

# Prags bybanesystem er forbilledligt

Af Morten Engelbrecht

**Københavnerne bruger den kollektive trafik for lidt, fordi der ikke er et fintmasket, attraktivt bybanenet for hovedstadsområdet.**

Storkøbenhavn er på samme størrelse som Prag med ca. 1,4 mio. indbyggere. Men til forskel fra Prag er den kollektive trafik i gadeniveau i København alene baseret på busser. Den løsning er imidlertid ikke nok til at tiltrække nye passagerer. København er ved at sande til i biltrafik, fordi byens kollektive trafikssystem ikke er attraktivt for bilisterne.

I Prag er udviklingen en helt anden. Det skyldes bl.a., at byen har bygget et 142 km nyt letbanenet og flettet det sammen med det eksisterende sporvejsnet på 518 km. Derudover har Prag 59 km metro, samt et billetsystem, som ikke kræver registrering på hver rejse.

I gadeniveau kører 21 sporvognslinjer om dagen og 9 om natten. Det benyttede 324 mio. passagerer sig af i 2012. Dertil kommer 3 metrolinjer, der er bygget som tre selvstændige radiallinjer. Dette system transporterer ca. 500 mio. passagerer ind og ud af byen om året.

Sporvognslinjerne fungerer som tilbringerlinjer til metroen og udfylder transportbehovet i mange kvarterer uden metroforbindelser.

## BEGRÆNSET ANTAL BILER

I betragtning af byens størrelse, ses forholdsvis få biler i gaderne. Det skyldes, at bilisterne har et alternativt tilbud i form af et fintmasket net af bybaner over og under jorden, samt at gennemkørende bilkørsel i den indre by er forbudt.

Letbanestrækningerne betjenes af 931 sporvogne, der moderniseres løbende. De ældste vogne er 36 år, men vedligeholdelsen er af høj standard, som gør, at vognene fremtræder attraktive med køreegenskaber, det er fuldt på højde med de moderne lavgulvsvogne, der løbende erstatter de ældre vogne med højt gulvniveau.

Dertil kommer, at sporvognene mange steder nu kører som letbaner i særlig tracé med trafiksprioritering. Dermed sikres en høj gennemsnits fart.

## FORBILLEDLIGT BILLETSYSTEM

En væsentlig del af byens borgere benytter sig af den kollektive trafik. Det skyldes, at sporvognslinjerne kører med 5-10 minutters interval, og at de fleste strækninger i de indre bydele betjenes af tre-fire linjer. Det betyder, at man kan komme rundt i byen med et minimum af skift.

Passagererne går ud og ind ad alle døre i sporvognene uden at tjekke ind eller ud. Forklaringen er, at man har et attraktivt periodkortsystem, hvor pendlerne kan indbetale via betalingsservice til ubegrænset kørsel i området med sporvogne/letbaner og metro. Man kan betale for 1, 3, 5 eller 12 måneder ad gangen. Unge, studerende og pensionister betaler halv pris, og ældre over 70 kører gratis. F.eks. koster et årskort til voksne ca. 1.600 kr.

## TURISTMAGNET

Ligesom København er Prag en historisk spændende by. Den fremstår som en tryk by, at færdes i. Over alt er et synligt politi parat til at hjælpe borgere og turister.

Til forskel fra København fremstår alle gader og pladser i de indre bydele som meget velholdte og rene både om dagen og om natten. Dertil kommer, at byen har en kollektiv trafik, der også er meget brugervenlig overfor turisterne.

Der kan også købes enkeltbilletter og turister tilbydes 1- eller 3-dagesbilletter, som kun koster ca. 35 kr. pr. dag for ubegrænset kørsel. Man kan købe dem i kiosker og på metrostationer. Billetten skal blot stemples én gang i billetautomaten i vognene. Alle disse forhold er medvirkende til, at byen havde næsten 1,7 mio. turister i 2012.

## STUDIEBESØG

Mon ikke Prag med byens moderne net af kollektiv skinnetransport vil være et studiebesøg værd for beslutningstagerne i København? Prag og 200 andre europæiske byer har et moderne kollektivt trafiknet på skinner, som giver bilisterne et attraktivt alternativ, der begrænser forurening og trængsel.



En ny letbanestrækning i Prags omegn med et vogntog, der netop har forladt et standsningssted med tilhørende Park&Ride-anlæg

