

Hvor kan letbanen køre?

Letbanens område vil oftest være i vejmidten hævet med kantsten og belagt med brosten eller græsartermersten. Da letbanen kører sjældnere end biler, virker letbanearbejdet som en helle midt på gaden til glæde for krydsende forgængere.

De store fordele med bedre rejsehastighed opnås ved kørsel uafhængig af bilkøer og på lange stræk, hvor letbanen kører afskærmet i vejmidten, på jernbaner, højbaner og evt. i tunnel.

Det er ikke bevist, at letbaner i gadeplan skulle være farligere end biler og busser. (Københavns Komm. Planregulering 2005) Alene anlæg af en midter-helle og nedgangen i antal biler og busser, vil gøre gaden mere sikker. Letbanens hastighed tilpasser den omgivende trafik, og vognene er udrustede med effektive bremsere.



Gode passagerforhold fra gaden i Strasbourg.

Bymiljø og gaderenovering

Etablering af letbaner tager stort set samme tid som almindelig gaderenovering, dvs. 1-2 måneder pr. km. Visse kloakker og kabler skal flyttes og belægning fornyes, tilpasset de nye trafikforhold.

Der etableres sikre cykelstier. Alt dette er med i den beregnede pris.

Letbanenettet kan opbygges samlet eller etapevis uden ekstraomkostninger. Hver ny strækning kan være den endelige eller være udgangspunkt for en forlængelse.

EU opfordrer til at bygge letbaner

I 2001 udgav EU-kommissionen en hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til år 2010", hvor man gør opmærksom på de nødvendige løsninger, der kan gøre den kollektive trafik til et alternativ til bilen.

Der gøres specielt opmærksom på letbaner (Light Rail-transport) som kører uafhængigt af andre trafikanter i eget vejareal.

Letbaner foretrækkes i dag af mange store og mellemstore byer. Hvidbogen angiver desuden, at det både er et økonomisk og populært transportmiddel, ikke mindst blandt bilejere, fordi de oplever at blive befordret hurtigt og præcist ind og ud af byen uden parkeringsproblemer.



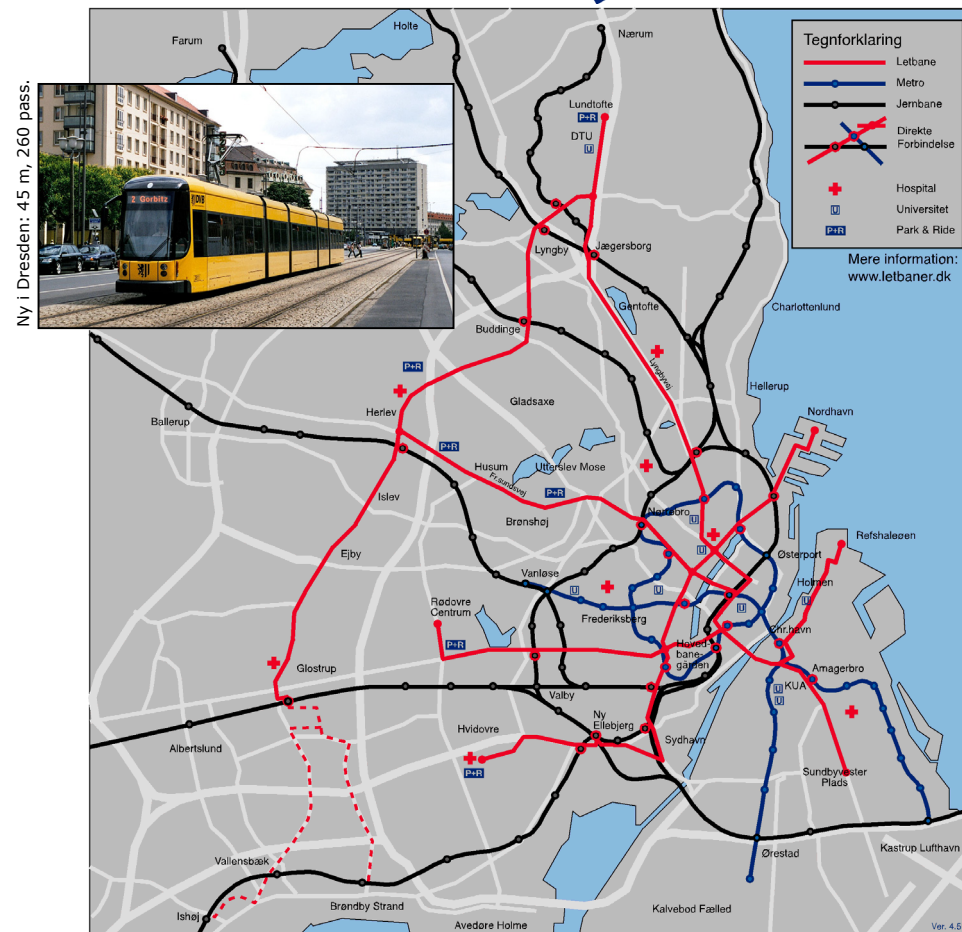
"Parker og Rejs-anlæg" i Rostock, Tyskland

Trafikale målsætninger i København

Letbaner.DK's foreslåede letbanenettet 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".

Trafikplan København

- forslag fra Letbaner.DK

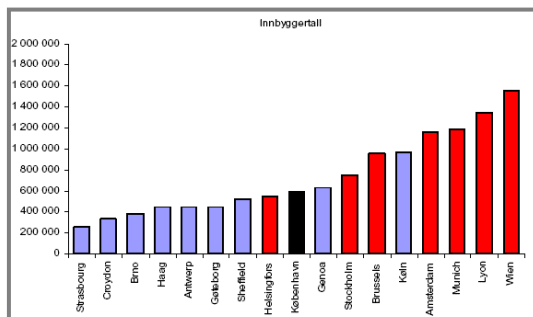


15 km. Metrocityring til 15-25 mia. kr. (blå ringlinie)

Folketinget har besluttet at udvide metroen med en Cityring. For at denne nye metro kan få størst mulige succes, er det nødvendigt med bedre fødelinier. Desuden bør ideoplæg til en ny S-togslinie igennem København indgå i en samlet trafikplan.

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

Letbaner.DK foreslår flere letbaner som fødelinier til city. Det skitserede letbanenettet (røde linier) svarer prismæssigt til Cityringen, men når ud efter langt flere nye passagerer bl.a. bilister. Dette giver letbanerne en bedre samfundsøkonomi.



T01-rapport 764/2005

Indbyggertal i europæiske byer der ligner København og deres valg af metro og letbaner:

- Byer med blå søjler har valgt letbaner
 - Byer med røde søjler har valgt både metro og letbaner
 - København med sort søjle har alene kun valgt metro
- Kilde: Planreguleringen, Europæiske erfaringer

Trafikplan København, ver. 4

- er skrevet af trafikgruppen Letbaner.DK, som består af trafikfolk, der ønsker at informere om moderne bytrafik og letbaner.

Arbejdet er selvfinansieret og gruppen er uafhængig, såvel politisk som økonomisk.

Kontakt og info:

www.letbaner.dk
Telefon: 38 33 32 14

Bilkøer belaster samfundet

Danskerne pendler mere end nogensinde før, og udviklingen fortsætter – 85.000 flere vil ifølge Strukturkommissionen pendle til og fra København i 2020. Der stilles derfor større og større krav til infrastrukturen. I mange år har der manglet en overordnet strategi for udbygningen af den kollektive trafik, så bilen er blevet det foretrukne befordringsmiddel.

Væksten i biltrafikken og den trafikale overbelastning i byområderne går hårdt ud over livskvaliteten med øget luftforurening, større støjgener og flere trafikulykker til følge. De mest sårbare grupper i befolkningen er børn, ældre og folk med luftvejs- og hjerte-karsygdomme, og i København er mere end 20.000 boliger belastede med støj på over 55dB.

Det største problem er at få kontrol med trafikudviklingen, især privatbilismens rolle i de store byer. Man kan ikke lovgive sig til begrænsning af biltrafikken, uden at give bilejerne et attraktivt alternativ. Ellers vil det påvirke byernes erhvervsudvikling negativt.

Investeringen på 18 mia. kr. i den nuværende metro, har kun givet et minimalt fald i biler og forurening i Storkøbenhavn.



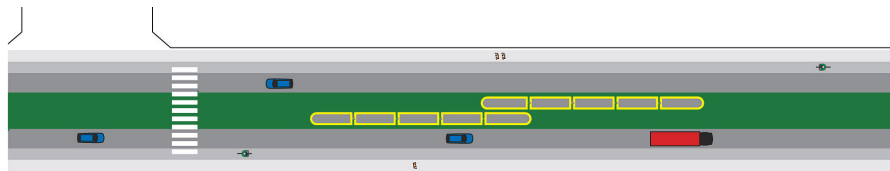
Standingssted i Dresden, Tyskland

Trafikplan København

Trafikgruppen Letbaner.DK har udarbejdet et forslag til en kollektiv trafikplan for Storkøbenhavn. Ideen er, at skabe et tættere banenet med flere linier ind og ud af byen.

De mest belastede buslinier erstattes med letbaner i gaden, der sammen med metro- og S-togslinier vil give hele Storkøbenhavn et attraktivt net af kollektiv trafik på skinner.

Ideoplægget om en ny S-togslinie igennem



Letbanens areal afgrænses med kantsten og belægges med græsarmingssten. Arealet virker som en helle.

København vil desuden kunne give hele S-banenettet et tiltrængt løft.

Kollektiv trafik skal styrkes

Trafikplan København er et forslag til en hurtig styrkelse af byens kollektive trafik med letbanelinier:

- fem grene fra omegnen til byen
- to grene til nye udviklingsområder
- en tværlinie langs Ring 3.

De nye letbaner vil bl.a. give forbindelse til 5 store hospitaler og 5 universiteter.

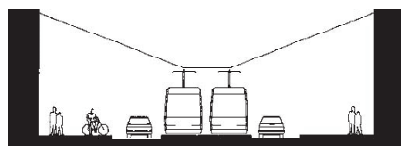
Planen understøtter metropolringene, der har brug for fødelinier. "Parker og Rejs-anlæg" i omegnen indgår som en naturlig del af trafikplanen, se forside.

Hvad er en letbane?

På en letbane køres der med lette tog, som er en videreudvikling af sporvogne.

De kører for det meste (ca. 90%) i eget sporareal uafhængigt af den øvrige trafik. Med letbanetransport udnyttes vejarealet langt bedre end med biltransport.

En letbane kan befordre lige så mange personer som en 6-sporet vej med biler.



Tværsnit af Frederikssundsvej, Basisnet rapport

De tidligere sporvognsgader i København, er bygget lidt bredere end andre gader. Ud over letbane vil der også være plads til bilbaner, cykelsti og fortov de fleste steder.

Smallere letbanegader kan med fordel omdannes til kollektivgader kun med lokal biltrafik og brede cykelstier. Gadeparkering henvises til f.eks. nye Parkeringshuse.

Bilister har et godt alternativ i letbanen. Erfaringer fra bl.a. Strasbourg og Lyon viser at bilister bliver tilfredse med letbaner, uanset om de kører med letbane eller i bil.

Letbaner er den mest fleksible og økonomiske form for kollektiv skinnetransport – både hvad angår vogne, sporanlæg, projektering, anlæg og drift. Alligevel er transportudbyttet næsten identisk med metroens.

Fakta om letbaner

- Moderne sporvogne i gadeplan
- Høj komfort
- Tiltrækker flere bilister
- Let tilgængelighed for alle
- Gennemprøvet standardløsning
- Ca. 90% anlagt på eget område
- Effektive skinnebremser
- Rejsehastighed øges 30% if. til bus
- Gaderenoveringer og roligere trafik
- Forurening ca. 20% ned ved letbanen
- Hurtig løsning på trafikale problemer
- Anlægstiden er 3-4 år pr. linie
- Etapedeling af anlægsprojektet muligt
- Samfundsøkonomisk god løsning

Andre muligheder

- Trafikinformation som på metro
- Standingssteder også for busser
- Letbanearbejdet også for udrykninger
- "Parker og Rejs-anlæg" i omegnen
- Kortere ventetider (høj frekvens)

Letbaner tiltrækker bilister

Letbaner er i øjeblikket den kollektive bytrafikform, som tiltrækker flest bilister, og det er ikke usædvanligt, at biltrafikken i kvarterer med nye letbaner falder ca. 20%.

For København vil det betyde færre bilkøer. En tommelfingerregel siger, at 10% færre biler vil reducere kødannelser med 50%.

Ørestadsselskabets beregninger viser, at biltrafikken langs Metro Cityringen kun vil falde med ca. 1%, hvilket svarer til erfaringerne med den nuværende metro. Fire år efter Københavns metro åbnede i 2002 er de kollektivt rejsende i København kun øget med 1%.

Letbaner i udlandet

I hele verden er der cirka 500 sporvejs- og letbanesystemer primært i de industrialiserede lande. De mest moderne systemer findes i Vesteuropa og USA.

Af sporvejsbyer findes der i Norge 2, i Sverige 3, Holland 5, Belgien 6, England 6, Spanien 7, Østrig 7, Schweiz 8, Italien 8, Frankrig 13, USA 25 og i Tyskland 57.

I Frankrig har 13 byer åbnet helt nye letbaner efter at alle sporveje var blevet nedlagt. I Paris åbnede en ny 8 km letbane på Boulevard Maréchaux d. 16.12.2006. Syv andre byer er på vej med første letbane.



Paris nye letbane T3 krydser flere metrolinier. Her på grøn midter-helle på Boulevard Maréchaux.

Letbaner øger brugen af kollektiv trafik

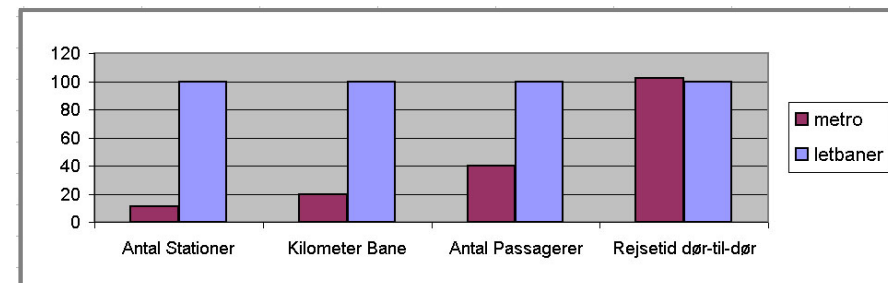
Mange byer på Københavns størrelse har letbaner til afløsning af buslinier, selv om de også har et metrosystem.

Den samlede mængde kollektivt rejsende øges mærkbart ved åbning af letbaner. F.eks. i Lyon, der er på størrelse med København, er den kollektive trafik steget med 25% siden indførelsen af 20 km letbane, selv om byen i forvejen havde fire metrolinier.

I byen Montpellier, der er på størrelse med Århus, er antallet af kollektivt rejsende steget med 80% på fem år efter indførelse af kun 15 km letbane. Begge byer åbnede deres letbaner i år 2000.

Den mest økonomiske investering

Man får meget for pengene med letbaner, som erfaringsmæssigt koster mellem 100-200 mio. kr. pr km alt inklusive. Bygning af letbaner medfører oftest byrumsformynder, der giver øget livskvalitet med mindre støj og forurening i gaden.



Her vises forskellen på udbyttet af f.eks. 1 mia.kr. investeret i metro hhv. letbane i gadeplan. Letbaner er sat til index 100. Kilde: Planredøgørelsen, Københavns Kommune, 2005.