

En letbane på tværs af København?

L



Besøg Københavns Amts vandrestilling om letbanen langs Ring 3.

Udstillingen åbner 11. april på Amtssygehuset i Herlev. Herefter går turen videre til Glostrup, Gladsaxe, Albertslund, Lyngby, Brøndby, Rødovre og slutter af i Ishøj 17. juni.

På bagsiden kan du se, hvor og hvornår udstillingen kommer til din kommune.



KØBENHAVNS AMT



Letbane - trafik på tværs

L

Det tager tid at komme på tværs af København. Selvom afstandene ikke er de store, sidder mange bilister ofte fast på ringvejene. Og vælger man offentlig transport, er man nødt til at tage omkring Københavns Hovedbanegård eller sidde i en bus i samme kø som bilerne.

Derfor vil Københavns Amt have bygget en moderne letbane langs Ring 3 – fra Lyngby i nord og i første omgang til Glostrup, men med mulighed for at forlænge den til Brøndby og Ishøj i syd. Så man nemmere og hurtigere kommer rundt om byen.

Siden 1997 har Københavns Amt været med til at undersøge, hvordan et moderne trafiksystem langs Ring 3 kan bygges.

Resultaterne fra disse undersøgelser vises nu i en vandreudstilling, som de næste måneder kommer rundt i kommunerne langs Ring 3.

Du kan få en virtuel tur med en letbane langs Ring 3 og finde din rejsetid. Du kan også se, hvordan letbanerne kører i Strasbourg og Lyon i Frankrig. Med udstillingen sættes både ord, tegninger og levende billeder på, hvordan en moderne bane langs Ring 3 kunne tage sig ud.

Folderen her viser et uddrag af udstillingen, og du kan gå ind på kbhamt.dk/letbane og se mere.

Fra den dag, det besluttes at bygge en letbane og til den dag, de første passagerer kan køre med, vil der gå maksimalt 7 år.

Københavns Amt



Arbejdet for en letbane

L

Arbejdet før en letbane

Bag idéerne om en letbane ligger mange tanker og et stort forarbejde og analyser. I 1997-99 undersøgte Trafikministeriet og det gamle HT, hvordan den offentlige transport i Hovedstadsområdet kunne blive bedre. Allerede dengang blev der peget på, at der var behov for at få gjort noget ved den offentlige transport på dele af Ring 3.

I 2000 gik Hovedstadens Udviklingsråd, Københavns Amt og Trafikministeriet derfor i gang med at undersøge, hvordan den offentlige transport kunne forbedres. De undersøgte muligheder med en letbane, en metro, en sporbus og en højklasset bus fra Lyngby til Glostrup.

I 2003 fortsatte HUR og amtet undersøgelserne. Ud fra resultaterne af disse forundersøgelser har Københavns Amt valgt at arbejde videre med en letbane. Letbanen er hurtig og komfortabel og rimelig i pris. Undersøgelser viser, at den vil trække nye passagerer til den kollektive trafik og give færre biler på vejene.

Status

Københavns Amt gennemfører i øjeblikket en dialog om letbanen og byudviklingsmulighederne med de involverede kommuner. Samtidig undersøger amtet og Trafikministeriet, hvordan letbanen kan betales.



Hvad er en letbane?

L

Hvad er en letbane

En letbane kører på skinner, som et tog, men er lettere. Vognene er 30-35 m lange og den får strøm fra ledninger i luften. Letbanen kan køre blandet med den øvrige trafik, men de store fordele i forhold til hastighed og komfort får man, når den kører i sit eget sporareal. I en række byer særligt i Frankrig, men også i Stockholm, har letbaner fået stor succes.



Udvalgte nøgletal for letbanen

L

Eksempel: Lundtofte - Brøndby Strand

Længde	25,5 km
Antal stationer	22 - 24
Passagerer pr. døgn	58.000
Flere kollektive rejser i hovedstadsområdet	+16.000
Færre bilister	-10.000
Kollektiv rejsetid i forhold til i dag	-40 %
Pris	3,2 mia. kr.



Hvor kører letbanen?



Godt samspil med busser og tog

Letbanen kører gennem en række trafikknudepunkter på sin vej fra Lundtofte til Brøndby Strand eller Ishøj. Ved alle knudepunkterne er der gode muligheder for at skifte:

Lyngby st.

Stoppested under viadukten tæt ved S-tog og busser.

Buddinge st.

Stoppested lige foran stationen.

Gladsaxe Trafikplads

God forgængerforbindelse til pladsens busser.

Herlev st.

Trappe og elevator til S-toget.

Glostrup st.

Stoppested syd for stationen tæt ved S-tog.

Brøndby Strand st.

Endestation direkte ud for stationens nordside.

Ishøj st.

Endestation direkte ud for stationens sydside.

En god idé?

L

Mange borgere er med på idéen. Hele syv ud af ti borgere i Københavns Amt ønsker, at der kommer en letbane langs Ring 3 fra Lyngby til Glostrup og videre til Brøndby eller Ishøj. Det viser en undersøgelse, som analyseinstituttet Megafon har foretaget for amtet i slutningen af 2003. Undersøgelse viser også, at lige så mange vil bruge den.

Kommune	ja	nej
Lyngby-Tårnbæk	7	3
Gladsaxe	7	3
Herlev	7	3
Glostrup	7	3
Ishøj	8	2
Brøndby	8	2
Alle 18 kommuner i amtet	7	3

Hvad mener du?

- Er en letbane langs Ring 3 en god idé?
- Vil du bruge den, hvis den var der?

Gå ind på kbhamt.dk/letbane og lad os få din mening.

Udstilling... ...hvor og hvornår?

L

Københavns Amtssygehus i Herlev	11. april - 15. april
Glostrup Storcenter	18. april - 21. april
Gladsaxe Rådhus	25. april - 29. april
Københavns Amtssygehus i Glostrup	2. maj - 6. maj
Albertslund Rådhus	9. maj - 13. maj
Lyngby Storcenter	17. maj - 21. maj
Lyngby Rådhus	23. maj - 27. maj
Brøndby Rådhus	30. maj - 3. juni
Rødovre Centrum	6. juni - 10. juni
Ishøj Bycenter	13. juni - 17. juni

Hvad koster det... ...hvem skal betale?

L

Hvad koster en letbane?

Denne folder viser en letbane, der kører mellem Lundtofte og Brøndby Strand eller Ishøj. Letbanen kan bygges i omgange. Nedenfor er vist, hvad det koster at bygge forskellige strækninger.

Strækning	Pris
Lundtofte - Ishøj	3,50 mia. kr.
Lundtofte - Brøndby Strand	3,22 mia. kr.
Lundtofte - Glostrup	2,65 mia. kr.
Lyngby – Glostrup	2,32 mia. kr.

Ud over disse udgifter kommer omkostninger til at flytte forsyningsledninger fra letbanens sporareal.

Hvem betaler?

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

De senere år er det blevet mere brugt, at det offentlige og private arbejder sammen om projekter, som f.eks. en letbane. En privat part betaler for eksempel for at bygge en letbane mod at få en del af billetprisen bagefter.

Særligt i England og Irland, men også i Frankrig og Spanien, kører letbaner, som er blevet til på den måde.



Letbanen i Strasbourg i Frankrig.



Høj komfort... ...kortere rejsetid

L

Letbanen er rar at køre i

Undersøgelser viser, at en letbane vil kunne få bilister til at stille bilen og bruge den kollektive trafik. Det skyldes blandt andet, at letbanen opleves som lækker. Den er rar at sidde i og let at bruge.

- Letbanen kører jævnt, fordi den er styret af sine spor og fordi den får lov til at køre direkte igennem krydsene uden at standse.
- Letbanen har med en længde på 30 - 35 m flere siddepladser end en bus.
- Letbanen er let at komme af og på for ældre, gangbesværede, kørestolsbrugere og folk med barnevogn på grund af det lave gulv.
- Letbanens stoppesteder er nemme at komme til. De ligger, hvor der allerede i dag er fodgængerovergange og mange fodgængere.

Letbanen vil køre tit og til tiden

Letbanen vil køre det meste af døgnet, fra ca. kl. 5 om morgenen til kl. 1 om natten. I hverdagen vil der være 5 minutter mellem afgangene mellem kl. 6 og kl. 20. På andre tidspunkter og på helligdage vil der være 10 minuttersdrift.

Letbanen vil med større sikkerhed kunne følge sin tidsplan, end busserne har mulighed for. Den kører i sit eget sporareal og vil derfor ikke sidde fast i bilkøerne. Samtidig sikrer et system, at der er grønt lys, når letbanen kommer til krydsene.

Hvor hurtigt kan jeg være fremme?

Rejsetiden fra Lundtofte til Glostrup er 18 minutter kortere med letbanen, end med S-bus. I dag tager det 50 minutter med bussen. Samme tur klares med letbanen på 32 minutter.



Også plads til bilerne... ...bedre byudvikling

L

Også plads til bilerne

Letbanen skal anlægges, så den generer bilerne så lidt som muligt. Både på vejene og i krydsene vil der være den samme plads til bilerne, som i dag. Det kan alligevel ikke undgås, at letbanen vil tage lidt grøntid fra bilerne, fordi den har fortrinsret i krydsene.

Antallet af biler vil falde på Ring 3 med 1.500 - 4.000 biler pr. døgn - flest i Lyngbyenden. Det skyldes, at en del bilister vil bruge letbanen i stedet for bilen, fordi det er hurtigt og bekvemt for dem. Og fordi nogle bilister vil vælge andre ruter.

De mange biler, der fortsat vil bruge Ring 3, vil kunne køre her uden større forsinkelser, end i dag.

Nyt byliv langs Ring 3

Letbanen vil køre gennem områder, hvor der allerede i dag bor og arbejder mange mennesker. Den vil give anledning til, at områderne udvikler sig omkring de nye letbanestationer. Her vil dukke nye byområder op.

Fornyelse af gamle erhvervsområder

Langs Ring 3 ligger der i dag mange større erhvervsområder. De fleste er fra 1950'erne og 60'erne med meget traditionel industri.

Den form for industri er gået tilbage, og flere steder står bygninger tomme, og erhvervsejendomme bruges ikke mere. Letbanen vil gøre det attraktivt at forny ældre erhvervsområder.

Og den vil begrænse behovet for at bruge bil til de nye arbejdspladser. Derfor kan byudviklingen ske uden, at der kommer alt for mange biler.



Bedre miljø... ...sikker trafik

L

Støj er forskellig

Trafikstøj kender vi som en konstant baggrundsstøj. Styrken afhænger af hvor mange biler, busser og lastbiler, der kører på vejene i nærheden af os.

Støj fra letbaner er anderledes end trafikstøj, fordi den ikke er der hele tiden. Lyden fra letbanen begynder svagt, når letbanen nærmer sig og klinger ud igen, når vognene har passeret.

Støj langs Ring 3

Med en letbane langs Ring 3 vil den konstante baggrundsstøj samlet set blive mindre. Dels bliver der færre biler, da en letbane vil få flere bilister til at lade bilen stå, og dels vil der blive færre busser, da disse bliver afløst af letbanen.

Forurening af luften langs Ring 3

Der vil blive færre biler og busser på Ring 3 og dermed lidt mindre luftforurening fra trafikken i området. Den eldrevne letbane forurener ikke langs Ring 3, men i forbindelse med produktionen af el til driften vil luften blive forurennet.

Sikkerhed

Letbanen er en sikker måde at blive transporteret på. Risikoen for uheld er størst, når passagererne går til og fra stoppestedet. Stoppestederne vil derfor ligge i forbindelse med brede forgængerovergange, og stoppestedets perroner vil have sikkerhedshegn.

Det forventes, at der vil komme færre uheld fra biler, fordi der kommer mindre biltrafik. Nogle kryds vil blive bygget om i forbindelse med letbanen, og det vil øge sikkerheden generelt og nedsætte antallet af uheld.

