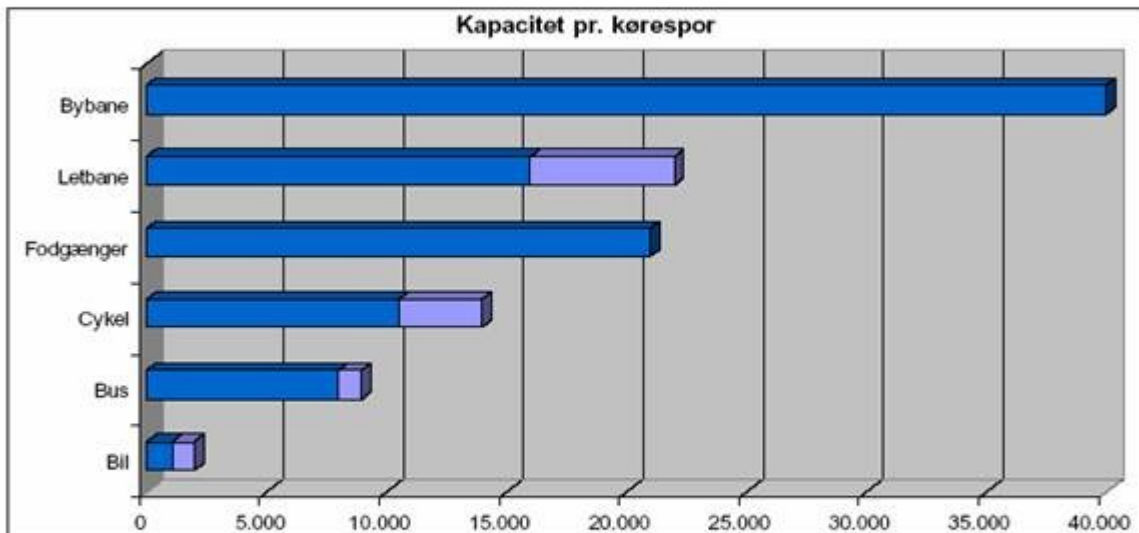


Forskellige transportformers kapacitet. Med forklaringer nedenfor af professor Otto Anker Nielsen

### 3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af **Figur 12**, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



**Figur 12** Arealbehov for forskellige transportløsninger<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

De forskellige farver for letbane, cykel og bil bygger på forskellige anlægs/systemløsninger.

Det store letbanetal er ved letbaner, der kører i eget tracé (altså ikke blandet med biler) og har fuld signalprioritering i alle skæringer. Det lave tal er ved typisk mere sporvognslignende systemer uden fuld signal prioritering og blandet tracé. Begge værdier forudsætter dog en vis fleksibilitet i styringen af systemerne. I eksempelvis Strasbourg kører letbanen med en blanding af kørsel på sigt og med et GPS-baseret lokaliseringssystem. I Danmark har man ofte forudsat mere traditionelle blok-styring (sikringsanlæg), hvilket reducerer kapaciteten ganske væsentligt (vel til mindst halvdelen). Hvis en letbane skal køre med høj frekvens (I Strasbourg er vognfølgen helt ned til 30 sek. interval på den centrale strækning), kræver det signalprioritering, hvor den krydser vejanlæg. De løsninger man har foreslået i Danmark har nok snarere en maks. kapacitet på 10.000 passagerer per spor per time.

Cykel; maks tallet er hvor cykelstien er tilstrækkelig bred og der ikke er forsinkelser ved lyskryds. Det lave tal er en typisk bycykelsti, hvor de enkelte cykler har mindre plads til at overhale og der er forsinkelser ved lyskryds. En af mine kæpheste er, at der kan opnås ganske markante fremkommelighedsforbedringer for cyklister, hvis man udvidede bredden af de mest belastede cykelstier i kbh., lavede grønne bølger for cyklister (der er mig bekendt kun én nu i DK), lavede flere tunneller/broer e.l. for at forbedre cykelfremkommeligheden, og gav cykler prioritet fremfor biler ved mange cykelruter. Jeg er helt sikker på, at hvis man regnede samfundsøkonomi (med trafikministeriets enhedspriser) på sådanne projekter, så vil den ofte være særdeles positiv. Men det gør Kommuner jo typisk ikke.

Bil; det lave tal er for en stor trafikvej i byområde. Det høje motorvej. For bil er benyttet gennemsnitlig bilbrug. Selvfølgelig ville maks. kapaciteten være større hvis bilerne var fyldt. Men rent faktisk er f.eks. S-togene jo helt fyldt i myldretiden, så her er maks. kapaciteten lig udnyttelsen. Men bilerne er ikke fyldt, fordi man typiske skal køre forskellige steder hen og derfor ikke kan dele bilen. Så jeg mener at en realistisk brug af de enkelte transportmidler er den mest rimelige basis.

mvh  
Otto Anker Nielsen