

Ny københavnsk letbane kan stå klar i 2025

Transport. Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell fremlægger i næste uge en undersøgelse, der skal bane vejen for en letbane til 2,2 mia. kroner mellem Nørrebro og Gladsaxe. Borgerlige politikere frygter, at letbanen vil være spild af penge.

Af Thomas Albrektsen
thoa@berlingske.dk



Det vil være lidt ligesom at få sporvognen tilbage til København. I hvert fald i en mere moderne udgave.

I næste uge fremlægger Morten Kabell (EL), teknik- og miljøborgmester i København, en undersøgelse, som er udarbejdet af Københavns Kommune, Metroselskabet, Tetraplan og Cowi. Den fremhæver fordelene ved at anlægge en letbane mellem Gladsaxe og Nørrebro, som kan stå klar i 2025.

Den nye undersøgelse, der vil blive diskuteret i Teknik- og Miljøudvalget 25. august, viser, at anlæggelsen af en letbane til 2,2 mia. kroner vil få 50 procent flere til at bruge kollektiv trafik mellem Nørrebro Station og Gladsaxe. Det svarer til godt 36.000 daglige brugere på strækningen.

»En letbane mellem Nørrebro Station og Gladsaxe vil binde den nye Cityring sammen med den kommende letbane langs Ring 3. Den er en vigtig brik i arbejdet med at skabe et sammenhængende net af Metro, S-tog og letbaner, der skal binde hovedstaden sammen på kryds og tværs, så flere får et godt alternativ til bilen. Det er afgørende, hvis

vi skal komme trængslen i hovedstaden til livs,« siger Morten Kabell.

Længere nede i undersøgelsen påpeges det, at biltrafikken via Frederikssundsvej vil falde med 20 procent og stige op mod 12 procent på andre omkringliggende gader, mens en del parkeringspladser skal flyttes til sidegaderne. Samtidig vil det blive nødvendigt at fælde en række træer på Frederikssundsvej, ligesom letbanelinjen via Husum og Tingbjerg kræver, at der bliver etableret en bro over den fredede Vestvold.

En ny metro er for dyr

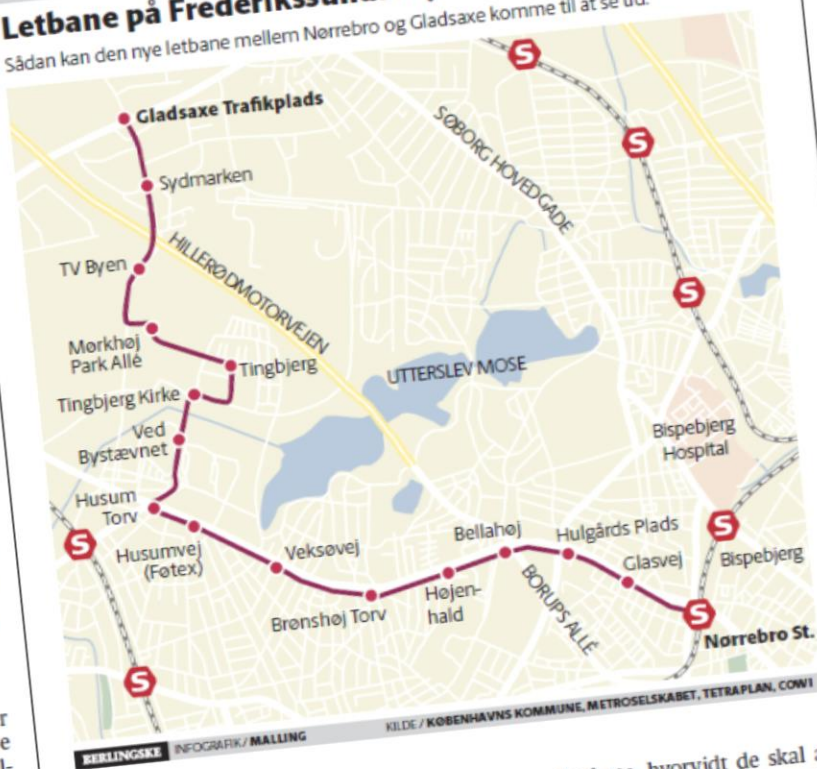
Forslaget om at anlægge en letbane møder allerede nu kritik fra borgerlige politikere i Københavns Kommunes teknik- og miljøudvalg. Jakob Næsager, der er valgt ind i Borgerrepræsentationen for de Konservative, foretrækker, at man i stedet anlægger en metrolinje mellem Nørrebro Station og Gladsaxe.

»Vi er nødt til at lægge trafikken under jorden. Selv om det er dyrere, er det en langtidssikret løsning at lave en metro,« siger han.

»Jeg er meget ked af at få endnu et transportmiddel ind i København. Det betyder, at vi skal have materiel til spidsbelastede situationer til både S-tog, busser, metro og letbane, og så risikerer vi at få alt for meget

Letbane på Frederikssundsvej

Sådan kan den nye letbane mellem Nørrebro og Gladsaxe komme til at se ud:



overflødig materiel stående. Set ud fra en kapacitetsbetragtning er det spild af penge, at vi vælger alt for mange forskellige transportmidler.»

Teknik- og miljøborgmesteren fortæller da også, at man har overvejet en metroløsning, men at det ifølge beregningerne vil være en knap otte milliarder kroner dyrere løsning end en letbane.

Når medlemmerne af teknik- og miljøudvalget mødes næste gang, vil de i første

omgang beslutte, hvorvidt de skal afsætte seks millioner kroner til en videre undersøgelse af en eventuel letbane mellem Nørrebro og Gladsaxe.

Hvis letbanen bliver en realitet, vil det i fremtiden være muligt at skifte fra Gladsaxe Trafikplads til den allerede planlagte letbanes Ring 3, som tidligst ventes at stå færdig i 2020. Banen vil dermed forbinde de københavnske omegnskommuner yderligere fra DTU i Lyngby i nord til Ishøj i syd.

Letbane fra Ring 3 til metrosystemet via Frederikssundsvej

TRAFIKDAGE 2014



Hvad fortælles?

1. Hvorfor letbaneundersøgelse på Frederikssundsvej?
2. Undersøgelser kort fortalt
3. Tingbjerg / byudvikling
4. Videre proces...

Jacob Lundgaard

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Sporvogne på
Nørrebrogade
- 1946



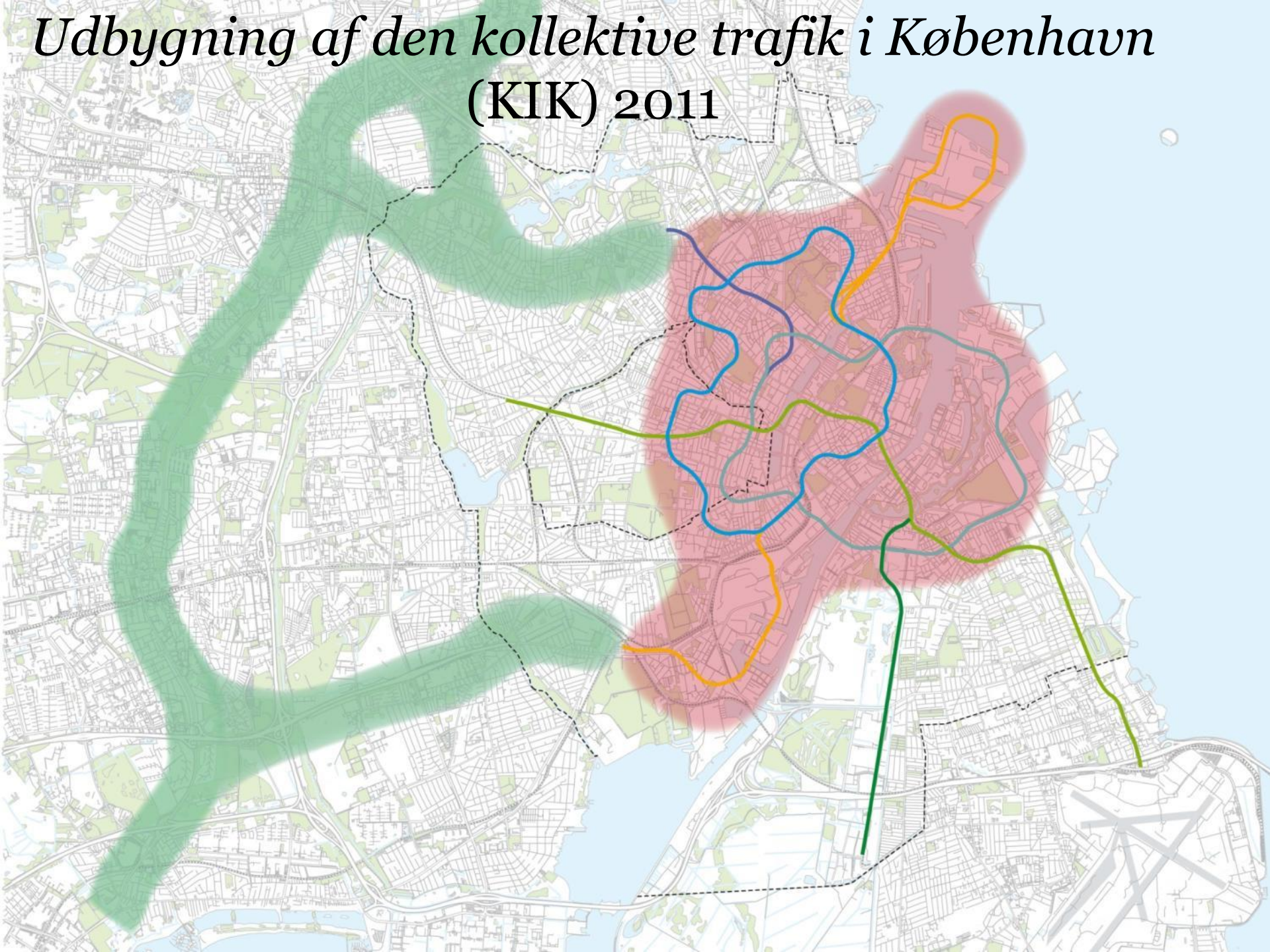
Den sidste sporvogn i 1972



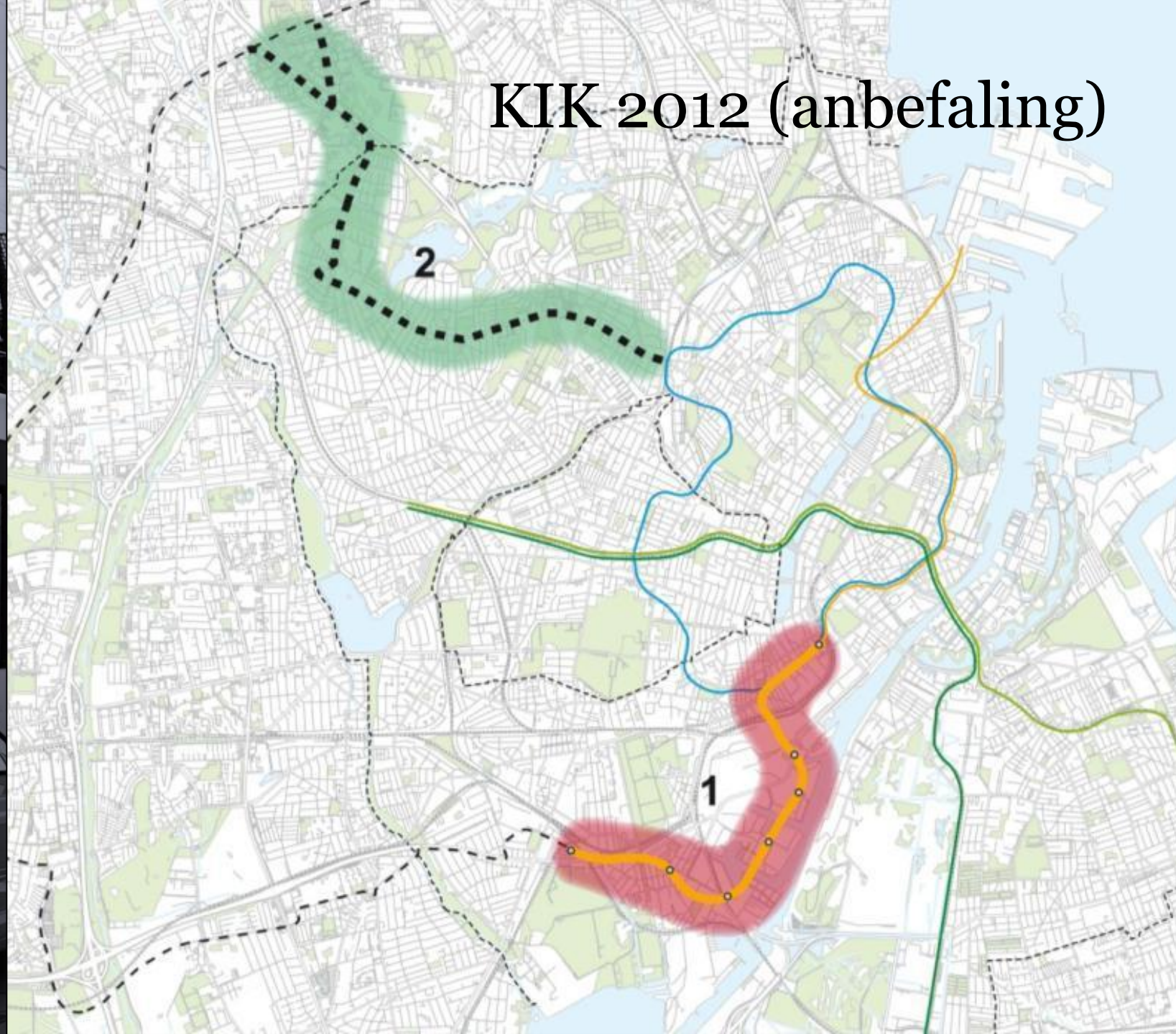




Udbygning af den kollektive trafik i København (KIK) 2011



KIK 2012 (anbefaling)



Mange passagerer i busserne...





Letbanenet i Hovedstadsregionen

Vi ønsker at udvikle et letbanenet i hele hovedstadsregionen:

Ring 3 letbanen kan via Ny Ellebjerg fortsætte til Københavns Lufthavn.

Nye letbanelinjer som forbinder Ring 3 letbanen med metroen.

Nye ringbanelinjer inden og uden for Ring 3.

DTU marts 2013

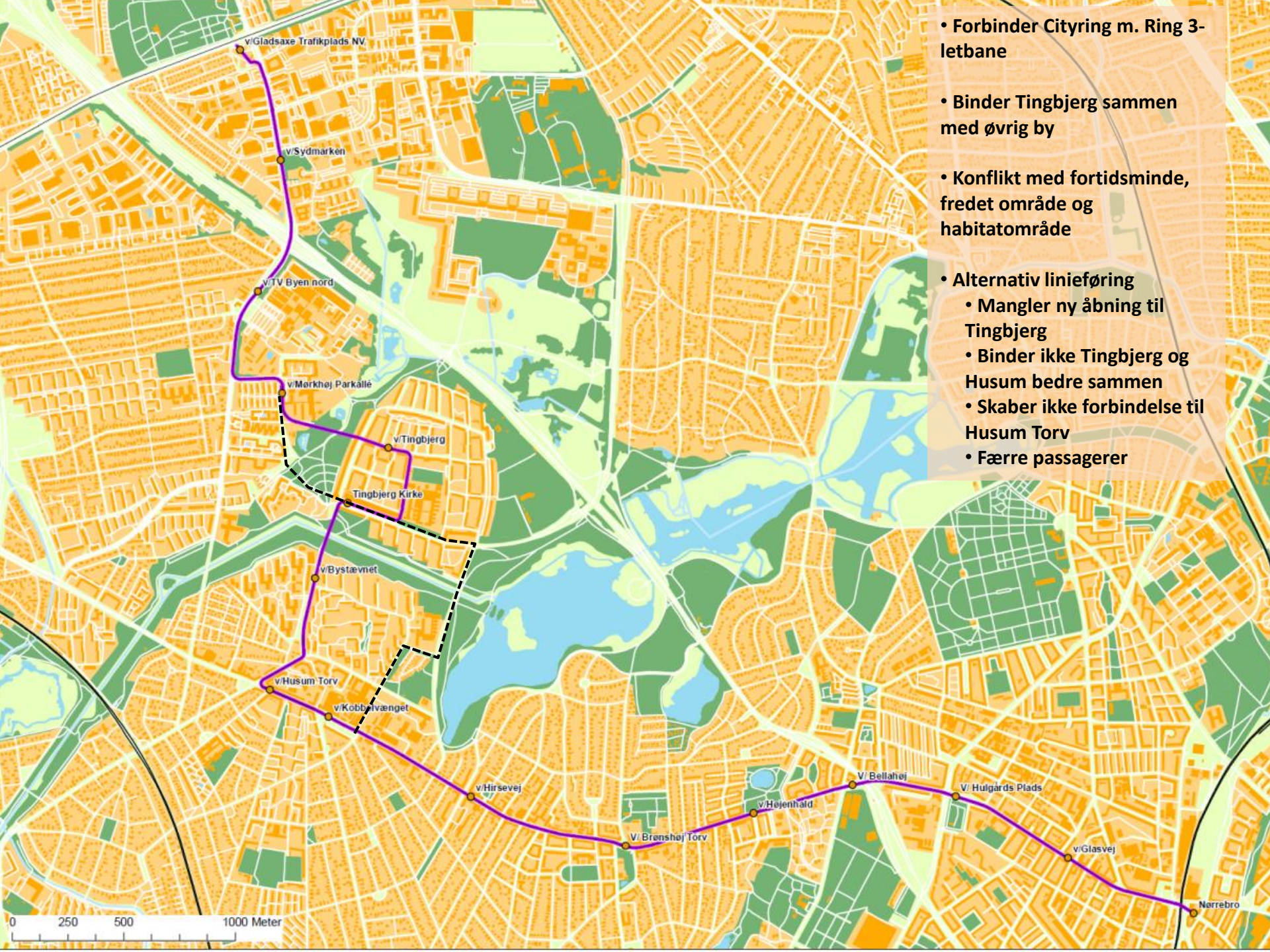
Tabel 4-2 Nøgletal for udvalgte letbanekorridorer

	Længde (km)	Påstige-re/km	Potentiale/km	Kr./påstiger	Kr./rejsepotentiale	Transportarbejde/km	Kr./passager km
Ring 3	26,9	1.800	6.100	76.800	22.300	4.300	31.600
Ring 3 gren til Brøndby strand	6,7	2.200	5.200	63.800	27.200	2.200	62.400
Ring 2½	15,1	2.100	6.100	76.300	26.500	4.200	38.200
Forlængelse til Avedøre Holme ¹⁴	8,1	600	3.000	163.700	92.000	400	265.400
Frederiks-sundsvej/Nørrebrogade	9,6	10.700	18.700	19.000	10.800	16.300	12.500
Tingbjerg loop (forgrening) ¹⁵	3,2	2.300	6.800	31.800	15.200	3.800	11.600
Nørreport-Nærum (ad Tagensvej)	16,4	4.000	13.200	43.900	13.400	6.400	27.400
Forlængelse Nærum-Kokkedal	11,2	600	2.500	231.000	50.800	2.600	48.700
Tagensvej-Buddinge¹⁶	9,0	7.000	21.200	30.600	10.100	6.900	31.200
Gladsaxevej-gren til Ring 3	3,3	1.400	6.500	126.500	27.800	2.300	77.300
Roskildevej	7,0	9.500	16.300	21.800	12.700	4.400	47.300
Ring 4, Lyngby-Ballerup	11,5	2.100	4.700	78.000	35.300	3.300	49.300
Forlængelse Ballerup-Ishøj	22,3	850	2.500	133.000	44.700	1.800	61.700
Hvidovre Hospital – Ny Ellebjerg	3,2	2.600	8.100	67.400	21.500	4.400	40.300
Amagerbrogade¹⁷	4,7	15.100	30.200	16.300	8.200	13.200	18.700
Rådhuspladsen-Kløvermarken¹⁸	8,4	7.200	17.800	30.900	12.400	2.300	96.600

Letbane på Frederikssundsvej



UNDERSØGELSE 2014



- Forbinder Cityring m. Ring 3-letbane

- Binder Tingbjerg sammen med øvrig by

- Konflikt med fortidsminde, fredet område og habitatområde

- Alternativ linieføring

- Mangler ny åbning til Tingbjerg

- Binder ikke Tingbjerg og Husum bedre sammen

- Skaber ikke forbindelse til Husum Torv

- Færre passagerer

0 250 500 1000 Meter



Smalt profil, nye byrum, Bispebjerg



Smalt profil, uden biler- Bispebjerg





Smalt profil, blandet trafik - Brønshøj



Brønshøj Torv i dag



Visualisering af Brønshøj Torv med letbane



fotex

fotex
KUNDE
DAGSPOSTEN

POST



Krydsning af Vestvolden



Letbanen i Arkaderne Tingbjerg



Krydsning af Gyngemosen

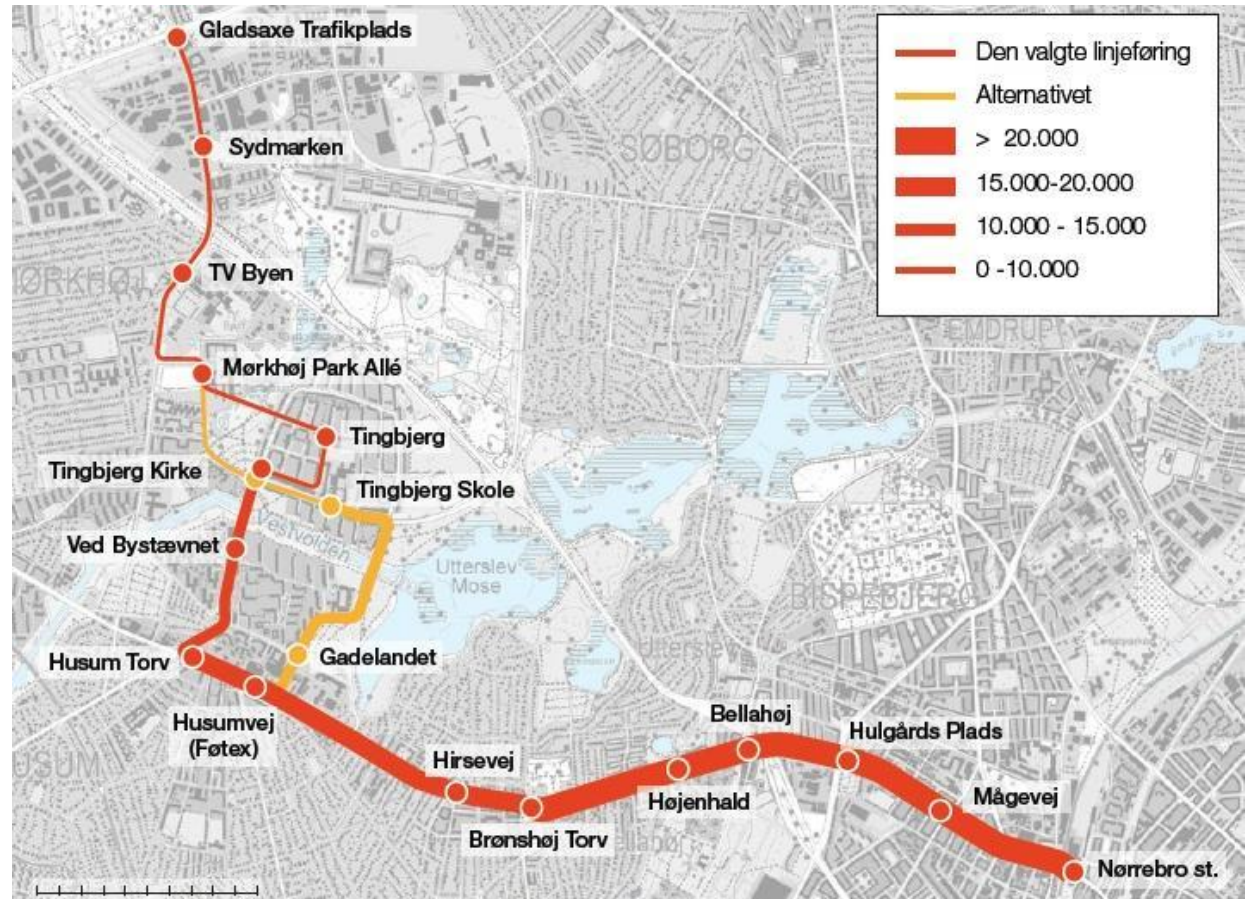


•Ca. 20 % mere kollektiv trafik if. til fremtidig busløsning (30 % mere if. til i dag)

Ca. 20 % mindre biltrafik på Frederikssundsvej

Mere kødannelse i lokalområdet

Stor reduktion i p-pladser og vejtræer



Trafikale effekter



CO2 centralkommuner:

- 0,6 % reduktion

Emissioner:

- 11 % i lokalområdet,
- 0,5-1 % reduktion i centralkommuner,

Støj:

- 1-2,5 db reduktion

Påvirkning af Vestvolden og Gyngemosen

- Fredning
- Fortidsminde
- Truede dyrearter



Miljøeffekter

Økonomi



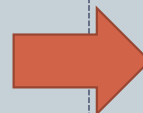
Anlægsøkonomi

Anlægselementer	Mio. kr.
Vejanlæg og konstruktioner	676
Transportsystem	1.078
Ankeroverslag i alt	1.754
Generelle tillæg 25 %	439
Driftsorganisation	23
Basisoverslag i alt	2.216
Statens korrektionstillæg på 50 %, jf. ny anlægsbudgettering	1.108
I alt	3.324

Driftsøkonomi

Driftselement	Mio. kr.		
Letbane	Driftsindtægter	84	Driftsoverskud
	Driftsudgifter	74	10
Busser	Driftsindtægter, tab	76	Driftstab
	Driftsudgifter, besparelse	69	7
Metro	Flere påstigere i metroen		Merindtægt 10

Økonomiopstilling som i
andre letbaneprojekter



Lavere anlægsøkonomi
Driftsunderskud

Tingbjerg-Husum



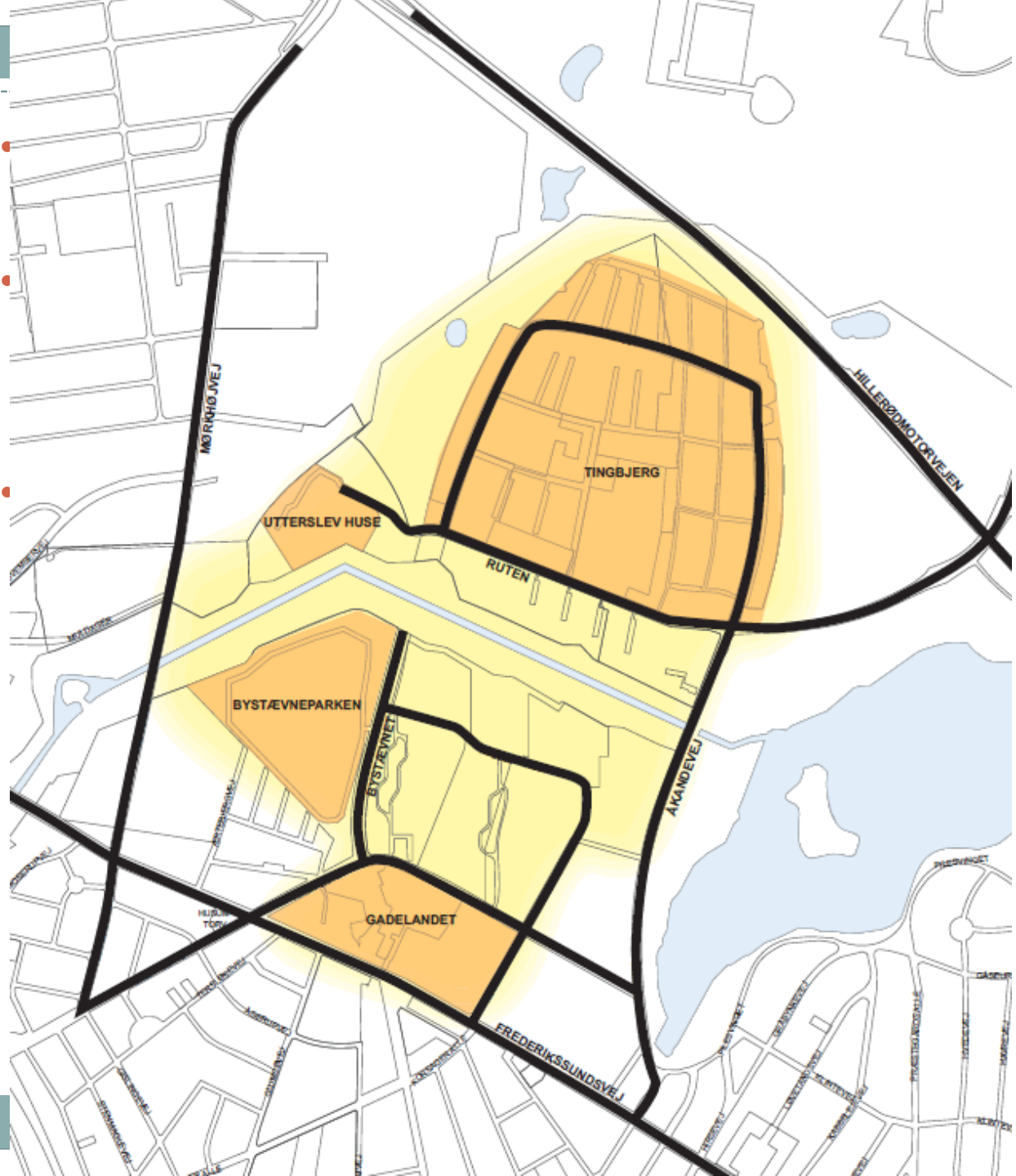
LETBANE OG BELASTEDE OMRÅDER

Isolation

manglende forbindelser til den omkringliggende by.

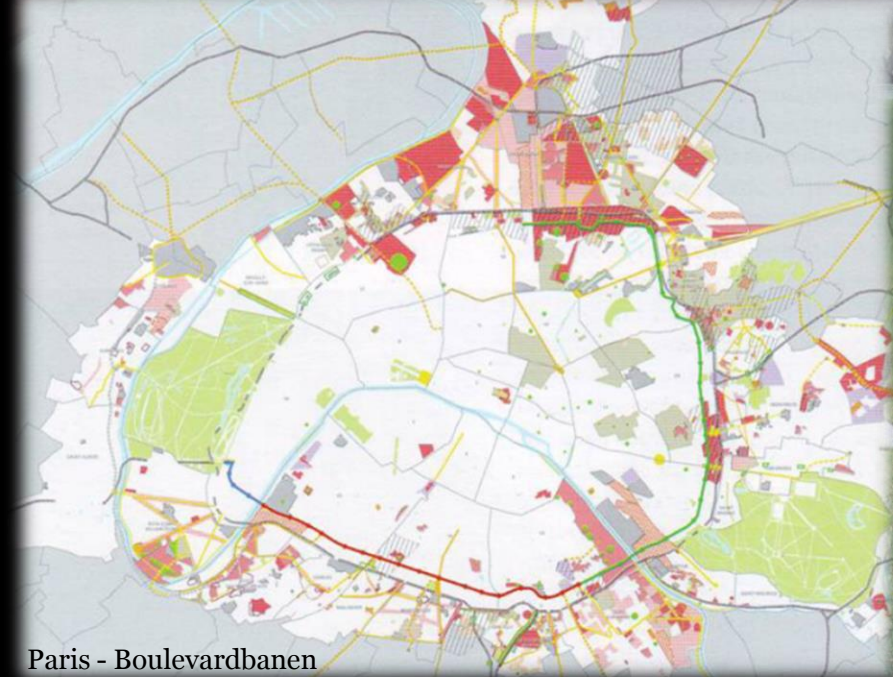
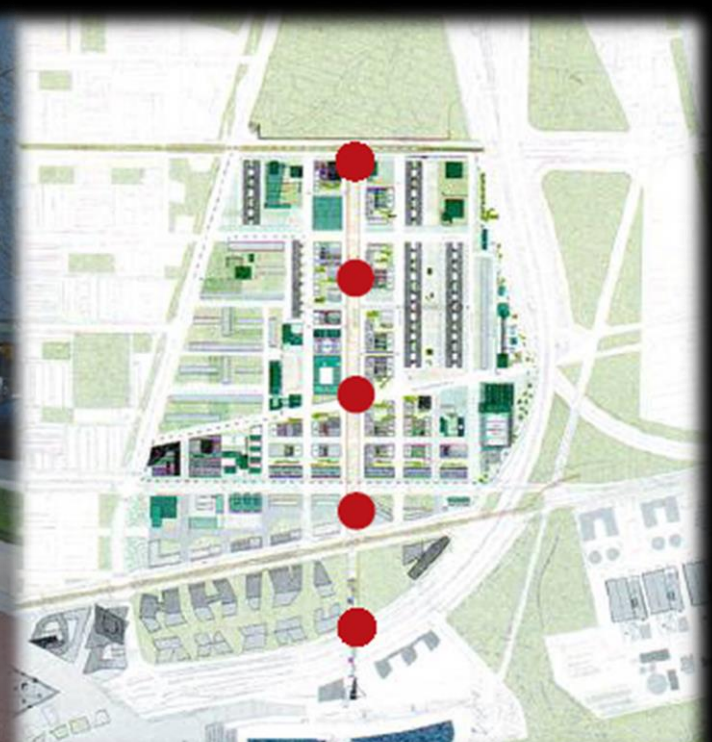
Bebyggelsen Tingbjerg opleves som en isoleret ø afgrænset fra resten af Husum af Vestvolden,

Boligbebyggelsen Voldparken og plejecentret Bystævneparken i Husum ligger ligeledes isoleret fra den omkringliggende by.





Barcelona – La Mina



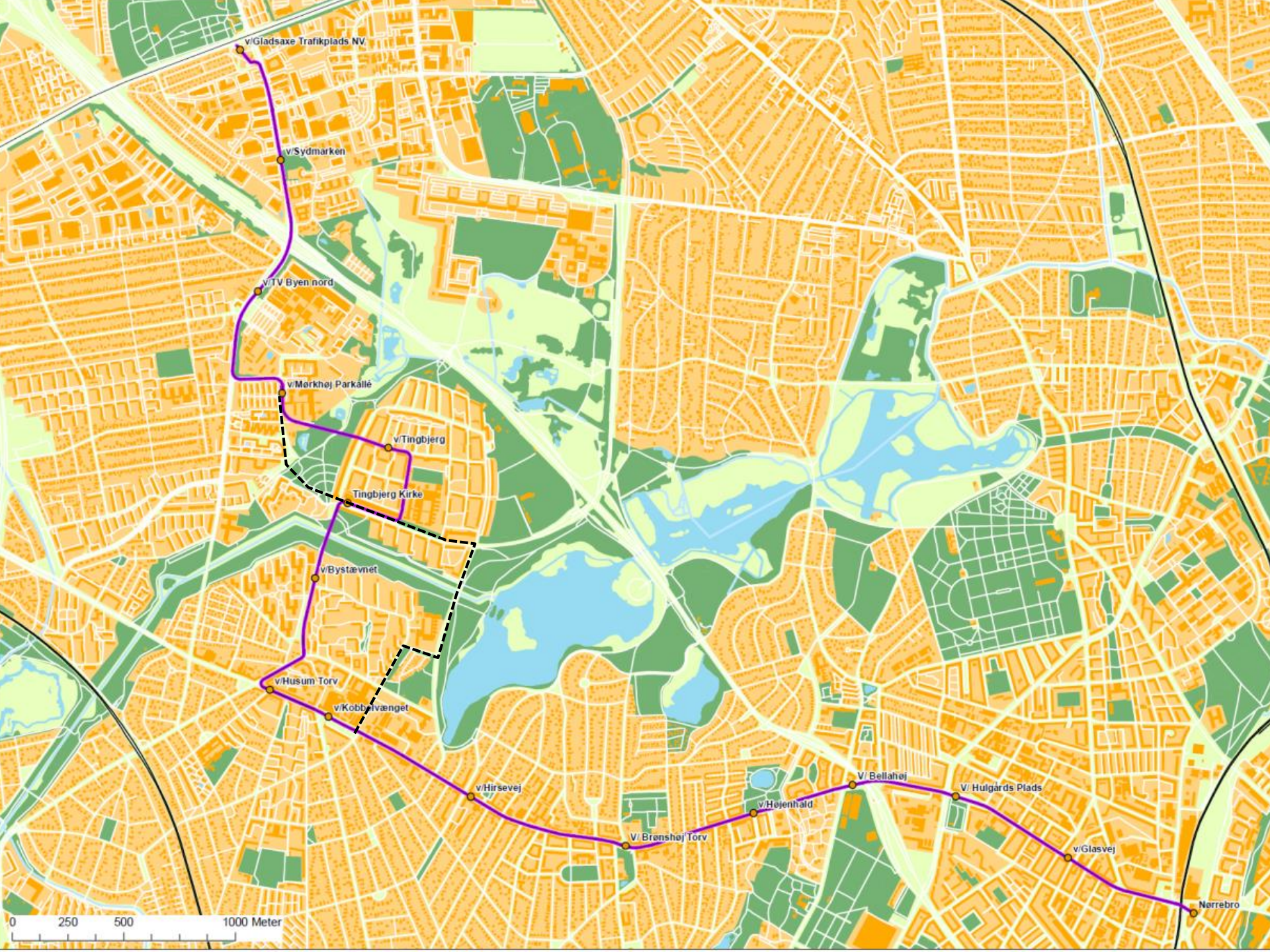
Paris - Boulevardbanen



Letbane gennem Tingbjerg-Husum kan:

- øge hverdagsflowet af mennesker gennem området, hvilket har positive konsekvenser for kriminalitet og tryghed
- øge kundegrundlag for butikker, idræts- og kulturtilbud
- medvirke til imageforandring, fordi flere mennesker får førstehåndskendskab til området
- medvirke til positiv tilflytning af ressourcestærke, fordi flere mennesker får førstehåndskendskab til områdets boværddier og kvaliteter





v/Gladsaxe Trafikplads NV

v/Sydmarken

v/TV Byen nord

v/Mørkhej Parkalle

v/Tingbjerg

Tingbjerg Kirke

v/Bystævnet

v/Husum Torv

v/Kobbervænget

v/Hirsevej

v/Bronshøj Torv

v/Højenhald

v/Bellahej

v/Hulgards Plads

v/Glasvej

Nørrebro

0 250 500 1000 Meter

Videre frem i Københavns Kommune

Nu

- Staten har afsat 6 mio. kr. til udredning
- Københavns Kommune tager undersøgelser til efterretning

September

- Budgetforhandlinger 2015

2015

- Evt. udarbejdelse af udredning sammen med parter.

Spørgsmål

?

v/Gladsaxe Trafikplads NV

v/Sydmarken

v/TV Byen nord

v/Mørkhøj Parkalle

v/Tingbjerg

Tingbjerg Kirke

v/Bystævnet

v/Husum Torv

v/Kobbelvænget

v/Hirsevej

v/Brønshøj Torv

v/Højenhald

v/Bellahøj

v/Hulgards Plads

v/Glasvej

Nørrebro

0 250 500 1000 Meter