



Trafikgruppen Letbaner.dk
Buddingevej 72 F st. th.
Att.: Morten Engelbrecht
2800 Kongens Lyngby

13. september 2005
J.nr. TRU alm. del - Bilag 336

Vedlagt fremsendes til Deres orientering transport- og energiministerens kommentar til Deres henvendelse af 18. august 2005.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Annika Kure', with a long, sweeping underline.

Annika Kure,
overassistent



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato
J.nr.

6. september 2005
:100-55

Trafikudvalget har i brev af 25. august 2005 stillet mig følgende spørgsmål 214 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 214:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 18. august 2005 fra Trafikgruppen Letbaner.dk vedrørende trafikanalyse, jf. alm. del – bilag 336."

Svar:

Der henvises til vedlagte kopi af mit brev til Letbaner.DK.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Trafikgruppen Letbaner.DK
Buddingevej 72 F st. th.
2800 Kgs. Lyngby

Dato
J.nr.

6. september 2005
:100-55

Kære Morten Engelbrecht, Lasse Kärkkäinen og Helge Bay

I har i mail af 18. august 2005 sendt jeres analyse af København Kommunes rapport "Planredegørelse for den kollektive trafik i København".

Planredegørelsen blev igangsat som følge af, at Borgerrepræsentationen i København Kommune i efteråret 2004 besluttede, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for den kollektive trafik i København, før der træffes endelig beslutning om Metroens 4. etape. Planredegørelsen er udarbejdet af en række uafhængige konsulentfirmaer på baggrund af den meget store eksisterende viden vi har i dag om fordele og ulemper ved forskellige kollektive trafikløsninger.

Planredegørelsen giver efter min mening en balanceret vurdering af forskellige muligheder for etablering af en højklasset kollektiv trafikløsning.

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har da også med et stort flertal tiltrådt planredegørelsens anbefaling af at arbejde videre med at etablere en 4. etape af Metroen ligesom Borgerrepræsentationen har besluttet at sælge Københavns Energi for at bidrage til finansieringen af projektet.

Det er således ikke kun i regeringen men også fra fletrallet i Borgerrepræsentationen der er opbakning til at etablere en 4. etape af Metroen. Det synes jeg er meget positivt, da Metroen vil give et fantastisk løft til den kollektive trafik i København.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen

Letbaner.DK

Buddingevej 72 F st th
2800 Kgs. Lyngby
e-mail: kontakt@letbaner.dk
www.letbaner.dk
Tlf.: 38 33 32 14

Den 21. september 2005

Til medlemmerne af Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København

Vedr.: Trafikministerens svar på Trafikudvalgets spørgsmål 214 jf. alm. del - bilag 336

Vi har modtaget Transportminister Flemming Hansens svar på Trafikudvalgets spørgsmål om vores analyse af Københavns Kommunes rapport "Planredegørelse for den kollektive trafik i København".

Ministerens svar indeholder udelukkende en opstilling af praktiske forhold i forbindelse med Planredegørelsen og de politiske vurderinger og konsekvenser heraf.

Ministeren har i svaret ikke taget stilling til indholdet af vores analyse og det forhold, at Københavns kommunes Sammenfatning af Planredegørelsen har forkerte og vildledende oplysninger om letbaneforhold samt en favorisering af en metroløsning, der ikke stemmer overens med Planredegørelsens talmateriale.

Københavns Kommune har f.eks. konkluderet at "Metroen giver de moderne sporvogne baghjul, når det drejer sig om rejsehastighed, færdselssikkerhed og fremkommelighed, selvom det fremgår af Planredegørelsen, at rejsehastighed og passagerkapacitet næsten er den samme, uanset om man vælger metro eller letbane.

Transportøkonomisk Institut i Norge, som har bidraget til Planredegørelsen, påpeger direkte, at Københavns kommunes Sammenfatning indeholder en pointe, som de aldrig har udtalt om letbaners trafiksikkerhed.

Planredegørelsens tal viser, at for hver investeret 1 mia. kr. i letbaner i stedet for et minimetrosystem vil man kunne få:

- 5 gange længere sporstrækning
- 9 gange flere standsningssteder
- 2½ gange flere passagerer
- 3 gange bedre driftsøkonomi

Ifølge Regeringens Strukturkommission vil København have 85.000 flere pendlere i år 2020 samt 250.000 nye indbyggere i år 2040. Derfor foreslår vi i vores analyse af Planredegørelsen, først at anlægge radiallinier, inden man investerer i en cityring.

Vores analyse støttes

Vores analyse bliver støttet af trafikforskere og rådgivere:

<http://www.jp.dk/arkiv:aid=3209036:ssid=406168>

<http://www.jp.dk/arkiv:aid=3209084>

Københavns magasin KBH nr. 3 tager også fat i emnet med artiklen: "Sporvogne eller kaos", som kan læses her:

http://letbaner.dk/docs/050903_KBH_Sporvogne-eller-kaos_Otzen.pdf

Vi oplever, at Københavns Kommune ikke har bidraget til, at Københavns Borgerrepræsentation, Folketinget eller befolkningen har fået en objektiv orientering om de alternative muligheder for kollektive trafikløsninger i København, inden der skal tages stilling til den største kollektive trafikinvestering i mange år.

Som en følge af Transportministerens mangelfulde svar, ser vi os nødsaget til at anmode om et uddybende svar om de i vores analyse nævnte forhold.

Med venlig hilsen

Trafikgruppen Letbaner.DK

Morten Engelbrecht

Lasse Kärkkäinen

Helge Bay



Trafikgruppen Letbaner.dk
Buddingevej 72 F st. th.
2800 Kongens Lyngby

13. oktober 2005

J.nr. TRU alm. del - Bilag 402

Vedlagt fremsendes til Deres orientering transport- og energiministerens kommentar til Deres henvendelse af 21. september 2005.

Med venlig hilsen



Annika Kure,
overassistent



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 13. oktober 2005
J.nr. : 100-55

Trafikudvalget har den 11. oktober 2005 stillet mig følgende spørgsmål 25 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmålet har tidligere været stillet i folketingsåret 2004-05, 2. samling, jf. TRU alm. del – spm. 239

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 25:

"Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 21. september 2005 fra Trafikgruppen Letbaner.dk vedrørende svar fra transport- og energiministeren af 6. september 2005 om den kollektive trafik i København, jf. alm. del – bilag 402."

Svar:

./. Der henvises til vedlagte kopi af mit brev til Letbaner.DK.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



Trafikgruppen Letbaner.DK
Buddingevej 72 F st. th.
2800 Kgs. Lyngby

Dato : 12. oktober 2005
J.nr. : 100-55

Kære Morten Engelbrecht, Lasse Kärkkäinen og Helge Bay

I har i mail af 18. august 2005 sendt jeres analyse af København Kommunes rapport "Planredegørelse for den kollektive trafik i København", som jeg svarede på i brev af 6. september 2005. Efterfølgende har I, i mail af 22. september 2005, sendt jeres uddybende kommentarer til mit brev til Folketingets Trafikudvalg med kopi til mig.

I fremfører, at Planredegørelsen, ifølge jeres vurdering, indeholder en række forkerte og vildledende oplysninger om letbaner.

Som det fremgår af mit brev af 6. september 2005 er Planredegørelsen udarbejdet af en række uafhængige konsulentfirmaer på baggrund af den meget store eksisterende viden, vi har i dag om kollektive trafikløsninger. Jeg har således ingen grund til at betvivle, at Planredegørelsen giver en nuanceret faglig vurdering af forskellige muligheder for etablering af en højklasset kollektiv trafikløsning i København.

På baggrund af den faglige vurdering, hvor fordele og ulemper ved forskellige kollektive trafikløsninger er opgjort, har såvel flertallet i Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune som regeringen truffet det politiske valg, at arbejde videre med muligheden for at etablere Metroens 4. etape for derved at sikre at København får et stort løft i den kollektive trafik. Et sådant valg baserer sig naturligvis ikke blot på antallet af kilometer infrastruktur, man kan etablere for en given sum penge. Det baserer sig også på – politiske – vurderinger af, hvad det er for et trafiksystem, vi gerne vil have, og hvordan den by, vi skal bevæge os rundt i til hverdag skal være.

Med venlig hilsen



Flemming Hansen