

## Letbaner i Danmarks fire største byer

Inspiration til danske letbaner hentes bl.a. i Norge, hvor Bergen tog 1. etape af sin nye bybane i brug i 2010. Bybanen havde en passagertilvækst på 50% i løbet af de første fem måneder. Åbning af banens 2. etape forventes at ske til sommer, hvorefter arbejdet med etape 3 starter op til august. Her er Bybanen på vej til standsningsstedet Bystasjonen beliggende under et parkeringsanlæg, med hurtig omstigningsmulighed for bilisterne til bus og letbane. Foto den 23. juni 2010.

## Omstilling fra dieseldrift til eldrift bør også ske i den kollektive bytrafik

Tekst og fotos: Morten Engelbrecht

Det er glædeligt, at regeringen nu reserverer 27,5 mia. kr. i Togfonden DK til elektrificering af det danske jernbanelnet mellem Danmarks største byer.

I lighed med de fleste andre lande i Europa vil man i fremtiden kunne tilbyde pendlere og bilister et moderne sammenhængende banenet med hurtige og pålidelige el-tog baseret på gennemprøvet materiel.

### Rejsehastigheden op i byerne

Men uden en tilsvarende omstilling fra dieseldrift til elektrisk drift af den kollektive trafik i Danmarks fire største byer København, Aarhus, Odense og Aalborg vil man ikke få det maksimale ud af den 27,5 mia.kr. store jernbaneinvestering.

Derfor er det vigtigt, at man fortsætter investeringerne i hurtige og eldrevne letbaner. Ellers vil pendlere, der

i fremtiden har brugt 1 time på at komme fra Odense til København, f.eks. opleve en rejsetid i bus på 45 minutter for at komme fra Københavns Hovedbanegård til Husum – en strækning på ca. 8 km.

I de store danske byer kører dieseldrevne busser med en gennemsnitshastighed på 15-16 km/t, medens eldrevne letbaner i udlandet kører 22-25 km/t.

Her følger en status over hvad der i øjeblikket sker på letbaneområdet i Danmark:

### Ring 3 letbanen i København

Hvis alt går efter planen, vil anlægsarbejdet blive påbegyndt i 2015 for en 27 km letbane fra Lundtofte til Ishøj.

Bag en netop offentliggjort rapport om dette letbane-projekt står Ringby-letbane samarbejdet, en sammenlutning af de berørte kommuner, Region Hovedstaden og Transportministeriet.

Et forsigtigt skøn er, at 7.000 nye kollektive rejsende vil benytte letbanen, hvoraf ca. 4.000 er tidligere bilister. Den vil f.eks. få forbindelse til 6 S-togs-stationer, 2 regionshospitalet og DTU i Lundtofte. Iflg. rapporten forventes det, at letbanen vil generere op til 20.000 arbejdspladser i området langs banen frem til 2032.

Letbanen vil koste 3,8 mia.kr. eller 140 mio.kr. pr. km. Til sammenligning er Metrocityringen beregnet at koste 1,4 mia. kr. pr. km.

Endvidere foreslår Transportministeriet i et notat fra 12. juni 2012, at der igangsættes udredningsarbejde om potentielle nye letbaner fra Ring 3 letbanen til hhv. Nørrebro ad Frederikssundsvej og til Ny Ellebjerg station via Hvidovre hospital.

### Aarhus letbane

På et møde i Dansk Jernbane Klub fortalte projektleder Ole Sørensen, Aarhus letbane, om letbaneprojektet i Aarhus. Det var et meget spændende møde, hvor sløret blev løftet for de mange muligheder letbanen giver for den kommende trafikplanlægning for Østjylland.

Den første etape er Aarhus letbane, der binder områdets to nærbaner, Odderbanen og Grenaa-banen sammen via et 12 km nyt letbanespor fra Aarhus H igennem Aarhus til Lystrup. Denne strækning forventes at være i drift i 2017.

Anlægsselskabet Aarhus Letbane I/S har prækvalificeret fire konsortier til at give tilbud på at anlægge letbanen, samt på at levere tog til hele strækningen fra Odder via Aarhus til Grenaa. Alle konsortierne har erfaringer med letbaneprojekter og består af en bred gruppe af danske og europæiske selskaber.

Fire andre etaper har gennemgået en såkaldt fase 1-undersøgelse, som er en samfundsøkonomisk vurdering af etaperne. Det drejer sig om etaper fra Aarhus til henholdsvis Hinnerup, Brabrand, Hesselager og Skanderborg

### Odense letbane

Odense er inde i en rivende udvikling, og letbanen er et centralt element i infrastrukturen i fremtidens Odense.

Den skal forbinde boligområder med uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser med et letbanenet på i alt 21 km. Den første etape er på 14 km og vil koste ca. 2,1 mia.kr. eller 150 mio.kr. pr. km. I øjeblikket foretages en detaljeret projektplanlægning og VVM-redegørelse, som skal være afsluttet i 2016.

Der er positive tilkendegivelser fra folketingspoliti-kerne til dette projekt, og både repræsentanter for Transportministeriet, Region Syddanmark og Odense kommune deltager i styregruppen for Odense Letbane. Der er derfor begrundet håb om, at letbanen kan åbnes i 2020 – samme år som Ring 3-letbanen i København.

Beregninger viser, at letbanen kan betjene 45.000 beboere, 35.000 arbejdspladser og 25.000 uddannelsespladser

Den første linje skal køre fra Tarup og Bolbro gennem midtbyen til det nye campusområde med Forsker- og Videnparken, Syddansk Universitet, Nyt Odense Universitetshospital til Hjallelse station ved Svendborgbanen og med forbindelse til et nyt Park- and Ride anlæg ved motorvejen.

### Aalborgs letbaneplaner

Aalborg er også inde i en stor udvikling. Nu og i de kommende år sker det især i vækstkorridoren mellem Aalborg lufthavn, midtbyen og den østlige del af

### Links til danske letbaneprojekter:

København: [www.ringtre.dk/](http://www.ringtre.dk/) og [www.regionh.dk/menu/Trafik/Kollektiv+trafik](http://www.regionh.dk/menu/Trafik/Kollektiv+trafik)  
 Odense: [www.odense.dk/subsites2/letbanen](http://www.odense.dk/subsites2/letbanen)  
 Aarhus: [www.midttrafik.dk/letbane](http://www.midttrafik.dk/letbane)  
 Aalborg: [www.nordjyllandstrafikselskab.dk](http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk)  
 Generelt: [www.letbaner.dk](http://www.letbaner.dk)

byen. Der opføres et nyt Universitetshospital, Aalborg Universitet vokser sig stadig større, og det tidligere godsbanearreal omdannes til campusområde.

Især Universitetshospitalet vil medføre et stort behov for en udbygget infrastruktur, der kan transportere de mange tusinde ansatte, patienter og besøgende til og fra hospitalet på en behagelig og hurtig måde uden parkeringsproblemer. Det er helt afgørende, at den kollektive trafik er parat til at transportere de mange personer, når det nye hospital bliver ibrugtaget.


Den kraftige udvikling har medført, at Aalborg kommune, Region Nordjylland og NT i fællesskab har afsat 4 mio.kr. til en foranalyse af en letbane/BRT-løsning. Foranalysen udarbejdes i samarbejde med COWI, og forventes færdig i sommeren 2013.

Allerede nu forberedes busvejene i vækstkorridoren til, at der senere kan køre en letbane.

### Bybaner bør have økonomisk støtte

Regioner og kommuner i landets fire største byer er således allerede i gang med at omstille de meste belastede buslinjer til letbaner med eldrift.

Denne udvikling bør have markant støtte af politikerne i Folketinget, idet der er tale om omkostningseffektive bytrafikinvesteringer, som regioner og kommuner for længst har fået øjnene op for. Bybaner bør derfor sideløbende med jernbanen have en markant økonomisk støtte, for at kunne hjælpes i gang.

Dermed vil det fremtidige net af el-drevne tog og letbaner binde Danmark langt bedre sammen, og gøre den kollektive trafik attraktiv – også for bilister. 

*Vogntypen er en gennemprøvet lavgulvsvogn af typen Variobahn. Oprindeligt havde vognene fem moduler med plads til ca. 200 passagerer, men på grund af den store passagertilstrømning forlænges de med to ekstra moduler, således at kapaciteten bliver på 300 passagerer pr. vogntog.*

