



Københavns Amt

Illustration af, hvordan krydset mellem Ring 3 og Hovedvejen i Glostrup kan se ud med en letbane.

Systemet blev præsenteret ved en større UITP-konference i Nürnberg om førerløs drift ultimo november 2004. (UITP er bytrafikens pendant til jernbanens UIC).

Torkil Haas



Udstilling om Ring 3 letbanen i København

For at udbrede kendskabet til letbaner, som en økonomisk og fremtidssikret kollektiv trafikform, har Københavns Amt i samarbejde med COWI A/S fremstillet en vandredstilling.

Udstillingen blev præsenteret af Københavns Amt d. 11. april på Københavns Amtssygehus i Herlev, og har været opstillet en uge forskellige steder langs Ring 3 i løbet af foråret frem til den 17. juni 2005.

Det er en udstilling, der giver et informativt indtryk af letbaneprojektet. Samtidigt fik de besøgende et glimrende indblik i, hvad en letbane er, og hvad den betyder for f.eks. byudvikling, miljø og sikker trafik.

Interviews med brugerne anskueliggør stor tilfredshed med letbanen. „Man kommer hurtigt rundt i byen uden parkeringsproblemer“, siger en bilist, „og med al den snak om forurening må letbanen være fremtiden“.

Erhvervsinvesteringer kan betale letbanen

I Lyon planlægger man, at forlænge en strækning på ca. 2 km. Ud til et

nedslidt industriområde for en pris af 300 mio. kr. Dette forventes at give nye erhvervsinvesteringer i dette område på i alt 15 mia. kr. kun på grund af letbanen. Allerede nu er de 5 mia. kr. i hus, inden letbanen er bygget.

På vestegnen regner man med ligesom i Lyon, at letbanen vil øge erhvervsinvesteringerne, og gøre området til et attraktivt erhvervsområde, fordi den vil begrænse behovet for at bruge bil tilde mange arbejdspladser. Københavns Amt skønner, at det vil koste 3,2 mia. kr. at bygge en letbane langs Ring 3. Den er omkring 7 mia. kr. billigere i anlægsudgifter end en metro.

Københavns Amt og Trafikministeriet er i gang med at undersøge, hvordan en letbane kan betales. Her undersøges blandt andet mulighederne for at samarbejde med det private erhvervsliv.

Selvom man ikke når at se udstillingen, kan man stadig se det meste på internettet med bl.a. computeranimationer, der viser, hvordan letbanen på en naturlig måde vil kunne indpasses i byområder som Lyngby, Buddinge, Herlev og Glostrup. Klik ind og se mere om udstillingen på www.kbhamt.dk/letbane

Baggrund for Ring 3 letbanen

Der arbejdes i disse år på at forbedre udbygningen af den kollektive trafik i hovedstadsregionen med letbane og metrorapporter. Med udsigt til 25-35 procent mere biltrafik i løbet af de næste 10 år, er det vigtigt at få etableret nye højklassede trafikmidler med maksimaludnyttelse af investeringerne. Dette skal desuden helst

ske i løbet af en kort årrække, hvilket er vanskeligt at opfylde med traditionelle tog eller metro.

Der har været udarbejdet flere rapporter om en kollektiv trafikforbindelse langs Ring 3, der har til formål at forbinde fem S-togsstrækninger, og dermed give en attraktiv forbindelse fra S-tog og busser til områderne langs den tæt trafikerede og bebyggede Ringvej 3.

I 1999 kom Basisnetrapporten, der havde tre modeller af helhedsløsninger for Storkøbenhavn. Basisnet bestod af moderne sporvogns-linier både langs Ring 3 og i Københavns kommune, som supplement til den nuværende metro.

I 2001 undersøgte man mulighederne for en metro, en letbane, en sporbus og en højklasset bus langs Ring 3 fra Lyngby til Glostrup, men rapporten gav ikke anledning til nogle beslutninger.

I 2003 fortsatte HUR og Københavns Amt undersøgelserne fra 2001. Ud fra resultatet har Københavns Amt, i lighed med de fleste storbyer verden over, valgt at satse på letbane i terræn. Undersøgelsen gælder her kun metro, letbane og bus, men i modsætning til i 2001 peges der på en letbane i terræn fra Lundtofte i nord til Glostrup i syd, med mulighed for en forlængelse til Brøndby og Ishøj.

Kendskabet til letbaner er stadig meget begrænset i Danmark. Derfor er det særlig spændende, om Københavns Amts bestræbelser nu vil munde ud i bevillinger i det kommende trafikforlig.

Morten Engelbrecht