



Radiallinie forslaget i nøgletal

(Metrocityringens tal nævnt i parentes)

5 linier (1 linie) / 77 km (15 km)
 Ca. 160 standsningssteder (16 standsningssteder)
 13 mia. kr. (15 mia.kr. måske 25 mia. kr.)
 160 mio. kr. pr. km. (1000-1700 mio. kr. pr. km.)



Planredegørelsen

Københavns Kommune bestilte i 2004 en Planredegørelse for den kollektive trafik i København med det formål at belyse letbanealternativer til en Metrocityring.

Den blev udarbejdet i starten af 2005 af en række rådgivende ingeniørfirmaer, men på grund af en meget stram tidsplan, måtte ingeniørfirmaerne basere en del af projektet på oplysninger fra den 6 år gamle rapport „Projekt Basisnet“ og på Ørestadsselskabets udredning om metrocityringen.

I Planredegørelsen foreslås en letbanelinieføring, der er nogenlunde den samme som Metrocityringen, blot suppleret med en shunt-forbindelse ad Nørrebrogade. Denne forbindelse er for at tilgodese rejsetiden på den ellers lange omvej mellem Nørrebro Station og Nørreport. Planredegørelsen afdækker forhold om letbaner, som hidtil har været ukendt for mange. Det gælder f.eks.

rejsehastigheden, hvor rapporten peger på den samlede rejsetid fra rejsens udgangspunkt til rejsemålet, og ikke rejsetiden fra perron til perron, som Ørestadsselskabet arbejder med.

Ved at sammenligne tallene viser det sig, at den gennemsnitlige rejsetid kun er ca. 2% længere med letbane i forhold til minimetro, fordi letbanens standsningssteder er anlagt i gadeniveau uden lange adgangsveje og med den halve afstand indbyrdes, så de rejsende kommer tættere på deres mål.

Det viser sig også, at passagerkapaciteten er nogenlunde ens. Metroens vogntog kan medtage ca. 300 passagerer med en frekvens på ned til 1½ minut, medens letbanevogne har en kapacitet på op til 300 passagerer og kan køre med en frekvens på 1 – 2½ minut, alt efter hvor høj grad letbanetracéet er afhængigt af biler.

Nærlæsning af økonomien viser, at med letbaneanlæg i gadeniveau i stedet for minimetroanlæg, vil man for hver investeret 1 mia.kr. kunne få:

- 5 gange længere banestrækning
- 9 gange flere standsningssteder
- 2½ gange flere passagerer

Dertil kommer, at driftsøkonomien er næsten 3 gange bedre med letbaner i forhold til investeringen. Desværre er mange af disse forhold ikke fremhævet i Planredegørelsens konklusioner. Helt galt ser det ud til at være gået for indholdet i sammenfatningen, der er skrevet af Københavns Kommune. Her drages konklusioner, som ikke indgår i Planredegørelsen, og der mangler henvisninger til hoveddokumenterne.

Både trafikforskere og trafikøkonomer har efterfølgende rejst tvivl om indholdet i kommunens sammenfatning i forlængelse af en analyse, som er udarbejdet af Letbaner.DK. Den afdækker de divergerende opfattelser mellem Planredegørelsen og Sammenfatningen.

Der er dog flertal i Københavns Borgerrepræsentation for en Metrocityring, hvilket Transportministeren støtter. Spørgsmålet er blot om kommunen kan finde de mange penge til projektet, der kun vil nedbringe den stigende mængde biler i byen med 1%. Iflg. Letbaner.DK vil det samme beløb investeret i et radiale letbanenet ind og ud af byen kunne nedbringe bilmængden med op til 20%, ligesom det skete i f.eks. Strasbourg.

HI Trans i Århus

Danmark var vært for en international konference om letbaner og deres mange tilpasningsmuligheder, f.eks. TramTrain, der kan køre på både sporveje og jernbaner.

Konferencen blev afholdt i Århus den 22.–23. september, idet byen nu for alvor ønsker sig letbaner. Århus Kommune og Århus Amt har enstemmigt vedtaget at gå videre med letbaneplanerne.

10 dage tidligere afholdt den danske Ingeniørforenings jernbaneafdeling (JETRA) et velbesøgt dansk formøde i Århus, hvor der blev fortalt om de eksisterende letbaneplaner og ideer i både Århus og København. Bl.a. blev der sat fokus på Trafikgruppen Letbaner.DKs forslag til et radiallineforslag med letbaner i Storkøbenhavn og Ørestadsselskabets forslag til en Metrocityring. Linielængde og nøgletal som vist nedenfor blev gennemgået og sammenlignet.

Letbaneudstilling på Arkitektskolen

Vandreudstillingen med Københavns Amts forslag til en letbane langs Ring 3 mellem Lundtofte og Glostrup, var med på udstillingen af fremragende jernbanearkitektur på Kunstakademiets Arkitektskole, sammen med andre danske jernbane- og trafikprojekter i forbindelse med „Brunel Awards“.

Dette arrangement afholdes hvert fjerde år, hvor der overrækkes en række priser for godt jernbanedesign og -arkitektur verden over. I år var DSB og Watford Group værter for prisoverrækkelsen, der foregik på Kunstakademiets Arkitektskole, og priserne regnes i jernbaneverdenen for de absolut fineste.

Udstillingen i år rummede 159 forslag, som 20 jernbaneselskaber fra 13 lande havde sendt til konkurrencen, men også en række danske projekter var med uden for konkurrencen. Ud over letbanen langs Ring 3 var det bl.a. IC4 togene og Metrocityringen..

Ved en ceremoni på Kunstakademiets arkitektskole onsdag den 14. september overrakte Kronprins Frederik et hædrende diplom fra The Brunel Awards til parterne bag Flintholm Station: Banedanmark, Trafikstyrelsen, DSB S-tog og Frederiksberg-baneselskabet.

Morten Engelbrecht