



Brønshøj Torv med letbane i København. Visualisering: Jeppe Goll

Byplan med miljøvisioner

En letbane igennem København vil styrke det kollektive trafiknet og nedbringe bilkøer, støj og CO2 markant. Letbaner er den kollektive trafikform, der tiltrækker flest bilister. Et idéoplæg fra Letbaner.DK

Hvorfor en letbane

Ring 3 letbanen og Metrocityringen vil give København to nye attraktive trafiksystemer. Men for at skabe et reelt alternativ til privatbilen, er der behov for radialforbindelser mellem de to systemer og videre ind til København.

Letbaner.DK foreslår en letbane fra Herlev til Nørreport og eventuelt videre til Sundbyvester Plads, i stedet for en metrogren mod bl.a. Brønshøj, som Københavns Kommune ønsker at tilføje Metrocityringen.

Med en ny letbaneforbindelse skabes en attraktiv fødelinie til Metrocityringen hurtigere og billigere, samtidig med at Indre Nørrebro og Sundbyvester får væsentligt bedre forbindelser.

Dette skaber en bedre balance mellem den individuelle og den kollektive trafik på både køretid, komfort og popularitet.

I forhold til bolig/arbejdspladstrafikken kan en letbane give virkninger lettere adgang til arbejdskraft uden at belaste miljøet yderligere.

Hvad er en letbane

En letbane er en moderne sporvogn på skinner, der hurtigt, komfortabelt og miljøvenligt kan erstatte meget bus- og bilkørsel. Dermed kan vejbelastningen mindskes i forhold til trængsel, støj, luftforurening og CO2 udledning langs nogle af Københavns mest belastede indfaldsveje.

Rejsehastigheden kan forbedres med ca. 30% i forhold til busser, ligesom letbanen er let tilgængelig i gaden og byder på et behageligt indeklima.

Letbane på 6 år

Første etape kan være Herlev Sygehus - Herlev station - Husum - Brønshøj - Bellahøj - Nørrebro station - Nørrebrogade og frem til Nørreport station.

Der kan anlægges Parker & Rejsanlæg nær Motorringvejen i Herlev og i Bellahøj ved Hillerødmotorvejen, hvor bilister skal kunne rejse videre med parkeringsbilletten i den kollektive trafik.

På 85% af strækningen er vejarealet bredt nok til at bevare den gennemkørende biltrafik. De smalleste strækninger er omdannet til kollektivgade med begrænset biltrafik. Derfor er der allerede mulighed for en letbane her også.

Letbanen kan etableres på 6 år og stå alene - eller udvides efter behov. Letbanen vil allerede kunne befordre pendlere fra Cityringens åbning.

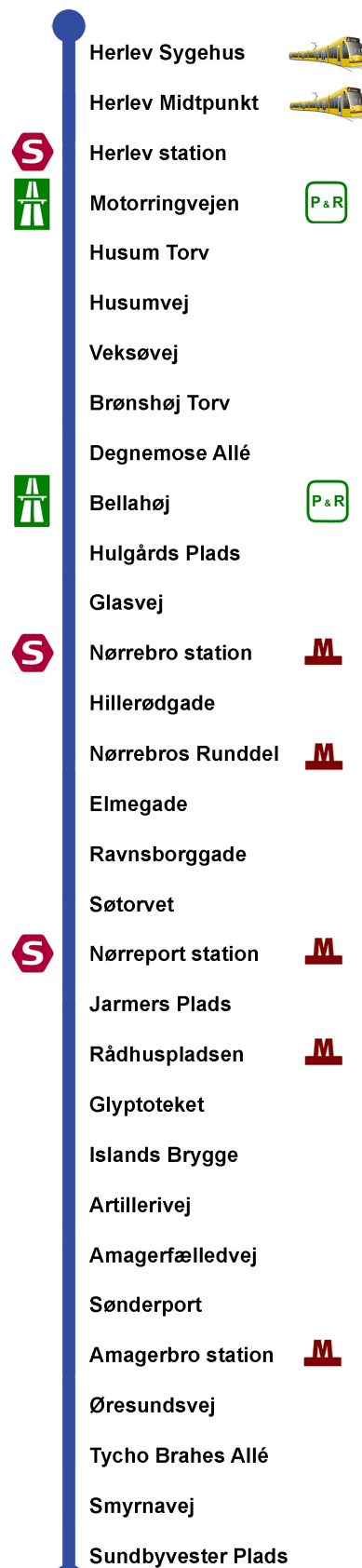
Anden etape kunne være Nørreport Station - Nørre Voldgade - Rådhuspladsen - Langebro - Amager Boulevard - Amagerbrogade - Sundbyvester Plads.

Denne strækning kan etableres på ca. 3 år. Den smalle del af Amagerbrogade ønsker kommunen omdannet til kollektivgade.

Projekt gennemførelsen kan ske i flere etaper med udgangspunkt i et depot. Her kan noget af arealet på den tidligere Nørrebro Rangerbanegård benyttes. Alternativt arealer i Herlev eller Sundbyvester.

Der kan eventuelt etableres et driftssamarbejde med en Ring 3 letbane, der er tiltænkt depot i Ejby.

Letbanelinie Herlev - Amager



Trafikken i dag

I øjeblikket er støjniveauet på bl.a. Frederikssundsvej oppe på 65-70 dB i myldretimerne. Det er et støjniveau, der er helbredstruende på nærmiljøet. (Kilde: Danmarks Miljøundersøgelser)

Passagertallet for busserne 5A og 350S ligger på ca. 90.000 daglige rejsende, og er således nogle af de mest benyttede busser i København. De fleste steder må de dele kørebane med den øvrige trafik, og derved sidde fast i trængslen. (Kilde: Movia)

Miljø

For at nedbringe biltrafikkens CO₂-udledning, støj og forurening, skal trafikvæksten afkobles væksten i energiforbruget. I dag er biltrafikken den store synder, men København kan få nedbragt dette ved at supplere Metrocityringen med en moderne elektrisk letbane på 18 km. Den er energioekonomisk og koster 1/3 af en foreslåede metrogren på 10 km.

Med letbanen kan passagerområdet blive større og samtidig får cyklister og andre bedre plads og renere luft.

Biltrafikken belaster allerede bymiljøet så meget, at Københavns Kommune har valgt at begrænse biltrafikken på dele af Nørrebrogade, hvor der nu primært kører kollektiv trafik og cykler.

Det er dog vanskeligt at opnå succes hvis ikke bilbrugerne samtidig får et bedre alternativ end busser.

Med en letbane kan vejkapaciteten forøges på en miljøvenlig måde, idet letbanen kan transportere ligeså mange personer som en 6-sporet motorvej.

På strækningen Herlev – Sundbyvester vil en forureningsfri letbane kunne afløse ca. 675 busture i døgnnet. Det vil give en væsentlig forbedring af luftkvalitet, støjforhold og CO₂, der vil blive markant forbedret med el-drift og moderne sporteknik.



Ny letbane i Mulhouse, Frankrig
Kunne dette være Amagerbrogade?
Foto: Niels G. Petersen, Lyngby

Effekten af letbanen

En letbane er den bytrafikform, der tiltrækker flest bilister i udlandet.

Når letbaner erstatter busser, giver det erfaringsmæssigt et fald på ca. 20% af biltrafikken i korridoren. Samtidig øges det kollektive passagertal oftest med ca. 25% i løbet af få år. (Kilde: Region Hovedstaden)

Økonomi og finansiering

En letbane kan på dette stræk anlægges for 150-200 mio. kr. pr. km. med spor, standsningssteder, køreledninger, omlægning af ledninger, ny belægning samt vogne og depot.

Finansieringen kan ske efter samme model som for Metrocityringen, hvor staten betaler 40% og kommunerne betaler 60%. Ejendomsværdistigninger og stigningen i grundskatter som følge af letbanen, vil på sigt hjælpe kommunerne. Alternativet kan man vælge en OPP finansiering (Offentligt Privat Partnerskab).

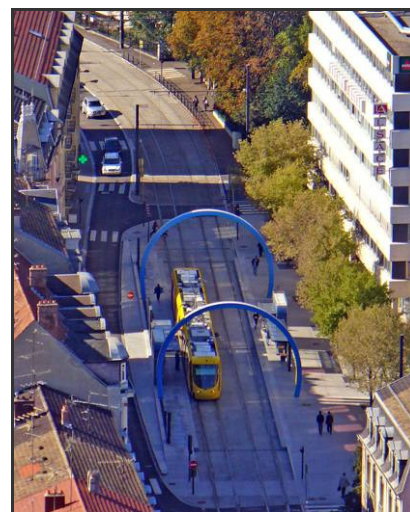
Letbaneløsning Herlev-Sundbyvester Plads sammenlignet med metroløsning:

Den københavnske metro og en letbane er lige attraktive som transportmidler på komfort, fremkommelighed og den totale rejsehastighed, der fra dør til dør er stort set ens.

Busser kan undværes

En letbaneløsning vil på en naturlig måde erstatte buslinierne 5A og 350S fra Herlev til Sundbyvester Plads, og blive en vigtig tilbringerlinie til den kommende Metrocityring og til jernbanenettet. Den vil få forbindelse til 5 metrostationer, 3 S-togsstationer samt til regionaltoget på Nørreport station.

Med en metroløsning vil busserne langs linjen IKKE kunne undværes, da metrolinjen kun vil få tre stationer på en begrænset del af Frederikssundsvej.



Nyt letbanestoppested i Mulhouse, Frankrig. Kunne dette være Nørrebrogade?
Foto: Axel Kuehn, Karlsruhe/Germany

Tekst	Metro Herlev/Gladsaxe – Nørrebro St.	Letbane Herlev – Sundbyvester Plads
Anlægspris	9,3 mia. kr.	3,6 mia.kr
Antal km	10 km	18 km
Antal passager pr. hverdagsdøgn	52.000	120.000
Projektgennemførelse	2027	2017
Biltrafik-reduktion på Frederikssundsvej	5% x)	20% y)
Færre antal busser pr. hverdagsdøgn	225	675
Kapacitet	19.000 pass./t.	19.000 pass./t.
Komfort	Høj	Høj

x) Før- og efteranalyse af metron i København, havnesnittet. (DTF)
y) Trafiktal fra ny letbaner i Lyon, åbnet år 2000, (Region Hovedstaden)

Andre udgivelser om denne letbanestrækning:

Forslag til regional udviklingsplan, Region Hovedstaden 2008
Metroafgrening nord-vest, Københavns Kommune 2008
Trafikplan København - Idéoplæg til et letbanenet, Letbaner.DK 2007.
Fremtidsscenerier for transport i Danmark, DTU 2006.
Planredegørelsen for den kollektive trafik i København, Kbh. Kom. 2005
Projekt Basisnet, HUR og Transportministeriet 1999