



DEBAT: Efter utallige negativt indstillede indlæg de sidste år, vil jeg bidrage til en mere positiv og fremadskuende tilgang til letbanen

Niels Thougård Pedersen, Virumbakken 10, Virum

Så har Hovedstadens Letbane færdigforhandlet med de bydende og indstillet projektet til endelig beslutning. Tillykke til HL med den milepæl og ikke mindre tillykke til Lyngby-Taarbæk Kommune. Nu ser det endelig ud til at anlægget af letbanen kommer i gang, selvom der er en formel beslutningsknast, der lige mangler at blive høvlet af.

Efter at have læst utallige negativt indstillede indlæg her i DGO de sidste år, vil jeg gerne bidrage til en mere positiv og fremadskuende tilgang.

Først og fremmest synes jeg, at der bliver ofret alt for lidt spalteplass på letbanens rolle som facilitator for udvikling af kommunen. En letbane er langt langt mere end et transporttilbud, som busser er det – det er simpelthen en løftestang for kommunens udvikling de næste 30-40-50 år.

Det er den fordi en letbane kan tiltrække virksomheder og investeringer på en måde, som intet bussystem kan. Vi har allerede set to markante virksomheder (Microsoft og Novozymes) vælge LTK til at huse hovedkvarteret - klos op ad letbanetracéen. Det er ikke et tilfælde, og flere vil følge. Stationsnærhed har en veldokumenteret effekt på byudvikling, og et busstoppested er altså ikke en station.

Faktisk bør vi betragte letbaneprojektet som et byudviklingsprojekt, der tilfældigvis også løser et transportproblem på elegant vis. Derfor har det da også undret mig, at de Konservative (som jeg ellers bekender mig til) i LTK er imod letbaneprojektet. Men på vælgermødet arrangeret af SF op til kommunalvalget blev det klart hvorfor: De Konservative ønsker ikke udvikling i kommunen – eller måske mere præcist ønsker de en så beskeden udvikling – at letbanens kvaliteter i den sammenhæng ikke vurderes attraktive.

Det er naturligvis et synspunkt, men ikke et jeg deler, og bestemt ikke et som, jeg synes, hører til i et moderne konservativt parti. Der er masser og atter masser af plads og muligheder for byudvikling uden at sætte LTK's særlige værdier og naturkvaliteter over styr.

Videnbyudviklingen – som de fleste dog er enige om at bakke op - understøttes på smukkeste vis af letbanen i form af et moderne og relativt højklasset transporttilbud mellem det centrale Lyngby og kernen af DTU.

Jeg har noteret mig, at andre synes, at letbanen netop ikke er moderne, men tværtimod kan tænkes at være overflødiggjort i en seminær fremtid med førerløse biler. Det er jeg helt uenig i. Letbaner (kollektiv transport) og førerløse biler bliver ikke hinandens modsætninger, men kommer til at komplettere hinanden. Og kigger vi langt

nok frem i tiden, hvor alle køretøjer kommunikerer med hinanden, opstår der nye og hidtil uprøvede muligheder i samspillet mellem transportformerne.

Et tilbagevendende argument her i DGO har været, at "letbanen skærer Lyngby midt over". Men det er jo helt omvendt. Klampenborgsvejs nuværende biltrafik kan siges at skære Lyngby midt over – letbaneprojektet vil fjerne biltrafikken på strækningen mellem Kanalvej og Lyngby Hovedgade, og letbanen udformes her med skinnerne nedfældet i belægningen, hvilket vil skabe langt bedre sammenhæng på tværs ad Klampenborgvej, end vi har i dag. Det bliver nærmest en plads i stedet for en vej - letbanen vil samle, ikke sprede.

Ja - Letbanen er dyr i forhold til bus-"løsninger", men som allerede nævnt er letbanen så meget mere end transport, og netop dette "så meget mere" er rigtig rigtig meget værd for kommunen. Merindtægterne fra byggeprojekter og virksomhedsdrift samt fra det forøgede skattegrundlag, der helt sikkert bliver en følge af letbanen, er bare ikke indregnet i det samlede regnestykke – vi ser kun udgifterne.

Og helt ærligt: Hvornår har LTK sidst fået et stykke fantastisk lokal infrastruktur, hvor Staten og Regionen finansierede 66 % og kommunen fik 100 % af fordelene - næppe nogensinde.

Hvis man vil det, kan lukningen af Klampenborgvej for almindelig trafik bruges til at skabe et virkeligt attraktivt byrum. Det er et ret bredt areal, der pludselig bliver frigjort, og her kan for eksempel etableres cafémiljø, handelspladser for småboder, beplantning, bykunst, udtillingsrum med mere. Det kan blive supergodt med ret små midler.

Tilsvarende bliver der meget overskydende plads på den del af Klampenborgvej (Lyngby Torv), der ligger mellem Lyngby Hovedgade og Jernbanevej/Jernbaneplassen. Dette stykke vej er alt for stort til kun at skulle fungere som indkørsel til rådhuset. Hvad med en lokalafdeling af Torvehallerne på vejstykket ved den alt for tomme Rådhusplads?

Er der da slet ikke nogle ulemper?

Jo da – selvfølgelig er der det - blandt andet vil det være generende for nogle privatbilister, som hyppigt færdes i og tæt omkring Lyngby centrum – særligt i anlægsperioden. Og der er i øvrigt også forargumenter, som ikke holder blandt andet bliver miljøargumentet ringere og ringere i takt med, at bilflåden bliver mere og mere elektrisk.

Men på mine vægtskåle er der overhovedet ingen tvivl, og jeg synes, at det ville have været at lade halen logre med hunden, hvis modargumenterne havde vundet.

Når det med sidste uges udmelding fra Hovedstadens Letbane nu må betragtes som en kendsgerning, at letbanen kommer, så synes jeg, at tiden er til at kigge fremad. Omfavn det og få det bedste ud af det – om 10 år vil det være anerkendt som en succes, og om 30 år vil vi prise os lykkelige for, at vi kom 'med på sporvognen'.

[SYNES DU OM ARTIKLEN? KLIK PÅ LINKET OG TILMELD DIG VORES NYHEDSBREV](#)

Publiceret 22 January 2018 17:00
