

Nils Peter Astrupgaard
08. maj 2018

Kære Transportudvalg/TRU

Bedre løsning med mulig succes for letbanen?

Det er almindelig kendt, at der er stor bekymring og utilfredshed med letbanens etablering i Lyngby - og blandt borgerne opleves en stigende bekymring. Informationsniveauet har været lavt, idet Hovedstadens Letbane (HL) og politikere konstant har fremført de samme informationer uden at gå i dialog. Undertegnede har selv erfaringer hermed ved indlevering af utallige hørings svar mv. startende i 2012.

Letbanen er ikke blevet til for borgerne i Lyngby-Taarbæk Kommune. Kan den blive det? Ja – ved løsning af flere problemstillinger vedr. især Lyngby Vest, som besparelsesmuligheder kan finansiere. Man får den tanke, at grunden til, at en række politikere holder fast i master, mangel på stationer, mindst mulig brug af rilleskinner osv. skyldes det enkle faktum, at så ville omkostningerne for letbanen blive for høje og projektet ville falde. Derfor holdes der krampagtigt fast i det oprindelige forslag gennem en musketered - uagtet, at også letbaneteknikken er videreudviklet gennem de mange år fra forlig.

Nu er projektet besluttet - så betragt det fra en anden synsvinkel. Se om det kan gennemføres for de samme investeringer - ikke til gene, men til gavn for borgerne - og ikke bare for DTU og virksomheder.

Følgende punkter anses som væsentlige problemstillinger.

1. LRT med master til ledninger - kan erstattes med batteriløsning gennem Lyngby Centrum.
2. Ingen plads på Buddingevej fra Chr. X Alle til centrum. Eet dedikeret letbanespor løser problemet - og medfører store besparelser ved ikke at kræve særskilt tunnel!
3. Letjernbanen (LRT) som en jernbane - på sveller - med hegn rundt om!
4. Der mangler en station i Lyngby Vest
5. Vibrationer
6. Ingen overordnet trafikløsning

Ad 1) Letbanetogene kan og skal udstyres med batterier, så master spares fra kommunegrænsen og til efter viadukten. Med batterier kan letbanetoget køre under den eksisterende viadukt - i et spor!

Det hævdes, at batteriløsninger ikke er kommercielle og at letbanen ikke skal være et IC4 projekt. Det er et falsum. I 2012 bekendtgjorde Siemens, at letbanens Avenio-tog, kan udstyres med batterier. Siemens har på kommercielle vilkår solgt flere batteri løsninger - bl.a. i Charlotte/North Carolina/USA i 2016. Der er ikke bedt om tilbud på dette, idet der argumenteres for, at batterier er for tunge og/eller, at en batteriløsning i Lyngby vil kræve, at andre bydelsstrøg da også vil undgå master/ledninger og så bliver det for dyrt.

Ad 2) Der er intet strøg på letbanens rute, som kan sammenlignes med pladsforholdene ved rækkehusene og ned gennem centrum. Passende trafikregulering af letbanen medfører, at den kan fremføres i et spor fra Chr. X Alle til efter viadukten. Sådan kan det lade sig gøre på Nærumbanen - det er også en mulighed her, hvorved der bliver plads til, at letbanetogene kan køre under viadukten og ikke kræver en yderst vanskelig og dyr separat tunnel til omkostninger i omegnen af 75 mio. kr. Eksakte tal oplyses ikke fra HL. Endelig sikrer det også, at LRT ikke tager mere plads og forhaver langs Buddingevej. Denne løsning vil udløse signifikante besparelser i form af intet behov for en separat tunnel parallelt med viadukten.

Ad 3) Sveller - eller i fagtermen "ballastede spor" hindrer specielt passage af Buddingevej, idet trafikken bliver låst inde af hegn. Kun i Lyngby er der i dag åbent for krydsning af O3. På strækningen til Fort Alle (kommunegrænsen) bør der kun være rillespor i beton og i niveau med den øvrige vejbane - på linie med strækningen ved de Engelske rækkehuse, så vi ikke bliver låst inde og kan svinge til højre og venstre efter behov. Man skal også kunne svinge fra Buddingevej - både til højre og venstre på Chr. X Alle og Nybrovej.

Der bør være rillespor i beton ad Klampenborgvej til Sorgenfrigårdsvej, så fremtidig eBRT 400S kan benytte banen og køre videre ad Sorgenfrigårdsvej og betjene stadion, Maskinmesterskole og DTU's Vestside.

Det hævdes, at busser og andre køretøjer ikke kan køre på rilleskinnerne, hvilket er et falsum - alene på strækningen forbi rækkehusene vil der netop køre anden trafik på rilleskinnerne samt i samtlige kryds mv. Det er muligt at etablere letbanen gennem Lyngby Vest, så den kan passeres på tværs fra samtlige sideveje - specielt hvis masterne ikke etableres ved etablering af batteriløsningen.

Ad 4) Lyngby Vest mangler en station mellem Nybrovej og Chr. X Alle. Siden 200S stoppet blev nedlagt er der sket stor erhvervsudbygning på Ulrikkenborgskolen, Statsskolen er blevet til Plejecenter og bagved er kommet autist institution - hertil flere lejlighedsbyggerier.

Ad 5) Endelig skal funderingen udføres, så svingninger ikke overføres til omgivelserne. Selv idag giver busserne struktursvingninger i huse 100 meter væk fra Buddingevej! Bygninger langs Buddingevej har allerede i dag store vibrationer når tunge busser kører forbi og disse bliver kun forværret med de tungere tog og deres højere akseltryk samt deres ikke altid runde hjul mv.

Ad 6) Trafikken til Lyngby C fra Syd og Vest skal ikke ind ad Engelsborgvej og Buddingevej. Den skal føres ad Motorringvejen og herfra ind ad Omfartsvejen og ende i en stor P kælder under Jernbanepladsen - med videre underjordisk forbindelse af Gl. Jernbanevej til Magasin/Fog/Storcenterkældrene. Så kan Hovedgaden blive til gågade. Staten bør medfinansiere indkørsel fra Omfartsvej til Jernbanepladsen. Et P hus ved Kastanievej vil virke kontraproduktivt, idet det som en magnet vil trække mere trafik ind ad Buddingevej.

Konklusion:

Ved at udstyre letbanetogene med batterier kan et tog ad gangen passere den eksisterende viadukt og en meget dyr parallel letbane tunnel kan spares. Indenfor køretidskravet er det muligt at lade letbanen være et-sporet fra før viadukten til efter Chr X Alle. Herved spares et spor og letbanen vil få sin egen bane uden blandet trafik, hvilket sikrer fremkommeligheden. Endelig spares også anlæg af master. Besparelserne ved ikke at anlægge tunnelen vil være så store, at de udover batterierne også kan finansiere rillespor i niveau helt til kommunegrænsen. Hertil kommer besparelsen fra master/ledninger, som ikke behøves.

P hus ved Kastanievej skal ikke etableres. Der er kun een langsigtet løsning ved at indføre trafikken fra Omfartsvejen til P kælder under Jernbanepladsen, så trafikpresset på Buddingevej kan sænkes ved trafikrestriktioner. HL og Vejdirektorat bør medfinansiere denne løsning, så der bliver plads på Buddingevej.

Hvis ovennævnte forhold tages i betragtning, er der en chance for, at letbanen kan blive en succes. Det vil dog være en langt bedre løsning at aflyse LRT (Light Rail Transit) kontrakterne og etablere elektrisk drevet BRT. Det har analyserne før vist og udviklingen er ikke stået stille, så alle mål med LRT kan opfyldes 100% med eBRT etableret med dagens kommercielle teknik.

Kan TRU bekræfte, at man vil inddrage de nye muligheder med ovennævnte løsninger til gavn for borgerne - men også med mulighed for besparelser? Spørgsmålene bedes besvaret i nævnte rækkefølge 1 - 6.

Med venlig hilsen

Nils Peter Astrupgaard/Lokallisten Bydelenes Stemmer

Bydelenesstemmer@gmail.com /40 615 600