

TRAILC

JERNBANERÅDGIVNING



☰ Menu

“Let”banen

21.12.2017 Af Niels Thougård

Så kom den endelig ud at køre med passagerer, Danmarks første letbane. Det har været længe imødeset, og det har været alt andet end let, men nu er den her, og vi kan forhåbentlig og formodentlig se frem til mange år med letbanen som populært transportmiddel og som succesfuld løftestang for byudvikling.

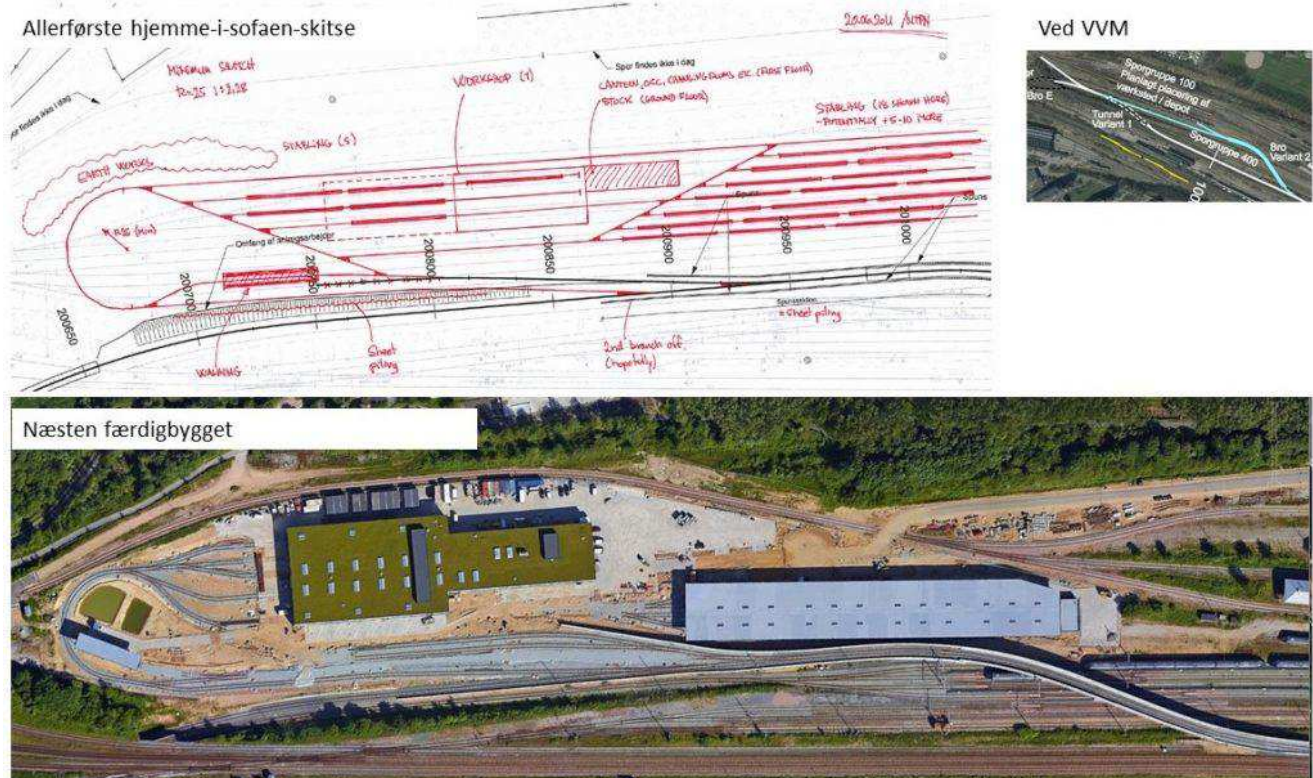
Især evnen til at facilitere byudvikling synes jeg er et aspekt, som får alt for lidt plads i diskussionerne om letbaner; For mig at se er det vigtigere end transportfunktionen, der, som kritikere ofte fremfører, i nogle tilfælde kan klares billigere med busser i dedikerede busbaner.

Men busser kan ikke bruges som løftestang for byudvikling – busruter kan ikke tiltrække virksomheder, busstoppesteder kan ikke generere investeringer i stationsnære boliger og erhverv og der kan ikke skabes attraktive byrum omkring et busstoppested. Hvis man fandt en begavet måde, hvorpå byudviklingspotentialet kunne afspejles i de samfundsøkonomiske analyser, så ville (også) den økonomiske case for letbaner se helt anderledes positiv ud.

Alle problemer til trods, så er jeg stolt over at have været en del af letbaneprojektet ca. fra 2011 – først et par år i Cowi-regi og de sidste 5 år i eget regi med forskellige udvalgte opgaver. Det har været en stor tilfredsstillelse at sætte fingeraftryk både i infrastrukturens udformning, i de organisatoriske samarbejdsaftaler omkring letbanen samt på forskellig vis i infrastrukturdriften.

Hovedpunkter i retrospekt, hvor jeg selv synes at have gjort en forskel:

- Programfaseprojekt for letbanekorridoren igennem Banedanmarks (og DSB's) infrastruktur med tilslutning til Odderbanen. Herunder at skabe plads til depotet midt i Banedanmarks infrastruktur
- Koordinering med Banedanmark, DSB og MJBA
- Depotdesign – de første, rammesættende skitser af layout; Se illustration
- Centrale sporlayouts mht. trafikal funktionalitet – dobbelt afgrening til depot, pocketspor ved Ar H, orientering af transversaler mv.
- Udarbejdelse og forhandling af samarbejdsaftaler om infrastrukturdriften med Banedanmark og DSB
- Strukturering og udbud af infrastrukturdriftkontrakten, deltagelse i PQ og kontraktforhandlinger
- Diverse særlige ad hoc opgaver, herunder med nogle af de tekniske sikkerhedsregler her i slutspurten.



Alt i alt er det de sidste 5 år blevet til ca. 1.500 timer fordelt på 4 forskellige kontrakter for 3 forskellige kunder.

Vi går mod lysere tider – vi ses derovre

/Niels

Holdningsindlæg, Teknik, Trailc

< GAB GAB

> Julehilsen