

CARL-ERIC FALBE-HANSEN

Engelsborgvej 67 * 2800 Kgs. Lyngby * Tlf. +45 45 87 00 05 * Mob. +45 40 60 10 60 * Mail: advofalbe@mail.dk

Hr. transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt,
Transport- og Bygningsministeriet,
Frederiksholms Kanal 27 F,
1220 København K.

Kgs. Lyngby, den 20. maj 2016

H A S T E R

Vedr. alvorlige uklarheder i letbaneprojektet, som der ikke er nærmere redegjort for i VVM-redegørelserne.

På vegne "LETBANEGRUPPEN", som består af repræsentanter for beboerne fra rækkehusbebyggelserne på dels østsiden af Buddingevej (17A – 35 C) og dels "De engelske rækkehuse" på vestsiden af Buddingevej, Engelsborgvej og Chr. X's Alle, skal jeg herved opfordre ministeren til at standse Letbaneprojektet på Ring 3, indtil der er skabt klarhed omkring en række meget alvorlige uklarheder og/eller fejl og mangler, der efter Gruppens opfattelse er indeholdt i det nuværende projekt og de dertil knyttede VVM-redegørelser.

Til nærmere belysning heraf vedhæfter jeg en 6-siders beretning, som Letbanegruppen har udarbejdet efter at gruppen den 13. maj 2016 modtog skriftligt svar fra Hovedstadens Letbane (HL) på en række spørgsmål, som blev stillet til HL under et forudgående møde den 13.04.2016, men som repræsentanterne fra HL ikke dengang kunne svare på.

Oprindelig blev Letbanegruppen lovet et møde med chefkonsulent Helle Lagersted Jørgensen fra Lyngby-Taarbæk kommune den 24. ds., men efter at forannævnte 6-siders beretning i forgårs blev sendt til kommunen, er mødet blevet aflyst på foreløbig ubestemt tid.

Grundlæggende mener Gruppen ikke, at projektet med henvisning til spørgsmålene og argumenterne i vores 6-siders beretning kan udføres i den i de to VVM-redegørelser beskrevne skikkelse uden i det mindste at måtte ekspropriere rækkehusenes forhaver på ovennævnte strækning til umådelig gene for beboerne.

Da HL heller ikke vil give nogen garanti for, at dette ikke vil ske, må HL have været vidende om, at dette er en nærliggende mulighed. Og da denne uklarhed ikke fremgår af VVM-redegørelserne, gøres det gældende, at disse allerede af denne grund ikke opfylder reglerne i planlovens § 11 g stk. 4 om, at sådanne VVM-redegørelser skal/bør indeholde nogle "mindsteoplysninger" til indholdet af sådanne redegørelser.

Med venlig hilsen

På Letbanegruppens vegne:

Carl-Eric Falbe-Hansen

c.c. Kopi af nærværende skrivelse er sendt til Lyngby-Taarbæk kommune.

Letbanegruppens spørgsmål til Lyngby-Taarbæk kommune på møde 24.05.2016

INDHOLD

1. Indledning
2. Indledende spørgsmål og kommentarer
 - 2.1 Konkrete spørgsmål til nuværende Letbane-skitse for Buddingevej
 - 2.2 Spørgsmål vedr. alternative løsningsmodeller
 - 2.3 Spørgsmål vedr. æstetik
 - 2.4 Øvrige spørgsmål og kommentarer
3. Afsluttende bemærkninger

1. Indledning

Den 13.04.2016 afholdtes møde mellem 50-60 beboere fra rækkehusene på østsiden af Buddingevej (17A-35C) samt beboere fra rækkehusene "De Engelske Rækkehuse" på vestsiden af Buddingevej, Engelsborgvej og Chr. X's Allé.

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane (HL) var ved lejligheden indbudt til et orienteringsmøde vedr. letbaneprojektet.

Under mødet, hvor der var mulighed for at stille spørgsmål, blev det klart, at en lang række punkter står uafklarede – både hvad angår den fysiske udformning samt de trafikale og ejendomsretslige konsekvenser af projektets gennemførelse. Derfor denne henvendelse til Lyngby-Taarbæk kommune (LTK).

Det primære formål med vor henvendelse til LTK er, at få kommunen til at forstå, at en løsning, der forhindrer parkering foran rækkehusene (i alt 2 x 30 stk.) på Buddingevej mellem Chr. X allé og Engelsborgvej er uacceptabel.

For det første fordi der ikke er andre parkeringsmuligheder i nærheden, hvilket vil være til stor gene for beboerne og for det andet vil den manglende tilgængelighed forringe husenes værdi betragteligt. Hvem vil købe et hus, hvor af- og pålæsning er umuliggjort og hvor man skal ligge og pendle for at finde en parkeringsplads.

Det sekundære formål med vor henvendelse er et ønske om, at der i udformningen af projektet bliver lagt vægt på det æstetiske. Her tænker vi især på de mange master og luftledninger, som skal placeres på dette snævre vejstykke.

2. Indledende spørgsmål og kommentarer

Vi fik på mødet med HL præsenteret en temmelig uigennemtænkt og uigennemskuelig løsning, som efterlader os med den opfattelse, at der egentlig ikke er råd til dette letbaneprojekt. At der derfor er valgt den absolut billigste og teknologisk set mest forældede letbanemodel. Dette ligger ikke i tråd med LTK ambition om at være i front hvad angår viden og innovation (Vidensby-visionen). I stedet risikerer det, at blive et skrækeksempel på, hvordan man kan ødelægge en ellers lovende byudvikling. Det er ligeledes vores opfattelse, at der formentligt må ligge skjulte intentioner omkring

ekspropriation gemt i projektet, da vi ikke ser det praktisk gennemførligt i den nuværende form.

Hvad angår uvisheden vedr. den aktuelle strækning på Buddingevej gør følgende sig gældende:

- På trods af, at det af projektet fremgår, at rækkehusenes forhaver mod Buddingevej ikke bliver inddraget, vil HL ikke give nogen garanti. LTK har ved tidligere henvendelser tilkendegivet, at der ikke ville blive tale om ekspropriation.
- Grundliggende faktuelle spørgsmål i forbindelse med eksempelvis det kommunale renovationsarbejde og heraf følgende trafikale konsekvenser kunne ikke besvares ved mødet. Direkte adspurgt var svaret, at det ikke var HL problem, men kommunens.
- HL oplyste endvidere, at det bliver projektets entreprenør, som kommer til at afgøre, om projektet kan gennemføres uden at inddrage hele eller dele af forhaverne på trods af LTK tilkendegivelse. Forhaver som i stor udstrækning anvendes til parkeringspladser. Det er os uforståeligt, at beslutning om noget så centralt som ekspropriation overlades til entreprenøren.
- Vi er bekymrede for, om vores relativt gamle og **bevaringsværdige** rækkehuse vil kunne modstå byggeriet uden at påføre rækkehusene skader. Rækkehusene er opført i henholdsvis 1929 og 1934.

2.1 Konkrete spørgsmål til den nuværende Letbane-skitse for Buddingevej

Ifølge nuværende HL-skitse etableres i nordgående retning ét spor til letbane samt ét spor til blandet trafik, i sydgående retning etableres ét spor, der skal betjene både letbane og blandet trafik. Herudover vil der blive anlagt cykelsti og fortov på begge sider.

Har LTK lagt sig fast på den foreliggende skitse fra HL vedr. letbanen på strækningen mellem Chr. X's Allé og Engelsborgvej eller arbejder kommunen med mere borgervenlige alternativer?

Kommunen formodes at være i besiddelse af nævnte HL-skitse af det aktuelle projekt (tværsnit). Skitsen er uden mål. Letbanegruppen har derfor udbedt sig skitsens nøjagtige mål af HL, men har ikke modtaget dem. Er kommunen i besiddelse af de nøjagtige mål og i bekræftende fald vil vi gerne have dem udleveret?

På tegningen er angivet cykelsti i begge retninger. Er der tale om supercykelstier og er det korrekt, at de er planlagt til at være 2,5 m brede? Prioriterer LTK supercykelstier over beboernes tilgængelighed til rækkehusene?

Ifølge HL-skitse vil der blive opstillet et hegn mellem samsporet (sydlig retning) og cykelsti/fortov. Vil dette hegn forhindre indkørsel til nuværende parkeringspladser? Hvis ja, hvad er da kommunens holdning til at det vil umuliggøre parkering i forhaverne? Hvordan vil det påtænkte hegn mellem cykelsti og vej/letbane påvirke leverancer til beboerne (se de nævnte eksempler nedenfor vedrørende ældre – handicappede – gæster – diverse leverancer - håndværkere – flyttevogne – renovation m.m.)?

I tilfælde af manglende parkeringsmuligheder foran rækkehusene, hvor tænker kommunen da, at beboerne skal parkere? Der er i forvejen mangel på parkeringspladser i området.

Har kommunen gjort sig nogen overvejelser angående en erstatning til de enkelte husejere, når værdien af vores boliger forringes som følge af manglende parkeringsmuligheder? Og indgår erstatningerne i anlægsbudgettet?

Nedenfor er angivet eksempler på konkrete trafikale forhold, som vanskeliggøres/umuliggøres pga. det foreslåede projekt:

- Nogle af husene opvarmes med oliefyr, hvorfor der sker leverancer af fyringsolie. Når dette sker i dag, kører trafikken udenom oliebilene, medens leveringen står på. Hvordan har kommunen tænkt sig dette udført i fremtiden, hvor dette i sydgående retning vil standse for al trafik inkl. letbane, og i nordgående retning for al trafik bortset fra letbane?
- HL oplyser, at der på strækningen "forventeligt vil være standsnings- og parkeringsforbud", at eksempelvis flyttebiler og håndværkerbesøg "sker fra privat grund". Hvad menes med det og hvordan forestiller man sig, at det skal ske? Når husene skal vedligeholdes, har man hidtil ved levering af byggematerialer, fået lastbilen til at læsse materialerne af på matriklen, medens lastbilen holder på vejarealet. Fremover vil en sådan praksis medføre samme trafikale problem som beskrevet i spørgsmålet ovenfor. HL nævner, at "Hvis det kortvarigt er nødvendigt at bruge dele af cykelsti/fortov, så skal det ske via en ansøgning til kommunen". Dette forslag er tidligere blevet afslået af kommunen. Hvad er kommunens løsning på dette problem?
- Der er flere af beboerne, der får leveret madvarer, eksempelvis via den kommunale ordning, hvor skal disse køretøjer holde under af- og pålæsning? Fortov/cykelsti er ulovligt, jævnfør kommunens tidligere svar på dette. Holder de i køresporet, gælder samme forhold som tidligere beskrevet.
- Når der i dag foretages dagrenovation, samler skraldemændene sækkene fra begge sider af vejen på fortov i nordgående retning. Renovationsbilen standser så 3- 4 gange på strækningen Chr. X' s Alle-Engelsborgvej og læsses med sækkene, denne manøvre tager 11 minutter. HL svarede, at renovationen så kunne ske på et andet tidspunkt (måske om natten?). Storskraldsordning og kørsel med haveaffald, skal dette så også ske om natten?
LTK bedes oplyse, hvorledes kommunen har tænkt sig at løse problemerne vedrørende renovation og bortskaffelse af haveaffald, samt oplyse, hvorledes den enkelte grundejer skal håndtere flytning fra ejendommen?
- Om vinteren rydder kommunen kørebane og cykelsti for sne, grundejerne skal selv rydde fortovene. Denne sne dynges normalt op i bunke/bræmme i kanten af kørespor/cykelsti og i bunke/bræmme mellem fortov og cykelsti. Vi fik at vide, at fortovet nok ville blive gjort smallere, for at kunne have de 3 spor til trafik. Hvor skal man gøre af sneen? Vil kommunen bortkøre den?
- Buddingevej er en gennemgående trafikåre, hvorfor den også ofte anvendes af udrykningskøretøjer. I dag trækker trafikken ind til siden for at lade udrykningskøretøjet passere. I fremtiden vil man ikke kunne rykke til siden, og lade

køretøjet passere, idet det nordgående spor, godt nok bliver lavet med rillespor; men samtidig afskærmet med enten hegn eller med en høj brostenskant (sagt på møde 13.04.2016). Hvordan påtænker kommunen, at udrykningskøretøjer skal kunne komme frem i nordgående spor?

- Hvorfor skal der være et hegn eller en brostenskant? Hvorfor ikke bare rillespor som i alle storbyer, hvor der kører sporvogne i blandet trafik?
- Det aktuelle projekt lægger op til, at udkørsel fra eksisterende parkeringspladser i forhaverne vil betyde at beboerne kommer til at køre store omveje for at komme henholdsvis nordpå og sydpå og derved skabe både øget trafik og forurening i området. Disse belastninger for miljøet ses ikke at være belyst nogen steder i rapporterne og VVM. Hvad er kommunens holdning til dels den øgede forurening dels den øgede trafikale belastning af både Buddingevej og omkringliggende veje?

På mødet 13.04.2016 blev vi præsenteret for et nyt skitseforslag til, hvordan HL forestiller sig placeringen af masterne, der skal bære kørestrømsledningerne. Det nye forslag opererer med master på fortovene, hvor de i tidligere forslag var placeret i midten mellem de to letbanespor. Begrundelsen for ændringen skulle bl.a. være, at der ikke var plads nok imellem de 2 letbanespor. Foreligger der tekniske analyser og skriftligt materiale vedr. dette?

Hvis kommunen accepterer at placere masterne på fortovene, hvad har kommunen da i sinde at gøre, for at masterne bliver placeret i skel? og har man taget højde for, at der er forskel på, hvor skel er på de to sider af Buddingevej (skel ligger ikke over for hinanden)?

Er det sandt, som oplyst af HL på mødet 13.05.2016, at det er entreprenøren, der afgør, om der skal ske evt. ekspropriation? Er kommunen indforstået med dette? Hvis ja, hvad er da deres holdning til det løftebrud, der vil være tale om?

Hvis kommunens holdning er, at der ikke må foretages ekspropriation af rækkehusenes forhaver, vil det da fremgå af projektbeskrivelsen og udbudsbetingelserne, at kommunen ønsker, at der **ikke** skal eksproprieres?

I fald der skal eksproprieres, har LTK da foretaget beregninger af, hvad det får af økonomiske konsekvenser for kommunen set i forhold til nuværende budgetter?

HL oplyser, at LTK har besluttet sig for et rillespor på strækningen. Er der tale om rillespor i begge spor? Hvis ikke? Hvad er da baggrunden for at der opereres med to forskellige sportyper?

Har kommunen besluttet sig for benyttelse af skærver eller græs på strækningen? Hvis skærver, hvad er da begrundelsen. Hvis skærver er mere støjende, hvorfor da ikke græs? Og hvad er kommunens holdning til dette?

HL oplyser i mail af 13.05.2016, at en et-sporsløsning på strækningen "ikke er teknisk hensigtsmæssig". Hvad er den faktuelle begrundelse (hvilke analyser ligger bag)?

Der kalkuleres med 5-minutters drift. Hvilke beregninger er der lavet på forskellen mellem et-sporsløsning og dobbelt/samsporsløsning? Analyser ønskes. Samsporsløsningen med

bil og letbane i samme spor ses umiddelbart at øge sandsynligheden for ukontrollerbare trafikforsinkelser (bilstop, ulykker, renovation m.m.)

Ifølge VVM-rapporten kalkuleres med en hastighed på en maksimal-hastighed på 40 km på strækningen. Hvilken betydning vil det have, hvis man nedsætter farten til 30 km, vil det kunne få betydning for planen, kan hegnet evt. undværes? (10 km hastighedsreduktion på strækningen betyder kun en forøgelse af den totale rejsetid med ca. 10 sekunder).

2.2 Spørgsmål vedr. alternative løsningsmodeller

Hvis letbanen bliver en realitet foretrækker vi som en førsteprioritet, at letbanen føres uden om rækkehusene på Buddingevej og Lyngby bymidte, som anden prioritet en enkeltspors-løsning fra Lyngby Rådhus til krydset Buddingevej-Chr. X's Allé. Det er vores vurdering, at sidstnævnte er smidigere og vil give færre trafikale problemer end en dobbeltsporet trace. En enkeltbane-løsning på det aktuelle stykke af Buddingevej vil formentlig betyde færre forsinkelser end en dobbeltsporet løsning, hvor Letbanen skal køre i samme spor som biler og busser.

HL begrundet modstanden mod enkeltspors-løsningen med at der er risiko for, at der ikke vil kunne opretholdes 5-minutters drift på strækningen. Det er vores vurdering at der er større risiko for forsinkelser knyttet til den foreslåede tospors-løsning jævnfør diskussionen i forrige afsnit. Hvilken dokumentation findes der vedr. de forskellige modellers evne til at overholde tidsplanen? Vi foreslår, at enkeltspors-løsningen genovervejes!

Såfremt en enkeltsporsløsning forkastes, ses der at foreligge andre løsningsforslag. Eksempelvis som vist i en resumérapport om Korridorprojektet dateret juli 2003 udarbejdet af COWI (kopi af skitse vil blive medbragt på mødet den 24.05.2016).

Af skitsen fremgår at afstanden mellem rækkehusene ned gennem Buddingevej er 30 m, og med det af LTK givne tilsagn om, at der ikke bliver foretaget nogen ekspropriation af forhaverne, er der i alt 20 m til rådighed til kørebaner, cykelstier og fortove. Når man har en meget presset trafiksituation er det en gylden regel, at man skal tilstræbe at få den størst mulige fleksibilitet og dermed antal frihedsgrader for trafikafviklingen. Allerede dengang protesteredes mod, at køreledningerne var ophængt i husfacaderne. Ser man imidlertid bort fra dette og samtidig forestiller sig, at spor og vejbaner ligger i samme plan, som muliggør blandet trafik i de to midterste baner med togskinne, så opnår man den størst mulige fleksibilitet for trafikafviklingen. Til cykelsti og fortov er afsat 3 m, men det gælder kun for en strækning på 390 m, så det må kunne accepteres. Vort spørgsmål til kommunalbestyrelsen er, hvorfor blev dette alternativ, som tillader parkering ved rækkehusene opgivet?

Et alternativ vedr. supercykelstier kunne være, helt at fjerne cykelstierne på Buddingevej og forbyde cykling på det aktuelle vejstykke. Cyklisterne skal ledes rundt af Engelsborgvej og Chr. X's Allé. De derværende cykelstier opfylder næsten de stillede krav til bredden for en supercykelsti, og kan let tilpasses denne opgave. Den ekstra længde bliver max. 200 m. Dette vil frigive 3 m ekstra til vejbanerne og dermed ekstra fleksibilitet.

Det foreliggende projekt er baseret på en el-drevet letbane. En batteridrevet løsning er rent visuelt mere attraktiv og man slipper for master og køreledninger. Hvorfor er en

batteridrevet løsning ikke valgt? Hvis der henvises til undersøgelser, der taler imod, ønskes materialet udleveret.

2.3 Spørgsmål vedr. æstetik

Hvad er kommunens holdning til at man æstetisk risikerer at ødelægge de bevaringsværdige rækkehuse på Buddingevej, som danner den vestlige port ind mod Lyngby? Området, som i de senere år er blevet udbygget med arkitektonisk set tvivlsomme institutionsbygninger, risikerer at udvikle sig til et Klondyke. Ønsker LTK det?

2.4 Øvrige spørgsmål og kommentarer

Hvad er kommunens plan/overvejelser vedr. de trafikale forhold på den aktuelle strækning i anlægsfasen? Vil man lukke hele strækningen mellem Chr. X Allé og Engelsborgvej? Hvilke overvejelser gør kommunens sig vedr. rækkehusbeboernes ve og vel i denne fase? (ved eksempelvis sygdom)

Hvad er kommunens plan vedr. busdriften under både anlægs- og driftsfase? Skal der fortsat være busdrift på strækningen, når Letbanen er i drift?

3. Afsluttende bemærkninger

Udover de ovenfor nævnte problemstillinger af mere teknisk og praktisk karakter, ønsker vi også at drøfte følgende juridiske aspekt med LTK: Når HL ikke vil give nogen garanti for, at rækkehusenes forhaver ikke i sidste ende bliver eksproprieret som led i gennemførelsen af projektet, kan det kun fortolkes som udtryk for, at der endnu ikke er klarhed om dette for beboerne langs Buddingevej utrolig vigtige spørgsmål. Dette uafklarede spørgsmål burde efter vores opfattelse være nærmere belyst i VVM-redegørelsen. Og når dette ikke er sket, er reglerne om "mindsteoplysninger" i Planlovens kapitel 4 efter vores opfattelse ikke overholdt. Endvidere må det også anses for manglende "mindsteoplysninger", når VVM-redegørelsen heller ikke indeholder oplysninger om problemerne vedr. renovation, flytninger m.v. Det samme gælder problemerne med opsætning af elmasterne. Da vi først har modtaget oplysninger om disse uklarheder i VVM-redegørelsen med mailskrivelsen fra HL af 13.05.2016, har man forhindret offentligheden i at påklage VVM-redegørelsen af nævnte grunde til Natur- og Miljøklagenævnet inden for klagefristen.

Afslutningsvis er det beboernes klare opfattelse, at letbaneprojektet på en lang række punkter må betragtes som værende aldeles ødelæggende, ikke alene for beboerne på Buddingevej, men også for Lyngby som helhed, såvel trafikalt som for bylivet i den brede forstand. Det, der i dag kendetegner Lyngby, er den hyggelige atmosfære med Lyngbyborgere, handlende og butikker i centrum. Letbanen risikerer at gøre Lyngby til en trafikkorridor uden charme, men med vigtigste funktion at transportere folk hen til andre steder, hvor atmosfæren er opretholdt.

Kommunen orienteres hermed om, at man har søgt advokatbistand og har haft indledende møde.

CARL-ERIC FALBE-HANSEN

Engelsborgvej 67 * 2800 Kgs. Lyngby * Tlf. +45 45 87 00 05 * Mob. +45 40 60 10 60 * Mail: advofalbe@mail.dk

Hr. transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt,
Transport- og Bygningsministeriet,
Frederiksholms Kanal 27 F,
1220 København K.

Kgs. Lyngby, den 23. maj 2016

H A S T E R

Vedr. min skrivelse af 20.05.2016 om alvorlige uklarheder i letbaneprojektet, som der ikke er nærmere redegjort for i VVM-redegørelserne.

Med henvisning til ovennævnte skrivelse fremsender jeg med denne skrivelse tillige kopi af landinspektør Michael H. Perssons svarmail af 13.05.2016, som er omtalt i mit forannævnte brev, men ved en fejltagelse ikke bilagt brevet.

Jeg benytter lejligheden til at anmode ministeren om at sende en kopi af Deres svarbrev på min skrivelse til Dem til Letbanegruppens formand, Philip Kildegaard ([mailto: Philip.Hoeg.Kildegaard@gmail.com](mailto:Philip.Hoeg.Kildegaard@gmail.com)) og gruppens sekretær, Ann Karen Christensen ([mailto: akc@ofir.dk](mailto:akc@ofir.dk)), idet jeg om et par dage tager på en udlandsrejse i et par uger og ikke er klar over, om der er internetmuligheder, hvor jeg tager hen.

På forhånd tak.

Med venlig hilsen

Carl-Eric Falbe-Hansen
carl-eric@falbe.eu

From: Michael H. Persson [mailto:MHP@m.dk]
Sent: 13. maj 2016 15:22
To: Hoeg Kildegaard, Philip
Cc: L3; Hovedstadens Letbane
Subject: Møde vedr. letbanen

Kære Philip

Svar på spørgsmål fra mødet med De Engelske Rækkehuse den 13. april 2016

- *Kommer der rillespor på strækningen?*

Svar: Ja, Kommunen har besluttet at købe rillespor på strækningen. Som det blev fortalt på mødet, så vil der dog være en høj kantsten, så det vil ikke være muligt at køre ind over sporet.

- *Er det muligt "kun" at have ét spor igennem området, så nord- og sydgående tog kører i samme spor?*

Svar: Med den forudsatte drift med 5-minutters intervaller er det ikke en teknisk hensigtsmæssig løsning med kun ét spor.

- *Hvordan håndterer vi renovation, når letbanen kører hvert 5. minut? Hvordan håndterer vi flytninger, aflæsning af byggemateriale og generelt parkering i forbindelse med håndværkere?*

Svar: Der vil på strækningen forventeligt være standsnings- og parkeringsforbud. Reglerne indebærer, at parkering i forbindelse med håndværkerbesøg og/eller flytning sker fra privat grund. Hvis det kortvarigt er nødvendigt at bruge dele af cykelsti/fortov, så skal det ske via en ansøgning til Kommunen.

Deponering af byggematerialer m.v. skal, som det også er gældende i dag, placeres på privat grund. Fortov må ikke inddrages til dette uden forudgående samtykke fra Kommunen.

Angående renovation, så sker det i dag fra køresporet og typisk udenfor spidsbelastningsperioder. Det er Kommunen, som indgår aftale med renovatøren om afhentning af renovation, og denne aftale skal tilpasses de forhold som gælder på strækningen. Det kan ikke udelukkes at få indflydelse på trafikafviklingen.

- *Er der forskel på, hvor meget det støjer i driftsfasen ved græs eller skærver?*

Svar: Reduktionen er ca. 4-5 dB(A) med græsspor i forhold til ballasteret spor. Forskellen er varierende afhængig af frekvensbåndet, man betragter. Endvidere er reduktionen større ved højere vegetation. Der er selvfølgelig grænser for, hvor høj vegetationen kan være.

- *Bliver alle husene fotodokumenteret for sætningsskader? Er det muligt selv at gøre det? Og hvem skal det sendes til?*

Svar: Alle huse, hvor der kan være mistanke om sætningsskader og/eller andre skader, vil blive fotograferet forud for, at arbejdet påbegyndes. Man er selvfølgelig altid velkommen til at fotografere sit eget hus, men det er ikke fotos, vi er interesserede i at modtage.

- *Er det muligt at sætte en kørestrømsmast imellem sporene?*

Svar: Af sikkerhedshensyn er det ikke muligt. Hvis en mast skal stå mellem sporene, så er der risiko

for, at en bil og et tog, der begge kører sydpå i det samme spor/vejbane, kolliderer, og at bilen derved kan blive klemt mellem toget og køreledningsmasten.

- *Kommer der støj fra køreledningerne?*

Svar: Vi ser på det samlede støjbillede, som inkluderer toget, vejtrafikken og køreledningen. Det giver ikke mening at kigge på delene isoleret. Det støjbidrag, der kan komme fra køreledningen, forventes kun at udgøre en mindre del af det samlede støjbillede.

- *Kan det garanteres, at der ikke eksproprieres fra grundene?*

Nej, det kan ikke garanteres, men som oplyst på mødet, så er det en forventning, og det tilstræbes, at projektet kan anlægges indenfor vejskellet.

Rigtig god weekend og god pinse

Med venlig hilsen

Michael H. Persson

Landinspektør

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane

Metrovej 5

DK-2300 København S

T +45 3311 1700

M +45 2992 8749

E MHP@m.dk

Mere end 1 million passagerer kører med metroen hver uge, og vi bygger flere end 50 metro- og letbanestationer, der skaber nye forbindelser og muligheder i Hovedstaden