

Kære trafikminister Hans Christian Schmidt samt trafikudvalg.

09. Marts 2016

Forudsætninger for ring 3 letbane er skredet!

Intet regnestykke er bedre end forudsætningerne og de er ændret markant vedrørende letbaner. COWI's rapport vedrørende Ring 3 fra 2010 pegede på BRT diesel bus løsning, men hensyn til fremtidig transport kapacitet, "skinnfaktor", miljø og begrebet stationsnærhed afgjorde valg af letbane.

Det oprindelige anlægsbudget på 3,6 milliarder bliver nu estimeret til +5,3 – og kunne nøjes med bare at være 0,1 milliarder, for en elektrisk elhybrid løsning i Ring 3. En lignende løsning giver med succes stor passager tilgang i bl.a. Malmö – gennemført for 66 mio. SEK for 17 km. Samme model kan være på plads ved udgangen af 2017 i Ring 3 og give samme trafikspring for kollektiv trafik som i Malmö – og dermed aflaste Ring 3 korridoren markant.

I de senere år er "disruptive technology" igang med at vende op og ned på vores livsbetingelser. Vi så februar 2016 på TV, hvordan et MR/3D scan af et hjerte blev printet på en 3D printer og medførte, at en lille pige kunne få en operation, som ikke gjorde en fremtidig hjertetransplantation nødvendig. Denne teknologi vil med et slag ændre fremtidige operationer og behov for transpantationer – disruptive technology.

Selvkørende biler i almindelig trafik er en realitet i flere stater i USA og et enkelt sted i Tyskland. UBER tjenesten vil fortsætte sin revolution og meget sandsynligt med selvkørende platforme –indenfor 10 år – og nok meget hurtigere. Selvkørende biler kan "pakke" meget bedre på det eksisterende vejnet og transportkapaciteten vil gå mange faktorer op uden behov for udvidelse af disse. Med et slag ændrer basale forudsætninger sig.

Kollektiv trafik ændres på lignende vis. Fuldt elektriske busser er på gaden og "letbaner på gummihjul" kan bl.a. studeres i Malmö. I løbet af få år vil de tilbydes med autonom drift og køre ud fra centrale pladser i lange elektronisk dannede "togstammer", for senere at splitte sig op og køre mod hver deres bestemmelsessted i forstæderne – ikke noget med IC4 mekaniske sammenkoblinger, som ikke virker.

Bortset for den accellererende teknologiudvikling kan resultaterne fra Malmö, fra Metz, fra..... vise, at stor tilgang af passagerer på op til 40% stigning indenfor 2 år også sker med letbanebusserne på ca. 25 meters længde. Det er ikke en "skinnfaktor", som forårsager dette – det er systemfaktoren, som disse transportsystemer i deres egne trafikprioriterede korridorer opnår. Movia har noteret sig dette og gennemfører plusWAY på den mest befærdede buslinie i DK – 5A. Ring 3 med en letbane ligger et godt stykke under dette trafikopland.

Region Hovedstadsrådet undlod at inddrage oplysninger om systemfaktorerens betydning i resumerapporten. Alle tal er lagt frem – i trafikforskernes baggrundsrapport –men hvem læser den? Systemfaktoren eksisterer stort set ikke for letbaner – men kan ses på egentlig banetransport som S tog.

Stationsnærhedsprincippet er defineret gennem planloven – men var ikke gældende for letbaner. Derfor gennemførte man en lovændring. Der er principielt ingen forskel på en "letbane på gummihjul" i sit eget trafikprioriterede tracee med faste stationer fuldt på linie med en letbane på skinner – bortset fra, at andre

busser også kan benytte sporet – den går ikke hvis det var en letbane. Derfor kan stationsnærhedsprincippet med fuldt lige så god ret blive anvendt for letbanebusser/PlusWAY og dermed også mulighederne for at udnytte planlovens bestemmelser om, at udbygningsområder kun kan lade sig gøre indenfor passende radius af stationer.

PlusWAY er gennemført med stor succes på bl.a. Nørre Alle. Bil trafikken er ikke forringet – trods nu kun to kørebaner. PlusWAY kan i Ring 3 området gennemføres til omkostninger svarende til Malmö og give en ordentlig kollektiv transport i 2017 istedet for 2023/24. Her bliver miljøet også en vinder med elhybrid drift – eller måske endda med fuldt elektrisk drift.

Det moderne materiel med den store og vigtige regularitet, som egne spor giver, har medført stor passagertilvækst i de Europæiske byer, som har indført og er på vej til at indføre letbanebusser. Samfundsøkonomien vil også få direkte gavn af den hurtige implementering af letbanebusser, idet den trafikalt hårdt belastede ring 3 vil blive aflastet markant indenfor 2 år, hvilket igen vil lede til lavere lokal miljøbelastning.

Produktionskommissionen har i 2014 direkte advaret om den dårlige samfundsøkonomi i letbanen.

En letbane er en rigid sag, som ikke tjener sig ind på 10 år. Med disruptive technology i baghovedet er det spørgsmålet om den vil ligge hen som en "hvid elefant" – en stor investering, som bliver overhalet indenom og dermed ikke udnyttet som forventet.

En moderne "letbane på gummihjul" kan gennemføres for marginale omkostninger i forhold til en letbane – 0,1 milliard i forhold til +5,3 milliarder. Tilsvarende gælder i Odense. Aarhus har lidt andre forhold pga. oplandet.

Genåbn trafikforliget og sørg for at statens penge forvaltes til de områder, hvor der er behov for vores midler – for øjeblikket er flygtningeomkostningerne et stort uforudseeligt økonomisk problem – velfærdsmilliarderne kan også tilfredsstilles gennem både stat og kommuners besparelser på unødvendigt dyre letbaner.

Med venlig hilsen

Nils Peter Astrupgaard, Snerlevej 1, 2800 Kongens Lyngby

Akademiingeniør

Jeg tillader mig at referere til tidligere indsendt materiale og de deri angivne referencer til forskere mv:

<http://www.ft.dk/samling/20131/almdel/tru/bilag/119/1322552.pdf>

samt et blik ind i "fremtiden" i dag:

<http://navya.tech/?lang=en>

<http://easymile.com/mobility-solution/#faq>