

2. STOP

LYNGBY CENTRUM

Ved Magasin. Krydset Klampenborgvej/Lyngby Hovedgade er byens centrum

nder jernbaneviaduk-
op mod Lyngby Sta-
løbshedsprojekt, hvor
løbepromenaden langs

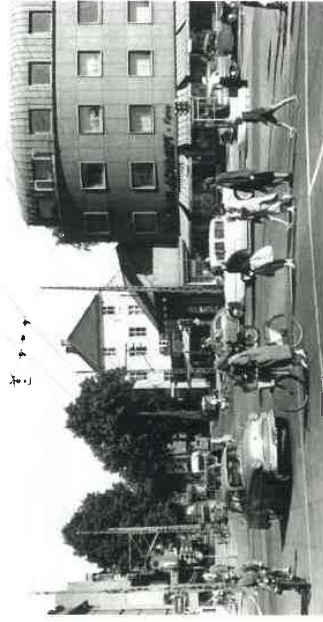
ste del af Nordbanen
blev bygget. Det satte
jen, særligt i Lyngby.
flere industrivirksom-
st for banen og langs

er lå ved Lyngby Sø
), havde sit eget spor
k Gardin & Textil Fa-
Lundtoftevej.

ernbanevej/Vinkelvej
dsen. S-toget kom til
blev skabt med nye
blev den nuværende
an under Lyngby Om-
orvej.



Lyngby Station, 1947



Lyngby Hovedgade/Klampenborgvej 1959

Leitbanen drejer skarpt til venstre langs rådhuset og Lyngby Torv, der fik sit trekantede udseende, da Sønder og Nordre Torvevej blev bygget i 1929 og i 1942, og da rådhuset blev indviet i 1941.

I takt med, at der blev bygget boliger i Fortunbyen og langs Klampenborgvej, steg behovet for en moderne færdselsåre mod øst. Hidtil var vejen gået ad Gasværksvej, Toftøbæksvej og Lyngbygaardsvej til Klampenborgvej.

Klampenborgvej blev i 1930'erne ført igennem fra Taarbæk til Fortunen som et arbejdsløshedsprojekt, og i 1950 blev Klampenborgvej ført igennem til Lyngby Hovedgade.

Det skabte det nye knudepunkt i Lyngby. Krydset blev den trafikale "hvepsetalje" med torvets udmunding i Lyngby Hovedgade. Den øst-vestlige trafik skulle nu "suges" gennem de smalle torvegader langs rådhuset, til og fra det nye kryds ved Klampenborgvej og viadukten ved Jernbanevej/Buddingevej.

Før leitbanebyggeriet gik i gang, skønnede planlæggerne, at ca. 35 pct. af den daglige øst-vestgående trafik - fra Klampenborgvej gennem Lyngby Centrum og ud gennem viadukten ad Buddingevej mod Ring 3 og ad Engelsborgvej mod Bagsværdvej/Holbækmotorvejen - var gennemkørende, uden ærinde i Lyngby centrum.

3. STOP

FORTUNBYEN

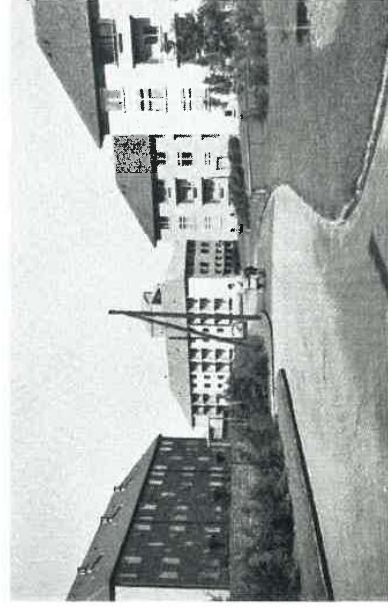
Ved bydelen Fortunbyen, opkaldt efter skovløberhuset ved Dyrehaven. Fortun(a) er 'lykke' på latin

Som en af de første udarbejdede Lyngby-Taarbæk Kommune i 1938 en byplan, der inddelte kommunen i forskellige byplanområder, der stort set svarer til de nuværende bydele. Heri indgik "Fortunen" med et bydelscenter omkring den projekterede nye S-togsstation på Lundtoftebanen.

Fra 1946 til 1960'erne blev den nye bydel, Fortunbyen, bygget som en parkbebyggelse med lave etageboliger og rækkehuse, øst for Lyngby på de arealer, som Københavns Kommune havde opkøbt i 1930'erne.

Når Leitbanen drejer til venstre fra Klampenborgvej ind på sporet i kanten af Lundtoftegaardsvej, følger den resten af ruten Danmarks første motorvej, Hørsholmvejen, nu Helsingørmotorvejen, bortset fra svinget gennem DTU ad Akademivej.

Hørsholmvejen blev indviet i 1956 og løb fra Jægersborg øst om Lyngby til Brådebæk ved Hørsholm. I 1956 kørte der 5.000 biler i døgnet. I 1997, da strækningen mellem Jægersborg og Gamme Holte blev udvidet fra fire til seks spor, var antallet mellem 52.000 og 63.000 biler. I 2025 kørte der lidt over 100.000 biler på et gennemsnitligt årsdøgn på Helsingørmotorvejen.



Fortunbyen, Flowervej, 1954

4. STOP

AKADEMIVEJ DTU

Stationen er opkaldt efter Danmarks Ingeniørakademi 1957-1995, nu en del af DTU



Danmarks Tekniske Højskole, nu DTU, i 1975.
Til højre Lundtoftegaardsvej og Helsingørmotorvejen

På Leitbanens rute langs Lundtoftegaardsvej følger den - ved historiens ironi - også, helt bogstaveligt, i sporet af Lundtoftebanen, der aldrig blev til noget. Banen skulle udgå fra Gentofte Station, følge Nordbanen indtil Jægersborg og derefter Helsingørmotorvejen i jordstykket mellem Lundtoftegaardsvej til Nærum Station med en S-banestation i Lundtofte. Nærumbanen skulle samtidig nedlægges. Man regnede med, at Lundtofte bydel, inkl. Brede og Hjortekær, ville komme op på 14.000 indbyggere.

Lundtoftebanen blev begyndt af DSB og indtil 1966 blev der bygget dæmninger og broer flere steder. Projektet blev nedprioriteret, bl.a. fordi Hareskovbanen og Køge Bugt-banen blev opprioriteret, og i 1977 blev det endelig opgivet. Dermed røg mange af de visionære tanker om udviklingen af Lundtofte. I dag er kun broerne tilbage under Klampenborgvej og Rævehøjvej, hvor Leitbanen benytter det gamle broanlæg fra 50-erne. Ligesom betegnelsen "traceet" om leitbanesporerne i jordstykket mellem Helsingørmotorvejen og Lundtoftegaardsvej igen giver mening.

Vi svinger til venstre, forbi stationen Akademivej DTU, og suser videre ned ad DTUs gamle nord-sydgående hovedakse, Nils og Eva Koppels Allé, nu sluse for leitbanen.

6. STOP

RÆVEHØJVEJ

Rævehøjvej, opkaldt efter stenaldergravhøjen Rævehøj, rævens skjulested

Efter turen gennem DTU drejer Letbanen til venstre ind på Lundtoftbanens gamle tracé ned til Rævehøjvej.

"Rævehøj", en markant gravhøj ved Hjortekær, er "rævens bakke", dvs. skjulested. Gravhøjen fra bronzealderen ca. 1500–1000 f.Kr. er ca. 22 meter i diameter og 3,3 meter høj og har sandsynligvis rummet en egekestegrav. Rævehøj, fredet i 1938, er én af de sidste bevarede gravhøje i området.

Rævehøj er et vigtigt fortidsminde. Det fortæller at der her, i et moderne bo- og trafikmiljø, har boet mennesker igennem tusinder af år. I 1980'erne blev der fundet rævegrave, da amatørarkæologer ved Rævehøj og den nærliggende Lille Rævehøj fandt rester af flere sløjfede gravhøje og grave med skeletrester og bronzesmykker. Gravhøjene var formentlig en del af et større gravlandskab for bronzealderens befolkning.

Rævehøj, pt. bevokset med ældre egetræer, og Lille Rævehøj er små, grønne oaser i byen, dækket af græs og vilde urter og hjem for småfugle, pindsvin, insekter og ræve. Den lerede undergrund og det kuperede terræn er unikke levesteder i et ellers stærkt urbaniseret område. Rævehøj er fortiden midt i nutiden – her mødes natur, historie og fortællinger.



Rævehøj i Hjortekær, ca. 1950. Markens skarpe kant skyldes udgravningen til Hørsholmvejen, senere Helsingørmotorvejen. (Foto: Knud Lavard Brogaard)

7. STOP

LUNDTOFTE

Letbanens endestation i Lundtofte, et vikingetidsnavn. "Lund" er det gamle navn for Mølleåen

Letbanen ender i den grønne kile ud for Lundtofteparken.

Lundtofte blev udbygget efter 2. verdenskrig, bl.a. pga. boligmanglen. Byen gik fra en landsby med gårde og landhuse, opført mellem 1830–1910 som boliger til arbejderne på fabrikkerne langs Mølleåen, til en forstadsbebyggelse.

Lundtofteparken blev bygget her i 1947 af det almene boligsekskab Samvirke. Så befolkningstallet steg i takt med, at der kom flere arbejdspladser til langs Mølleåen og Nymøllevvej. Mange af arbejderne på de lokale fabrikker boede i Lundtofteparken. I dag er de fleste arbejdspladser væk, og Lundtofte er blevet en socialt mere blandet bydel.

Når Letbanen ender, ender vi i ingenting. Der er masser af cykelstativer, men ikke et parkeringshus. Det ville ellers være fint for den grønne omstilling, hvis rejsende syd- og nordfra kunne stille bilen for at hoppe over i et letbanetog. Men måske i fremtiden?



Lundtofteparken, set mod nord, i midten Lundtoftegaardsvej og til højre Letbanens nuværende endestation, ca. 1967

Kulturmiljøer på Sjælland, v/Dorote Dandenell, 22 58 68 48

Kilder: Lyngby-Bogen 1953 og 1992

Fotos: Lyngby-Taarbæk Stadsarkiv, Hovedstadens Letbane, Meterselskabet

Layout: Gurli Behrens Madsen

Tryk: August 2026

FØLG LETBANENS RUTE PÅ 7 STOP

TVÆRS GENNEM KONGENS LYNGBY



Læs om stationernes navne og hvordan trafikprojekter har præget byens udvikling i mange år

Med støtte fra Lyngby-Taarbæk Kommune