

**Bilker belaster samfundet**

Danskerne pendler mere end nogensinde før, og udviklingen fortsætter – 85.000 flere vil følge 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 biljerne et attraktivt alternativ. Ellers vil det påvirke byernes erhvervsudvikling negativt.

Investeringen på 1,8 mia. kr. i den nuværende metro, har kun givet et minimalt fald i biler og forurening i Storkøbenhavn.



Standsingssted 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 linjer 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.

Udenlandske erfaringer viser, at letbaner vil

tiltrække flere bilister og dermed give bedre plads til de tilbageværende biler.

**Kollektiv trafik skal styrkes**

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

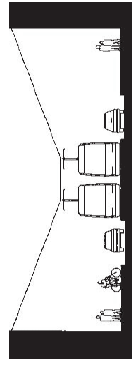
- fem grene fra omegnen til byen
- to grene til nye udviklingsområder
- en tværlinje langs Ring 3.

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

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

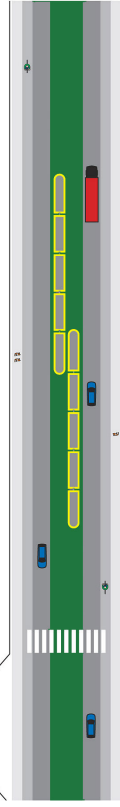
**Hvad er en letbane?**

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 fortove de fleste steder. Smallerer 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 skinnertrafik – både hvad angår vogne, sporanlæg, projektering, anlæg og drift. Alligevel er transportudbyttet næsten identisk med metroens.



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

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 Marechaux 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 Marechaux.

**Letbaner øger brugen af kollektiv trafik**

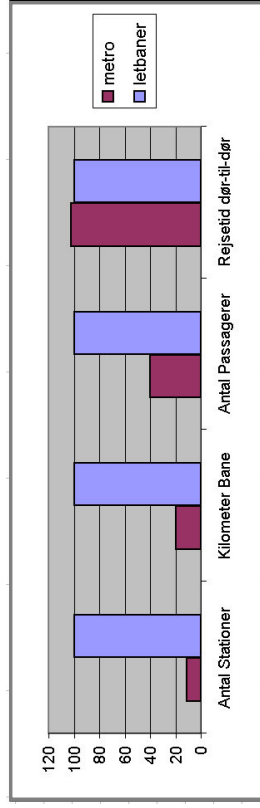
Mange byer på Københavns størrelse har letbaner til afløsning af buslinier, selv om de også har et metrosystem.

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 byrumsformyvelser, 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. letbaner i gadeplan. Letbaner er sat til index 100. Kilde: Planredegørelsen, Københavns Kommune, 2005.

### Hvor kan letbanen køre?

Letbanens område vil oftest være i vejmidten hævet med kantsten og belagt med brosten eller græsarmerssten. Da letbanen kører sjældnere end biler, virker letbanenarealet 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 af-skærmet 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. Planredegørelse 2005) Alene anlæg af en midter-helle og nedgangen i antal biler og busser, vil gøre gaden mere sikker. Letbanens hastighed tilpasses 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.

Letbanenet 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.



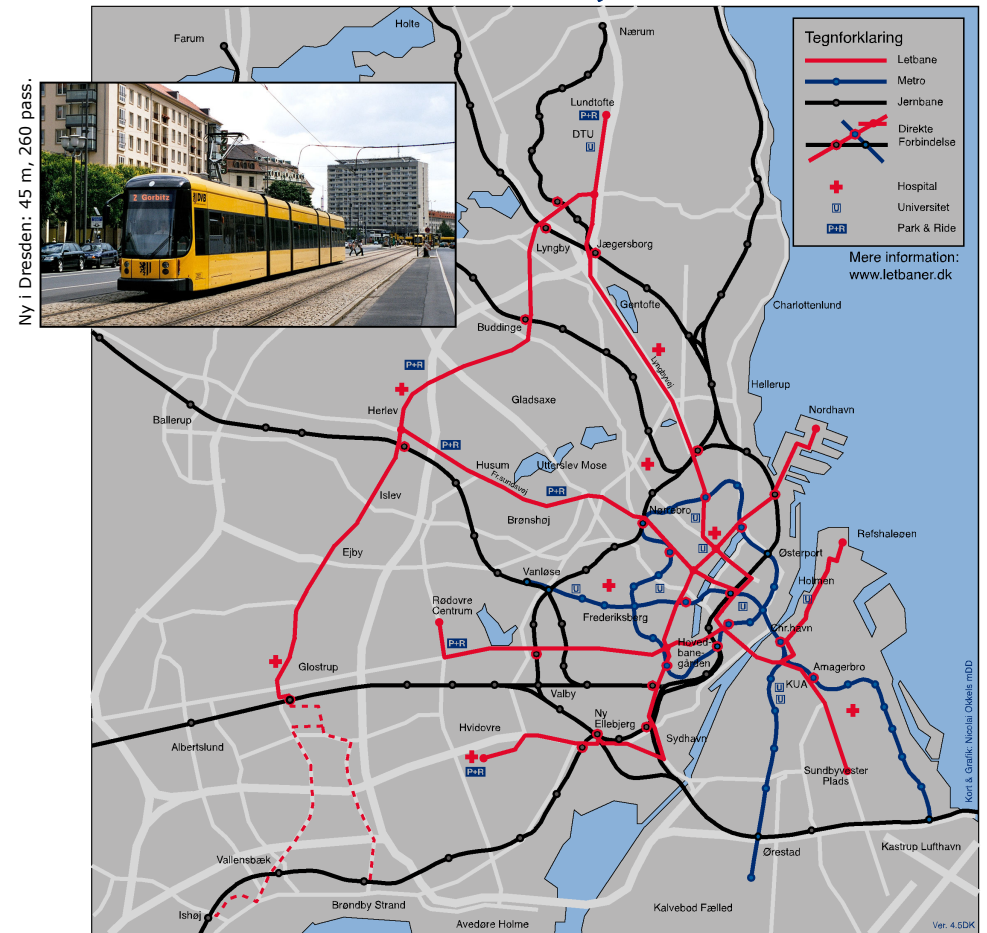
"Parker og Rejs-anlæg" i Rostock, Tyskland

### Trafikale målsætninger i København

Letbaner.DK's foreslåede letbanenet 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

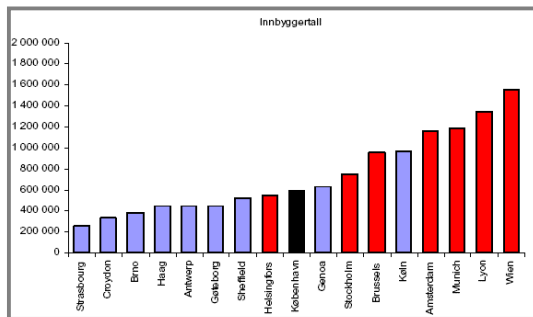


**15 km. Metrocityring til 15-25 mia. kr. (blå ringlinie)**

København og Frederiksberg kommuner 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 Cityringen indgå i en samlet trafikplan.

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

Letbaner.DK foreslår flere letbaner som fødelinier ind til city. Det skitserede letbanenet (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

### Trafikgruppen Letbaner.DK

Letbaner.DK består af trafikfolk, som 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](http://www.letbaner.dk)

Telefon:  
38 33 32 14

### 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: Planredegørelsen, Europæiske erfaringer