

Letbaner i danske byer

Paper til indlæg på Aalborg Trafikdage 2009

Helge Bay, Atkins Danmark

Erik Kjærgaard, Atkins Danmark

Beslutningstagerne tøver med at forbedre bymiljøer i Danmark

Bilerne har stadig højeste prioritet i byernes trafikstruktur.

Trafikpolitikken i Danmark har indtil nu, på trods mange fine hensigtserklæringer, ofte været præget af manglende rationelle beslutninger uden ordentlig sammentænkning af systemer og bymiljøer.

Beslutningstagerne tøver måske fordi de er bange for at nedprioritere de flestes foretrukne transportmiddel: Bilen. Effekten ses stadig mange steder hvor man har lavet forsøg med gågader eller kollektivgader uden at tage skridtet fuldt ud. Her kan nævnes Lyngby hovedgade, Nørrebrogade i København, Adelgade i Skanderborg og mange flere.

Denne tøven har især ramt muligheden for at opruste den kollektive trafik med letbaner.

Steder hvor bilfrie gader er indført som forsøg, vendes tommelfingeren ofte nedad efterfølgende, fordi gågader kræver ombygning af hele gaden og en helhjetet indsats for at tilpasse gaden til fodgængernes, erhvervslivet og beboernes behov. Et behov for at indtage gadearealet kreativt og kvalitativt og derved forbedre bymiljøet.

Bæredygtige og levende byer bliver dermed ofte et tomt begreb – en hensigtserklæring som ikke får reelt indhold. Bilerne er stadig højt prioriteret på bekostning af fodgængere og cyklister tilgængelighed, tryghed og sikkerhed. Selv Ørestad – den nyeste by i Danmark – er bortset fra at den er født med en Metro opbygget på bilernes betingelser – bilerne kan komme til overalt, og der er ingen gader eller boulevarder uden biltrafik. Bilerne kan komme til alle punkter indenfor få meter, mens det er noget vanskeligere at parkere sin cykel på lovlig vis.

Et vigtigt middel til at ændre bymiljøet væk fra biltrafikkens dominans er etablering af alternative transportmidler. Letbaner i de tætte byområder er her den suverænt bedste løsning. Utallige eksempler fra udlandet viser, at selv i smalle gader og på pladser kan man – hvis man vil - indføre letbaner således at biltrafikken bliver nedprioriteret til fordel for sporvogne, fodgængere, cykler og bymiljøet.

Dette kan gøres som

- enten 'shared space' hvor biler ikke er forbudt. Biltrafikken tillades i mindre grad på visse veje og pladser og i højere grad andre steder. Gennemkørende bilister finder hurtigt andre veje, mens andre med vigtige ærinder stadig kan komme frem.
- eller miljøgader / kollektivgader hvor biltrafikken begrænses til de lokale beboere og varekørsel fra gadehjørne til gadehjørne.

Burde det ikke være den kollektive trafik, fodgængerne og cyklisterne, der blev prioriteret højest i de tætte byområder?

Hvorfor er politikerne ofte så tøvende med afgørende forbedringer af bymiljøet i de større byer?

Skal vi gå efter at nedbringe antallet af 'bil nr. 2' ved at den ene voksne i hver husstand kan undvære en bil?

Hvad er en letbane?

Begrebet 'Letbane' beskrives godt af Midttrafik under Århus letbaneprojekt:

"Begrebet dækker over et bredt spekter fra de traditionelle sporvogne til lette lokaltog. Ordet letbane kommer fra det engelske Light Rail. Idéen med en letbane er at samle de bedste egenskaber fra busser og tog, hvor de enkelte letbanevogne ligner slanke busser, som kører på skinner ligesom tog. En af de store forskelle mellem letbane og tog er, at letbanen kan blandes med anden trafik på en smidig måde. Letbanen bør så vidt muligt anlægges i eget tracé af hensyn til rejsehastigheden, men skinner kan lægges direkte i vejbanen. Herved kan man i modsætning til tog komme meget tæt på rejsemålene i byområderne.

Overordnet opfattes letbanetog som moderne sporvogne, med den væsentlige forskel fra de "gamle" sporvogne, at de nyeste modeller har en helt anden komfort og et langt lavere støjniveau. Letbanerne er for det meste eldrevne, men nogle steder bruges der togsæt, der både kan køre på el og på diesel eller på gas. Disse letbanetog kører ofte på el i byen og på diesel i oplandet.

Letbanen kan indpasses meget fleksibelt til den eksisterende infrastruktur, da der er mulighed for at køre på forskellige eksisterende infrastruktur, både sammen med biltrafik og på jernbane. Det er dog stadigvæk mest hensigtsmæssigt, at de nye systemer kører i eget tracé på de fleste strækninger, og de bør kun blandes med den almindelige trafik i de helt centrale bydele, hvor der ikke er andre muligheder. I tilfældet med en letbane ved Århus, muliggør det f.eks. en rigtig god integrering af en letbane ved brug af det almindelige jernbanenet på Grenå- og Odderbanen.

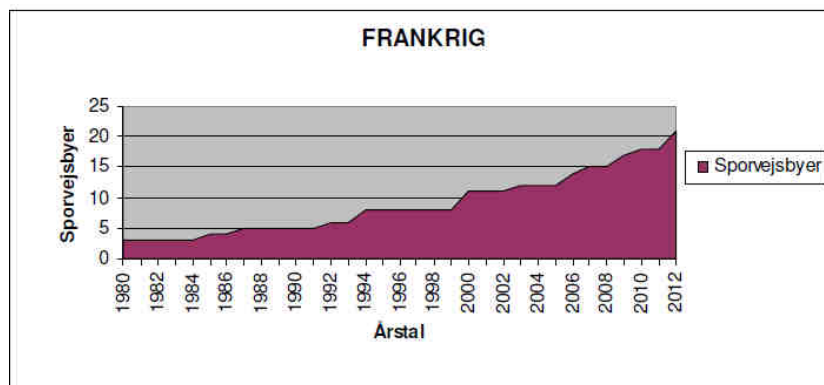
Letbaner er den mest fleksible og økonomiske form for kollektiv skinnetrafik - både hvad angår vogne, sporanlæg, projektering, anlæg og drift. Alligevel er transportudbyttet næsten identisk med metroens, ikke mindst når det ansues fra bilejernes synspunkt. De oplever ofte, at de blive befordret hurtigt og præcist ind og ud af byen helt uden parkeringsproblemer og ikke mindst uden de store fremkommelighedsproblemer i forbindelse med bilkøer." ¹

¹ <http://www.midttrafik.dk/letbane/hvad+er+en+letbane>

Udlandet viser vej

En letbane fungerer som en magnet på byudvikling og investeringer.

I lande som Tyskland, Frankrig, Spanien og Sverige er utallige byer i gang med at forbedre klassiske bildominerede byområder til levende fredeliggjorte byrum med gader og pladser, hvor letbaner transporterer byens beboere og brugere, der kan nyde bylivet med handel og caféer. Børn og voksne elsker at færdes i et trafiksikkert bilfrit bymiljø, hvor der er plads til udfoldelsesmuligheder i rene og rolige omgivelser.



Udviklingen i antal franske byer med sporvejssystemer, kilde Letbaner.dk

Der findes utallige eksempler fra europæiske byer med totalt forandrede bymiljøer langs letbaner (Strasbourg, Bruxelles, Lyon, Rostock, Kassel, Erfurt, m.fl.). Miljøer der opleves meget 'lækre' sammenlignet med danske bymiljøer. Her har man netop omprioriteret gadearealet til fordel for kollektiv trafik og bymiljø. Biltrafikken er flyttet væk eller reduceret fra centrale gader og pladser og er flyttet til parallelle gadeforbindelser og ringveje, hvor gennemkørende trafik og parkeringsmuligheder findes. I stedet er der så etableret letbaner, der kan bringe pendlere direkte ind til bykernen med en tæt dækning.

Meget ofte fremhæves det i diskussionerne herhjemme, især fra bilister, at forudsætningen for at man kan flytte trafik fra bil til kollektiv trafik er en væsentligt bedre og meget tilgængeligt kollektiv trafiknet. Men det bliver ved snakken – bortset fra Metroen i København, der dog kun har (og vil få) en begrænset dækning i forhold til letbaner.



Strasbourgs centrale strøg og pladser er kun for fodgængere og letbanen.

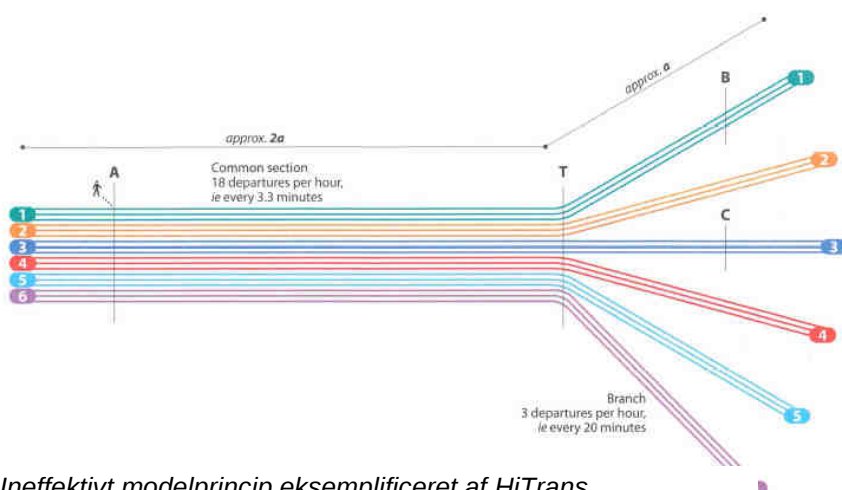
HiTrans-projektet om bedste praksis

Det internationale projektsamarbejde producerede et sæt håndbøger i 2005: 'Best practice guide' op til en konference i Århus. I bog 3 (Public transport & urban design) side 36 beskrives bl.a. målsætningerne i forbindelse med etableringen af letbaner i Strasbourg:

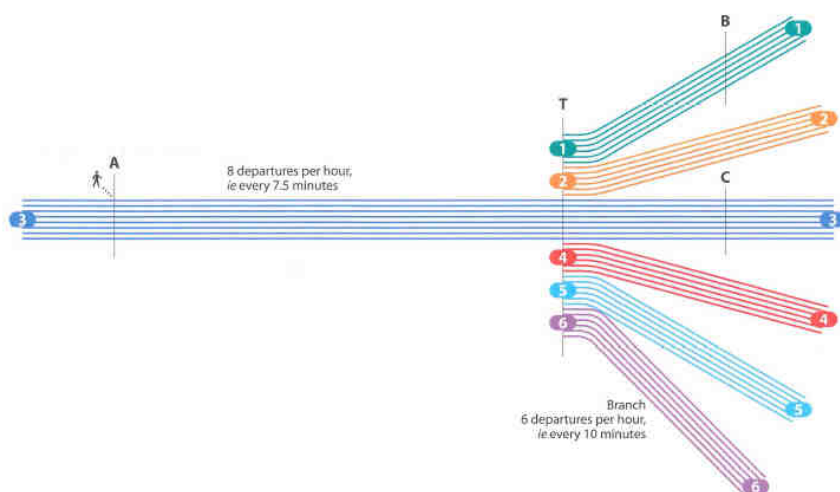
"Formålet med det fuldt tilgængelige letbanesystem i Strasbourg var, at eliminere den tætte myldretidstrafik med kødannelser i byens historiske centrum, som påvirkede det offentlige rum med luftforurening og begrænsede bevægelsesmuligheder for fodgængerne. Strasbourg brugte det nye letbanesystem til at redefinere det offentlige rum med nye extensive arealer for fodgængere, ved at kontrollere vejtrafikkens bevægelser i centrum.

Strasbourg havde en vision om en by, som var fodgængernes førsteprioritet, som havde udvidede offentlige arealer og som tilbød en bedre livskvalitet. Letbanen blev brugt som katalysator for at opnå dette mål med genopdagelse af byen. Efter dette mål kom så ønsket om en bedre trafikal løsning."

I bog 2 "Planning the network's" kan man studere mange spændende teorier og gode råd omkring planlægningen af det kollektive linjenet, hvor f.eks. frekvensen angives som essentiel for trafiknettets attraktivitet. Derimod er det ikke så afgørende, om man skal skifte en enkelt gang, hvis bare ventetiden er kort.



Ineffektivt modelprincip eksemplificeret af HiTrans

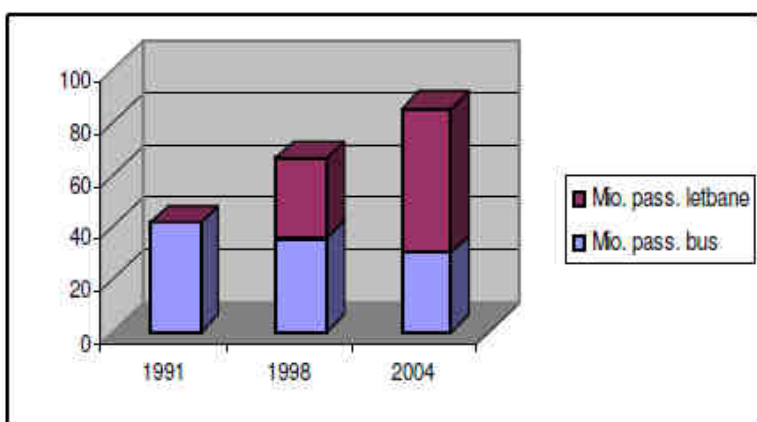


Højfrekvent og brugervenligt modelprincip anbefalet af HiTrans

Den øverste Illustration viser en ineffektivt modelopbygning. Her kører alle buslinjer fra centrum af byen, ud langs en indfartsvej med stoppesteder og deler sig i punkt T, hvorefter de kører ud til hvert deres område. Pga. de mange busser som skal ind til centrum, vil modellen ofte skabe trafikale problemer. Den øgede frekvens til punkt T gavner kun i tilfælde af, at rejsen slutter her. Den rejsende har mange valgmuligheder i punkt A, men hvis den rejsende skal til punkt B, så er det kun én ud af de 6 buslinjer, man kan tage. Derfor er modellen ikke brugervenlig, men derimod yderst kostbar og miljøbelastende.

Udenlandske byer - der gør noget ved det

I Strasbourg er andelen af kollektivt rejsende steget fra 11% til 24% på 13 år i kraft af udbygning af den kollektive trafik med primært letbaner. Den første linje åbnedes i 1994 og ligesom i de fleste andre nye letbanebyer er trafikmængden steget over forventningen og bilmængden er reduceret tilsvarende.



Passagertallet for den kollektive trafik i Strasbourg er mere end fordoblet 13 år efter åbningen. (kilde: Letbaner.dk)

I Lyon blev en ny letbane udvidet for 300 mio. kr. hvilket forventes at medføre offentlige og private investeringer på 15 mia. kr. i området.

I Erfurt er hele den gamle bevarede bykerne omdannet til et net af gågader og bilfrie torve med letbaner. Hele bykernen emmer af livsglæde og handel, selv om man kun vanskeligt kan køre dertil i bil.



Spurvogn kører ud på fredeliggjort plads i Erfurt, Tyskland

I Nice kører letbanen over to historiske pladser på batteri for at undgå køreledningernes visuelle forstyrrelse, og der findes flere metoder til at undgå køreledninger kortvarigt.

I Rostock er det gamle sporvejsnet moderniseret og byens største boulevard lukket for gennemkørende biltrafik. Torve og pladser er udvidet ud på det oprindelige gadeareal. Resultatet er utrolig lækre byrum, hvor folk elsker at opholde sig og færdes på kryds og tværs både som fodgængere og cyklister. Sporvejsnettet bruges som løftestang for landsdelens skrantende økonomi.



Den tidligere 4-sporede vej forbi Steintor i Rostock er forvandlet

Freiburg startede med forenklede billetzoner og store mængderabatter. Idéen bredte sig hurtigt til hele Tyskland. I dag kan man købe meget billige rabatbilletter i let tilgængelige automater i stort set alle tyske byer. Der gives mærkbar rabat, hvis man køber flerturskort, grupperejser, dags-, uge-, måneds- eller årskort.

Sådan kan det gøres i danske byer

Århus er længst fremme, da den er kommet med i den seneste Trafikaftale, ligesom en VVM-redegørelse er tæt på at være færdig.

Odense er gået i gang med seriøse skitseplaner for et letbanenet, der muliggør en kraftig forbedring af bymiljøet i Odenses bymidte – ved at lukke en af 50'ernes store betonkiler, Thomas B. Trigesgade, der splittede Odenses bymidte i to, ligesom det er sket i en lang række andre byer.

Ring 3 i Storkøbenhavn – en højklasset kollektiv trafikåre har været diskuteret i mere end 10 år – I 2005 besluttede amtet sig for en letbaneløsning, og alligevel har projektet stået i stampe helt frem til 2009 på grund af manglende statslig opbakning. På trods af den forholdsvis lave pris på infrastrukturen, viser al erfaring, at det er nødvendigt med statslige midler, med mindre man vil anvende OPP-principper.

I sommeren 2009 meldte Transportministeren højest overraskende ud, at han vil støtte en letbane langs Ring 3, dog med forbehold for at andre løsninger skal tages i overvejelse. En kovending, men ikke nødvendigvis en reel drejning.

Derudover er der løse debatter om letbaner i forskellige mindre byer og i selve København. Ingen tvivl om at letbaner i København vil kunne løse et alvorligt hul i byens højklassede trafiknet, men hvad med de små byer?



Ellerstadt nær Mannheim i Tyskland, som betjenes af sporvogne på den tidligere privatbane: Rhein-Haardtbahn.

Hvor lille kan en letbaneby være

I Tyskland er der mange sporvejsbyer med ca. 100.000 indbyggere og få med ned til 46.000 indbyggere (Gotha), som nok er smertegrænsen for selvstændige systemer.

Men hvis en mindre by kan kobles op på en større nabobys sporvejsnet, f.eks. Randers-Århus, eller fungere som regionalbane imellem byer med særlige transportbehov, f.eks. Billund-Vejle, kan bystørrelsen være meget mindre. I Tyskland ses eksempler på byer med ned til 18.000 indbyggere, der har letbane til en naboby (Bad Dürkheim-Mannheim).

Mange jyske byer, der i 70'erne mistede deres baneforbindelser, kunne få stor gavn af at blive koblet sammen med letbaner, der fungerer som en slags regionaltoget fra by til by. De kan forbinde byer og boligområder med virksomheder, industri og station ved at køre helt ind til bycentrene via indfaldsveje.

Endelig kan flere af de eksisterende lokalbaner og mindre befærdede eller nedlagte jernbaner indgå i et letbanesystem ved at anvende 'TramTrain' materiel, der udrustes med udstyr til at befære jernbanestrækninger.

Kombinationen af nye lette baneforbindelser og bilbegrænsede bymiljøer kan give store gevinster for miljøet i byen (luft og støj) og samtidig reducere CO₂-udledning og luftvejslidelser. Hvis der investeres markant i letbaner er det måske den mest effektive metode til hurtigt at nærme os målet om en reduktion af bytrafikkens CO₂-udledning og etablering af bæredygtige bymiljøer,

Hvordan gøres en letbane til en succes

- Benyt anlæggelsen til en renovering af gaderummet
- Begræns biltrafikkens kapacitet langs banen
- Begræns letbanens samkørsel med biltrafik til et minimum

- Etabler Park & Ride (små og store) ved flest mulige standsningssteder
- Skab gode skiftemuligheder til anden kollektiv trafik
- Kør letbanen med en høj frekvens (by: 2-5 min. - land: 10-20 min.)
- Sikre hastigheden ved at have min. 400 m imellem standsningssteder
- Sikre tilgængeligheden ved at have max. 600 m imellem standsningssteder i byer



På Tvärbanan i Stockholm åbnede i år 2000. Der havde man regnet med 20.000 rejsende pr. døgn efter ti år, men allerede året efter opstarten var antallet 28.000 rejsende.

Krav til anlæg for Park & Ride

Parkér & Rejs anlæg (Park & Ride) skal etableres, hvor det er hensigtsmæssigt at samle bilpendlere op uden for bykernen. Der har været forsøgt etableret ved flere S-togsstationer med svingende resultat. Kildedal nævnes igen og igen som et dårligt eksempel, men de øvrige Park & Ride-anlæg uden for København har faktisk været rimeligt meget benyttet ud fra en hjemmeside om ledige pladser. Måske har de ikke været 'markedsført' rigtigt, for i udlandet ser man ofte Park & Ride-skilte.

En trafikforskningsgruppe har opstillet følgende forudsætninger for succes:

"Skal Park & Ride blive en succes, må trafikanterne overbevises om fordelene ved at stille bilen og fortsætte i tog og busser. Der kan opstilles en række vigtige forudsætninger især for nye, men også for eksisterende anlæg til Park & Ride:

- Anlægget skal ligge tæt på hovedfærdselsåren og tæt på gode kollektive trafikforbindelser (f.eks. ved skæringer mellem motorveje og jernbaner eller ved busprioriteringsanlæg).
- Der skal være korte gangafstande, og anlægget skal af trafikanterne opleves som et trygt og sikkert sted at opholde sig.

- Der skal være tydelig information om kødannelser og parkeringssituationen inde i København i tilstrækkelig god tid inden afkørslen til Park & Ride anlægget.
- Rejsetiden må ikke forøges væsentligt ved at foretage Park & Ride i stedet for at køre hele vejen i bil. Den kollektive trafik skal derfor have hyppig frekvens og prioriteres i trafikken.
- Trafikanten må ikke opleve, at den kollektive rejse giver ringere komfort og rejseoplevelser.
- Den samlede pris for rejsen skal være mindre ved skift til kollektiv trafik i forhold til at fortsætte i bil (kørsels- eller parkeringsafgifter)."

(kilde: Henrik Larsen, HUR og Per Thost, Rambøll Nyvig
www.trg.dk/td/papers/papers98/kollektiv/h_larsen/h_larsen.html)

Dertil kan tilføjes, at der også bør tages højde for at:

- Anlægget bliver etableret et sted, hvor der i forvejen er bydannelse med mulighed for at udnytte stationsnærhedsprincippet
- Trygge parkeringsforhold med overvågning
- Tydelig information om den kollektive trafik og ledige P-pladser i god tid før frakørsel
- Terminalfaciliteter så som kiosk, toiletter, venterum og indkøbsmuligheder
- Eventuelt en bager eller café og måske en børneinstitution

Alt sammen faciliteter der gør det muligt at få gavn af det korte ophold på Park & Ride.

Finansieringsmodeller for letbaner i Europa

I debatten omkring anlæg af letbaner i Danmark er der ofte stillet spørgsmål til, hvordan finansieringen skal skaffes. Er det et statsanliggende som for jernbaner, eller er det en lokal/regional opgave, som for den lokale busstrafik, eller kan de privatfinansieres via OPP? Svaret er nok 'lidt af hvert'?

For at finde eksempler på finansiering af letbaner, har vi undersøgt, hvordan anlægsudgifter er blevet fordelt ved anlæg af udvalgte letbaner i Europa.²

Finansieringsfordelingen svinger meget fra land til land og fra projekt til projekt fra ren lokal- til ren statsfinansiering. Der ses også eksempler på ren privatfinansiering, men det er sjældent.

Som yderpunkter ses, at myndighederne i Frankrig nu optager lån til en del af finansieringen, mens Tyskland har en fast automatisk statsfinansieringsandel på ca. 80%.

Norge

Finansieringen af Bergens ny letbane (Bybanen), sker efter samme principper som for øvrige ny kollektive trafik anlæg i Norge, f.eks. metroen i Oslo:

Staten betaler 75% (en kombination af statsmidler og indkomst fra roadpricing).

De lokale instanser betaler de sidste 25%.

² Kilde Axel Kuehn og Letbaner.DK

Sverige

I Göteborg udvides sporvejsnettet med en ny ringlinie (projektet Kringen), der har betydet flere nye sporvejsstrækninger. Den sidste del heraf skal anlægges igennem et byfornyset havnekarver Skepsbron. Finansieringen af denne sporvejsstrækning betales af Staten 100%, da den indgår i den såkaldte 'Göteborgsoverenskomsten'.

I Stockholm blev den nye Tvärbanan færdigbygget i år 1999, hvor Stockholms Lokaltrafik (SL) fordelte finansieringen således: Staten 20%, Finansiell leasing m.m. 50% og egne midler 30%.

Tvärbanan planlægges nu forlænget til Solna med åbning i år 2013. Finansieringen skal igen være delvist privat, men hvor meget er p.t. ikke afgjort.

Tyskland

Der er en lang tradition i Tyskland for at finansiere offentlige transportprojekter med en høj andel af offentlige midler (skatteyderpenge).

Tysk finansiering af sporveje er siden 1970'erne baseret på det såkaldte Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG), hvilket betyder, at der er klare regler for den offentlige projektf finansiering - uden at bystyret skal forhandle hvert specifikt projekt. Således betaler Stat og Føderal regering ca. 80% af finansieringen.

Princippet er, at projektets omkostninger deles imellem staten (20-25%), Regionen/den føderale regering (60%) samt kommuner og trafikselskaber (15-20%). Ingen private midler.

Der er besluttet ændringer med hensyn til statens bidrag på grund af den føderale reform, men disse vil først træde i kraft fra omkring 2017.

England

Mens Tyskland ofte ses som et land med mere gammeldags finansieringsformer og England som det innovative samfund med moderne finansieringsløsninger, så er situationen i England faktisk værre: Hvis staten ikke ønsker at deltage i finansieringen af en letbane i en by, så har de lokale myndigheder ikke lov til at stille op med et lån i stedet.

Der findes i dag fem byer med moderne letbaner i UK. Spredningen i statens deltagelse er dog stor:

Nottingham Express Transit (2004): Statsfinansiering 93% - Andre finansieringer 7%.

Manchester Metrolink, Eccles ext. (2000): Statsfinansiering 11% - Andre finansieringer 89%.

Sheffield Supertram. (1994-95): Statsfinansiering 91% - Andre finansieringer 9%.

Croydon Tramlink. (2000): Statsfinansiering 62% - Andre finansieringer 38%.

Midland Metro. (1999): Statsfinansiering 55% - Andre finansieringer 45%.

I gennemsnit blev investeringer i Englands letbane- og metroprojekter i perioden fra 1980 til nu fordelt således: Statsfinansiering 54% - Andre finansieringer 46%.

Kun ét sted har vi set et delprojekt med 0% tilskud fra staten: Docklands Light Railway (Bank extension), helt tilbage i 1991.

Modsat blev Docklands Beckton extension finansieret 96% af staten i 1994.

Spanien

Spanien's offentlige bidrag til offentlige trafikprojekter har altid været højt, og selv i de nyligt vedtagne OPP-ordninger (som i Barcelona) er det offentlige tilskud stadig højt. Systemet er baseret på en offentlig startkapital.

Frankrig

Frankrig og franske byer arbejder meget med offentlige lån ("emprunts"). Tilsammen når de frem til næsten 90% af den samlede finansiering. Det faktiske bidrag fra staten er derfor temmelig lavt. Statens bidrag i Frankrig har været større for nogle år siden, men er faldet.

I Frankrig er der en særlig situation som følge af en lokal skat ("versement transport") for byer, henholdsvis deres lokale trafikselskaber. Andelen af lokale offentlige midler ("autofinancement") er langt højere end andre steder.

Den franske strategi kan virke god, da den giver en masse fleksibilitet til de lokale initiativtagere. Hvis regeringen for eksempel ikke er villig til at lægge penge til et regionalt trafikprojekt, så kan den i stedet gøre det muligt således at byerne kan hæve deres egne skattepenge til det.

Strasbourg åbnede sin første letbanelinie i 1994. Finansieringsfordelingen er vist herunder.

Hvis man sammenligner disse lidt ældre tal fra Strasbourg med de efterfølgende tal, kan man se hvordan billedet i Frankrig har ændret sig hen imod øget låntagning.

Omkostningsfordelingen ved Strasbourgs første letbanelinie i Frankrig

Mulhouse nye letbaneanlæg åbnede i 2006 og kostede 249 mio. € for 12 km bysporveje (eksklusive regional del). Finansieringen svarer nogenlunde til Angers, men med lidt højere tilskud, som blev finansieret med:

- 23 mio. € fra den franske stat,
- 10,5 mio. € af Departementet,
- 6,5 mio. € af Alsace-regionen og
- 1,5 mio. € af EU plus
- 24,4 mio. € egenkapital SITRAM (fra den lokale skat),
- 49 mio. € leasing (rullende materiel) og
- 134 mio. € lån.

Den franske stat var dog oprindeligt sat til at give et bidrag på over det dobbelte, (49 mio. €).

Konklusion

Der er store muligheder for at omdanne klassiske bildominerede bykerner og byområder til mere attraktive og fredelige byrum ved indførelse af letbaner.

Letbaner er et godt middel til at omdanne byer, fordi etablering og udbygning af bybaner medfører en naturlig og let forståelig omfordeling af byens arealer, gader og pladser til de forskellige trafikformer.

Prioriteringen af trafikken er i mange "letbanebyer": 1: Den kollektive trafik i form af letbanen, 2: Fodgængerne, 3: Cyklerne og 4: Bilerne.

Ved denne prioritering opnås udover en mere attraktiv by med mere liv samtidig en højere mobilitet og tilgængelighed for alle, samtidig med at byen eller byområdet får et langt mere menneskevenligt miljø med lækre byrum.

Erfaringer fra mange byer tyder på at man ikke skal være så bange for at blande letbaner med andre trafikformer i de tætte byområder.

Om finansiering af letbaner i praksis vurderes det, at staten næsten altid bidrager med en pæn andel af anlægssummen enten via vejafgifter eller som direkte statsstøtte. De lokale myndigheder bidrager også med en andel, således at den samlede finansiering overvejende er offentlig. Men der spores en træghed hos beslutningstagere om at springe ud i OPP-finansieringer.

Offentlig finansiering er stadig den samfundsøkonomisk billigste løsning, når projekteringen planlægges fornuftigt. OPP kan dog være anvendelig som alternativ finansieringsform, hvis det offentlige ønsker at iværksætte flere projekter end der er statsfinanser til.