



# Letbaner kan løse trængslen

12. april 2012 kl. 20:00

**TRÆNGSELSDEBATTEN: En letbane vil få samme effekter som en betalingsring ved at give billisterne et attraktivt alternativ, lyder det fra Morten Engelbrecht fra Letbaner.DK. Læs debatindlægget her.**

PRINT

KOMMENTARER (0)

| Flere

## Af Morten Engelbrecht

Letbaner.DK

Hvis Staten bidrager med 200 mio. kr. om året til letbaner i København, vil byen om 20 år have et letbanenet på næsten 80 km

Det er 1/5 af de penge, som regeringen vil stille til rådighed om året til udbygning af den kollektive trafik og billigere billetpriser.

Den statslige medfinansiering af de første 28 km letbane på Vestegnen er allerede på plads. De resterende ca. 52 km, kan finansieres på samme måde som Ring 3-letbanen, hvor staten bidrager med 40 procent.

Dermed vil trafikplanen for udbygning af den kollektive trafik i københavnsområdet fra 1947 "Fingerplanen" med radiale S-togslinjer ind og ud af København blive suppleret med radiale letbanelinjer ind og ud af byen på den mest økonomiske måde, ikke mindst til gavn for trængslen, mobiliteten og miljøet.

### Bedre driftsøkonomi end busser

Det vil betyde, at de mest benyttede buslinjer bliver erstattet af letbaner. Beregninger fra letbaneprojektet i Odense viser, at driftsøkonomien på en strækning i løbet af en kort årrække vil blive forbedret, når en meget benyttet buslinje erstattes af letbaner.

Det skyldes bl.a. at en letbanevogn kan betjene mindst tre gange så mange passagerer som en bus, og at nye letbaner erfaringsmæssigt får mindst 25 procent flere passagerer i løbet af få år. Der er mange eksempler på, at tallet bliver højere, f.eks. fra Bergen i Norge. Derfor vil letbaner kunne afhjælpe trængslen i løbet af en kort årrække.

### Bedre mobilitet og miljø

For passagererne vil letbaner betyde en tidsbesparelse på 30-40 procent i forhold til bustransport, og en mere præcis rejsetid fordi letbaner stort set kører uafhængigt af den øvrige trafik. Disse forhold vil tiltrække mange bilister, som også undgår parkeringsproblemer.

Det vil også styrke forretnings- og forlystelseslivet, fordi man kan komme hurtigt og nemt rundt med letbaner med direkte forbindelser til S-tog og metro.

For borgerne vil letbaner betyde renere luft og mindre støj, fordi letbaner kører på el, der er forureningsfri i nærområderne. F.eks. vil en strækning Herlev-Sundby få 680 færre busser og ca. 25.000 færre biler om dagen. Beboerne og cyklisterne på strækninger med letbaner vil dermed opleve en renere luft, med færre luftvejssygdomme til følge.

### Erfaringer fra udlandet

Som i 200 andre byer i Europa gælder det om at opbygge et kollektivt trafiknet på skinner med så få skift som muligt. Ellers bliver det ikke attraktivt nok.

I København vil den brede trafikkorridor mellem Nørrebrogade og Amagerbrogade ad Frederiksborggade - Nørre Voldgade - Vester Voldgade - Langebro - Amager Boulevard, være en naturlig letbanestrækning gennem København med forbindelse til fem metrostationer og to

**For passagererne vil letbaner betyde en tidsbesparelse på 30-40% i forhold til bustransport og en mere præcis rejsetid, fordi letbaner stort set kører uafhængigt af den øvrige trafik.**

**Morten Engelbrecht**  
Letbaner.DK

### Fakta:

**BLAND DIG!**

Deltag i debatten - send dit indlæg til [hjalte@altinget.dk](mailto:hjalte@altinget.dk)

S-togs-stationer, hvoraf den ene (Nørreport) også har forbindelse til regionaltogetsnettet.

Letbaner giver også en bedre udnyttelse og mindre vedligeholdelse af vejene. En letbanevogn har en kapacitet, der svarer til 6 bilbaner, og en bus slider 10.000 gange mere på vejene end en personbil.

Denne løsning har de samme effekter, som man kunne have opnået med en betalingsring. Men her giver man blot bilisterne et attraktivt alternativ.

**► [Tilbage til forsiden](#)**

---

**Læs og skriv kommentar til denne artikel (0)**

© Altinget.dk 2000-2012