

Letbaner i København?

Stor interesse for letbane langs Ring 3



Tekst: Tommy O. Jensen
Foto og grafik: Letbaner.dk

Herover moderne ledvogn ved Potsdam ViP Platz der Einheit, nederst ved stoppested integreret i midten af kørebanen. Begge fotos den 4. juni 2003. Herunder det velkendte S-bane rutekort, som det kunne se ud om måske 10 år?

Den 6. juni 2003 lå der et kompendium "Ideoplæg til RING 3 - LETBANEN" hos Trafikministeren, Folketingets trafikudvalg, Københavns Amt, HUR og borgmestrene i Københavns omegn. Den kom fra en helt uventet kant: En gruppe med navnet Letbaner.DK. Det var et forslag til en letbane i terræn helt fra Lundtofte til Ishøj til ca. 4 mia.kr.

Distriktsbladet Vestegnen skrev "Har du prøvet at tage den offentlige trafik på tværs af trafikfingrene? Har du oplevet ringvej 3 i myldretiden? Så har du også oplevet nogle af de værste trafikproblemer, hovedstadsområdet har. Både almindelige borgere, politikere og planlæggere har sagt det længe. Men

i følge tre menige borgere er der en billig og let løsning på problemet. Man bør lave en letbane.... Det er ganske enkelt moderne sporvogne i gadeplan. Og der er plads til spor i midterrabatten på ringvej 3 de fleste steder".

Dette er essensen for tre letbane-interesserendes motiv til at gøre noget for at informere de danske politikere. Det så ud til at politikerne på grund af for dårlig information endnu engang var ved at falde i fælden: "Vi vil selv udvikle vores løsninger i Danmark". Man kan blot nævne prisen og udviklingstiden på IC3, IR4 og ikke mindst minimotoen. En undersøgelse af den tvær-



gående trafikkorridor i Københavns Amt fra 2001 pegede desværre ikke på den mest oplagte og økonomiske trafikmodel, som findes og udvikles overalt i den industrialiserede verden: Letbanen i terræn. De anbefalede i stedet metro eller en letbane mellem Lyngby station og Glostrup nedgravet på ca.30% af strækningen, som ville koste hhv. 6,1 og 5,3 mia.kr.

Nu kunne man spørge hvad blander de sig nu i det for? Amtet og HUR har bestilt en uddybende rapport fra samme ingeniørfirma som tidligere skrev dette trafikkorridorprojekt - så hvorfor spille tid på det? Men det er der god grund til ifølge de tre, fordi alt tyder på at der igen vil blive peget på en metro-lignende løsning, blot forlænget i begge ender til hhv. Lundtofte og Ishøj.

De tre har en interessebaggrund indenfor jernbaner, moderne sporvogne og computerudvikling. De fandt sammen om en fælles interesse i at få løftet trafikdebatten og ikke mindst ønsket om et reelt forbedret kollektivt trafiksystem i de større danske byer, som i dag lider under kvælende dieslbusser og larmende biler i større tal end nogensinde. Helge Bay fik interessen i 1999 og har siden årligt været på studie- og ferierejser til Europæiske sporvejsbyer. Morten Engelbrecht har gennem flere år skrevet rapporter og artikler om letbaner som løsningen på Københavns trafikproblemer, og Christoph Lindemann, der har stået for internetserveren og den kommende hjemmeside, er inkarneret bilist med tysk baggrund og ved alt om letbaners fordele - også for bilister.

Disse egenskaber har tilsammen gjort dem i stand til at løfte den selvvalgte opgave, at levere et seriøst ideoplæg, som videregiver deres viden og erfaring, samt peger på andre undersøgelser og erfaringer fra udlandet. Planen er at indrage flere med viden på området, for at styrke det kommende indhold i hjemmesiden: www.letbaner.dk

I Europa findes der kun to lande uden sporveje, letbaner eller letbaneplaner nemlig: Danmark og Albanien! Frankrig havde nedlagt alt (på nær en kort linie i Marseille), men har i dag letbaner i 11 byer og flere er planlagt. Det samme gør sig gældende i England og USA. Tyskland har alene 57 sporvejsbyer. De moderne letbane løsninger i udlandet fungerer over forventning med lave anlægsudgifter, god driftsstabilitet og stor passagertilstrømning.

Selve letbanevognene produceres i stort talt som hyldevarer og teknologien er udviklet langt. Man kan nævne 100% lavgulv, - modulært udstyr som i IC3, blot placeret i taget, - op til 50 meter lange 7-ledsvogne med en kurveradius ned til 25 meter, - 350 passagerer, - genanvendelse af bremseenergi, - computerstyring, - informationsskærme, - stødabsorberende zoner og klimaanlæg.

Disse gode erfaringer vil gruppen gerne videreformidle, som et positivt og økonomisk løsningsforslag i disse trange trafikinvesteringstider. Oplægget er da også modtaget positivt. HUR har bestilt og uddelt eksemplarer til hele udviklingsrådet og trafikudvalget, og kommunerne er også venlig stemt for ideen.



Eksempel på linekort for Ring 3 Letbanen, hvor fem S-bane linier og fire motorveje passerer.

Glostrups borgmester Søren Enemark skriver således i Jyllandsposten d. 18.06.2003: "Det er meget positivt, at der er nogen, der seriøst interesserer sig for, hvordan man får løst et af landets største trafikproblemer - nemlig den tværgående trafik i hovedstadsregionen. Hver dag er der store trafik køer til gene for borgerne med det resultat, at samfundet spilder enorme ressourcer. Derfor er der både brug for en bedre kollektiv trafik rundt om byen og en udbygning af Ring 5, så bilister fra og til Nordsjælland ikke skal køre gennem den centrale del af Storkøbenhavn. Det er også meget positivt, at forslaget peger på en letbane. Hvis problemerne skal løses, hjælper det ikke med et par hurtigbusser. Hovedstaden kan se på andre europæiske storbyer og konstatere, at sporvogne, letbaner og metroer er nødvendige i moderne storbyer, hvis den kollektive trafik skal være et ordentligt alternativ til bilen."

Søren Enemark ser dog helst letbanen i en tunnel gennem bl.a. Glostrup. Det er



Eksempler på letbaner i vore nabolande; øverst Berlin BVG 5. juni 2003, i midten Rostock Lütten Klein 22. august 2001 og nederst Tvärbanan i Stockholm - Liljeholmen 18. september 2001. Sidstnævnte er en helt nybygget bane, der forbinder tre tunnelbaner i den sydvestlige del af byen.

netop her Letbaner.DK ønsker at informere om den positive fornyelse af bymiljøet, som et nyt letbanesystem kan give på overfladen. Det er afprøvet mange steder i udlandet, hvor der er meget positive erfaringer med letbaner i helt centrale gade, selv i gågader.

Letbanens synlighed spiller ifølge Letbaner.DK en væsentlig rolle for at få passagererne til at komme med. Det samme gælder for bilisterne når de ser sig overhalet af et letbanevogn i midterrabatten. Anlæggene fylder ikke meget i forhold til arealets produktivitet. En bilbane kan transportere op til 2000 bilister i døgnet. Et letbanespor kan transportere op til 20.000 passagerer i døgnet. Selv i bykerner kan sporarealet indgå i pladser og strøg, da de kan køre efter samme regler som busser. I udlandet har man desuden erfaring med, at anlæggene fredeliggør det omkringliggende miljø betydeligt til gavn for alle.

Man kan læse mere om ideoplægget på Letbaner.DKshjemmeside: www.letbaner.dk