

## Referat af udvidet Special Session vedr. Letbane på Ring 3

Mødeleder: Jørgen Østergaard, Metroselskabet

### 1. Letbanen på Ring 3 på dagsordenen "fra Byvision til investering"

- Fælles byvision og perspektivet for regional trafik- og byplanlægning
- Samarbejdet mellem kommunerne, Region Hovedstaden og Staten
- Kommunale byudviklingsperspektiver

*Oplæg ved Projektleder Marianne Bendixen (Ringby-Letbanesamarbejdet)*

### 2. Resultater "Udredning om Letbane på Ring 3".

- Facts om Letbanen på Ring 3
- Fremtidig organisering og økonomi jf. principaftale m.v.
- Det nye Net i hovedstaden, ny struktur i den kollektive trafik, rejsemønstre
- Strategier for indpasning af letbanen – undgå blandet trafik, anvende standardmateriel, samt vigtigheden af trafikknudepunkter.
- Byudvikling – potentialet i stationsnære arealer.

*Oplæg ved projektchef Tove Skrumsager Frederiksen (Metroselskabet)*

### 3. Letbaner - Nyt transportmiddel i bytrafikken i Danmark. Dimensioneringsgrundlag for Letbane på Ring 3

- Gennemgang af dimensioneringsprincipper og metode, vejregler og sikkerhed for Letbane på ring 3.
- Eksempler på tværprofiler, typekryds og metoden i den skematiske sporplan.

*Oplæg ved seniorkonsulent Helge Erlandsen (Metroselskabet) og trafikplanlægger Morten Nørgaard Olesen (Metroselskabet)*

### 4. Risikovurdering. Indpasning af letbaner i byområder. Vurdering af risiko særligt for 3. part,

- Metode for vurdering af risiko ved forskellige letbaneløsningers indpasning i den øvrige trafik. Eksempler på Frederikssundsvej og Ring 3.

*Oplæg ved projektchef Nina Kampmann (Metroselskabet) og partner Mogens Møller (Via Trafik)*

## Spørgsmål og diskussion

- *Har I overvejet forskudte perroner på hver side af kryds?*

Denne løsning vurderes ikke attraktiv, da det bliver sværere for passagererne at orientere sig. Der kan opstå farlige situationer, når passagerer krydser vejen for at komme hen til den rette perron.

- *Hvem skal finansiere driften?*

Kommunerne til sammen finansierer 57 pct., Region Hovedstaden 43 pct.

- *Hvorfor en korrektionsreserve på 30 pct. og ikke 50 pct.?*

Korrektionstillæggets størrelse afhænger af, hvilket detaljeringsniveau projektet er beskrevet på. På fase 1 niveau (foreløbige undersøgelser) udgør korrektionstillægget 50 pct. af basisoverslaget. På fase 2 niveau (beslutningsgrundlag) er korrektionstillægget 30 pct. af basisoverslaget. Formålet med at udarbejde et beslutningsgrundlag med udredning på fase 2 niveau har været at få projektet belyst mere grundigt end de hidtidige undersøgelser.

- *Hvorfor ikke køre hurtigere end 70 km/t?*

Der er mange signalregulerede kryds, hvor man ikke vil kunne udnytte en højere hastighed. Der er endvidere betydelige ekstra omkostninger til bl.a. materiel og sikkerhed.

- *Har I kigget på Bybanen i Bergen?*

Ja, der er inddraget en række erfaringer fra Bybanen.