



Morten Engelbrecht Larsen

Fremtidens letbanestationer og -terminaler vil formentlig tage sig noget anderledes ud, end det der erindres fra sporvognstiden i København, Odense og Århus. Her ses moderne lavguldssporvogn på en letbaneterminal i Wien.



Helhedsplan for Storkøbenhavn

Borgerrepræsentationen i København har besluttet at seks konsulentfirmaer og en arbejdsgruppe skal udarbejde en helhedsplan for den kollektive trafik i København, hvor man bl.a. skal undersøge, hvordan letbaner kan indgå i et sammenhængende trafiknet. Det sker på baggrund af et forslag fra bygge- og teknikborgmester Søren Pind (V).

Fakta om helhedsplanen:

Planen skal indeholde:

- *En beskrivelse af den nuværende sammenhæng i den kollektive trafik i hovedstadsområdet
- *Konsekvensen af og mulighederne for at supplere eller erstatte Metro Cityringen med letbaner eller moderne sporvogne
- *Undersøgelser af forskellige former for fødelinier til Ringbanen og Metro Cityringen i de tætte bydele. Både busser, letbaner og mere metro skal undersøges.
- *Hvad vil letbaner betyde for passagergrundlaget for de eksisterende metrolinier og for Metro Cityringen, og hvad vil konsekvensen være ved at etablere letbaner før og efter Metro Cityringen.

Arbejdsgruppen og konsulentfirmaerne skal aflevere et oplæg om disse punkter til en styregruppe, hvorefter det præsenteres for økono-

miudvalget i Københavns Kommune med et udkast til en indstilling om bl.a. systemvalg og linieføring.

Endvidere skal følgende udarbejdes:

- *Konkrete forslag til fødelinier til metroen skal undersøges nærmere
- *En oversigt over europæiske byer, der har genindført eller udbygget letbaner, og som har indført førerløse metrosystemer, med en dokumenteret og god sammenhæng mellem investeringer i kollektiv trafik og faldende biltrafik.

Herefter skal den samlede planredegørelse behandles i Københavns Borgerrepræsentation.

Trafikforskere fra Center for Trafik og Transport på Danmarks Tekniske Universitet vurderer iflg. Politiken, at en Metro Cityring vil forbedre fremkommeligheden for den kollektive trafik. Det bliver nemt at flytte rundt på folk internt i København, men problemet bliver at få dem ind til byen. Derfor er man nødt til først at sikre finansiering af andre kollektive trafikprojekter, der kan hjælpe folk ind og ud af byen. Køerne på det københavnske vejnet koster hvert år samfundet 5,7 milliarder kroner.

Allerede i juni 2004 udsendte trafikgruppen Letbaner.DK et ideoplæg til en kollektiv trafikplan for Storkøbenhavn, som blev udsendt til bl.a. Folketinget, Trafikministeriet og Københavns Borgerrepræsentation.

Ideoplægget foreslår et letbanenet i form af en omegnsbane mellem Lundtofte og Ishøj, samt 3 radiallinier, der kan afhjælpe trafikproblemerne ind og ud af København. Herefter kan en cityringlinie anlægges. Sammen med det nuværende net af S-tog, metro og busser vil dette kollektive trafiknet gøre den kollektive trafik attraktiv og konkurrencedygtig i hele Storkøbenhavn, og afhjælpe byens store fremkommeligheds- og miljøproblemer.

Iflg. Letbaner.DK udnytter en letbane gadearealet optimalt, idet den kan befordre lige så mange personer, som en sekssporet motorvej, og dermed er den økonomisk set den mest fordelagtige trafikform på skinner.

Letbaner kan etableres i eget tracé langt de fleste steder i Storkøbenhavn. På hver side af tracéet er der normalt plads til både bilbane, cykelsti og fortov. Smaller letbanegader kan anlægges som miljøgader med begrænset lokal biltrafik, som i gågader. I udlandet er både beboere og detailhandlende langs nye letbaner meget positive samtidig med, at biltrafikken erfaringsmæssigt falder med ca. 20% i løbet af kort tid. Det betyder bedre fremkommelighed og mindre støj- og luftforurening.

Hele ideoplægget kan læses på trafikgruppens hjemmeside: www.letbaner.dk

Morten Engelbrecht Larsen

Letbaner

Oplæg og forslag til Lightrail-systemer (på dansk kaldet letbane-systemer) diskuteres flittigt for tiden, som en mulig løsning på at afhjælpe trafikproblemerne i Århus og København. Da det interessante emne ikke rigtigt hører under rubrik Operatører eller Metro, har vi valgt at placere emnet i en selvstændig rubrik.

„Letbaner“ er ikke en fast rubrik, men vil fra tid til anden tage pulsen på letbanedebatten, som måske ad åre munder ud i rigtige projekter. Eksempelvis Letbanen langs Ring 3 i det vestlige København, som tidligere har været beskrevet i dette blad. Eller planerne for indførelse af sporvogne og letbaner i Århus.