



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

København, d. 10. marts 2020

Region Hovedstaden  
Regionsrådet

### **Rådet for Bæredygtig Trafik: Kommentar til Hørings svar fra Region Hovedstaden vedr. Movias Mobilitetsplan**

Vi har i Rådet for Bæredygtig Trafik bemærket Region Hovedstadens høringssvar til Movias Mobilitetsplan.

Vi undrer os imidlertid over, at der intetsteds i høringssvaret er nævnt noget om etablering af nye letbaner.

Vi går ud fra, at Region Hovedstaden stadig bakker op om de planer for et letbanenet i regionen, som DTU af Region Hovedstaden fik i opdrag at udarbejde for nogle år siden, og som også er beskrevet på Regionens hjemmeside. Se <https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Analyser-om-letbaner/Sider/Analyser-om-letbaner.aspx>

Vi vil endvidere pege på, at der i Københavns Kommune pågår et udredningsarbejde omkring en letbane på Frederikssundsvej. Denne er heller ikke nævnt. Vi mener imidlertid, at man bør holde fast i Københavns Kommunes plan for letbane på Frederikssundsvej: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23134318-32211171-1.pdf>

Ikke mindst i lyset af en kommende statslig infrastrukturplan finder vi det vigtigt, at også letbaner indgår i planerne for Regionens transportplanlægning, og vil derfor opfordre til, at dette tages op af Region Hovedstaden.

Etableringen af nogle Bus Rapid Transit (BRT) buslinjer er fint, men når det kommer til at tackle en række af de store trafikstrømme på en robust og bæredygtig måde, kommer man ikke uden om en massiv opgradering af den kollektive trafik til fremtidens klimaansvarlige trafik. En sådan omstilling vil kun kunne ske fornuftigt ved implementering af egentlige letbaneløsninger.

Rådet for Bæredygtig Trafik stiller sig ikke konsekvent negativt overfor BRT-løsninger, men de er og bliver aldrig det samme som letbaner. Der skal meget store og lange busser til, før BRT-materiellet får samme kapacitet. Og letbanetog har den fordel, at de kan køres sammenkoblede, hvilket er endnu ikke forsøgt med busser. Komfortmæssigt er letbaner busser helt overlegne, da de kører på jævne skinner, mens såvel asfalt- som betonkørebaner altid vil være en smule ujævne. Hertil kommer, at busser med led har det med at hoppe op og ned i leddene, ligesom de ofte har flere vibrationer.

Rullemodstanden på skinner (jern mod jern) er stort set ikke eksisterende, mens gummihjul på asfalt har stor rullemodstand. Derfor kræves der også mere energi til at flytte en bus med samme udførelse som et letbanetog. Letbaner kører normalt med strømforsyning direkte fra en køreledning, mens de fleste el-busser kører på batterier. Batterier skal først oplades, og her mister man noget af effekten, så elforbruget reelt bliver større.

Værd at mærke sig er desuden, at letbanetog kan køre hurtigt, op til 100 km/t på eget areal, hvilket en bus næppe vil kunne præstere.

Letbanetog holder lige så længe som 3 bussers levetid, det skal også regnes med.

I udlandet er erfaringen alle steder, altså entydigt, at letbaner tiltrækker mange flere kunder - ikke mindst fra biler – end den busdrift, de erstatter. Også BRT giver flere kunder, men slet ikke i samme målestok - og ikke fra biler.

Letbaner bliver liggende hvor de er, således man kan byplanlægge ud fra dem og deres tracéer (og omvendt), hvorimod busbaner kan inddrages til taxaer, el-biler eller førerløse biler når som helst. Her har man formentlig en af grundene til, at mange letbanemodstandere synes bedre om BRT og har gjort meget ud af at fremhæve dette i debatindlæg i medierne.

Og det er rigtigt, at BRT er billigere, i hvert fald på kort sigt. Men spørgsmålet er, om prisen er så afgørende vejet op imod letbaneløsningernes fordele på længere sigt og i lyset af den klimavenlige byplanlægning?

Man kunne med god grund stille spørgsmålet: Hvorfor skal kollektiv trafik altid regnes ud fra hvad der er billigst? Bilfolket og dets repræsentanter regner pr. refleks altid med motorveje i deres forventninger til samfundets infrastrukturudbygning og afhjælpningen af trængselsproblemerne, men aldrig med motortrafikveje eller almindelige landeveje, når der kræves nye veje, og når vejlobbyisterne opsøger minister og beslutningstagere.

Man bør holde fast i, at letbaner er den rigtige kollektive trafikløsning de steder, hvor (det fremtidige) passagerunderlag er stort nok til det. Og det vil gælde mange af de nuværende busradialer plus enkelte ringforbindelser.

Så kan man på kort sigt godt udbygge til BRT eller i det mindste med busbaner, som muliggør senere ombygning til egentlige letbaner. Men det skal så klart fremgå af

udbygningsplanerne, at der senere kommer rigtige letbaner. Og at arealerne på vejene hertil sikres med det samme (Det var hvad man gjorde i Aarhus for mange år siden, lang tid forud for etableringen af letbanen).

Med venlig hilsen

Leif Kajberg og Niels Wellendorf, henholdsvis næstformand og bestyrelsesmedlem, Rådet for Bæredygtig Trafik