

LETBANE

Har letbaner en fremtid?

Letbane møder i disse år modstand flere steder i den offentlige debat. Den er for dyr at anlægge i forhold til en buslinje, hævdes det. Men giver det mening at se sådan på letbaner – og holder argumenterne?

Af Simon Bauer



Formand for letbaner.dk, Helge Bay

Jernbane Tidende har sat formanden for foreningen "letbaner.dk", Helge Bay, stævne. Helge Bay er en ivrig fortaler for letbaner og deres mange fordele: Letbaner er simpelthen fremtiden og løsningen på mange af fremtidens transportudfordringer, hvis man spørger Helge Bay.

Helge Bay starter med at slå fast, at letbaner kan noget helt andet end busser – også end BRT-busser: - Komforten er bare markant bedre i et letbanetog. I en bus kommer man aldrig i nærheden af letbanes komfort, siger Helge Bay - Og så er letbaner lig med stabilitet. Stabil drift, da letbanen kører uafhængigt af biltrafikken. Men også stabilitet i større forstand: Når først skinner ligger, så bliver de liggende. Det betyder, at virksomheder og andre investorer tør satse og investere langs banen. Modsat en buslinje der nemt kan omlægges.

Oveni peger Helge Bay på bæredygtigheden: - Letbanen bruger den halve mængde energi pr. passager. Letbanen slæber f.eks. ikke batterier med og den kan typisk medbringe mere end dobbelt så mange passagerer end en bus. En bus har en levetid på omkring 12 år – overfor letbanetogets 30 år. Alt i alt erstatter ét letbanetog derfor omkring 5 busser. Endelig undgås forurening med mikroplast plast fra bussens dæk.

Derfor ærgres det også fortsat Helge Bay, at man i Aalborg valgte at droppe letbaneplanerne i 12 time til fordel for en BRT-løsning. Helge Bay vil slet ikke afvise, at Aalborg har valgt en dyr løsning på langt sigt – dels på grund af de større udgifter til hyppige udskiftninger af materiellet, dels på grund af de faktisk anlægsomkostninger til BRT-tracéet og endelig fordi den mindre kapacitet i BRT-busserne betyder, at der skal mere mandskab til at drive transportløsningen.

Hvis vi vender blikket lidt væk fra den hjemlige andedam, er historien en helt andet om letbanerne: - Der planlægges og drives letbaner i Europa, USA og Asien. Alene i Europa åbner

der 1-2 nye strækninger om året. I 2015 var der ca. 8.000 km letbane, allerede i 2018 var det tal vokset til 9.300 km. I samme periode steg antallet af passagerer fra 7,9 milliarder til 10,7 milliarder. Europas letbaner transporterer nu lige så mange passagerer som metroer, S-tog og regionaltoget tilsammen og faktisk 10 gange flere end alle europæiske fly, fortæller Helge Bay

Helge Bay har heller ikke svært ved, at få øje på oplagte steder i Danmark, hvor letbane vil være det rigtige svar på de trafikale udfordringer:

- Aarhus letbane bør udbygges til Brabrand, Hinnerup, Hasselager og Aarhus Ø, og kan udvides videre til Randers, Skanderborg og måske fra Odder til Horsens? Ikke for at konkurrere med toget, men for at skabe en gode lokale trafikforbindelser på flere destinationer, fastslår Helge Bay, og stopper ikke der: - Odense letbane kan udbygges til f.eks. Kerteminde og Glamsbjerg. Flere letbaner kan også være aktuelle andre steder, både i større provinsbyer og imellem byer. Det er ikke bystørrelsen, der er afgørende for, hvornår en letbane er et godt valg. Hvis der er eller kommer mange rejsende i en korridor, så kan det være begrundelse nok. En tommelfingerregel siger, at break-even imellem valg af bus eller letbaner er 30.000 dagligt rejsende. Man kan også vælge at prioritere en linje for at aflaste veje eller erstatte vejudvidelser.

Endelig er der hovedstanden, hvor letbaner.dk netop har fremlagt en plan for to nye linjer. Helge Bay forklarer: - Hovedstadsområdet har et stort behov for et mere kapacitet på skinner, og et supplerende trafiksystem med radiale letbanelinjer imellem S-banerne mangler. De skal til for at få flere bil-pendlerne til at vælge kollektiv trafik. Uanset hvor man kigger imod andre storbyer - Oslo, Stockholm, Göteborg, Hamburg, Frankfurt, Berlin eller Paris - så er net-dækningen på skinner meget tættere. Ikke bare i centrum, men også ud i forstæderne.

- Vi lavede for et par år siden en bruttoliste med tiltrængte letbaner til København. Vi holdt øje med de forslag om letbaner og metro, der kom fra Region Hovedstaden, DTU, kommuner og trafikkselskaber i hovedstadsområdet. Forslagene var meget forskellige og tydeligvis ikke er udarbejdet i samarbejde.

Vi samlede derfor de bedste forslag i en mulig udbygningsplan for letbaner i hovedstadsområdet. Ud fra denne peger vi nu på de to mest oplagte linjer, L2 og L3, der kan være de næste letbaner der skal bygges (se kort).

Helge Bay og letbaner.dk er altså ikke i tvivl. Danmark har brug for meget mere letbane. Letbaner er fremtiden – ikke kun i resten af Europa, men også i Danmark. Så det er i virkeligheden bare med at komme i gang.



Letbaner.dk forslag til to nye letbanelinjer i København. Se mere på letbaner.dk

” Europas letbaner transporterer nu lige så mange passagerer som metroer, S-tog og regionaltoget tilsammen og faktisk 10 gange flere end alle europæiske fly