

Til gavn for store dele af Hovedstadsområdet

Der findes mange områder i Storkøbenhavn med stor befolknings- og arbejdstæthed, der ikke har adgang til attraktiv kollektiv trafik som S-tog og metro. Det gælder f.eks.

Strækningen Lundtofte – Ishøj langs Ring 3

Nørrebrogade, Frederikssundsvej til Husum/Herlev

Vesterbrogade, Roskildevej til Rødovre

Østerbrogade, Strandvejen til Hellerup

Amagerbrogade, Amager Landevej til Kastrup

Strækningen Hovedbanegården – Kgs. Nytorv – Østerport Station – Trianglen – Rigshospitalet – Universitetsparken – Nørrebro Station – Ndr. Fasanvej – Sdr. Fasanvej – Zoo Have – City.



Moderne lavgulsvogn på en letbaneterminal i Wien.

Her kan man med store tidsmæssige fordele etablere kollektive trafikforbindelser i form af et letbanesystem i gadeplan med hyppige og præcise afgang. Det vil give en større tilfredshed med den kollektive trafik.

De mange flere indbyggere og arbejdspladser som forventes i de kommende år vil nødvendiggøre en hurtig udbygning af det kollektive trafiksystem. Gøres det med letbaner kan vejnettet udnyttes bedre.

I befolkningen er der stor interesse for letbaner. En holdningsundersøgelse om Ring 3 letbaneplanerne, foretaget af analyseinstituttet Megafor for Københavns Amt i foråret, viste, at 70 % af beboerne langs strækningen siger ja til denne løsning.

Hvad er Letbaner?

Sporvogne i bytrafik er blevet videreudviklede i den periode, hvor vi ikke har haft dem i Danmark. Letbaner med moderne sporvogne er nu en vigtig del af den kollektive trafik i de fleste europæiske storbyer. På strækninger, hvor letbaner erstatter busser, stiger rejsehastigheden ofte til det dobbelte, og man oplever en mere præcis drift med vognene i eget sporareal.

De nyeste letbanevogne er lavgulsvogne med en gulvhøjde på 20 cm over gadeniveau. Det giver en hurtig og niveaufri ind- og udstigning, til gavn for alle, især barnevogne, blinde, gangbesværede og kørestole. Trygheden er i top, fordi vognstyren kan videoovervåge hele vognen, og servicemedarbejdere regelmæssigt vil finde sig i vognen til kontrol af billetter, assistance og service.

Et letbanenet er en fleksibel trafikløsning for store dele af København, der giver mulighed for at bygge et miljøvenligt trafiknet op etapevis.



Førerrum i moderne letbanevogn.



Det foreslåede kollektive skinnenet i Københavnsindreby. Kulørte linier er letbaner, Grå linie er S-tog og sort linie er Metro. (Copyright © Kort & Matrikelstyrelsen A 30-04).

I etableringsperioden får man mulighed for også at tilpasse andre trafikale og miljømæssige forbedringer i gaderummet. Dermed kan man udarbejde en samlet trafikplan på en hensigtsmæssig måde for hele Storkøbenhavn.

København vil med letbanenettet få et fintmasket og attraktivt kollektivt trafiknet med nye trafikterminaler, hvor man hurtigt kan foretage skift mellem S-tog, metro og letbane. Især i City vil et fintmasket net blive attraktivt at benytte i stedet for bilen.

Kvarterer med nye letbaner oplever et fald i biltrafikken på 20 % ad frivillighedens vej. Det betyder, at bilerne vil komme hurtigere frem med færre bilkøer til følge. Vælges derimod en metro-cityring regner Ørestadsselskabet med, at antallet af biler kun vil falde med 1 % langs strækningerne.

For at kunne gennemskue alternative kollektive trafikløsninger til Metro-cityringen, bør der igangsættes et udredningsarbejde for et Letbane-net på samme præmisser som for en Metro-cityring, med henblik på en langsigtet helhedsplan.

Kollektiv trafikplan for Storkøbenhavn

- et fremtidssikret trafiknet på skinner



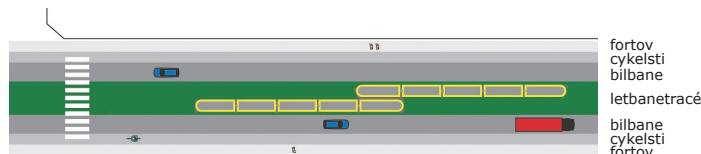
Trafikgruppen – Letbaner.DK

September 2004

Forslag til et Letbane-net

For at gøre den kollektive trafik attraktiv og konkurrencedygtig i hele Storkøbenhavn, har Letbaner.DK foreslået et letbane-net, der sammen med det nuværende net af S-tog, metro og busser vil kunne afhjælpe byens store trafik- og miljøproblemer. Letbaner er billigere i anlæg end andre transportformer på skinner, og giver dermed en stor udnyttelse af investeringerne.

Letbanenettet skal dække vejstrækninger og gader med et stort passagerpotentiale, hvor der i dag ikke kører kollektiv trafik af høj kvalitet. Letbanen kan etableres i de fleste gader med et såkaldt "eget åbent tracé". Selve letbanens tracé kan være belagt med brosten eller græs. Her må kun fodgængere og cyklister passere. På hver side er der plads til en bilbane, cykelsti og fortov.



En gade med "eget åbent tracé" til letbane, belagt med græssten.

En letbane udnytter vejarealet meget bedre, idet den kan befordre lige så mange personer, som en seks-sporet motorvej. Det er den økonomisk set mest fordelagtige højklassede trafikform, der har en 4-9 gange mindre anlægsomkostning set i forhold til metrosystemer.

Det foreslåede letbane-net består af 5 linier:

Blå linie:

Lundtofte – DTU – Lyngby Station – Buddinge Station – Gladsaxe – Herlev Amtssygehus – Herlev Station – Ejby – Glostrup Amtssygehus – Glostrup Station – Vallensbæk – Ishøj Station

Rød linie:

Husum – Brønshøj – Nørrebro Station – Nørreport Station – Gammel Torv – Glyptoteket – Amagerbro – Sundbyvester – Kastrup

Grøn linie:

Buddinge Station – Høje Gladsaxe – Emdrup – Nordvestkvarteret – Nørrebro Station – Nørreport Station – Rådhuspladsen – Hovedbanegården – Glyptoteket – Amager Boulevard – Christianshavn – Operahuset – Holmen

Gul linie (City-ringlinie)

Nørrebro Station – Universitetsparken – Rigshospitalet – (Parken) – Trianglen – Østerport Station – Kongens Nytorv – Slotsholmen – Glyptoteket – Hovedbanegården – Vesterbrogade – Zoo Have – Solbjerg Station – Frederiksberg Hospital – Nørrebro Station

Orange linie:

Tuborg Havn – Svanemøllen Station – Østerbrogade – Trianglen – Østerport Station – Kongens Nytorv – Slotsholmen – Glyptoteket – Hovedbanegården – Vesterbrogade – Zoo Have – Roskildevej – Ålholm Station – Damhus Torvet – Rødovre Centrum

Hvad vil du vælge til København? Prisen er cirka den samme

Metro-cityringforslag:

1 linie = 13 mia. kr.
Metro-cityringen
(Lilla linie)

Letbaneforslag:

5 linier = 14 mia. kr.
1 omegnslinie (blå linie)
3 radiallinier (rød, grøn og orange linie)
1 cityring (gul linie)

Trafikale målsætninger i København

Det foreslåede letbane-net imødekommer Københavns Kommunes Trafik- og Miljøplan 2003, hvis hovedmålsætning er: "At sikre et velfungerende transportsystem til betjening af byen med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. Dette betyder, at den øgede trafikale aktivitet søges tilgodeset ved øget brug af kollektiv trafik og cykel, og at miljøproblemerne søges minimeret".

Letbanenettet kan udbygges etapevis uden ekstraomkostninger. Desuden vil det kunne videreudbygges i fremtiden, der hvor der viser sig et særligt behov og det nødvendige passagerunderlag.

Herunder er opstillet en sammenligning af hvad København kan få for cirka de samme penge:

	Metro-cityring	Letbane-net, samlet
Strækningsslængde	14 km	86 km
Antal standsningssteder cirka	16	160
Anlægsomkostninger i alt cirka	13 mia. kr.	14 mia. kr.
Pris pr. kilometer cirka	Over 900 mio. kr.	160 mio. kr.
Forventede daglige passagerer (baseret på nuværende erfaringer fra hhv. udland og København)	130.000	430.000
Byggeperiode cirka	16 år	9 år

Talmæssig sammenligning af forslagene til en metro-cityring og et letbane-net.

Læs mere om "Ideoplæg til kollektiv trafikplan for Storkøbenhavn" på www.letbaner.dk