

Bilag B:

Udvalgte tværsnit af vejprofil med letbanen opdelt på kommuner

Indhold

Tekniske forudsætninger for tværsnit	3
Figur 1.1: Ishøj Kommune, Vejlebrovej ved 3 stiunderføringer	5
Figur 2.1: Vallensbæk Kommune, Søndre Ringvej ved Køgebugtbanen (Vallensbæk station)	6
Figur 3.1: Brøndby Kommune, Park Allé mellem Østbrovej og Kirkebjerg Torv	7
Figur 3.2: Brøndby Kommune, Søndre Ringvej mellem Park Allé og Bromarksvej	8
Figur 4.1: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej mellem Gammel Landevej og Sofienlundsvej	9
Figur 4.2: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej ved Sofienlundsvej (v/Hersted Industripark station)	10
Figur 4.3: Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, Nordre Ringvej mellem Fabriksparken og Ejby Industrivej	11
Figur 4.4: Glostrup Kommune og Rødovre Kommune, Nordre Ringvej ved Slotsherrensvej (v/Rødovre Trafikplads station)	12
Figur 7.1: Gladsaxe Kommune, Gladsaxe Ringvej, "Gladsaxe Boulevard" (v/Gladsaxevej station)	13
Figur 7.2: Gladsaxe Kommune, Buddingevej ved Hareskovbanen (Buddinge station)	14
Figur 8.1: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej mellem Engelsborgvej og Nordbanen	15
Figur 8.2: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej ved Nordbanen (Lyngby station i blå linjeføring)	16
Figur 8.3: Lyngby-Taarbæk Kommune, Jernbaneplassen (Lyngby station i orange linjeføring)	17
Figur 8.4: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Nordre Torvevej" (blå linjeføring)	18
Figur 8.5: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Søndre Torvevej" (orange linjeføring)	19
Figur 8.6: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej mellem Lyngby Storcenter og Lyngby Kulturhus	20
Figur 8.7: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej ved Nærumbanen	21
Figur 8.8: Lyngby – Taarbæk Kommune, Lundtoftegårdsvej	22

Note:

Snit vedr. Albertslund Kommune fremgår af snit 4.3: Glostrup Kommune og Albertslund Kommune

Snit vedr. Rødovre Kommune fremgår af snit 4.4: Glostrup Kommune og Rødovre Kommune

Der er endnu ikke udarbejdet færdige snit vedr. Herlev Kommune

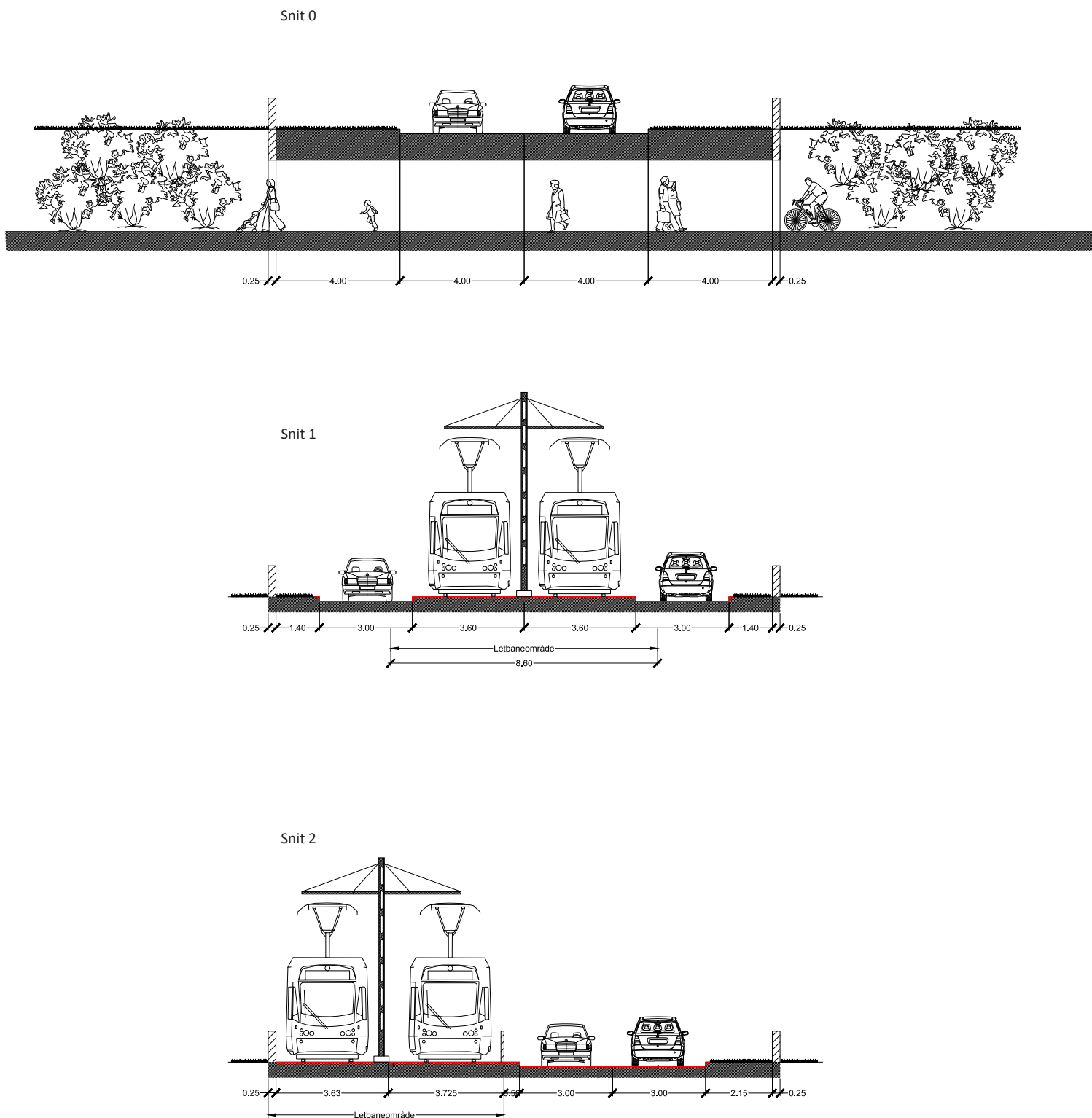
Tekniske forudsætninger for tværsnit

- Alle tværsnit er set i retning fra Ishøj mod Lundtofte, med mindre andet er anført.
- Rød streg markerer, at den pågældende del af tværsnittet er omlagt i forbindelse med etableringen af letbanen.
- Alle tværsnit er optegnet under den forudsætning, at der anvendes letbanetog med en bredde på 2,65 m. Ved placeringen af faste genstande langs sporet som køreledningsmaster, hegn etc. regnes der udover vognbredden med en "slingerzone" på 0,3 m. Mellem to nabospor uden faste genstande mellem sporene regnes dog med en fælles "slingerzone" på 0,4 m. Disse mål på slingerzoner dækker også letbanevognenes udslag i "bløde" kurver. I "skarpe" kurver skal "slingerzonen" øges. Forøgelsen vil være afhængig af det konkrete valg af togtype. Af hensyn til opnåelse af gode indstigningsforhold placeres letbanens perroner inden for slingerzonen. Det forudsættes at letbanesporene på en strækning fra 10 m før perron til 10 m efter, dvs. i alt 55 m er anlagt rette (eller alternativt med en meget stor radius).
- Som det fremgår af tværsnittene, er det i almindelighed forudsat, at køreledningerne er ophængt i køreledningsmaster midt mellem sporene. Køretrådshøjden er generelt forudsat at være 5,5 m. Kun på enkelte tværsnit, der viser meget snævre forhold på Lyngby Torv, er det forudsat, at køreledningerne er ophængt i barduner udspændt mellem de tilstødende bygninger. Under broer forudsættes køreledningerne ophængt i broerne. Under broerne forudsættes anvendt en minimumskøretrådshøjde på 4,2 m.
- Det er et generelt krav, at der - udover "slingerzonen" - langs den ene side af et letbanespor findes en 0,7 m bred "evakueringszone". Over korte strækninger ved f. eks. køreledningsmaster tillades at "evakueringszonen" lokalt reduceret til 0,45 m. På alle tværsnit, hvor letbanen er forudsat hegnet, er "evakueringszonen" forudsat placeret mellem de to spor, idet denne løsning giver det mindste arealforbrug. Modsat opnås det mindste arealforbrug ved at forudsætte "evakueringszonen" anbragt udvendigt på tværsnit, hvor letbanen enten ikke er indhegnet eller alene har et hegn anbragt mellem sporene. I disse tværsnit vil en del af de tilstødende vejarealer (kørespor, cykelsti eller fortov) indgå i "evakueringszonen".
- Den del af tværsnittene, der er nødvendig for letbanedriften, herunder "slingerzone", "evakueringszone", køreledningsmaster og hegn forudsættes ansvarsmæssigt at henhøre under infrastrukturforvalteren i henhold til Jernbaneloven. Dette ansvarsområde er på tværsnittene markeret som "letbaneområde".
- På alle vejstrækninger med 2x2 kørespor er det i tværsnittene forudsat, at der såvel i vejsiden som i midterrabatten er afsat en inventarzone bl. a. til opsætning af skilte mv. Mellem kørespor og letbanens hegn er afsat 1,5 m og mellem kørespor og cykelsti er afsat 1,25 m.
- På Ring 3 på strækningen fra Gammellosevej i nord til Ishøj Strandvej i syd er der i dag opsat autoværn i midterrabatten. Ring 3 er på denne strækning imidlertid beliggende i byområde, hvor der ikke findes vejregler for brug af autoværn. Spørgsmålet om hvorvidt beskyttelsen med autoværn skal bibeholdes eller evt. udbygges eller begrænses har to sider, beskyttelse af biltrafikken og beskyttelse af letbanetogene. Det er således både et spørgsmål om vejsikkerhed og jernbanesikkerhed. Formodningen taler dog imod, at en eksisterende sikkerhedsforanstaltning i form af et autoværn fjernes. Spørgsmålet kan først ventes endeligt afklaret senere. Den afsatte inventarzone giver imidlertid tilstrækkelig plads til opsætning af autoværn.

For letbanens hastighed gælder følgende generelle principper:

- a) Hvor letbanens spor har sit eget banelegeme, klart hegnet mod tilstødende vejarealer, fastsættes letbanens hastighed alene ud fra banetekniske hensyn, herunder kurveforhold og krav til sigt, hvis der ikke er installeret et signalsystem, der forhindrer sammenstød mellem letbanetogene. På strækninger hvor hastigheden overskrider 70 km/t, er der under alle omstændigheder et krav om etablering af et signalsystem.
- b) Hvor letbanens spor ikke er klart hegnet fra de tilstødende vejarealer og hvor letbanen undtagelsesvist er integreret i vejarealerne ("blandet trafik") må letbanens maksimalhastighed ikke overstige vejtrafikkens maksimalhastighed. Der kan være strækninger hvor banetekniske forhold nødvendiggør en endnu lavere hastighed for letbanetogene. Ved kørsel over torvearealer med gågadelignende status forudsættes en maksimalhastighed for letbanen på 20 km/t.
- c) Hvor ellers hegnede letbanestrækninger efter a) passerer gennem lysregulerede kryds, henregnes strækningen gennem krydset til b), det vil sige at maksimalhastigheden gennem krydset er nedsat til vejtrafikkens maksimalhastighed. For at sikre at letbanetogene kan foretage en nødbremsning, såfremt krydset ikke er rømmet på trods af grønt lys for letbanetoget, nedsættes letbanens maksimalhastighed til vejtrafikkens maksimalhastighed en nødbremselængde (indregnet reaktionstid) før krydset. Fra samme afstand sikres frit sigt fra letbanetogets førerrum til krydset.

Figur 1.1: Ishøj Kommune, Vejlebrovej ved 3 stunderføringer



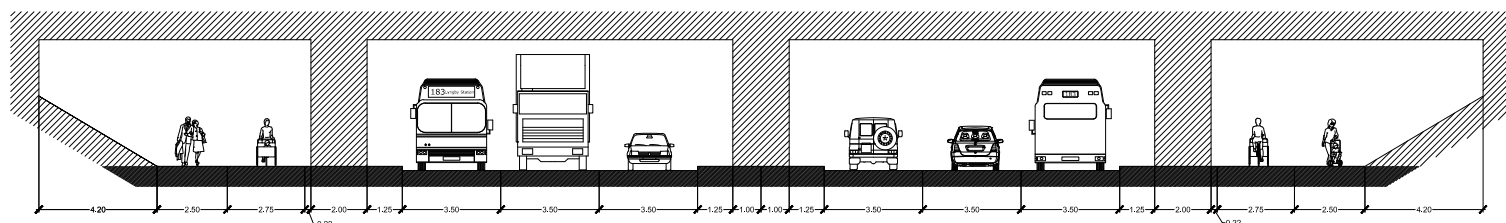
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring, vej- og banehastighed 50 km/t, udvidelse af stitunnelerne er ikke nødvendig, men evt nødvendig forstærkning er ikke vurderet pt.

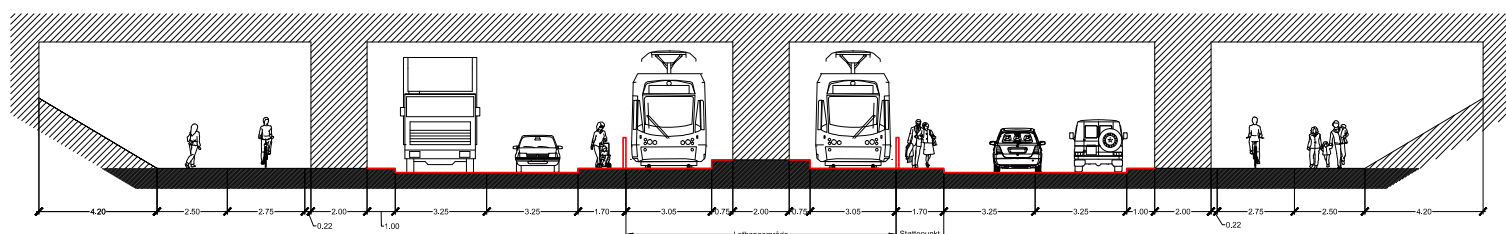
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside (sydside valgt af Ishøj Kommune af hensyn til den kraftige trafik til og fra CPH West), vej- og banehastighed 50 km/t, udvidelse af stitunnelerne er ikke nødvendig, men evt nødvendig forstærkning er ikke vurderet pt.

Figur 2.1: Vallensbæk Kommune, Søndre Ringvej ved Køgebugtbanen (Vallensbæk station)

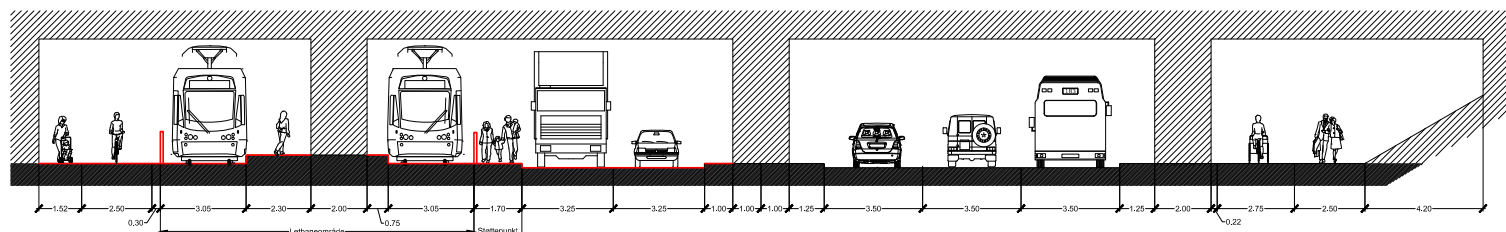
Snit 0



Snit 1



Snit 2



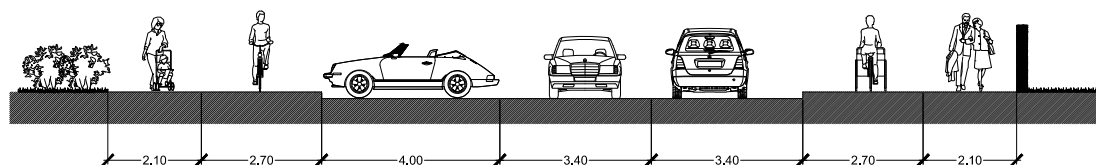
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra lettbaneperronen til en ny gangbro nord for overføringen og derfra til S-togsperronen. Der kan endvidere etableres en ekstra elevator til S-togsperronen ved underføring for Rådhusstien. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde, bane­hastighed 70 km/t.

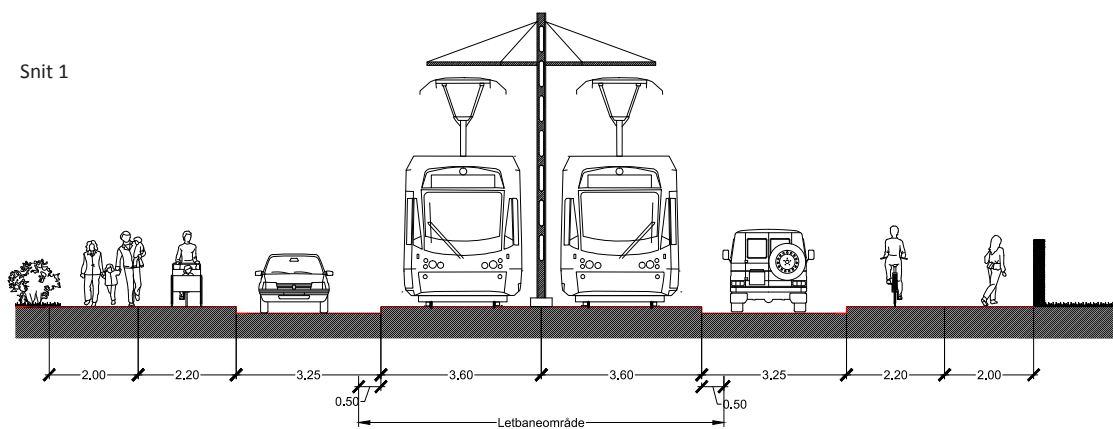
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vests­ide med midtliggende perron. Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra lettbaneperronen til en ny gangbro nord for overføringen og derfra til S-togsperronen. Der kan endvidere etableres en ekstra elevator til S-togsperronen ved underføring for Rådhusstien. Vejshastighed i sydgående retning lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde, bane­hastighed 70 km/t.

Figur 3.1: Brøndby Kommune, Park Allé mellem Østbrovej og Kirkebjerg Torv

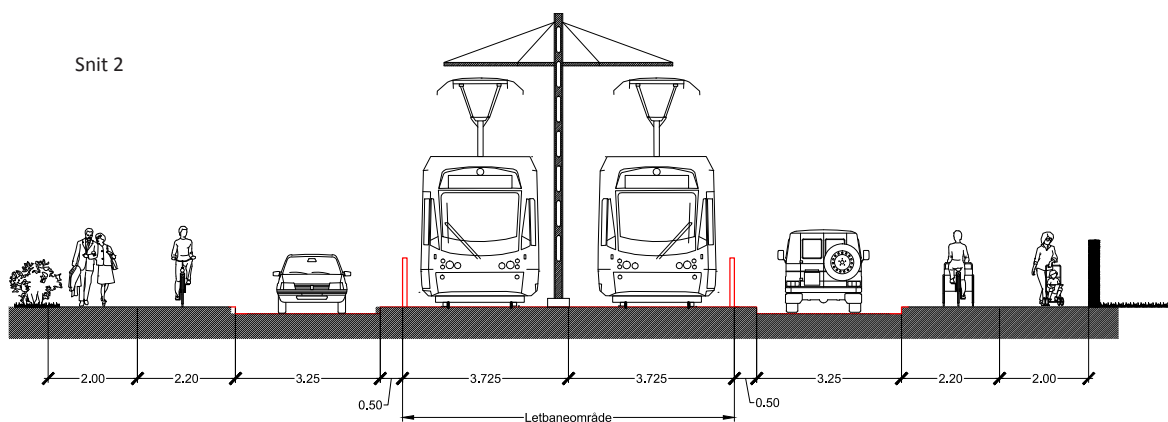
Snit 0



Snit 1



Snit 2



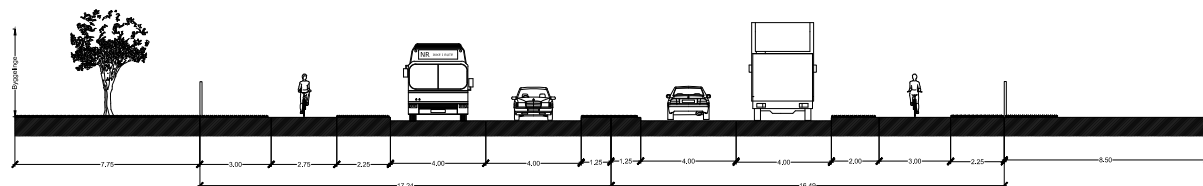
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring, p-pladser inddrages og der foretages et mindre indgreb i rækkehusenes fællesarealer i vejens nordside (tv), vej- og banehastighed 50 km/t.

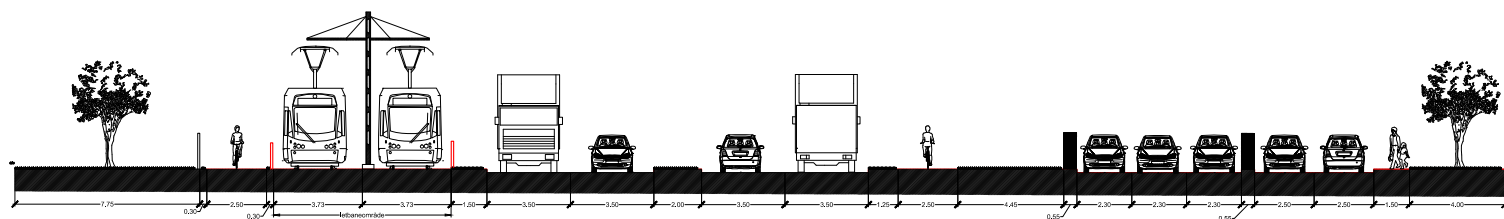
Snit 2: Orange linjeføring (pendullinjen), set i retning mod v/Park Allé Øst, midtlagt linjeføring, p-pladser inddrages og der foretages et mindre indgreb i rækkehusenes fællesarealer i vejens nordside (tv), vejhastighed 50 km/t, banehastighed 60 km/t.

Figur 3.2: Brøndby Kommune, Søndre Ringvej mellem Park Allé og Bromarksvej

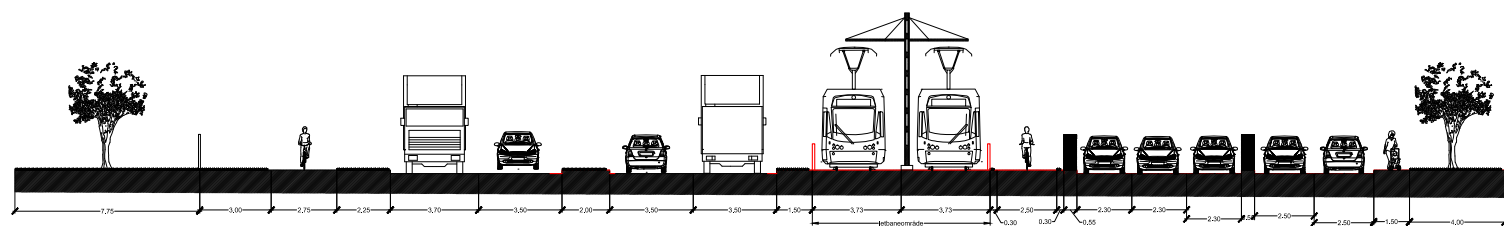
Snit 0



Snit 2 a



Snit 2 b



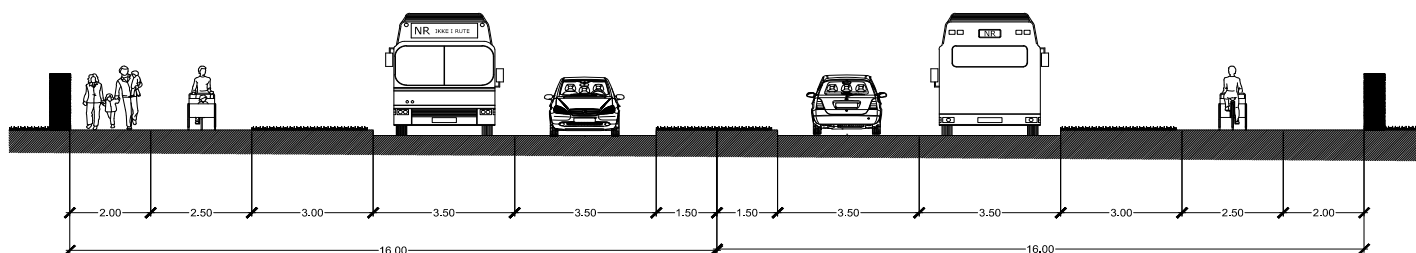
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 80 km/t.

Snit 2a: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside, i østsiden forudsættes iht lokalplanforslag anlagt lokalgade a la Kalvebod Brygge i forbindelse med udvikling af området, vejhastighed 80 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

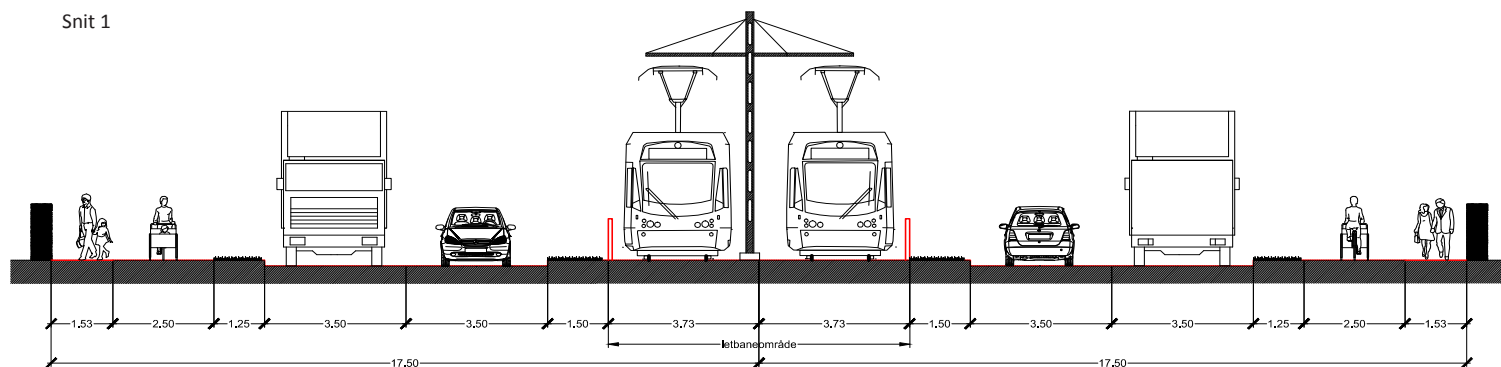
Snit 2b: Muligt alternativ til orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens østside i sammenhæng med udvikling iht lokalplanforslag med lokalgade a la Kalvebod Brygge, vejhastighed 80 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen og forudsat at der undgås udkørsler fra lokalgaden til selve ringvejen mellem Park Allé og Bromarksvej, hvilket næppe er realiserbart.

Figur 4.1: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej mellem Gammel Landevej og Sofienlundsvej

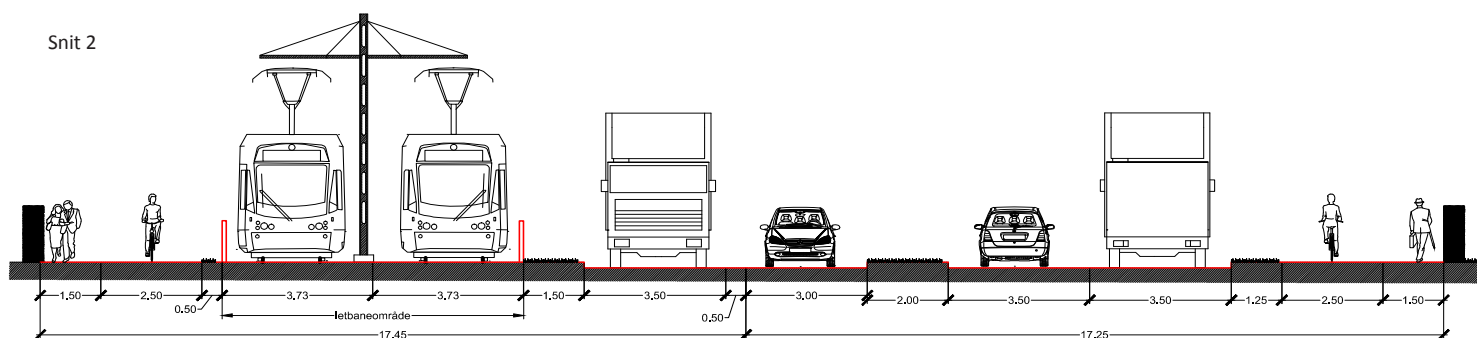
Snit 0



Snit 1



Snit 2



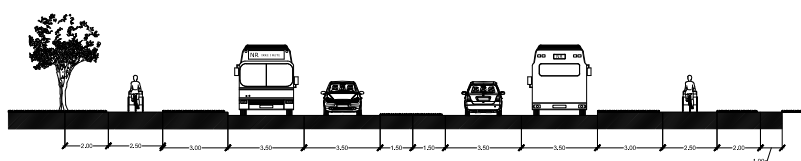
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i private havearealer på begge sider af vejen. Vej- og banehastighed 60 km/t.

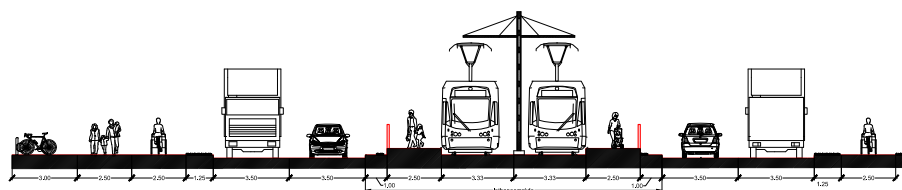
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestsider. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i private havearealer på begge sider af vejen. Vejshastighed 60 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 4.2: Glostrup Kommune, Nordre Ringvej ved Sofienlundsvej (v/Hersted Industripark station)

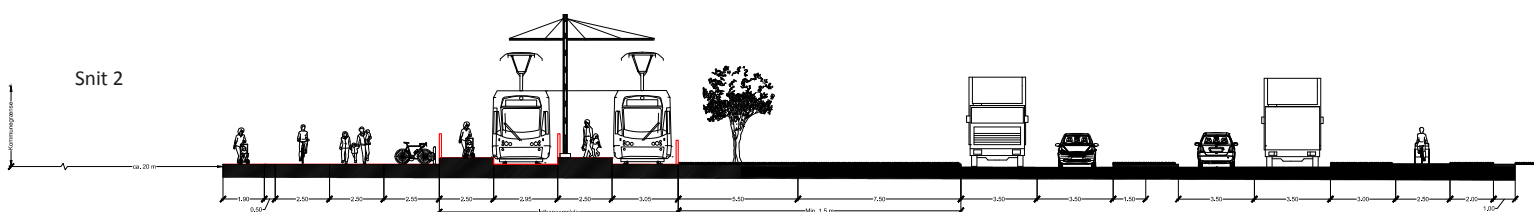
Snit 0



Snit 1



Snit 2



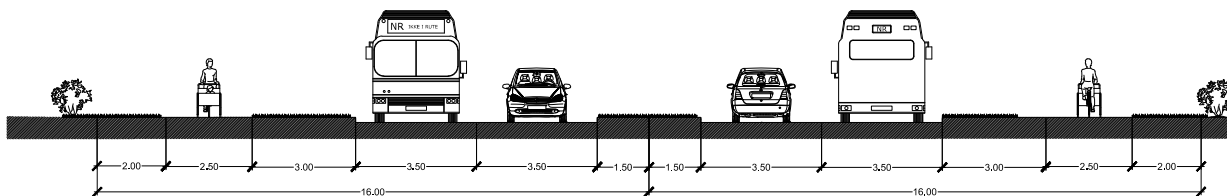
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med sideperroner. For adgang til perronerne fra Hersted Industripark vest for vejen (Albertsund Kommune) og fra området øst for vejen etableres en ny lysreguleret stipassage over vejen. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i skovarealerne på begge sider af ringvejen. Vej- og banehastighed 70 km/t.

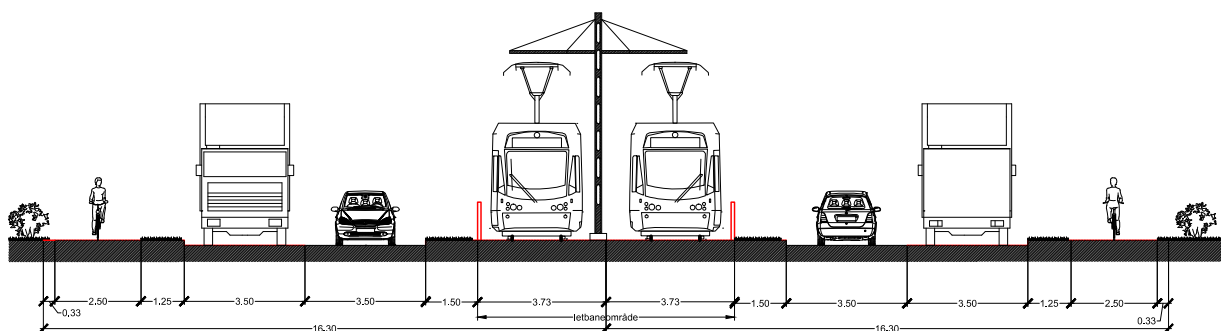
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring med sideperroner i vejens østside. Sideperronerne er vendt med henblik på at det største passagergrundlag i fremtiden vil findes vest for vejen. For adgang til perronerne fra området øst for vejen etableres en ny lysreguleret stipassage over vejen. Der foretages et énsidigt indgreb i skovarealerne øst for vejen, hvilket indebærer at vejen bortset fra den østlige cykelsti lades urørt. Vejshastighed 70 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 4.3: Glostrup Kommune og Albertslund Kommune, Nordre Ringvej mellem Fabriksparken og Ejby Industrivej

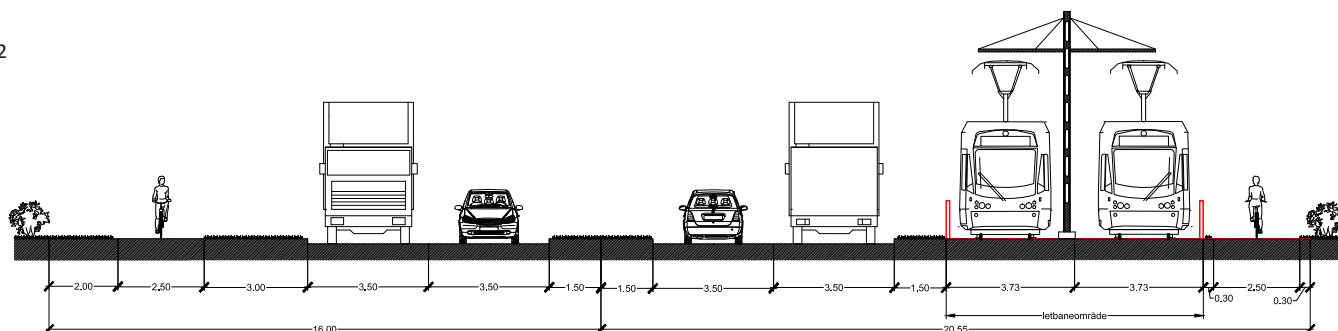
Snit 0



Snit 1



Snit 2



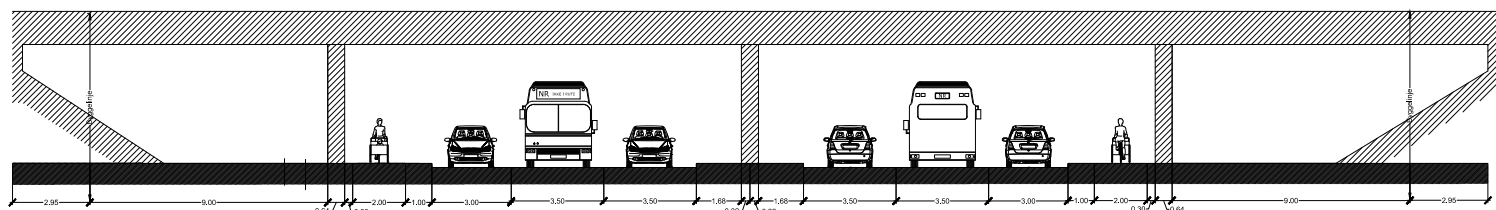
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring. Der foretages et mindre, ligeligt fordelt indgreb i skovarealerne på begge sider af ringvejen. Vej- og banehastighed 70 km/t.

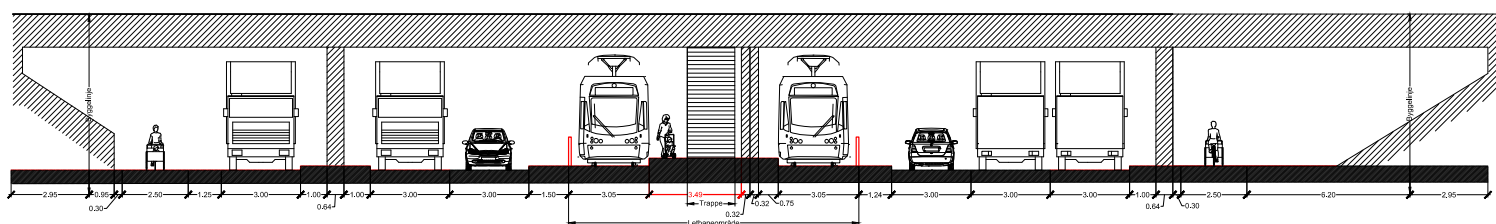
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens østside. Der foretages et énsidigt indgreb i skovarealerne øst for vejen, hvilket indebærer at vejen bortset fra den østlige cykelsti lades urørt. Vejshastighed 70 km/t, banehastighed 90 km/t forudsat etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 4.4: Glostrup Kommune og Rødovre Kommune, Nordre Ringvej ved Slotsherrensvej (v/Rødovre Trafikplads station)

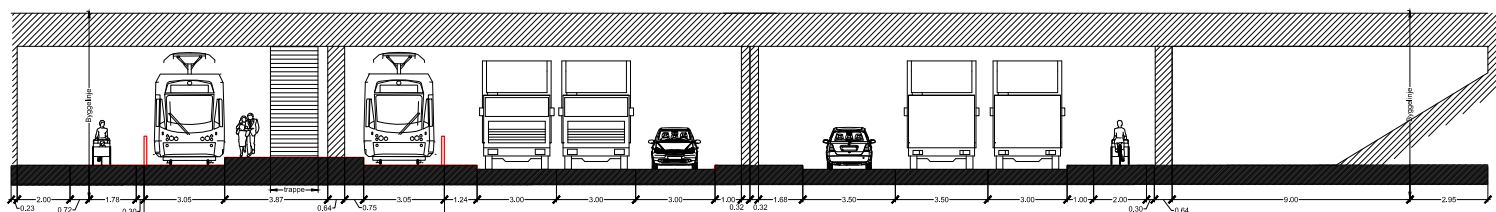
Snit 0



Snit 1



Snit 2



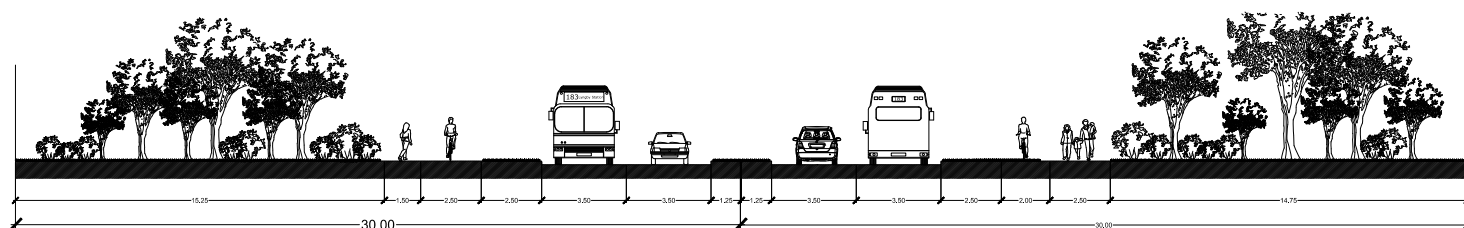
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 70 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Der kan etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til Slotsherrensvejs nordlige fortov. Der etableres tillige adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde. Baneastighed 70 km/t forudsat hegning.

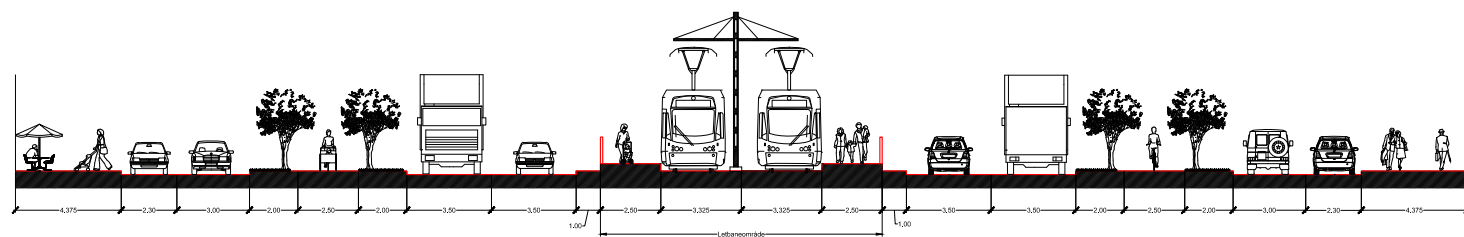
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestsider med midtliggende perron. Der kan etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til Slotsherrensvejs nordlige fortov. Der etableres tillige adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra ringvejens fortove. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t i sydgående retning pga indskrænket køresporsbredde. Baneastighed 90 km/t forudsat hegning og etablering af signalsystem for letbanen.

Figur 7.1: Gladsaxe Kommune, Gladsaxe Ringvej, "Gladsaxe Boulevard" (v/Gladsaxevej station)

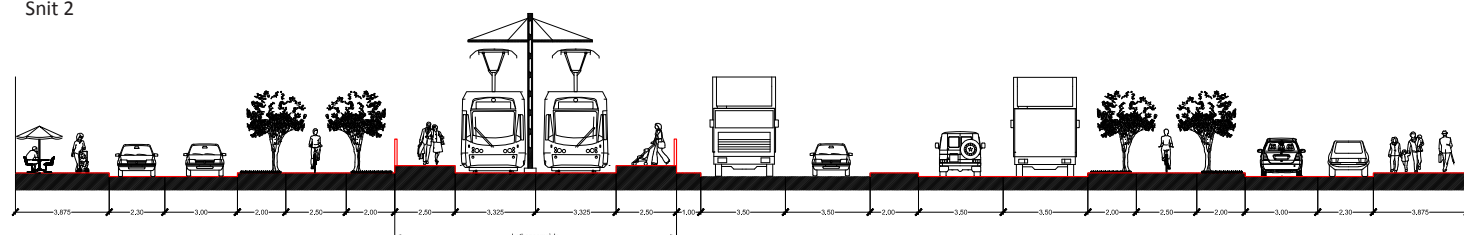
Snit 0



Snit 1



Snit 2



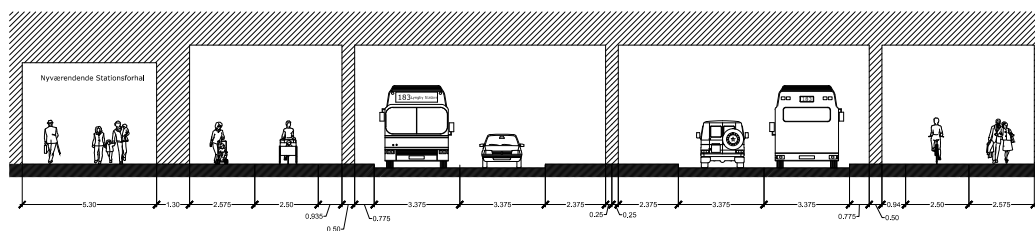
Snit 0: Eksisterende forhold, vejhastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå og orange linjeføring, midtlagt linjeføring med sideperroner, i begge sider af vejen forudsættes iht kommunens planlægning anlagt lokalgader a la Frederiksberg Allé i forbindelse med udvikling af området, vejhastighed 60 km/t, banehastighed 70 km/t forudsat hegning.

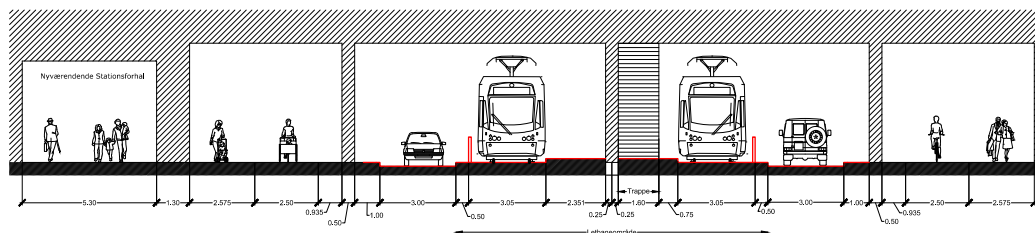
Snit 2: Muligt alternativ til orange linjeføring, sidelagt linjeføring med sideperroner i vejens nordside i sammenhæng med udvikling iht kommunens planlægning med lokalgader a la Frederiksberg Allé, vejhastighed 60 km/t, banehastighed 70 km/t forudsat hegning. Kommunen har fravalgt denne løsning bl a pga ønsket om frihed til at etablere udkørsler fra lokalgaden til selve ringvejen.

Figur 7.2: Gladsaxe Kommune, Buddingevej ved Hareskovbanen (Buddinge station)

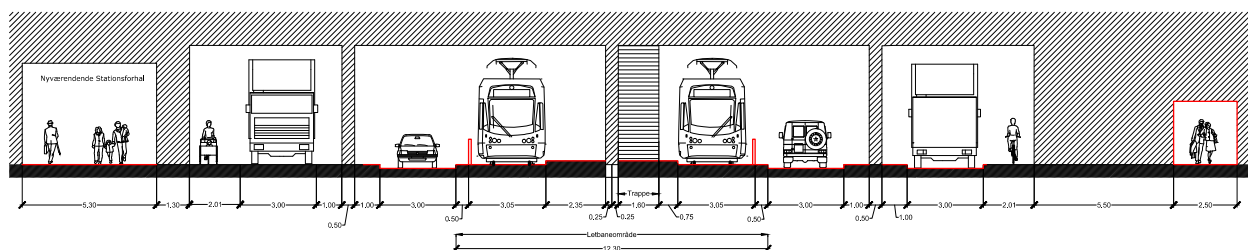
Snit 0



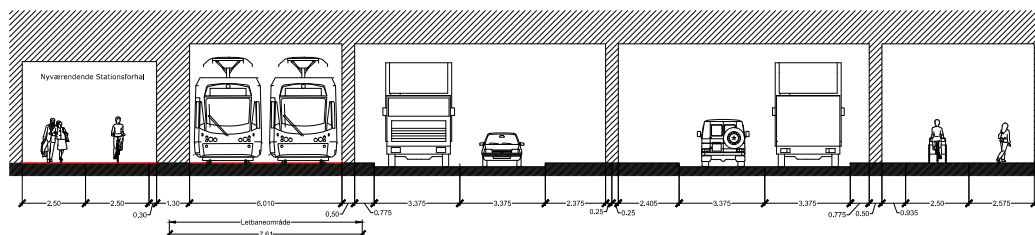
Snit 1 a



Snit 1 b



Snit 2



Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 60 km/t.

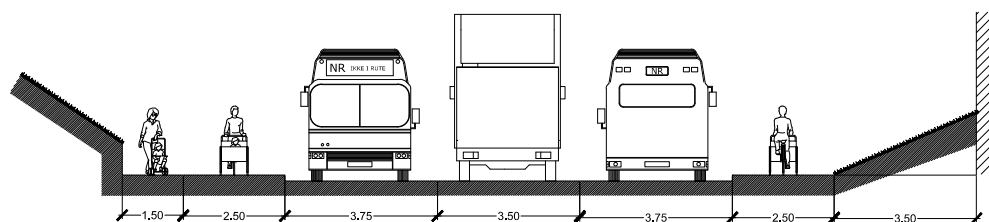
Snit 1a: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Antallet af kørespor på Buddingevej lokalt reduceret fra 2x2 til 2x1. Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra vejens fortove. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro mellem S-togssporene direkte til S-togsperronen. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde. Baneastighed 60 km/t forudsat indhegning. Løsningen afvalgt af kommunen pga den reducerede vejkapacitet.

Snit 1b: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med midtliggende perron. Del af stationsforhal inddrages til fortove (tv) og der etableres en ny fodgængertunnel øst for overføringen (th). Der etableres adgang via lysreguleret fodgængerovergang fra vejens fortove. Der kan tillige etableres en direkte trappe fra letbaneperronen til en ny gangbro mellem S-togssporene direkte til S-togsperronen. Vejshastighed lokalt nedsat til 50 km/t pga indskrænket køresporsbredde. Baneastighed 60 km/t forudsat indhegning.

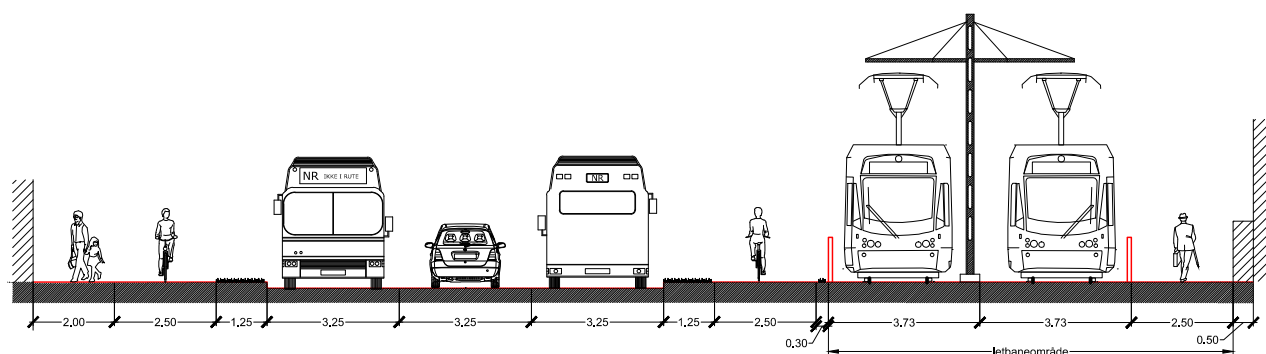
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside, del af stationsforhal inddrages til fortove og cykelsti. Letbanens perroner placeres nord eller evt alternativt syd for overføringen. Vejen lades bortset fra den vestlige cykelsti og fortove urørt. Vej- og baneastighed 60 km/t. Letbanens viste passage af overføringen overholder ikke de i generelle noter nævnte krav til "slingerzoner" og "evakueringszoner", men det skønnes at dispensation vil kunne opnås. Endelig afklaring kan først ske senere.

Figur 8.1: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej mellem Engelsborgvej og Nordbanen

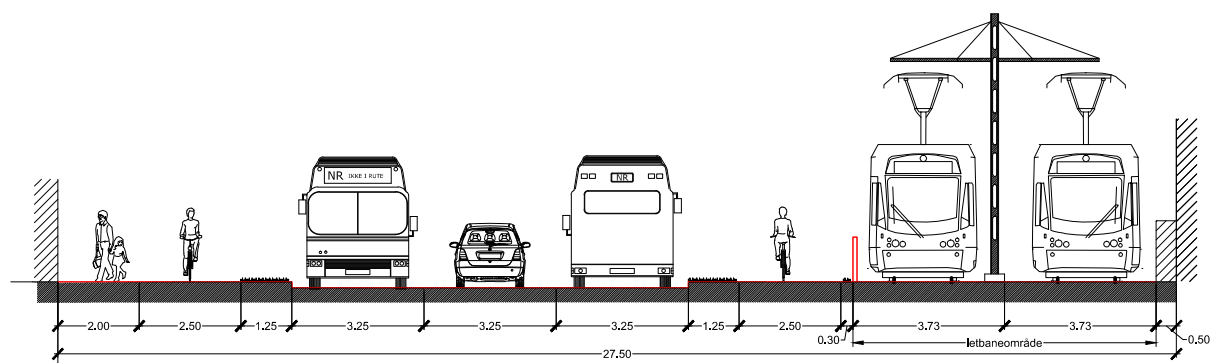
Snit 0



Snit 1



Snit 2



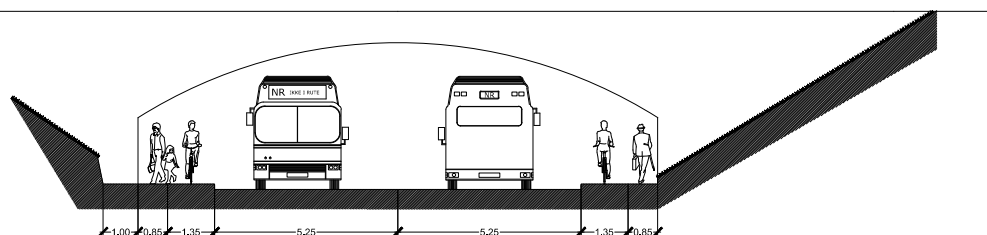
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejrhastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside. Der foretages et indgreb i private arealer på begge sider af vejen. I syd foretages udgravning helt ind til facaden af en etageejendom, der må undermures. Vejprofilen sideforskydes mod nord i princippet indeholdende de samme elementer som i eksisterende forhold. Syd for letbanen indpasses en fodgængeradgang til letbanens station under S-banen. Vejrhastighed 50 km/t, baneastighed 30 km/t.

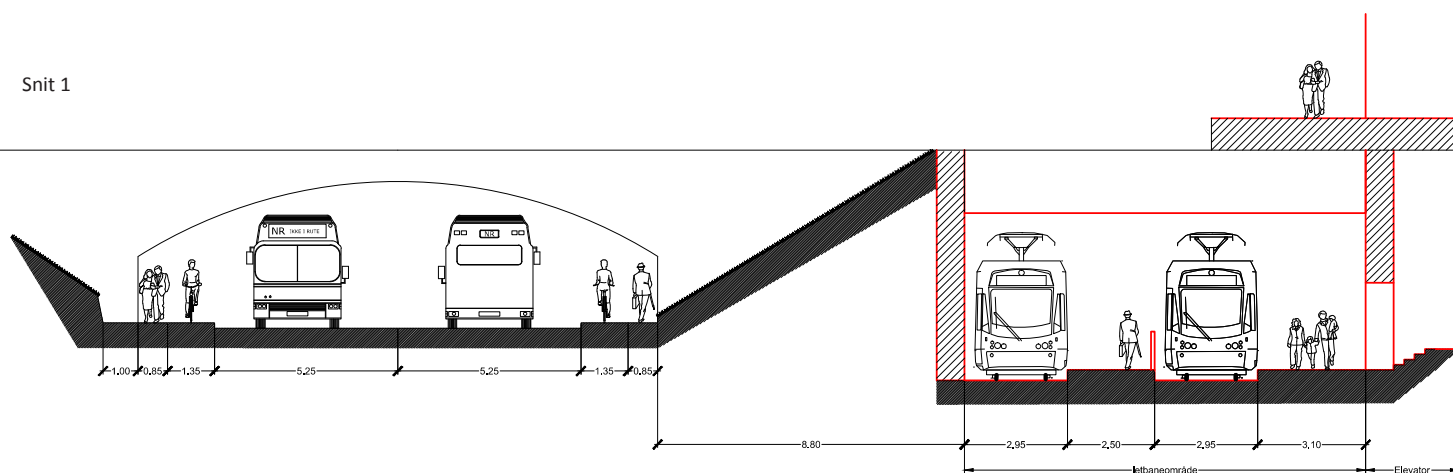
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside. Der foretages et indgreb i private arealer på begge sider af vejen. I syd foretages udgravning helt ind til facaden af en etageejendom, der må undermures. Vejprofilen sideforskydes mod nord i princippet indeholdende de samme elementer som i eksisterende forhold. Vejrhastighed 50 km/t, baneastighed 30 km/t.

Figur 8.2: Lyngby-Taarbæk Kommune, Buddingevej ved Nordbanen (Lyngby station i blå linjeføring)

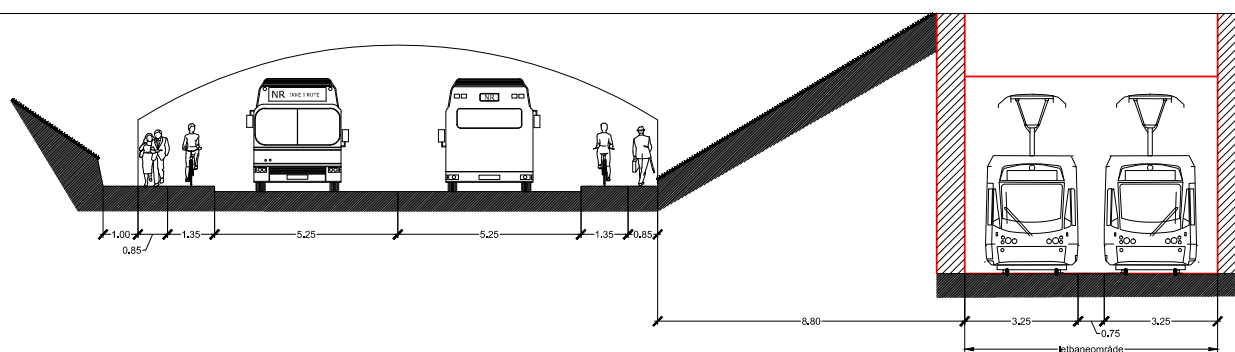
Snit 0



Snit 1



Snit 2



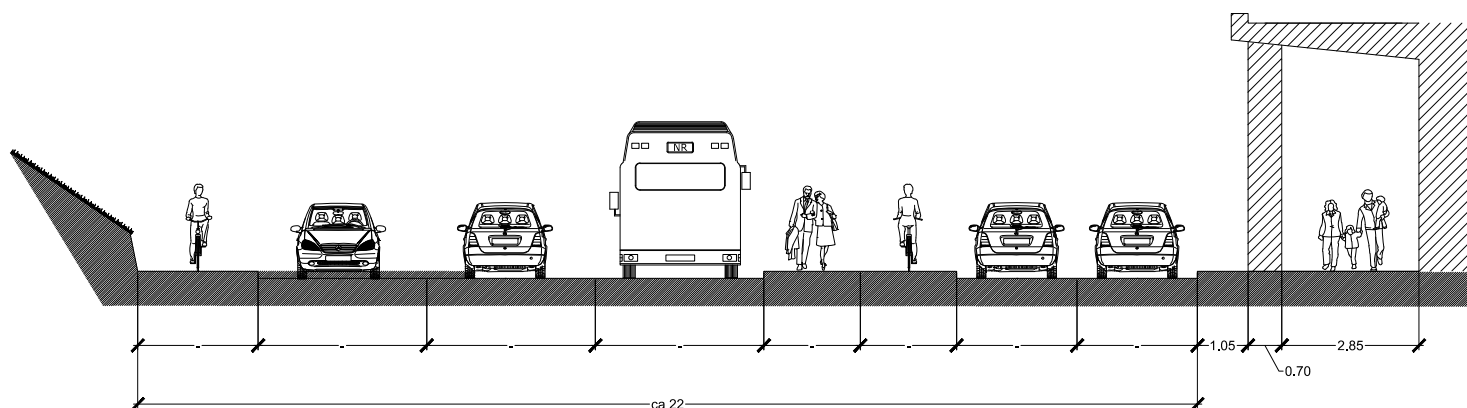
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med sideperroner i selvstændig ny tunnel under nordbanen syd for vejen. Sideperronerne er vendt med henblik på adgang fra sydsiden. Der etableres fodgængeradgang ad ny sti fra Engelsborgvej til Jernbaneplassen anlagt parallelt med letbanen umiddelbart syd for denne. Der kan etableres trappeadgang og elevatorforbindelse til S-banens to perroner forudsat at perronerne forlænges mod nord. Vejen lades urørt. Vejshastighed 50 km/t, banehastighed 20 km/t.

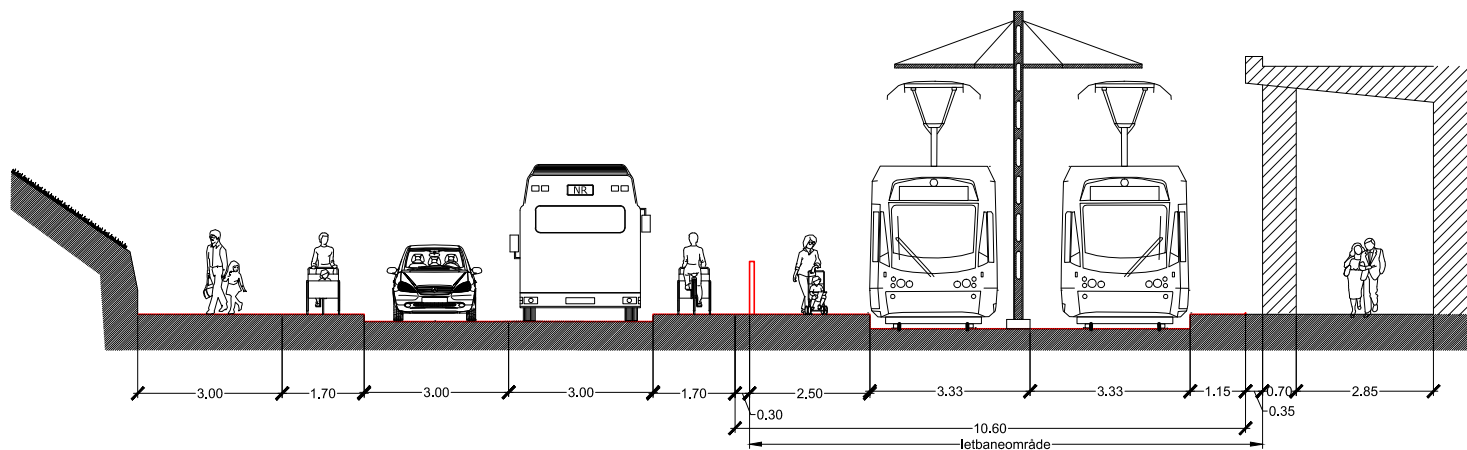
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i selvstændig ny tunnel under nordbanen syd for vejen. Vejen lades urørt. Vejshastighed 50 km/t, banehastighed 20 km/t.

Figur 8.3: Lyngby-Taarbæk Kommune, Jernbanepladsen (Lyngby station i orange linjeføring)

Snit 0



Snit 1

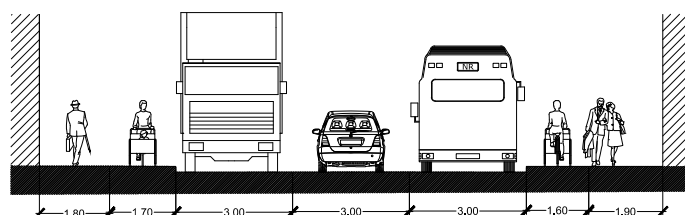


Snit 0: Eksisterende forhold. Vej hastighed 50 km/t.

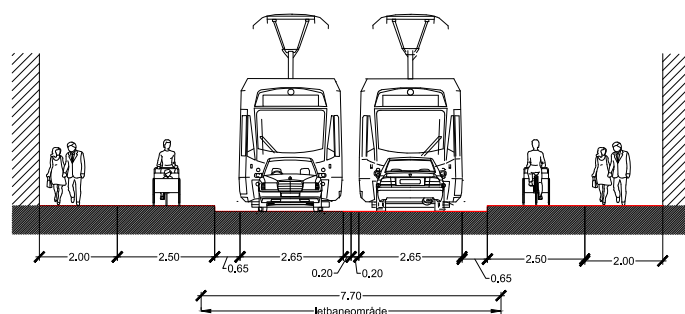
Snit 1: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens vestside med sideperroner. Der er direkte adgang til S-banens østlige perron. Der kan i sammenhæng hermed etableres direkte adgang til S-banens vestlige perron ved anlæg af en kort perrontunnel mellem de to perroner. Vej hastighed 50 km/t, bane hastighed 20 km/t.

Figur 8.4: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Nordre Torvevej" (blå linjeføring)

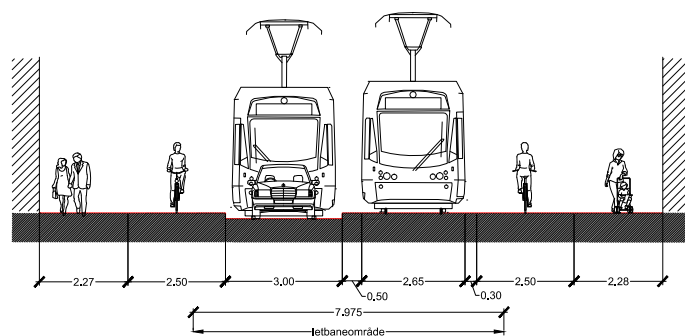
Snit 0



Snit 1 a



Snit 1 b



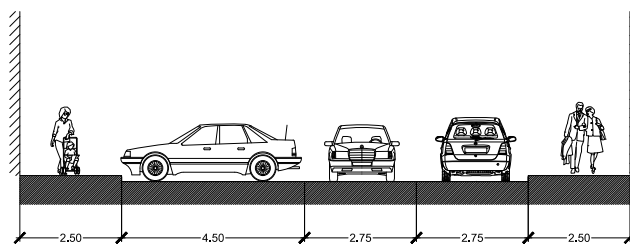
Snit 0: Eksisterende forhold, Rådhuset th. Østgående busstrafik kører i selvstændig busbane. Vejshastighed 50 km/t.

Snit 1a: Blå linjeføring, midtlagt linjeføring med opretholdelse vejtrafik. I basisløsningen kører kun vestgående letbanetog i blandet trafik. Konsekvensen er meget smalle fortove og cykelstier. I den viste løsning kører letbanetogene i begge retninger i blandet trafik for at give bedre plads til cykelsupersti og fortove. Køreledningsophæng forudsættes undtagelsesvist at ske i barduner ophængt i de tilstødende bygninger. Vejshastighed 50 km/t, letbane-hastighed 20 km/t.

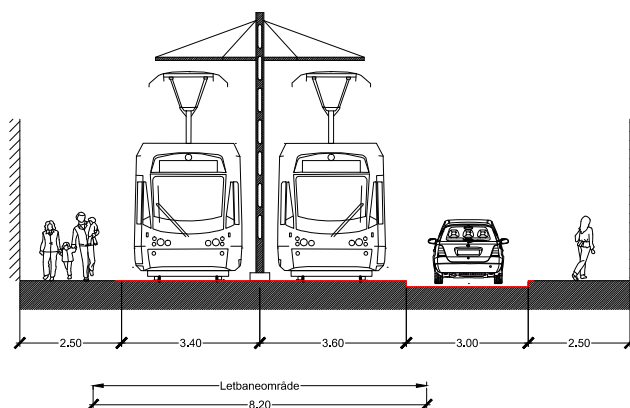
Snit 1b: Alternativ blå linjeføring. Midtlagt linjeføring uden opretholdelse af almindelig vejtrafik. Antallet af kørespor er reduceret til ét ensrettet kørespor til brug for leverandørkørsel til butikkerne og rådhuset. Der er uændret god plads til cykelsupersti og fortove. Køreledningsophæng forudsættes undtagelsesvist at ske i barduner ophængt i de tilstødende bygninger. I denne løsning kører kun de vestgående letbanetog i blandet trafik. Et egentligt kørespor kan evt undværes, idet den begrænsede leverandørkørsel evt kan ske som kørsel i gågade. Vej- og letbane-hastighed 20 km/t.

Figur 8.5: Lyngby-Taarbæk Kommune, Lyngby Torv "Søndre Torvevej" (orange linjeføring)

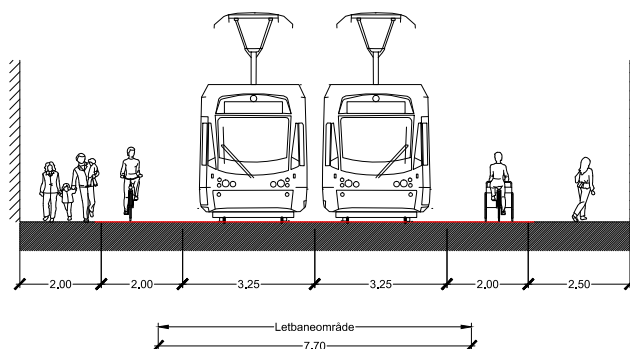
Snit 0



Snit 2 a



Snit 2 b



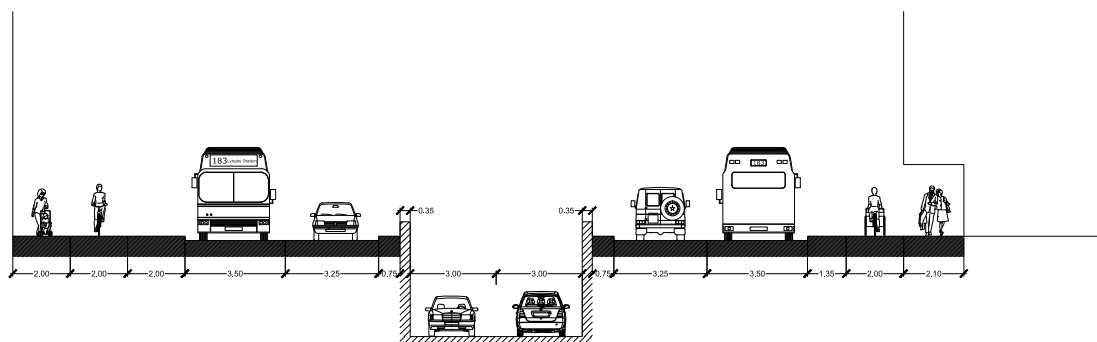
Snit 0: Eksisterende forhold, Rådhuset tv. Vejshastighed 40 km/t.

Snit 2a: Orange linjeføring, midtlagt linjeføring, antallet af kørespor er reduceret til ét ensrettet kørespor til brug for leverandørkørsel til butikkerne. Et egentligt kørespor kan evt undværes, idet den begrænsede leverandørkørsel evt kan ske som kørsel i gågade. Vej- og letbane hastighed 20 km/t.

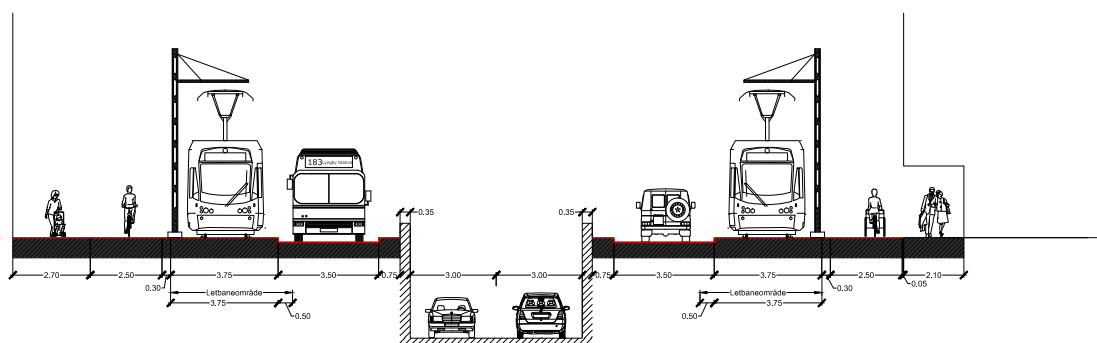
Snit 2b: Alternativ orange linjeføring, midtlagt linjeføring, gaderummet er reserveret til letbane, cykelsupersti og fodgængere. Køreledningsophæng forudsættes undtagelsesvist at ske i barduner ophængt i de tilstødende bygninger. Det vil forudsat anvendelsen af en egnet kørebanebelægning være muligt at lade busser medbenytte letbaneområdet lokalt. Som blandet trafik i øvrigt nødvendiggør det ekstra tillæg til letbanens planlagte køretid. Letbane- (og bus-) hastighed 20 km/t.

Figur 8.6: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej mellem Lyngby Storcenter og Lyngby Kulturhus

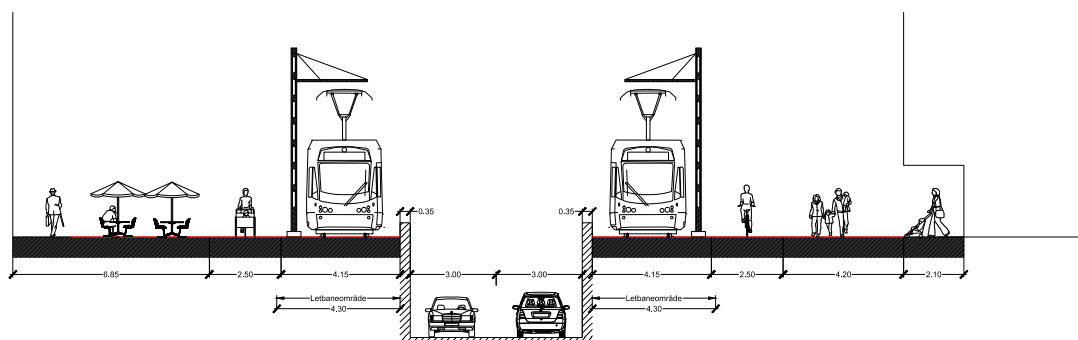
Snit 0



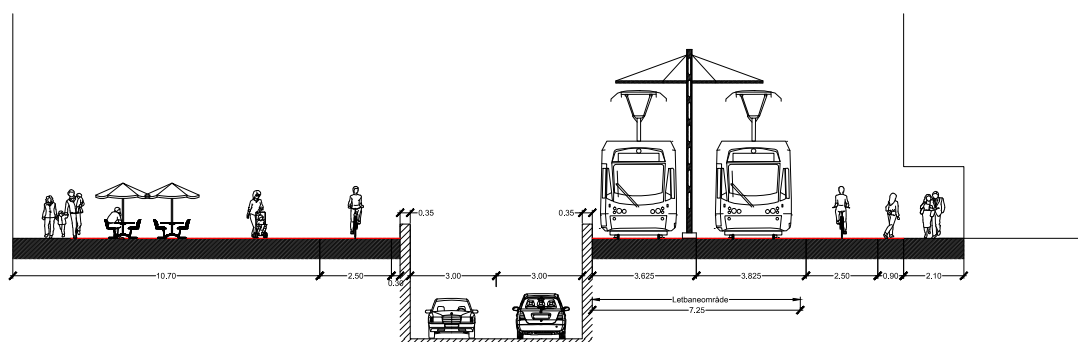
Snit 1 a



Snit 1 b



Snit 2



Snit 0: Eksisterende forhold, i midten af Klampenborgvej adgangsrampe til P-kælder. Vejshastighed 50 km/t.

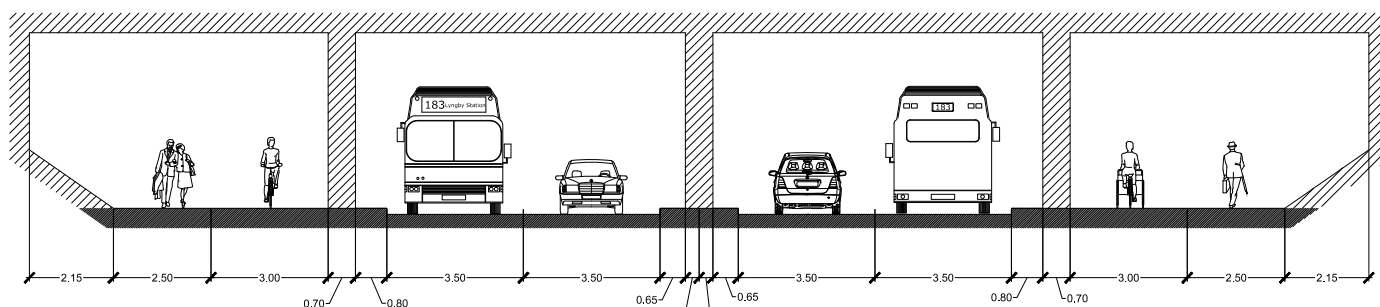
Snit 1a: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med 1 spor i hver af vejens sider. Vej- og baneastighed 50 km/t.

Snit 1b: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med 1 spor i hver af vejens sider. Klampenborgvej mellem Jernbaneplassen og Kanalvej er lukket for bilkørsel bortset fra brug af adgangsramperne til P-kælderen. Baneastighed 20 km/t.

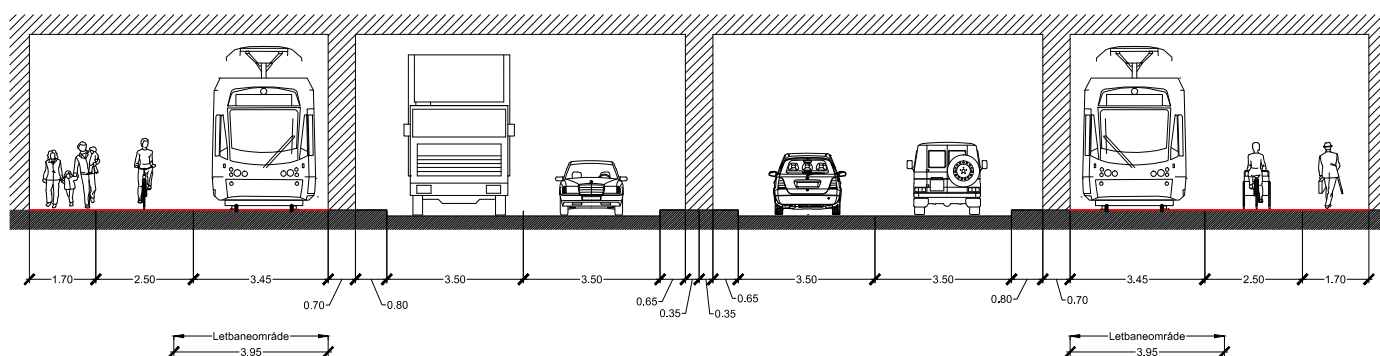
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt tracé i vejens sydside. Klampenborgvej mellem Jernbaneplassen og Kanalvej er lukket for bilkørsel bortset fra brug af adgangsramperne til P-kælderen. Baneastighed 20 km/t.

Figur 8.7: Lyngby-Taarbæk Kommune, Klampenborgvej ved Nærumbanen

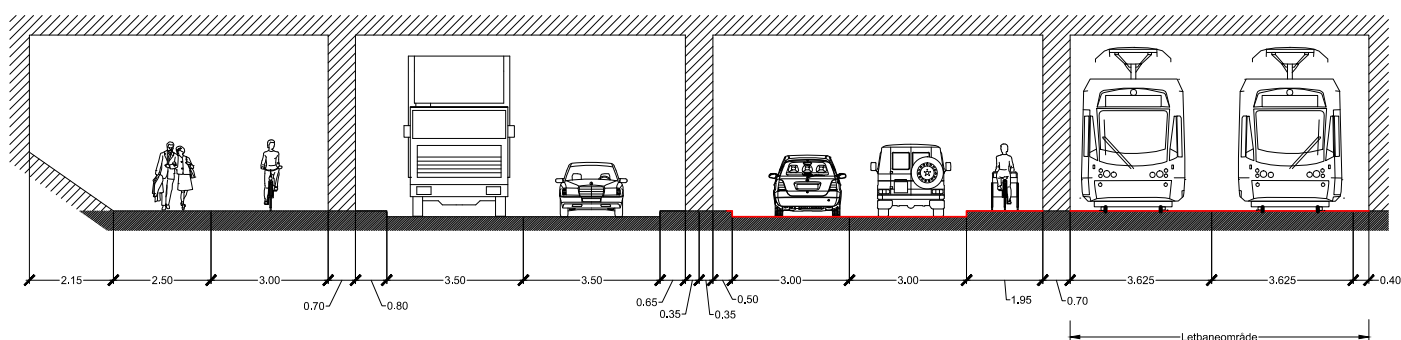
Snit 0



Snit 1



Snit 2



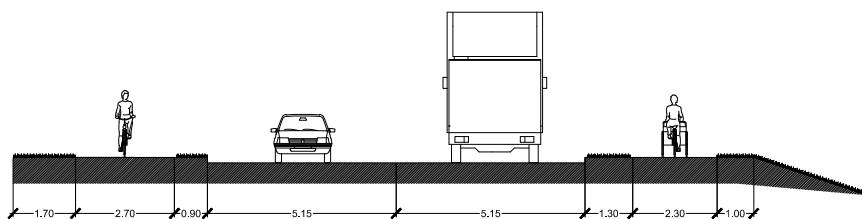
Snit 0: Eksisterende forhold. Vejshastighed 50 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, sidelagt linjeføring med 1 spor i hver af vejens sider. Vej- og baneastighed 50 km/t.

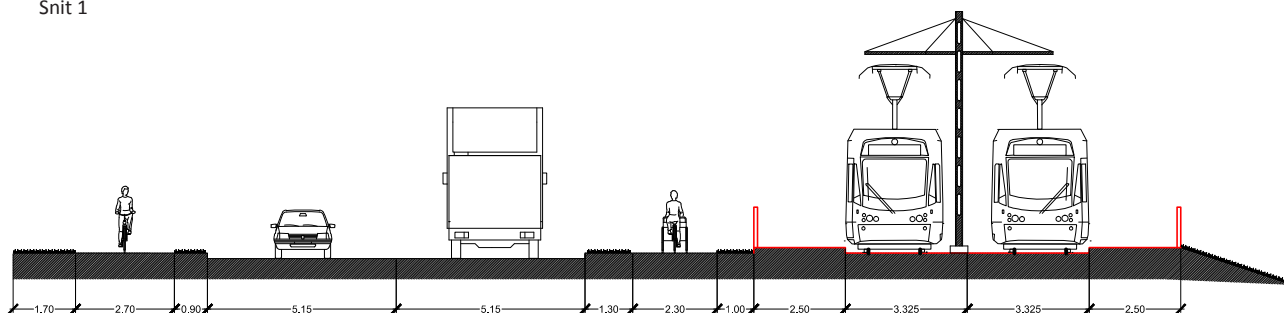
Snit 2: Orange linjeføring, sidelagt linjeføring i vejens sydside. Vej- og baneastighed 50 km/t. Det må nærmere overvejes, hvorvidt det er nødvendigt at etablere en supplerende fodgængertunnel under Nærumbanen syd for letbanesporene. Overvejelserne må ses i sammenhæng med overvejelserne om etablering af en station ("v/Lyngby Storcenter") med omstigningsmulighed til en korresponderende ny station på Nærumbanen. Letbanestationen, som efter en foreløbig drøftelse mellem kommunen, Movia og Metroselskabet er under skitsering, placeres i givet fald mellem Nærumbanen og Kanalvej

Figur 8.8: Lyngby – Taarbæk Kommune, Lundtoftegårdsvej

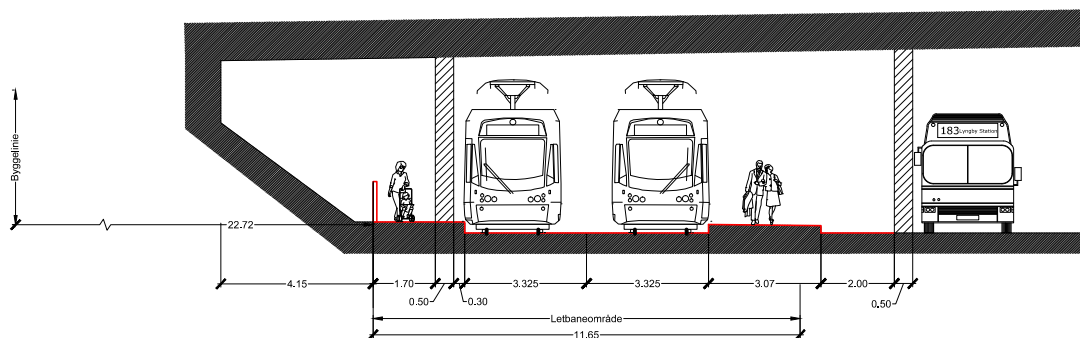
Snit 0



Snit 1



Snit 2



Snit 0: Eksisterende forhold, principsnit i Lundtoftegårdsvej. Vejshastighed 60 km/t.

Snit 1: Blå linjeføring, principsnit i stationerne v/DTU, v/Akademivej og v/Lyngbygårdsvej placeret langs østsiden af Lundtoftegårdsvej. Vejshastighed 60 km/t, letbaneastighed 70 km/t forudsat indhegning.

Snit 2: Orange linjeføring, snit i stationen v/DTU placeret ved vestsiden af Helsingørmotorvejen umiddelbart syd for overføringen for Rævehøjvej. Letbanen er placeret i overføringen vestligste brofag, der i sin tid blev etableret til den aldrig fuldførte Lundtoftebane. Letbanens østligste perron er tillige perron for busserne i den eksisterende buslomme på Helsingørmotorvejen. Vejshastighed 60 km/t, letbaneastighed 90 km/t forudsat indhegning og signalsystem.

