

Paper om:

## Letbaner i København, et alternativ til Metro?

Ved.: Søren Elle, Københavns Kommune

Hovedstaden står over for afgørende valg i forbindelse med fastlæggelsen af det fremtidige trafiksystem i hovedstaden og i hele hovedstadsregionen. Det er i den gældende kommuneplanlægning og trafik- og miljøplanlægning slået fast, at København satser på cykeltrafik og på kollektiv trafik, men at det også skal være muligt at bo i byen og have bil.



København går på 3 ben:

- Cykeltrafikken skal fremmes
- Den kollektive trafik skal udbygges
- Det skal være muligt at bo i byen og have bil

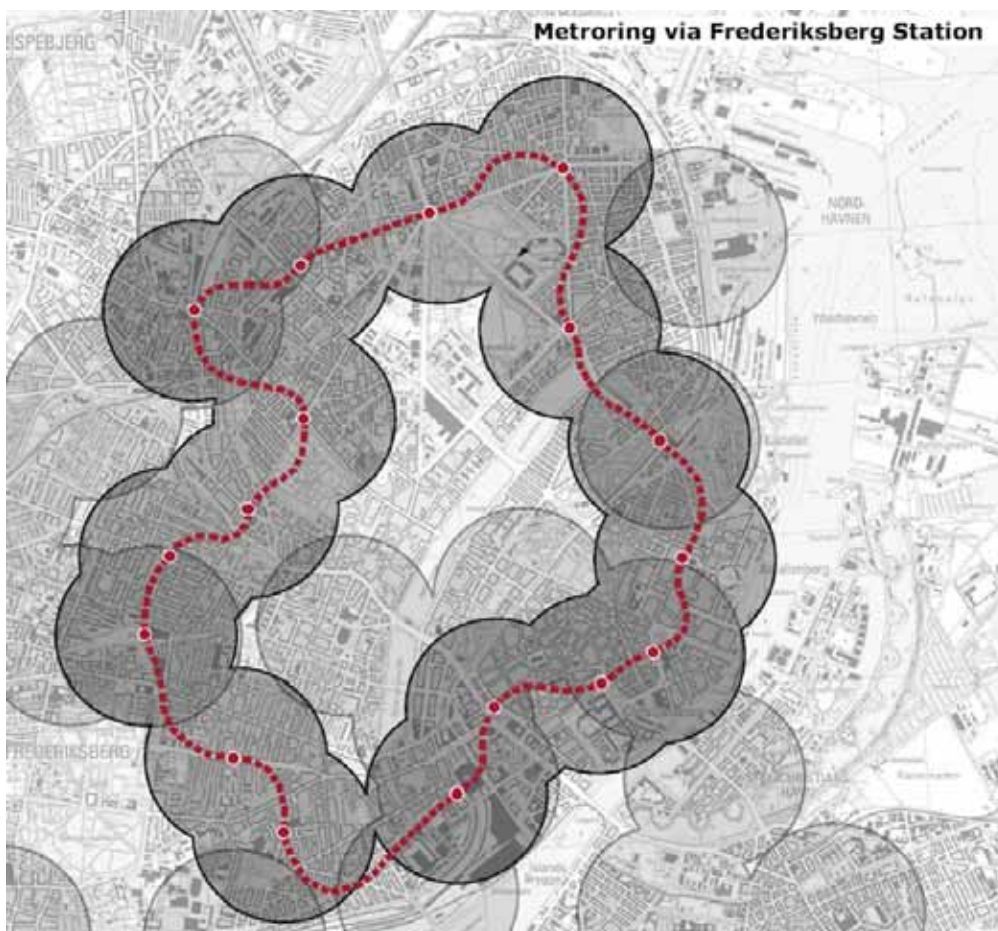
Det er i Københavns planlægning gennem årtier tilstræbt at sikre byens borgere og andre brugere af byen en høj tilgængelighed og en stor mobilitet, samtidig med at Københavns attraktivitet i form af et spændende og levende bymiljø bevares og udbygges. København år 2005 er en by i vækst på mange områder, og det trafikale pres på de tætte bydele øges år for år.

Det er en stor udfordring trafikalt at fremtidssikre en storby i hastig udvikling. Det kræver en løbende forbedring og udbygning af cykelsystemet med flere og stedvis bredere cykelstier, det kræver et væsentligt løft af den kollektive trafiks kvalitet og kapacitet, og det kræver tilpasninger og forbedringer af vejsystemet og af parkeringsmulighederne. De enkelte byområders tilgængelighed for alle former for trafik skal bevares i et omfang, der sikrer deres funktion og attraktivitet uden at området selv eller naboområderne belastes med gener fra stigende biltrafik.

## Udredningen om Cityringen

Den kollektive trafiks kvalitet og kapacitet øges i disse år betydeligt i København med åbningen af Ringbanen fra Hellerup over Flintholm til Ny Ellebjerg og ikke mindst med Metroens første etaper. Disse store trafikinvesteringer er resultatet af en lang beslutningsproces, som startede for over 10 år siden.

Siden 2002 har Staten, Københavns og Frederiksberg Kommune gennemført et omfattende udredningsarbejde med henblik på at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for etablering af en Metroring i København og Frederiksberg. Opgaven har med udgangspunkt i erfaringerne med de første metroetaper især været at foreslå linieføring og stationsplacering for Metroringen. Sideløbende hermed har de samme parter arbejdet med forslag til finansiering af projektet. Udredningsarbejdet blev afsluttet i maj 2005 med udsendelse af redegørelsen om Cityringen.



Figuren viser det ene af forslagene til linieføring for Metroringen, samt stationsoplade (600 m radius) for eksisterende baner (lyse cirkler) og Metroringen (mørke cirkler)

## *Planredegørelsen for den kollektive trafik i København*

Planredegørelsen for den kollektive trafik i København skal supplere ovennævnte udredningsarbejde og udgøre en del af grundlaget for en beslutning om, hvordan den kollektive trafik skal se ud i fremtidens hovedstad. Skal København og Frederiksberg have mere Metro i form af en Metroring under de tættest bebyggede dele af hovedstaden, eller er der relevante alternativer til en fortsat udbygning af Metroen i form af f.eks. moderne sporvogne / letbaner?



Sporvogn



Letbane



Metro

Letbanen er en modernisering og videreudvikling af spurvognen  
Den mest udviklede form for letbane er en Metro som i København

Det skal understreges, at en eventuel beslutning om at gå videre med metroprojektet på den ene side ikke er det samme som en endelig fastlæggelse af Metroens udbygning. Det må på den anden side forudses, at det med en beslutning om at anlægge Metroringen vil være lagt fast, at hovedstadsområdets banesystem også i fremtiden helt overvejende vil bestå af radiale baner (regionaltog og S-tog) i fingerbyen og et fladedækkende metrosystem i de tætte bydele. Letbaner vil i givet fald kun kunne udgøre et mindre supplement til det øvrige banenet, på strækninger med et passagerunderlag, der ikke kan begrunde de større anlægsinvesteringer i forbindelse med metroanlæg. HUR og Københavns Amt undersøger for tiden muligheden for at etablere en letbane mellem Glostrup og Lyngby ved Ring III.

Der er derfor i planredegørelsen lagt stor vægt på at belyse, om der er et alternativ til Metroringen i form af en letbanering i de samme byområder. Beskrivelsen er koncentreret om de to systemers egenskaber og om deres trafikale og miljømæssige konsekvenser. De forskellige systemers anlægsøkonomi og driftsøkonomi er skitseret helt oversigtligt. Overslagene er bl.a. baseret på de hidtidige erfaringer med anlæg og drift af Metroens første etaper i København og på beregningerne i Projekt Basisnet.

Redegørelsen indeholder også en gennemgang af de forskellige muligheder for tilbringerlinier eller fødelinier til en central ringforbindelse, af de fremtidige skiftemuligheder mellem tilbringerlinierne og ringforbindelsen og en oversigtlig belysning af mulighederne for at banebetjene de nye byudviklingsområder. I denne del af redegørelsen sammenlignes Metroringen

gen og Letbanealternativet også med et mere højklasset bussystem med en højere grad af busprioritering.



Europæiske referencebyer:  
Helsingfors, Stockholm, Göteborg, Amsterdam, Haag, Strasbourg, Lyon,  
Sheffield, Croydon, Köln og Wien

Endelig indeholder planredegørelsen en systematisk gennemgang af de erfaringer man i dag kan indsamle i sammenlignelige europæiske byer, der i de senere år har anlagt eller udvidet henholdsvis metrosystemer og letbanesystemer.

### *Valg af system*

På baggrund af den positive udvikling, som København gennemløber i disse år, på baggrund af denne redegørelses belysning af mulighederne for at indpasse en letbaneløsning i de tætte bydele og på baggrund af de nyeste erfaringer med Metroen i København og med alternativerne til mere Metro i andre europæiske storbyer, var der med planredegørelse lagt op til et valg af det fremtidige kollektive trafiksystem i hovedstadens centrale dele.



Forvaltningen konkluderede på baggrund af rapporterne, at der ud fra det foreliggende materiale kunne træffes et trafikpolitisk valg mellem de to hovedalternativer: Metreringen og en letbanering ført i tunnel under det historiske byområde. Det blev også konkluderet, at valget af metro eller letbane for Cityringen ville være afgørende også for den meget langsigtede videre udbygning af Københavns kollektive trafiksystem.

### *Letbaneløsningerne*

Fælles for letbaneløsningerne er, at bilerne fortrænges fra gaderne med letbane i stort omfang, men at dette ikke i sig selv vil medføre en betydende overflytning fra bil til kollektiv trafik. Uden yderligere styring af trafikudviklingen (f.eks. med kørselsafgifter) vil biltrafikken blot blive overført til det øvrige gadenet, hvor trængslen og forsinkelserne vil øges.



Mellem 30 og 60 % af biltrafikken må fjernes fra de direkte berørte gader  
Den samlede reduktion af biltrafikken i de berørte byområder (uden for Indre By) er beregnet til 3 %

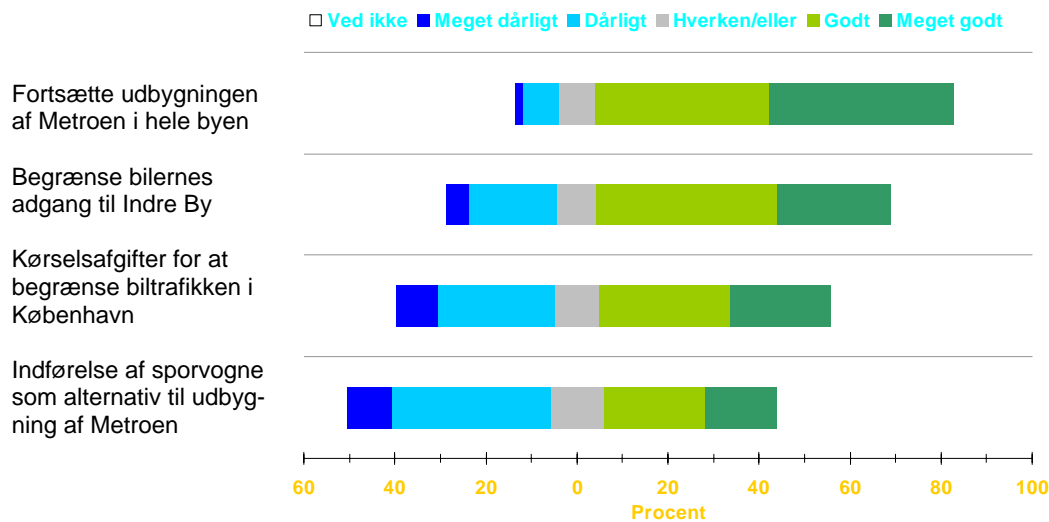
Et trafikpolitisk valg af en letbaneløsning vil derfor skulle ses i sammenhæng med en eventuel beslutning om at forlade den hidtidige trafikpolitiske hovedmålsætning i København om at sikre en høj mobilitet for alle københavnere og andre brugere af byen. København har hidtil - i lighed med de øvrige skandinaviske hovedstæder - satset på både biltransport og kollektiv transport. Herudover spiller cyklen en meget markant rolle i København, hvilket er unikt i forhold til de øvrige skandinaviske byer.

Planredegørelsen viser, at forholdet mellem fordele og ulemper ved de to systemer ikke har ændret sig markant i den lange periode siden det første systemvalg i 1994. En eventuel indførelse af letbaner (hovedsageligt) i gadeniveau vil i givet fald nødvendiggøre mærkbare restriktioner for biltrafikken og medføre gener for cykeltrafikken. Letbaner er da også i flere europæiske byer indført netop som et middel til at begrænse biltrafikken.

## Metroløsningen

Metroen er i forhold til letbanen i gadeniveau hurtigere, har større kapacitet, er mere trafiksikker, har ingen barrierevirkning og har kun en beskedne effekt på det visuelle gademiljø. En ulempe ved metroløsningen er, at adgangsvejene til metroperronerne er længere end til letbanestoppestederne.

Metroen giver i modsætning til letbanen kommunen en høj grad af fleksibilitet i planlægningen af anvendelsen af byens rum, herunder indretning af aflæsnings- og pålæsningspladser, anlæg af cykelstier, gågadestrækninger mv. Metroen giver altså friere muligheder for at udvikle byens rum – og dermed forbedre nærmiljøet i bydelene væsentligt.



Holdningsanalyse blandt 1000 repræsentativt udvalgte Københavnerne  
Analysen gennemførtes i forbindelse med udarbejdelsen af Københavns Kommunes Trafik- og Miljøplan 2004

I efteråret 2004 gennemførte Institutet for Konjunkturanalyse en større holdningsanalyse blandt 1000 repræsentativt udvalgte københavnerne. 8 ud af 10 mente her, at en fortsættelse af udbygningen af Metroen i hele byen ville være et godt forslag, mens kun 4 ud af 10 mente, at det ville være en god idé at indføre moderne sporvogne som alternativ til udbygning af Metroen.

Den største ulempe ved Metroløsningen er den store anlægsomkostning. Den skal dog ses i lyset af, at der i stort omfang er tale om en engangsomkostning, der vil skabe varige fordele for byen. Metroens driftsøkonomi vil på grund af det større antal passagerer og muligheden for fuldautomatisk drift få en bedre driftsøkonomi end de øvrige systemer – også dette vil være en fordel på langt sigt.

## *Forvaltningens indstilling*

Økonomiforvaltningen og Bygge- og Teknikforvaltningen indstillede til Borgerrepræsentationen, at ”Planredegørelse for den kollektive trafik i København” blev taget til efterretning. Denne indstilling blev tiltrådt af Borgerrepræsentationen den 28. april 2005, og dermed har Københavns Kommune reelt valgt, at den videre udbygning af banebetjeningen af de tætte byområder i hovedstaden skal ske i form af anlæg af en Metrocityring.

Metroringen vil med en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af skifteterminalerne give en stor fleksibilitet i den fremtidige udbygning af et sammenhængende, højklasset kollektivt trafiksystem. Hvis skiftestationerne planlægges, så passagererne kan foretage en nem, overskuelig og tryk omstigning, vil kombinationen af et fladedækkende S-banenet og Metrosystem i de tætte byområder og radiale fødelinier i form af bl.a. baneforbindelser fra hele hovedstadsregionen til København udgøre et robust og fremtids-sikret kollektivt trafiksystem.

## *Den politiske proces*

Der var i efteråret 2004 flere tilløb til udarbejdelse af en ”Helhedsplan for den kollektive trafik i København”. Søren Pind fremsatte den 15. oktober 2004 følgende medlemsforslag:

”Der udarbejdes en helhedsplan (en såkaldt strategiplan) for den kollektive trafik i København, før der træffes endelig beslutning om Metro 4.”

Med vedtagelsen af borgmesterens medlemsforslag den 28. oktober blev arbejdet med planredegørelsen skudt i gang. Af debatten i Borgerrepræsentationen fremgik, at planen skulle udarbejdes i løbet af få uger eller måneder, således at resultatet kunne foreligge inden udredningen vedrørende Metrocityringen kom til politisk beslutning i foråret 2005. Der kunne derfor kun blive tale om en redegørelse, idet en fuld planproces med offentlige høringer ville strække sig over flere år.

Et kommissorium og en tidsplan for arbejdet blev vedtaget midt i december, og en række konsulentfirmaer blev ansat til at løse en stor opgave på meget kort tid. Der blev afleveret midtvejsrapporter allerede i sidst i januar og konsulenternes endelige rapporter forelå allerede første marts.

Forud for udvalgsbehandlingerne frem mod den endelige behandling i Borgerrepræsentationen den 28. april blev redegørelsens indhold gennemgået og diskuteret grundigt med repræsentanter for de enkelte partier i Borgerrepræsentationen. Dette tilbud fra forvaltningen til partierne er blevet godt modtaget. Der har været indholdsrig og vidt favnende diskussio-

ner, og denne nye, lidt utraditionelle praksis har formentlig kvalificeret beslutningsprocessen betydeligt.

Indstillingen vedrørende planredegørelsen blev tiltrådt af Borgerrepræsentationen den 28. april 2005 med stemmerne 34 for og 4 imod (9 undlod). Siden har et endnu større flertal indgået aftale om at finansiere Københavns Kommunes andel af anlægsudgifterne til Metrocityringen med indtægterne fra salget af Københavns Energi.

Den endelige finansieringsaftale med staten og Frederiksberg er i skrivende stund endnu ikke faldet på plads, men det forventes at ske her i efteråret. Derefter kan arbejdet med forberedelse af anlægslov, VVM-procedure mv. igangsættes, og måske kan spaderne så sættes i jorden hen imod 2010.