

Forslag til indlæg på Trafikdagene 2005

| | |
|---|---|
| Indlæggets titel: | Letbaner i København - i stedet for eller som supplement til en Metroring |
| Forslag til emneindplacering: | Kollektiv transport (bus, light rail, jernbane og fly), terminaler og vejregler |
| Forslagsstiller: | Jan Kragerup , NIRAS A/S |
| Har paperet været præsenteret på andre konferencer? | nej |
| Hvis ja, hvilke: | |
| Omhandler paperet et projekt, som tidligere har været præsenteret på Trafikdagene? | ja |
| Hvis ja, hvilket år: | Projekt Basisnet, 1999 |
| Teoretisk eller praktisk | Praktisk |

Formål:

Københavns Kommune har udarbejdet en helhedsplan for den kollektive trafik i København, i forbindelse med overvejelserne om etableringen af en Metroring. Et projektteam bestående af NIRAS, Rambøll og Rambøll Nyvig blev valgt til at undersøge en eventuel letbaneløsning, helt eller delvis forløbende i gadeplan. Opgaven bestod af to dele: Betjeningen af de tætte bydele, hvor letbane eventuelt kan være et alternativ til en Metro i tunne, samt betjeningen af områderne uden for de tætte bydele, hvor en letbane kan være en mulig højklasset betjening - enten i sammenhæng med en Metroring eller en letbanering i de tætte bydele. To andre delprojekter er løst af hhv. TetraPlan (Baggrund, tidligere planer og undersøgelser) og Transportøkonomisk Institut Oslo (Udenlandske erfaringer).

Metode:

Der blev taget udgangspunkt i foreliggende projekter, primært Projekt Basisnet fra 1999 samt de efterfølgende undersøgelser af en Metroring. Metroring-alternativet er sammenlignet med dels en 100% overfladebaseret løsning, nemlig letbanealternativet fra Projekt Basisnet (Basisnet 1) samt med en modificeret letbaneløsning, som i højere grad betjener de samme områder som Metroringen og som forløber i tunnel på strækninger hvor en overfladeløsninger er specielt problematisk.

Empiri

Transportøkonomisk Institut, Oslo, gennemførte sideløbende en delprojekt, hvor erfaringer fra udlandet med Metro og letbane blev indsamlet og rapporteret. Nærværende arbejde er i et vist omfang baseret i et vist omfang på resultaterne af dette.

Resultater

Der er gennemført en sammenligning af de 3 alternativer i tætbyen jf. overstående, samt af eventuelle videre udbygninger af det højklassede system (Metro, letbane, højklasset bus i egen infrastruktur). Følgende parametre er analyseret/vurderet: * Mulig indpasning af letbanen i gaderummene, herunder trafikale løsninger * Effekter for det kollektive trafiksystem (ændringer i rejsetider, passagemængder mv.) * Effekter for biltrafikken (ændringer i fremkommelighed, trafikmængder mv.) * Effekter for den øvrige trafik (ændringer i fremkommelighed, barriereeffekt mv.) * Trafiksikkerhed * Miljøeffekter * Effekter for investeringsbehov og driftsøkonomi Der peges ikke i arbejdet på nogen bestemt løsning - det er et trafikpolitisk valg hvorvidt man ønsker et relativt dyrt mere højklasset system, som ingen effekter har for overfladetransit og -miljø, eller et noget billigere højklasset system, som medfører markante effekter på overfladen (primært effekter for biltrafikken).

| | Korresponderende forfatter | Foredragsholder |
|---|----------------------------|-----------------|
| Jan Kragerup | Ja | Ja |
| Morten Agerlin Petersen | Nej | Ja |