

Møde i transportudvalget, den 17. januar 2012

Tak fordi jeg måtte komme her i dag og uddybe vores ideoplæg til modernisering og udbygning af den kollektive trafik i Storkøbenhavn på en økonomisk og miljøvenlig måde. Det har vi beskrevet i folderen "Betalingsring kræver investering i letbaner" udarbejdet af Letbaner.DK, og som skulle være omdelt.

Det er vores opfattelse, at netop sådanne idéer som beskrevet i folderen, efterlyses i forbindelse med betalingsringsplanerne.

Letbaner.DK består af trafikfolk, der siden 2003 har arbejdet for at udbrede kendskabet til letbaner, og hvordan de på en økonomisk måde kan skabe bedre bymiljøer og bedre mobilitet.

Den omdelte folder er et idéoplæg til en overordnet trafikplan for Storkøbenhavn, under hensyntagen til de nuværende S-togs- og metrolinier, samt den kommende metrocyring. Den sætter fokus på etablering af et økonomisk og attraktivt skinnenet i gadeplan i form af letbaner, der vil tiltrække bilisterne.

Vores forslag er etablering af et letbanenet på ca. 80 km til en pris på 16 mia.kr. og som vil kunne erstattede mest benyttede buslinjer. Heraf er de 28 km letbane langs Ring 3 allerede vedtaget og finansieret.

Hvis man forestiller sig det resterende letbanenet på 52 km bygget over f.eks. en 15-årig periode, vil det betyde en investering på 700 mio.kr. om året.

Letbanenettet kan bygges i etaper, og på side 3 i folderen peger vi på en letbaneløsning mellem Herlev Hospital og Sundby på Amager, der vil have en meget stor effekt på mobilitet og miljø. Denne strækning har i øjeblikket 80.000 daglige passagerer fordelt på to buslinjer.

Mange har spurgt om der er plads til letbaner i København. Svaret er ja, idet der tidligere har kørt sporvogne også i City, og derfor er mange gader bygget bredere. Det har vi anskueliggjort på forsiden af vores folder med illustrationer, der viser hvordan letbaner kan indpasses i byen f.eks. på Dronning Lousies Bro Nørre Voldgade og Amagerbrogade.

Når letbaner erstatter buslinjer stiger passagertallet erfaringsmæssigt med 15-20% i løbet af kort tid med et tilsvarende fald i biltrafikken, fordi bilisterne kan se fordelene ved en kortere rejsetid samtidig med, at de undgår parkeringsproblemer. Dermed vil letbaner være et attraktivt alternativ for bilister i forbindelse med betalingsringen.

I løbet af kort tid skal Folketinget tage stilling til et forslag om en metroafgrening til udviklingsområdet i Nordhavnen. Begrundelsen for at fremskynde denne investering er, at man sparer 350 mio.kr. ved at bygge den samtidig med Metro-cityringen.

Den foreløbige pris er på ca. 3 mia.kr. for en 3 km. bane til udviklingsområdet i Nordhavnen, der i løbet af 20-40 år vil få ca. 20.000-30.000 potentielle brugere om dagen.

Letbanen på 18 km. mellem Herlev og Sundby på Amager vil koste nogenlunde det samme, men den kan bygges i løbet af 6-8 år og vil få over 100.000 daglige passagerer. Dermed vil man få 5- 6 gange så meget for pengene

Letbanen vil blive en nødvendig tilbringerlinje til den kommende metrocitring, og den vil få forbindelse med fem metrostationer og fire S-togsstationer, hvoraf to også betjenes af regionaltoget. Det vil gøre den samlede kollektive trafik mere attraktiv og miljøvenlig

Flere lokaludvalg i København ønsker letbaner for at mindske biltrafikken og få et bedre miljø. Valby lokaludvalg har f.eks. fået udarbejdet en professionel forundersøgelse af en letbane mellem Metrocitringen og Ring 3 letbanen. Den vil bl.a. kunne betjene det nye udviklingsområde ved Carlsberggrunden, det centrale Valby, Hvidovre samt Hvidovre Hospital, der skal betjene ca. 460.000 borgere i det sydlige Storkøbenhavn.

Valbyletbanen er også medtaget i vores idéoplæg-

I øvrigt er de tre radiale letbaner fra Ring 3 letbanen og ind mod centrum også med i omegnsborgmestrenes ønsker om et letbanenet i forbindelse med betalingsringen.

Ligesom Københavns kommunes forslag til en metro mellem København og Malmø vil forundersøgelser til letbaner også kunne få økonomisk støtte fra EU, finansieret via den Europæiske Investeringsbank.

I april måned skal en delegation fra Vestegnen til bl.a. Bergen for at se på Nordens nyeste letbane. Den har mange lighedspunkter med den kommende letbane langs Ring 3 og den er omtalt på side 4 i folderen.

Den har haft en passagerfremgang på ca. 50% i løbet af de første 5 måneder i forhold til passagerprognoserne. Det siger lidt om, at det er realistiske og forsigtige passagerprognoser, som vi omtaler for Københavns kommende letbaner.

Jeg håber, at vi hermed har sat fokus på letbaner. Den Københavnske metro ligner letbaner på mange måder, og de vil supplere hinanden godt. Begge løsninger har en kapacitet på 300 passagerer pr. vogntog, høj komfort og på strækninger under 6 km er den samlede rejsehastighed til letbaners fordel.

Til yderligere information om udviklingen af letbaner i Danmark, er det nyeste nummer af magasinet Climate også omdelt. Det er udgivet af Copenhagen Climate Network, og dette nummer har letbaner som tema.