr. 15t Hvessinge By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbaneselskab I/S, at hegnet skal fjernes.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de tilstræber at bevare hegnet på matr.nr. 15u Hvessinge By, Glostrup, og det blev ligeledes oplyst, at det kan være, at birketræet kan skånes i anlægsperioden, men der er en formodning om, at dette vil stride mod den kommende letbaneservitut.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 16b Hvessinge By, Glostrup stillede spørgsmål til, hvor længe det midlertidige arbejdsareal skal anvendes samt hvilke aktiviteter, der vil foregå derfra. Der blev endvidere stillet spørgsmål til hvor adgang til etablering af omformerstationen skal foregå.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at arealet formentligt skal anvendes i en længere periode på 1,5-2 år, og

det vil primært være til velfærdsfaciliteter i form af 3-6 containere. Det forventes, at omformerstationen skal etableres fra Nordre Ringvej.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 16b Hvessinge By, Glostrup udtrykte et ønske om, at de mest lærende aktiviteter på arbejdspladsen rykkes så langt mod syd som muligt.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de vil søge at imødekomme dette ønske i videst muligt omfang.

Lokalitet:

Besigtigelse fra Mellemtoftevej til og med matr.nr. 16nb Hvessinge By, Glostrup (Glostrup Boligselskab) for ejendomme på den østlige side af Nordre Ringvej (Mødested: På hjørnet ud for ejendommen Mellemtoftevej 40, 2600 Glostrup).

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at der bl.a. besigtiges for etablering af støttemur på ejendommene på denne strækning. Det blev hertil uddybet, at der her vil være tale om en støttemur i form af en lav plantestensmur (ca. 30 cm høj), der alene skal etableres såfremt der er niveauforskel mellem de pågældende ejendomme og vejarealet. Der er derfor mulighed for, at etablering heraf ikke bliver aktuel.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste endvidere, at anlægsarbejdet *overordnet* vil foregå fra 2. halvår af 2019 til udgangen af 2022, men det er endnu ikke klart, hvornår anlægsarbejdet på denne specifikke strækning vil foregå, men dette vil fastlægges efter ejergodkendelsen foreligger. Der vil ske ledningsarbejder- og omlægninger tidligere, hvilket formentligt vil blive i 2. halvår af 2018, men først efter ekspropriationsforretningen. Da man skal starte tidligt på denne strækning vil dette formentligt betyde, at der allerede kan ske reetablering på ejendommene i løbet af 2019. I anlægsfasen vil der blive etableret arbejdshegn i form af fast pladehegn, således ejendommene langs strækningen er afskærmet fra anlægsarbejdet. Reetablering af arealer sker i dialog med Hovedstadens Letbane I/S, og dette vil blive drøftet nærmere med de respektive ejere på ekspropriationsforretningen.

Det blev endvidere oplyst, at låge til sti på matr.nre. 13cæ og 13el Hvessinge By, Glostrup mod Nordre Ringvej vil blive genetableret.

For så vidt angår matr.nre. 13cæ og 13el Hvessinge By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at legehuset skal flyttes.

Ejerne af matr.nre. 13dø og 13en Hvessinge By, Glostrup oplyste, at de på baggrund af Hovedstadens Letbane I/S' oplysninger tidligere har fået den opfattelse, at indgrebet alene ville gå 2,5 meter ind på ejendommen, hvorfor de er meget forundrede over, at dette ikke er tilfældet.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at den permanente arealerhvervelse bevirker, at det nye skel vil ligge ca. 4,5 meter inde på ejendommen sammenlignet med forholdene i dag. De 2,5 meter relaterer sig til bredden på cykelsti og dertil kommer 2 meter bredt fortov. I denne forbindelse beklagede Hovedstadens Letbane I/S, hvis deres oplysninger og tegningsmateriale har givet anledning til misforståelser.

Ejerne af matr.nre. 13dø og 13en Hvessinge By, Glostrup oplyste i denne forbindelse, at de driver VVS-virksomhed fra ejendommen, hvorfor det er meget vigtigt, at der er tilstrækkeligt parkeringsareal på ejendommen, da ejeren på nuværende tidspunkt parkerer en stor firmabil, trailere m.v. på ejendommen. Herudover skal der være plads til to personbiler. Ejerne anførte i denne forbindelse, at det vil være umuligt at drive VVS-virksomheden videre, såfremt der skal ske indgreb som forelagt af Hovedstadens Letbane I/S. Endvidere var det store parkeringsareal en forudsætning for købet af ejendommen. Herudover har ejerne drøftet indgrebet med en ejendomsmægler, som har oplyst, at ejendomsværdien vil falde markant. På baggrund af ovenstående oplyste ejerne, at de ønsker ejendommen totaleksproprieret.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at det ikke er muligt at mindske indgrebet. Det blev endvidere anført, at Hovedstadens Letbane I/S ikke finder, at betingelserne for totalekspropriation er opfyldt. Det blev i denne forbindelse anført, at der stadig vil være mulighed for at parkere 2 personbiler ved ejendommen.

Kommissarius oplyste parterne, at kommissionen vil foretage en vurdering heraf.

Repræsentant for ejeren af matr.nre. 13dæ og 13em Hvessinge By, Glostrup oplyste, at ejeren er bekymret for, at parkeringsareal på ejendommen mindskes. I denne forbindelse blev der stillet spørgsmål til, om det nuværende skur/værksted eventuelt ville kunne flyttes/ombygges, således der bevares parkeringsmulighed til 2 biler.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de vil undersøge mulighederne herfor i dialog med ejeren, hvorefter der kan aftales nærmere herom forud for og på ekspropriationsforretningen.

For så vidt angår matr.nr. 13dz Hvessinge By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at forhaven vil blive berørt, men der er ikke umiddelbart niveauforskel, så forventningen er, at der ikke behøver etableres støttemur i form af plantestensmur.

Ejerne af matr.nr. 13dy Hvessinge By, Glostrup oplyste, at markeringen af det midlertidige arbejdsareal er større end hvad ejerne er blevet oplyst tidligere. Der blev endvidere stillet spørgsmål til, hvorvidt der kan parkeres en bil på ejendommen under anlægsarbejdet samt om laurbærbusken kan bevares. Én af ejerne oplyste i øvrigt, at denne generelt er imod projektet og ønsker at protestere herimod.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at det markerede areal er af den størrelse, som er nødvendig for anlægsarbejdets udførelse, men at de generelt søger at indskrænke arbejdsarealet mest muligt. Det blev endvidere bekræftet, at der kan holde en bil parkeret på ejendommen under anlægsarbejdet. Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at det muligvis vil være tilstrækkeligt at beskære laurbærbusken, og at de vil søge at bevare den.

For så vidt angår matr.nr. 13dx Hvessinge By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at hegnet skal rykkes og der skal anvendes midlertidigt arbejdsareal til niveauregulering og øvrig tilpasning. Det blev endvidere oplyst, at anlægsarbejdet formentligt vil foregå i 2. halvår af 2018.

Ejeren af matr.nr. 13dv Hvessinge By, Glostrup anførte, at der vil opstå et parkeringsproblem, da han har behov for parkering af 3 biler på ejendommen, hvilket bliver et problem under anlægsarbejdet. Herudover blev der stillet spørgsmål til om arealet reetableres samt hvordan.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at belægningsarbejdet formentligt vil vare 1-2 uger, hvorfor parkeringsproblemet er kortvarigt, da der stadig vil kunne parkeres i et vist omfang på ejendommen. Det blev i øvrigt oplyst, at arbejdsarealet reetableres, og der kan aftales nærmere herom på ekspropriationsforretningen.

Ejeren af matr.nr. 13du Hvessinge By, Glostrup stillede spørgsmål til, hvorvidt hækken på ejendommen kan bevares. Der blev endvidere spurgt om, hvad det midlertidige arbejdsareal skal anvendes til.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de vil søge at bevare hækken. Det midlertidige arbejdsareal skal alene anvendes til niveauregulering, såfremt dette er nødvendigt.

For så vidt angår matr.nr. 13dt Hvessinge By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at de vil søge at bevare hækken.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste endvidere, at fortovet skal reguleres, hvorfor der skal anvendes et mindre midlertidigt arbejdsareal på matr.nr. 13ds Hvessinge By, Glostrup til regulering heraf.

Ved besigtigelse af matr.nr. 16nb Hvessinge By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at en række yngre træer skal fjernes i forbindelse med anlæg af sti.

Lokalitet:

Besigtigelse fra rastepladsen ved Ejby Mosevej til Slotsherrensvej for ejendomme på begge sider af Nordre Ringvej (Mødested: På hjørnet ud for ejendommen Ejbyholm 2, 2600 Glostrup).

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at anlægsarbejdet *overordnet* vil foregå fra 2. halvår af 2019 til udgangen af 2022, men det er endnu ikke klart, hvornår anlægsarbejdet på denne specifikke strækning vil foregå, men dette vil kunne fastlægges efter ejergodkendelsen foreligger. I anlægsfasen vil der blive etableret arbejdshegn i form af fast pladehegn, således ejendommene langs strækningen er afskærmet fra anlægsarbejdet. Reetablering af arealer sker i dialog med Hovedstadens Letbane I/S, og dette vil blive drøftet nærmere med de respektive ejere på ekspropriationsforretningen.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste endvidere, at det fremsendte besigtigelsesmateriale indeholder en fejl, således den kommende servitutlinje for letbaneservituten vil være en anelse anderledes på matr.nre. 16bm og 16bo Ejby By, Glostrup og matr.nr. 7z Ejby By, Glostrup end det fremgår af planen. Hovedstadens Letbane I/S vil fremsende tilrettet tegningsmateriale til de pågældende ejere.

For så vidt angår matr.nre. 16a og 16e Ejby By, Glostrup oplyste Hovedstadens Letbane I/S, at jordvold samt legehuse skal flyttes i forbindelse med projektet.

Ejerne af matr.nre. 16a og 16e Ejby By, Glostrup har efterfølgende ved mails af 2., 5., 7. og 8. december 2017 rettet henvendelse til kommissariatet med en række spørgsmål og synspunkter omkring projektet og deres ejendom. Ejerne har bl.a. gjort gældende, at ejendommen er hårdt ramt af indgrebet, og letbanetracéet samt vejens (kommende) nærhed til ejendommen medfører, at ejerne ikke ønsker at bo der længere, hvorfor de anmoder om, at ejendommen totaleksproprieres efter reglerne om fremrykket ekspropriation.

Ejerne af matr.nre. 16bm og 16bo Ejby By, Glostrup anmodede om totalekspropriation af ejendommen. Som begrundelse for anmodningen henviste ejerne til, at de ikke var bekendte med indgrebets omfang, da de købte ejendommen i 2016. Projektet vil nu medføre, at vejen kommer tættere på boligbebyggelsen, hvilket vil medføre yderligere støjgener. Ejerne oplyste, at de er meget berørte af projektet, og de har et meget stort ønske om at få overtaget ejendommen.

Hovedstadens Letbane I/S bekræftede, at projektet er blevet tilpasset af trafiksikkerhedsmæssige årsager, hvilket har bevirket, at indgrebet på denne ejendom er blevet større. Indgrebet respekterer imidlertid eksisterende vejbyggelinjer. Det blev i denne forbindelse oplyst, at ejerne har anmodet om fremrykket ekspropriation, jf. Lov om letbane på Ring 3 (Lov nr. 165 af 26. februar 2014) § 23, som lige nu ligger til behandling og afgørelse ved Banedanmark, jf. bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser (bekendtgørelse nr. 1276 af 20. november 2015) § 13.

For så vidt angår støjgener oplyste Hovedstadens Letbane I/S endvidere, at der formentligt ikke vil blive natarbejde ved denne ejendom, da arbejdsarealet skal anvendes til regulering af vejområdet samt etablering af afvandingssystem. Det blev endvidere oplyst, at indgrebet vil bevirke, at vejarealet rykkes ca. 4-5 meter ind på ejendommen, men det nærmeste vejelement vil være cykelsti og fortov, hvorefter der vil blive etableret en græsabat mellem cykelsti og letbanetracéet. Den motordrevne trafik vil derfor ikke være direkte op ad ejendommen og ud for ejendommen vil trafikken flyttes længere væk end situationen er i dag.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 7z Ejby By, Glostrup stillede spørgsmål til, om der var nogen mulighed for, at linjeføringen kunne ændres på en sådan måde, at bygningens facade ikke skal nedrives/ombygges, da indgrebet tidligere var af langt mindre omfang, hvilket også var forudsætningen da ejendommen blev erhvervet.

Hovedstadens Letbane I/S bekræftede, at projektet er blevet tilpasset af trafiksikkerhedsmæssige årsager, hvilket har bevirket, at indgrebet på denne ejendom er blevet større end oprindeligt forudsat. Der er ikke mulighed for at ændre på linjeføringen, da denne bl.a. er bestemt ud fra trafiksikkerhedsmæssige hensyn.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 7z Ejby By, Glostrup stillede spørgsmål til mulighederne for fremtidig bebyggelse/udnyttelse af ejendommen. Det blev i denne forbindelse oplyst, at der er planer om at samle

en række aktiviteter på ejendommen, hvilket var forudsætningen da ejendommen blev erhvervet i 2016, men anlæg af letbanen, og herunder særligt de ændringer projektet har undergået, bevirker, at ejendommen bliver ubrugelig i forhold til det planlagte formål. Lukningen af overkørsel til Slotsherrensvej bevirker ligeledes, at dette kan give problemer i forhold til kundetilstrømningen.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de meget gerne vil gå i dialog herom, såfremt der foreligger planer eller ønsker om yderligere bebyggelse m.v. Det blev endvidere oplyst, at Hovedstadens Letbane I/S netop har modtaget et notat vedrørende ombygning af ejendommen, og de vil meget gerne drøfte dette med repræsentanterne af ejendommen.

Kommissarius stillede spørgsmål til, om ejeren foretrækker, at bygningen blev fjernet i sin helhed.

Repræsentanter for ejeren af matr.nr. 7z Ejby By, Glostrup oplyste, at dette afhænger af, hvor meget der vil være tilbage af bygningen, men som de foreliggende planer er, da er det meget sandsynligt at en hel nedrivning er at foretrække frem for en delvis nedrivning og dertilhørende ombygning. Problemet for en sådan type ejendom er, at bygningen ikke blot kan skæres igennem med efterfølgende ombygning, da dette vil medføre problemer i forhold til drift, genetablering af lift, vendeplads m.v.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de ønsker at afholde møder med repræsentanter for ejendommen, således de forskellige muligheder kan blive belyst til fulde. Der vil fremadrettet være dialog herom. Arbejdet på denne lokalitet vil tidligst foregå fra udgangen af 2019 og muligvis først fra 1. halvår af 2020, men det er vigtigt at der allerede nu er en god dialog om den forestående proces.

Lokalitet:

Besigtigelse fra matr.nr. 7t Hvessinge By, Glostrup til rastepladsen ved Ejby Mosevej for ejendommene på begge sider af Nordre Ringvej (Mødested: Rastepladsen ud for Ejby Mosevej, 2600 Glostrup).

Repræsentant for matr.nre. 3l m.fl. Hvessinge By, Glostrup samt matr.nre. 1ad m.fl. Ejby By, Glostrup (Naturstyrelsen) oplyste, at der generelt ikke er bemærkninger til de pågældende arealindgreb, men at der er et ønske om, at broen ved Bymosevej bevares. Herudover blev det påpeget, at Naturstyrelsen ikke ejer matr.nr. 1ak Ejby By, Glostrup, som angivet i teg-

ningsmaterialet, og den korrekte ejer er Vejdirektoratet, hvilket formentligt ikke er berigtiget i hverken Matriklen eller Tingbogen endnu.

Hovedstadens Letbane I/S oplyste, at de vil få rettet eventuelle fejl i ejerangivelse. Det blev endvidere oplyst, at broen ved Bymosevej vil blive bevaret.

Parterne bekræftede, at der fremadrettet vil være en tæt dialog om eventuel tilpasning af arbejdsareal, jordforhold m.v.

HOFOR Vand København A/S oplyste, at der vil blive fremsendt et notat med synspunkter og bemærkninger til projektet. Kommissariatet har den 19. december 2017 modtaget notat herom, hvoraf det bl.a. fremgår, at der i vejarealet litra "f" Hvessinge By, Glostrup "Nordre Ringvej" samt matr.nr. 3l Hvessinge By, Glostrup ligger en 1100 mm bonnaledning med tilhørende signalkabler (Havebjerggårdledningen), som fører drikkevand fra Værket ved Maarbjerg til Tinghøj Højdebeholderanlæg inden det sendes ud til forbrugere. Ledning og signalkabel er etableret på baggrund af en gennemført ekspropriations- og taksationsforretning med tilhørende tillægskendelser af 16. december 1933.

Det er ved samme notat oplyst, at der i vejarealet vejlitra "c" Ejby By, Glostrup "Nordre Ringvej" samt matr.nr. 7ad Ejby By, Glostrup både ligger en 650 mm støbejernsledning (Nybølleledningen) og en 500 mm bonnaledning samt tilhørende signalkabel. Ledningerne anvendes til transport af råvand til efterbehandling på Værket ved Islevbro inden vandet sendes ud til forbrugere. I vejarealet vejlitra "f" og "k" Ejby By, Glostrup "Nordre Ringvej" samt matr.nre. 7ae og 7ad Ejby By, Glostrup er der etableret en 200 m støbejernsledning, der transporterer vand fra kildepladsen kaldet Kilde VII til et tilslutningspunkt til ovennævnte 500 mm bonnaledning, hvorefter vandet føres til efterbehandling på Værket ved Islevbro. Disse råvandsledninger er etableret på baggrund af en gennemført ekspropriations- og taksationsforretning i 1920 med tilhørende påtegning i 1966 til erhvervelse af ret til etablering af vandforsyningsanlæg, herunder omtalte råvandsledninger.

Det er i denne forbindelse oplyst, at ledningsanlægene m.v. er etableret før vejanlægget, og HOFOR er ikke i besiddelse af materiale, der indikerer, at der er ændret i de tillagte ledningsrettigheder i forbindelse med etablering af vejanlægget.

På baggrund heraf, finder HOFOR, at den forventede anvendelse af arealerne, herunder anvendelse til mid-

lertidig arbejdsareal samt etablering af regnvandsbasin, cykelsti og baneterræn, ikke er foreneligt med de rettigheder, der er tillagt HOFOR. Under henvisning til kendelse af 16. september 2011 (TA III 6/11) er det anført, at tidligere erhvervede ledningsrettigheder ikke bortfalder ved det forhold, at arealet overgår til vejformål, og HOFOR finder herved, at ledningsanlæggene på vejarealerne ikke ligger på vejlovens gæsteprincip.

Kommissionens vurderinger og beslutning

Kommissionen har noteret sig de tilsagn, som Hovedstadens Letbane I/S har givet under besigtigelsen om at foretage eller undersøge muligheden for at gennemføre mindre justeringer i projektet foranlediget af de fremkomne bemærkninger og forslag.

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

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

Kommissionen finder ikke, at der på det foreliggende er grundlag for totalekspropriation af ejendommen matr.nre. 13dø og 13en, Hvessinge By, Glostrup, da ejendommen er en beboelsesejendom og ejendommen vil også fremtidigt kunne udnyttes hertil.

For så vidt angår matr.nre. 16a og 16e Ejby By, Glostrup har Hovedstadens Letbane I/S ved mail af 11. december 2017 oplyst ejerne om proceduren for fremrykket ekspropriation, jf. Lov om letbane på Ring 3 (Lov nr. 165 af 26. februar 2014) § 23, hvorefter anmodning herom skal behandles og afgøres af Banedanmark, jf. bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser (bekendtgørelse nr. 1276 af 20. november 2015) § 13.

Kommissionen finder herefter, at en eventuel anmodning om fremrykket ekspropriation skal færdigbehandles ved Banedanmark og eventuelt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (som ankeinstans), som efter loven har fået tilkendt denne kompetence.

For så vidt angår matr.nre. 16bm og 16bo Ejby By, Glostrup finder kommissionen ligeledes, at anmodning om fremrykket ekspropriation skal færdigbehandles ved Banedanmark og eventuelt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (som ankeinstans).

Eventuelle ønsker og synspunkter vedrørende totalekspropriationer kan endvidere frem- eller genfremsættes på ekspropriationsforretningen, hvorefter kommissionen vil træffe afgørelse herom.

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

Med ovenstående bemærkninger godkender ekspropriationskommissionen det forelagte projekt.

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

Særlige bestemmelser

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

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

Følgende forkortelser er brugt som betegnelse for stationeringsside:

h.s. = højre side

v.s. = venstre side

b.s. = begge sider

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

Ejendommene er anført i følgende rækkefølge:

5.1 Ejendomme

5.2 Ejendomme, der alene pålægges letbaneservitut

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

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

Vejdirektoratets vejarealer er vist på besigtigelsesplanerne med særskilt signatur, men er ikke medtaget i beskrivelsen under afsnit 5.1, da der indgås teknisk aftale mellem Vejdirektoratet og Hovedstadens Letbane.

Ejendomme

St. 9.365 - 9.392 v.s.

Matr.nr. 15ø og 15l Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 99

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.367 - 9.394 h.s.

Matr.nr. 13cæ og 13el Hvessinge By, Glostrup, Mellemtoftevej 40

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 9.389 - 9.410 v.s.

Matr.nr. 15m og 15aa Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 101

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.393 - 9.410 h.s.

Matr.nr. 13en og 13dø Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 80

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 9.407 - 9.428 v.s.

Matr.nr. 15ab og 15n Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 103

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.410 - 9.428 h.s.

Matr.nr. 13em og 13dæ Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 82

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 9.424 - 9.446 v.s.

<p>Matr.nr. 15o Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 105</p> <p><u>Arealer</u></p> <p>Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p><u>Servitutter</u></p> <p>Ejendommen pålægges Letbaneservitut.</p> <p><u>Øvrige forhold</u></p> <p>Der etableres støttemur på ejendommen.</p> <p>"Særligt indgreb": Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.</p> <p>"Særligt indgreb": Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.</p> <p>St. 9.428 - 9.446 h.s.</p> <p>Matr.nr. 13dz Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 84</p> <p><u>Arealer</u></p> <p>Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p><u>Øvrige forhold</u></p> <p>Der etableres støttemur på ejendommen.</p> <p>St. 9.441 - 9.464 v.s.</p> <p>Matr.nr. 15p Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 107</p> <p><u>Arealer</u></p> <p>Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p><u>Servitutter</u></p> <p>Ejendommen pålægges Letbaneservitut.</p> <p><u>Øvrige forhold</u></p> <p>Der etableres støttemur på ejendommen.</p> <p>"Særligt indgreb": Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.</p> <p>"Særligt indgreb": Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.</p> <p>St. 9.446 - 9.464 h.s.</p> <p>Matr.nr. 13dy Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 86</p>	<p><u>Arealer</u></p> <p>Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p><u>Øvrige forhold</u></p> <p>Der etableres støttemur på ejendommen.</p> <p>St. 9.460 - 9.483 v.s.</p> <p>Matr.nr. 15q Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 109</p> <p><u>Arealer</u></p> <p>Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p><u>Servitutter</u></p> <p>Ejendommen pålægges Letbaneservitut.</p> <p><u>Øvrige forhold</u></p> <p>Der etableres støttemur på ejendommen.</p> <p>"Særligt indgreb": Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.</p> <p>"Særligt indgreb": Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.</p> <p>St. 9.464 - 9.482 h.s.</p> <p>Matr.nr. 13dx Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 88</p> <p><u>Arealer</u></p> <p>Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p><u>Øvrige forhold</u></p> <p>Der etableres støttemur på ejendommen.</p> <p>St. 9.480 - 9.501 v.s.</p> <p>Matr.nr. 15r Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 111</p> <p><u>Arealer</u></p> <p>Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.</p> <p>Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.</p> <p><u>Servitutter</u></p> <p>Ejendommen pålægges Letbaneservitut.</p> <p><u>Øvrige forhold</u></p> <p>Der etableres støttemur på ejendommen.</p>
--	--

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.482 - 9.500 h.s.

Matr.nr. 13dv Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 90

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 9.498 - 9.517 h.s.

Matr.nr. 13du Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 92

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 9.499 – 9.520 v.s.

Matr.nr. 15s Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 113

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.515 - 9.535 h.s.

Matr.nr. 13dt Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 94

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 9.519 – 9.539 v.s.

Matr.nr. 15t Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 115

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.534 - 9.554 h.s.

Matr.nr. 13ds Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 96

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 9.538 – 9.559 v.s.

Matr.nr. 15u Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 117

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.552 - 9.574 h.s.

Matr.nr. 13dr Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 98

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 9.558 – 9.578 v.s.

Matr.nr. 15v Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 119

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.577 – 9.598 v.s.

Matr.nr. 15x Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 121

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.597 – 9.616 v.s.

Matr.nr. 15y Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 123

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.615 – 9.634 v.s.

Matr.nr. 15z Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 125

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.633 – 9.654 v.s.

Matr.nr. 16dd Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 127

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Postkasse flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

”Særligt indgreb”: Renovationsbeholder flyttes til eksisterende overkørsel fra Malervangen.

St. 9.654 - 9.931 v.s.

Matr.nr. 16b Hvessinge By, Glostrup, Nordre Ringvej 129

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 9.925 - 11.105 b.s.

Matr.nr. 3l, 7d, 7s, 7t og 7u Hvessinge By, Glostrup, Oxbjergvej 2

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres permanent areal til omformerstation.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Der etableres jordankre på ejendommen.

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Adgangsforhold

Der forventes etableret adgang til omformerstation via ejendommen matr. nr. 7bb Herstedøster By, Herstedøster.

St. 9.970 - 10.211 h.s.

Matr.nr. 16nb Hvessinge By, Glostrup, Rødkælkevej
30-414

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig sti.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

St. 11.048 - 11.790 b.s.

Matr.nr. 1ad, 1af og 1ak Ejby By, Glostrup, Nordre
Ringvej 129

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres permanent areal til omformersta-
tion.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Der etableres støttemur på ejendommen.

St. 13.209 - 13.237 h.s.

Matr.nr. 7x og 7y Ejby By, Glostrup, Nordre Ringvej
300

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

St. 13.223 - 13.256 h.s.

Matr.nr. 16a og 16e Ejby By, Glostrup, Ejbyholm 4

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 13.244 - 13.282 h.s.

Matr.nr. 16bm og 16bo Ejby By, Glostrup, Ejbyholm
2

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

St. 13.298 - 13.422 h.s.

Matr.nr. 7z Ejby By, Glostrup, Slotsherrensvej 409A-
B

Arealer

Der eksproprieres permanent areal til offentlig vej.

Der eksproprieres midlertidigt arbejdsareal.

Servitutter

Ejendommen pålægges Letbaneservitut.

Øvrige forhold

Del af bygning nedrives og bygningen ombygges.

Ejendomme, der alene pålægges Letbaneservitut

Ingen.

Herefter afsluttedes forretningen, idet protokollen
blev underskrevet.

Helle S. Andersen

Bjarke Abel

Leif Luxhøj-Pedersen

Beate Andreassen

Bjarne Henriksen

Ole Rønsholdt

Inger Juhl Larsen

Michael H. Persson

Hamanny Adler Knudsen

Lotte Andkjær

Lars Forsting

/Nanna Dahl Pedersen

Udskriftens rigtighed bekræftes

Henriette Swierkosz