

Letbane er første skridt mod grøn by

Af Jørgen Bjerring, Magtenbølle (Dansk Cyklist Forbunds repræsentant på Fyn)

”Hvilket miljø, og hvilket klima, kunne der ikke skabes i en by som Odense, hvis al færdsel skulle ske på den kollektive transport plus cyklende og gåendes præmisser!”

Fynsk Ervervs direktør Jytte Reinholdt takker for letbanen i Odense (Synspunkt 15. nov.).

Jytte Reinholdt glæder sig over, at såvel borgerlige som socialdemokratiske byråds- og Folketingspolitikere har travlt med at køre en letbane i Odense i stilling.

Jytte Reinholdt mener, at bygningen af letbanen er et ”vigtigt værdipolitisk signal, der vil appellere til flere om at fravælge privatbilismen til fordel for offentlig transport”.

Jeg er fuldstændig enig. Og hvor ville det være befriende, hvis politikere og planlæggere ville arbejde for, at letbanen ikke blot ”appellerer” til borgernes fravalg af privatbilismen, men at den vil sætte en effektiv stopper for al overflødig biltrafik i Odense.

Selvfølgelig skal biler (herunder varevogne og beboernes biler) kunne komme til og fra midtbyen. Men rigtig mange biler kan gøres overflødige i Odenses bymidte. Busser og letbane plus attraktive forhold for cyklister (trygge og sikre cykelveje, og gode cykelparkeringsanlæg samt bycykler til besøgende) kan gøre masser af biltrafik ”uvedkommende” i byen, som godt vil kendes for at være ”grøn”, og for at være ”cykelby”.

Hvilket miljø, og hvilket klima, kunne der ikke skabes i en by som Odense, hvis al færdsel skulle ske på den kollektive transport plus cyklende og gåendes præmisser! I dag foregår færdslen først og fremmest på bilismens betingelser. Det er antallet af biler i byen der afgør, om forældre trygt kan sende deres børn afsted i trafikken. Det er antallet af biler der afgør, hvor meget plads der kan blive i byen til menneskelig aktivitet i parker og på øvrige opholdsarealer. Og det er antallet af biler i byen der afgør, hvor ren en luft byens borgere, og de mange besøgende i byen, kan indånde. Ligeså er antallet af biler (og deres hastighed) medvirkende til støjniveauet i byen.

Visionen for en letbane i Odense skal nemlig ikke begrænses til letbanen. Trafikanterne fra motorvejen skal kunne stige om til en hurtig, effektiv og komfortabel videre-transport fra Campus-området indad mod Banegårdscentret. I den anden ende, ved Banegårdscentret, skal letbanen også understøttes af passagerer, som kommer med tog fra oplandet. Motorvej og banegård er effektive ”fødekæder” for passagerer til letbanen.

Pengene til anlæg af letbane i Odense kan passende tages ved at droppe Vejdirektoratets forslag om en vestfynsk motorvejsudvidelse. Hér ligger 4 mia kr. og venter på at blive brugt til noget langt bedre! Motorvejsudvidelse på Vestfyn er overflødig, når vi får en Fehmernforbindelse. Og den bliver endnu mere overflødig, hvis pendlerne på den vestfynske motorvej tilbydes effektiv og billig transport i pendlerbusser

ad motorvejen. Én pendlerbus på den vestfynske motorvej fjerner én km. kø. Indsæt pendlerbusser morgen og eftermiddag på den vestfynske motorvej, og sæt passagererne af ved letbanen på Campusvej. Så spares en kæmpeinvestering i overflødig vestfynsk motorvejsudvidelse, og mange fynske fynske pendlere vil i fremtiden opdage, hvor komfortabelt og miljørigtigt de kan lade sig transportere med busser, letbane og tog.