

KULTUR



Man kører på græs på DTU

Store dele af turen går igennem et ingenmandsland, men så glider den nye letbane ind i et tæt miljø. Og kort efter møder den noget helt særligt.

BYUDVIKLING

LARS HEDEBO OLSEN



KARSTEN R.S. IVERSEN



Hovedstadens Letbane. Bygherre: Region Hovedstaden og 11 kommuner. Stationsdesign: Gottlieb-Paludan. Grafisk identitet: Kontrapunkt. Anlægspris: 9,3 milliarder kroner



Der er noget fedt ved letbanen. Man kan bare lige stå på fra gaden.

Der er ingen høje trærskler som på en hævet togstation eller stejle trapper som i metron. Det foregår alt sammen i niveau. Der er noget virkelig friktionsfrit ved den. Og den kører behageligt, siger designredaktør Lars Hedebo.

Han er sammen med undertegete, arkitekturedaktør Karsten Iversen, taget ud for at anmelde den nyligt åbnede fulde rute af Hovedstadens Letbane.

Det er mange forhold, vi tager højde for i vurderingen af rejsen, togdesignet og letbaneløsningen, og en samlet bedømmelse er virkelig svær. Det er noget med det konkrete togdesign, toginteriør, stationsdesign. Det er også noget med at gøre byen mere tilgængelig for flere grupper. Det er noget med at øge værdien af hele det offentlige transportsystem ved at gøre det mere finmasket. Det er noget med regional byudvikling.

Skal vi ikke tage det hver for sig, spørger jeg Lars.

Ruten

Letbanen lægger ud fra Ishøj Station, vender ved Glostrup Station og efter 28 kilometers blød vuggen ender den en time senere ved Lundtofte nord for Lyngby. Vi krydser S-togslinjer seks gange og kommer forbi både Glostrup og Herlev Hospital. Det er god linjeføring.

Trafikalt binder den hovedstadsområdet fingerplan sammen på tværs af fingrene, men når ikke lillefingeren, da den ikke kommer forbi Helsingørsmotorvejen og får fat i Øresundstoget.

Et langt stykke følger sporene bare ringvejen, Ø3. Den føles stadig mest som et stykke urban ingenmandsland, som byudviklingen bevidst har vendt ryggen. Det er der allerede ved at blive ændret på i både Gladsaxe og Herlev, hvor der bygges tættere ud til vejen.

Men det er først, når man kommer til Lyngby, at letbanen ruller helt ind i tæt miljø. Her glider letbanen lige forbi det rådhus, hvor der sidder en borgmester, der har sagt, at hun ikke er begejstret for den. Men det er ellers lige her, den tydeligt bliver en gave i bybilledet og et nemt alternativ til bilen, når den glider lige forbi Magasin og Lyngby Storcenter.

Men skønnet på hele turen, er vi enige om, er rejsen gennem DTU's campus. Dette smukke landskab af egetræer, pil og mosklædte støttemure er et stykke landskabskunst af højeste karat. 60 år efter at det blev tegnet af Edith og Ole Nørgaard sammen med arkitekterne Eva og Nils Koppel, vokser dets værdi stadig år for år sammen med de stadig større træer.



Og så er der midt i al det lyse og klare velfærdsgenstand et stykke mørk design. Lars Hedebo Olsen

Her glider Letbanen hen over skinner gemt i græsklædte vidder, lægger vi mærke til. Det er altså noget andet end metros betonrør eller S-togsporens skærver.

Togdesign

»Men er den syrliggrønne togfarve ikke lidt syg, Lars?»

»Den minder mig om den nye Renault 5. Det er åbenbart en modefarve. Og den grønne identitet adskiller sig klart fra S-togenes røde», svarer han.

Men hvor letbanens ydre er nærmest skrigende i farvevalg, er det indre helt neddæmpet, bemærker vi. »Det er meget pænt, at interiøret er holdt i grå nuancer og blank metal. Så er det folk, der sætter farverne, siger jeg og bemærker fraværet af reklamer og flimrende skærme.

Det er udsigten, de andre passagerer og ens egen telefon, der skal levere de visuelle stimuli. Interiøret er en rolig baggrund.

Fortsættes side 2



■ Læskærmene (ø.v.) er noget småt i forhold til at give beskyttelse, men fine til at give genkendelig identitet og information. I midten kører det syregrønne tog i smukke omgivelser ved DTU. Togenes interiør (ned.) er i stål, lys grå og herligt fri for reklamer og visuel støj. Foto: Jens Dresling