

Letbaner
.DK

Forside

Nyheder

Artikel

Næste

Tilbage

Folketinget svækker danske letbaner


Nyhed 00484



Planche fra Sikkerhedskampagne til letbaneåbning.
Bergen Bybane 2013

Letbaner.DK støtter de danske anlægsselskabers ønske om at få fuld vigepligt for letbaner med ind i Færdselsloven.

Læs mere her:

Sporvogne ude af færdselsloven 
(TV2 Fyn 07.11.14)

L 30 Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
(Folketinget 07.11.14)

Folketinget svækker danske letbaner

12.11.14 (Opdateret 13.11.14, kl. 21:35)

Ny færdselslov kan degradere danske letbaner til hjælpeløse busser på skinner. De vil blive fanget i myldretidens køer af utålmodige bilister og farlige situationer kan let opstå.

Gennemføres færdselsloven (som netop er 1. behandlet d. 07.11.14) i den nuværende form, kan det betyde en væsentlig svækkelse af de kommende danske letbaners fremkommelighed.

Hovedproblemerne er den manglende klare vigepligt for letbanetog og de manglende klare parkeringsrestriktioner.

Justitsministeriet argumenterer med at det, ved udformningen af skiltning, signaler osv er muligt at opnå den nødvendige vigepligt og de nødvendige parkeringsrestriktioner, hvilket er stort set rigtigt, men det vil nok blive nødvendigt at afgrænse kraftigere mod banen hvilket giver barriere.

Det havde dog været mere hjælpsomt, hvis vigepligten var lagt klart ind i færdselsloven, så enhver kørelærer og elev fik det ind under huden.

I stedet bliver Letbanen med forslaget sidestillet med den øvrige vejtrafik.

De danske letbaneprojekter er betænkelige ved lovforslaget

Alle de fire danske letbaneprojekter bifalder at letbanen indføres i Færdselsloven, men de er betænkelige ved flere dele af lovforslaget.

Odense Letbane henviser til deres hørings svar, som er udarbejdet i samarbejde med Aarhus og Ring 3. Her peges på:

- *problemer med letbanens fremkommelighed, der udfordres af en manglende generel vigepligt*
- *Dette skal modsvares af signaler, som kan betyde en overregulering af trafikken*
- *Sikkerhedsrisikoen øges generelt, da et letbanetog i en farlig situation ikke har mulighed for at vige for de andre trafikanter. Derfor kræves der særlig forsigtighed hos de andre trafikanter*
- *Hvis blot én bil parkerer i sporet, kan den standse hele trafiksystemet, da der mangler sanktionsmuligheder.*

Jesper Schultz fra Aalborg letbaneprojekt udtaler at Aalborg Kommune bifalder indarbejdelsen af letbaner i færdselsloven, men at de har nogen forslag til forbedringer, herunder:

- *Mulighed for øjeblikkelig fjernelse af uvedkomne køretøjer i tracéet,*
- *præciserede definitioner af letbanekøretøjet og tracéet,*
- *en anden tilgang til fastsættelse af hastighedsgrænserne, samt*
- *behov for 2 former for lydsignaler: horn og klokke*

Det tyder på at man i Folketinget har overset væsentlige erfaringerne fra de 200 letbanersystemer i europæiske byer.

Vil Folketinget sætte letbaners succes på spil ved at gå enegang? Lovforslaget som det er udformet, vil gøre letbanen langsommere og give flere farlige situationer i trafikken.

I stort set alle andre europæiske lande er der fuld vigepligt for sporvogne.

Selv om sporvogne på letbaner er "lette" som fx en lastbil, så er det ikke kun usikkert, men også uhensigtsmæssigt at lade et højklasset trafikmiddel vige for almindelige vejtrafik.

Letbanen bør kun bremse for vejtrafikken i meget sjældne tilfælde. Dette anså man for væsentligt på succesletbanen i Bergen:



Nordens nyeste letbane i Bergen har stor succes med vejtrafikanternes fulde vigepligt.

Bergen sikrede både fremkommelighed og succes

Bergen er præget af en forholdsvis lille bykerne omgivet af mange mindre bysamfund, som det har været hensigten at binde sammen. Dette har allerede ved første etaper vist sig at lykkes over al forventning.

Åbningen af første etape blev en langt større passagersucces og har tiltrukket langt flere passager, som ikke tidligere benyttede kollektiv transport end forventet.

Dertil kommer, at investeringerne i Bergens byudvikling langs Bybanen har givet pengene 13 gange igen.

I Bergen kører letbanen uden stop imellem standsningsstederne. Fremkommeligheden er sikret med fuld signal prioritet, så der altid bliver "grønt" for letbanen. Det har resulteret i rettidighed og en pæn gennemsnitshastighed for letbaner: 24 km/t.

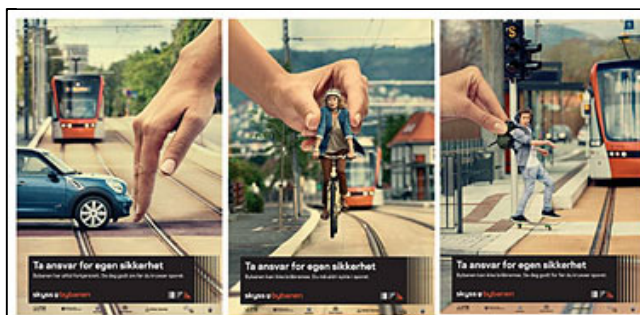
Letbanen skal respekteres for at blive en succes

I det stærkt trafikerede kryds Ringgaden/Randersvej, hvor Aarhus letbane skal køre, kan der i myldretiden opstå væsentlige driftsforstyrrelser, hvis bilister (som idag) ikke respekterer reglen om, at man ikke må køre ud i krydset, før det med sikkerhed kan passere for grønt lys.

Her skal sanktionerne være mærkbare for dem der spærrer den offentlige trafik. Ellers vil de vigtigste argumenter for en letbane (rettidighed, fremkommelighed og komfort) være tabt!

Der vil også kunne opstå problemer i små krydsninger, hvor der køres ud fra private grunde uden signaler, eller når vejsignaler er slukkede. Det betyder nødvendigvis mange skilte.

Endelig er man igang med at kræve fodgængerstriber i overgange over sporene, hvilket er modsat eksperter anbefaling. Det signalerer fejlagtigt at sporvognen har vigepligt for fodgængere, (se overgang i Bergen herunder th.).



Plancher fra Sikkerhedskampagne i Bergen ved Bybanens forlængelse i 2013

Begrænset skiltning er bedst

Al erfaring fra udlandet peger på, at for meget skiltning virker modsat formålet. Trafikanter overser advarslerne når de gentages.

Derfor er den nyeste metoder på letbaner at etablere overskuelige krydsninger med begrænset skiltning - understøttet af en generel vigepligt.

Når øvrige trafikanter ikke har fuld vigepligt, kan der opstå mange farlige situationer i alle de tilfælde der ikke kan tages højde for med signaler og skilte. For alle trafikanter bør det derfor ligge i rygraden, at de altid skal vige ved letbanespor - ligesom for andre spor.

Dårlige eksempler: Oslo og Houston

I Oslo kan man opleve konsekvensen af at respekten ikke er tilstrækkelig indarbejdet i lovgivningen. En tur i myldretiden viser hvor langsomt det kan blive på det gamle sporvejsnet når sporvognen skal mase sig frem sammen med vejtrafikken. I Danmark bliver det dog kun undtagelsen at sporet ikke er reserveret.

Houston er et eksempel på en "hård" start for en ny letbane i 2004, hvor der var flere alvorlige påkørsler, fordi vejtrafikken ikke respekterede letbanen.

Letbanens fordele kan altså blive til markante gener og kan skade det ønskede løft af kollektivtrafikken og hele formålet med den store investering.

Sporvogn eller letbane?

Ifølge Trine Bramsen (S) er det gamle Sporvognsdirektiv fundet frem. Heri skal ordet "sporvogn" tages ud og erstattes med "letbane".

Men hvad er formålet med det? Letbaner befares jo netop af moderne sporvogne.

Grænsen imellem definitionerne af en sporvogn og et letbanetog er flydende, mens ordet "Letbane" primært definerer infrastrukturen (ligesom ordet "Jernbane").

Alle letbanetog i Europa har en klokke

I en periode ville man med lovforslaget også fjerne den karakteristiske kløkkelyd fra sporvogne. En lyd som bilisterne kan bestemme køretøjet med. At fjerne den kan sammenlignes med at kræve horn på cyklen i modsætning til resten af Europa.

Heldigvis viste en efterfølgende snak i Justitsministeriet, at der ikke var noget problem med klokken. Der kommer således både klokke og horn på letbanetogene.

Letbaner.DK støtter derfor danske anlægsselskabers ønske om at få fuld vigepligt for letbaner med ind i Færdselsloven.

/HB

Relaterede nyheder:



Letbanen langs Ring 3 er fremsat

Lovforslag om Ring 3 Letbanen er fremsat af ministeren d. 13/11 og kommer til 1. behandling d. 21/11. (19.11.13)

