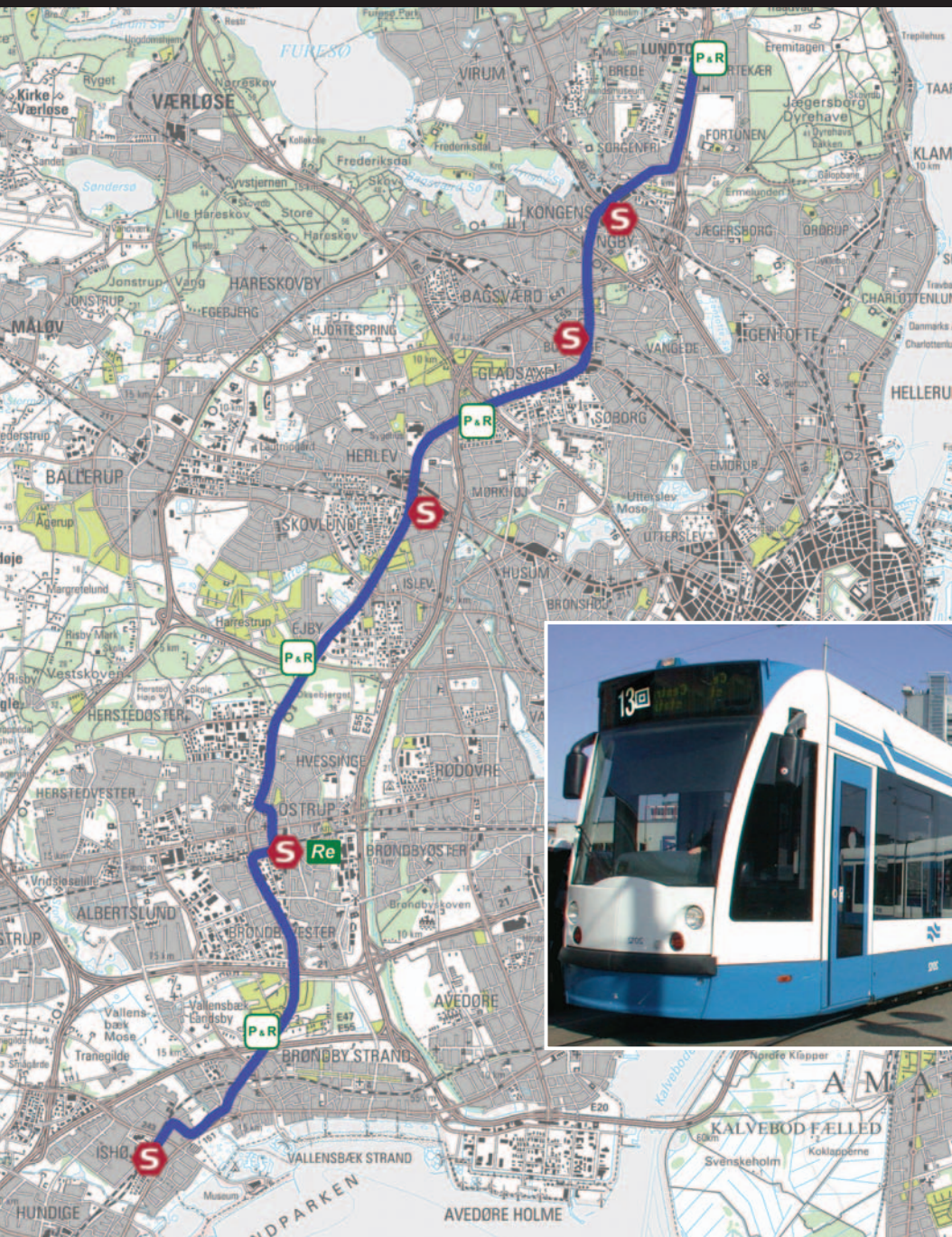


Letbaner.DK præsenterer:



Copyright © Kort & Matrikelstyrelsen

Trafikgruppen Letbaner.DK udsendte i juni 2003 et ideoplæg, der beskriver et forslag til en letbane i terræn på strækningen langs Ring 3:

Lundtofte – Lyngby – Gladsaxe – Herlev – Glostrup – Vallensbæk – Ishøj.

Det er baseret på erfaringer fra udlandet, hvor mange nye letbaneanlæg og sporveje bygges. Antallet af nye passagerer, bl.a. af tidligere bilister overgår det forventede, til gavn for vejenes kapacitet, miljø og trafikikkerhed.

Letbaner.DK

Trafikgruppen Letbaner.DK består af trafikfolk med forskellig baggrund, der har fundet sammen for at udbrede kendskabet til et af de mest indlysende og økonomiske nærtrafiksystemer: Letbanen - en moderne sporvej.

Du kan læse mere på hjemmesiden:
www.letbaner.dk

Letbane i terræn langs Ring 3

Længere og billigere

Forslaget er at anlægge en letbane i terræn primært i eget tracé på strækningen:

Lundtofte - Lyngby - Gladsaxe - Herlev - Glostrup - Vallensbæk - Ishøj.

Forslaget er 12 km længere og 1,3 mia.kr. billigere end det tidligere forslag fra 2001, Lyngby - Glostrup.



Nøgletal cirka:

	Vores forslag i terræn: Lundtofte-Ishøj	Forslag fra 2001 i terræn/ tunnel: Lyngby-Glostrup
Anlægsomkostninger, centralt skøn	4 mia.kr	5,3 mia.kr
Strækningssomkostninger pr. km	145 mill.kr	330 mill.kr
Strækningsslængde	28 km	16 km
Byggeperiode	4 år	7 år
Antal standsningssteder	30	17
Forventede passagermængder pr. dag	60.000	43.000

Det økonomiske overslag på letbaneeksemplet i terræn er primært foretaget på baggrund af de nyeste tal fra tilsvarende letbaneanlæg i udlandet.

(Kilder: "Projekt Basisnet" samt "Making Tracks - Light Rail in England and France - Swedish National Road and Transport Research Institute".)

Finansiering

Der findes to mulige finansieringsløsninger:

1. Offentlig finansiering, hvor drift- og vedligeholdelse udføres af en entreprenør.
2. Blandet finansiering (Design, Built, Operate and Maintain) er en løsning, hvor et privat selskab i en offentlig licitation vinder retten til at drive banen i en forudbestemt periode - f.eks. i 30 år, imod at selskabet deltager i betalingen af en del af byggeomkostningerne.

Trafikplan København

Forslag fra Letbaner.DK



15 km. Metrocityring til 15-25 mia.kr. (blå ringlinie)

København og Frederiksberg kommuner har besluttet sig for at udvide metroen med en ringlinie. For at den nye metro kan få den forventede succes, er det nødvendigt med så gode fødelinier som muligt.

80 km. Letbanenet til 13-16 mia.kr. (røde linier)

Derfor foreslår Letbaner.DK, at Metrocityringen indgår i en samlet trafikplan for København, hvor der også etableres et letbanenet med radiale fødelinier til metroen. Nettet har et stort passagerpotentiale og dermed mulighed for en god samfundsøkonomi.

Erfaringer fra udlandet

De fleste udenlandske letbaneanlæg overgår deres egne prognoser, til gavn for vejenes kapacitet, miljø og trafik-sikkerhed.

Tvärbanan i Stockholm

Af nye baner kan nævnes Tvärbanan i yderkanten af Stockholm, der et år efter åbningen i år 2000 havde 28.000 dagligt rejsende. - Man havde kun forventet 20.000 passagerer efter 10 år!

Tvärbanan løber som en tværgående trafikforbindelse på samme måde som den foreslåede letbane langs Ring 3. Den blev bygget som letbane trods hård politisk modstand, men næsten alle kritikerne har i dag skiftet mening. Nu er man i gang med at planlægge udvidelser, hvor letbanen bl.a. skal dele spor med en lokalbane, samt udvidelse mod nord til et stort erhvervsområde.

Nye letbaner og moderne sporveje

75 helt nye letbane- og sporvejssystemer er siden 1978 blevet åbnet i 25 lande. Alene i perioden 2003-2005 er 16 nye anlæg under bygning. De fleste i lande som vi sammenligner os med nemlig Sverige, Tyskland, Frankrig, England og USA.

Transportformers effektivitet

Europakommissionens transportdirektorat har udtalt sig om forskellige transportmidlers effektivitet i bytrafik:

"På en kørebanes bredde af 3,5 m kan på en time transporteres 2.000 personer med personbiler, 9.000 med busser, 14.000 på cykel eller 22.000 med letbaner/sporvogne".

Derfor haster det med at få bygget en letbane på tværs af Storkøbenhavn, så kombinationen S-tog, letbane og busser kan blive til ét samlet kollektivt trafiktilbud, der kan være et konkurrencedygtigt alternativ til bilen.



Stockholms bilister vill ha bättre kollektivtrafik

Stockholms bilister vill hellre att staden satsar på en förbättrad kollektivtrafik än nya genomfartsleder. Det var det något överraskande resultatet av en undersökning som NTF i Stockholms län gjort.

FÖRSTÄNKELIGT AV KOLLEKTIVTRAFIKEN TÄPPAS LITEN ÖVER BILISTERNAS ÖNSKEMÅL AV SÄNSNINGAR PÅ SÄKRARE ÖVERGÅNGSSTÄLLER. 500 bilister, boende i innerstaden, tillfrågades. De 329 som svarade var överlag sådana som kör mycket bil.

* Att bilisterna vill satsa pengar på gångtrafikanten och kollektivtrafiken är ganska anmärkningsvärt, men i många fall kombinerar bilisterna sitt bilåkande med kollektivt åkande, säger Helena Hansell på NTF till tidsningen Metro.

NTF håller med om kollektivtrafiken måste förbättras för att riksdagen ska kunna nå sitt trafiksäkerhetsmål i nationen.

Källa: Metro



Stockholms nye ringbane
Tvärbanan er et tilløbsstykke.



Jævn og rolig kørsel



Let ind- og udstigning



Saarbrücken i Tyskland har fået en ny 2-system letbane, som også kan køre på jernbanelinier.



Potsdams nye Banegårds-terminal



Berlin Alexander Platz har fået sporvogne igen