

Letbaner.DK

Buddingevej 72 F st th
2800 Kgs. Lyngby

e-mail:

information@letbaner.dk

Tlf.: 38 33 32 14

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K.

Den 26. januar 2007

Bemærkninger til Transportministerens svar på Trafikudvalgets spørgsmål nr. 113
(TRU alm. del)

Supplerende spørgsmål til Transportministeren om trafikplan for København

Uddrag af Ministerens kommentarer:

1. Trafikplanen er udelukkende fokuseret på forslag om letbaner, og kan derfor ikke siges at være en trafikplan i almindelig forstand.
2. ..det er muligt at opnå den samme rejsehastighed med busbetjening, hvis man giver busserne den samme fremkommelighed i gadenettet, som letbaner i givet fald forventes at få.
3. Og det kan gøres væsentligt billigere.
4. Netop konceptet "Tænk sporvogn – kør bus" anvendes en del i Sverige bl.a. i Göteborg, som ellers er en by med udbredt sporvognsbetjening. Samme koncept er i formen "Tænk metro – kør bus" grundlaget for den vision for kollektiv trafikbetjening af Nordhavnsområdet, som HUR har udarbejdet i samarbejde med Københavns Kommune.
5. Det er imidlertid langt fra sikkert, at dette (letbanegader med en bilbane i hver retning) kan sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken. F.eks. hvis man ønsker at afvikle væsentlig mere biltrafik på disse bredere gader end ét spor i hver retning kan klare, fordi man ønsker, at friholde det nærliggende gadenet for uvedkommende biltrafik, eller hvis der skal være plads til andre ting i gaderummet f.eks. parkering/varelevering eller bedre opholdsareal.
6. ..men der er ikke planer om at forlænge en eventuel letbanebetjening ind i området inden for Cityringen.

Bemærkninger til ministerens kommentarer med tilhørende spørgsmål:

1. Letbaner.dk vil gerne påpege, at Trafikplan København foreslår en samlet investering for Storkøbenhavn i et attraktivt skinnenet bestående af metro for 15-25 mia.kr. og letbaner for 13-16 mia.kr., dvs. større investeringer i metro end i letbaner. Planen bør derfor ses som en samlet kollektiv trafikplan for skinnenettrafikken, der ikke udelukkende fokuserer på letbaner.

Er det ministeren bekendt, at Trafikgruppen Letbaner.DK arbejder uden økonomisk støtte og derfor ikke har kapacitet til at udarbejde dybtgående 'almindelige' trafikplaner, men i stedet må lave prospekter på linie med Københavnertunnelgruppen?

2. Rejsehastigheden med letbaner er hurtigere end for busser i egen busbane, idet bussers tidsforbrug ved stoppestedsophold iflg. HUR er 20% med kun én indgangsdør og billetkontrol. Letbanevogne har derimod ind- og udgang af alle døre som i metro og S-tog, hvilket reducerer tidsforbruget væsentligt. Det skal desuden bemærkes, at anlægger man separate busbaner med samme fremkommelighed inden for cityringen, skal der påregnes et betydeligt større arealtab for biltrafikken, da sådanne tracéer er mindst 2 meter bredere end letbanetracéer.

Mener ministeren at separate busbaner er mere hensigtsmæssigt end letbaner, når busbaner fylder mere og bustransport har en væsentlig lavere kørekomfort og dermed lavere tiltrækning på bilejere?

3. Ministeren skriver at busser er væsentlig billigere end letbaner. Dette passer i forhold til anlægssummen, men driftsudgifter til letbaner vil normalt være billigere end for busser. Vi henviser her til Århus Kommune og Århus Amts projektmateriale om letbaner. Her forventer man, at et udbygget letbanenet vil betyde et fald i tilskudsbehovet på ca. 14 mio.kr. årligt.

Mener ministeren på baggrund af ovenstående, samt det forhold at letbaner er en højklasset trafikform, der kombinerer høj kørekomfort og let tilgængelighed, - at der også bør sættes på denne form for attraktiv kollektive trafik i en samlet trafikplan?

4. "Tænk sporvogn - kør bus" konceptet har også været benyttet i f.eks. Århus i flere år, som forberedelse til indførelse af letbaner. Ideen med denne projekttipe er, at man inddrager gadearealer til busbaner, der så senere kunne omdannes til letbanearerale. Det er altså et reelt forstadium til letbane. Konceptet bruges dog visse steder til ren markedsføring. Med hensyn til visionen om trafikbetjeningen af Nordhavnsområdet, er en letbane også nævnt som en mulighed i Planredegørelsen, men kun hvis den kan tilsluttes et letbanenet. Derfor er netop denne letbanestrækning medtaget i Letbaner.dk's Trafikplan København. I USA og Australien arbejdes der med Bus Rapid Transport (BRT), som er en forberedelse til letbaner. Her køres der præcist som med letbaner. Eneste forskel er at der endnu ikke er lagt skinner (http://en.wikipedia.org/wiki/Bus_rapid_transit).

Er det ministerens holdning at "Tænk metro - kør bus" konceptet i Nordhavnen, skal være en permanent busordning som fødelinie til metrocyringen, eller skal den opgraderes senere?

5. Ministerens udtalte ønske om at sikre muligheden for at udvide vejarealet på Københavns brogader (omtalt som bredere gader) til biltrafik med mere end ét spor i hver retning, er opsigtsvækkende nytænkning. I de senere år har man i København og på Frederiksberg tværtimod omlagt vejarealerne på tilsvarende gader fra flere vejbaner til kun én i hver retning, der i stedet forsynes med bred midterrabat, svingbaner eller træbeplantning som på f. eks. Frederikssundsvej, Ndr. Fasanvej og Roskildevej.

Har ministeren taget i betragtning, at 2 letbanespor på 7-8 meters bredde har en kapacitet, der svarer til 6 bilspor eller flere, og at gadearealet dermed kan udnyttes meget bedre og mere miljøvenligt?

6. At Ministeren på forhånd afskriver muligheden for at føre letbaner ind i området inden for Cityringen synes uforståeligt, fordi tidligere rapporter netop peger på denne løsning. (Projekt Basisnet fra 1999, Planredegørelsen for den kollektive i København fra 2005 og rapporten Fremtidsscenerier for den kollektive transport i Danmark fra 2006).

Mener ministeren, at de nævnte rapporter er forældede eller at forfatterne har taget fejl, set i forhold til de trafikale udfordringer København står overfor?

Trafikgruppen Letbaner.DK anser disse forhold og spørgsmål for vigtige og at de bør komme til Trafikudvalgets kendskab, når vores Trafikplan København skal vurderes.

Med venlig hilsen

Trafikgruppen Letbaner.DK

Morten Engelbrecht

/Helge Bay

/Lasse Kärkkäinen