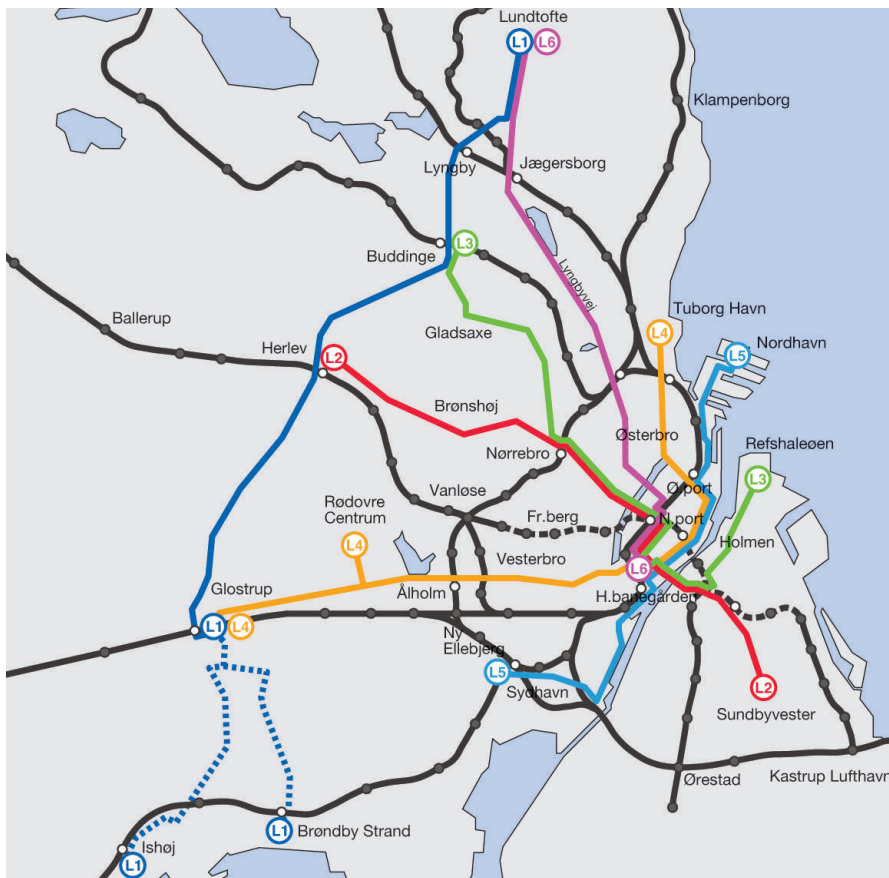


Forslag til letbanenettet i Storkøbenhavn



97 km. letbanelinienet koster 16 mia. 160 mio. kr. pr. km.

Et letbanenettet i gadeniveau (de farvede linier) vil kunne betjene mange kvarterer, der nu kun betjenes af busser. Det drejer sig om Tuborg, Lundtofte, Buddinge, Gladsaxe, Herlev, Brønshøj, Glostrup, Rødovre, Sydhavn, Vesterbro, Sundbyvester, Holmen, Nordhavn og Østerbro.

Bilisterne får et nyt alternativ til at komme hurtigt ind og ud af byen uden parkeringsproblemer, hvilket frivilligt begrænser vejtrafikken og forureningen. Den forventede nedgang i biltrafik på min. 20%, muliggør en indskrænkning af vej- og parkeringsarealer på ca. 10 % der kræves til letbanesporerne. Man vil med fordel kunne anlægge 'Park and Ride' anlæg på yderstrækningerne.

Finansiering

Hver linie kan helt eller delvis privatfinansieres. Dermed kan der bedre skaffes finansiering til udbygning af den kollektive trafik. Der skal dog stilles præcise krav i udbudsgrundlaget.

Rejsehastighed

Rejsetiden med letbaner vil blive forkortet med 30-35% sammenlignet med nuværende busser. Letbanen er kun 2% langsommere end metro når man ser på den reelle rejsetid fra dør til dør. (Kilde: Kbh. Amt og Planredegørelsen fra Kbh. kommune.)



Tramvajs, Barcelona, Katalonien

15 km. metrocityring koster 15-25 mia. 1.000 – 1.700 mio. kr. pr. km.

Den planlagte metrocityring giver ikke nye muligheder for at komme hurtigt ind og ud af byen uden skift fra det eksisterende overbelastede toget. Der er heller ikke planlagt 'Park and Ride' anlæg. Derfor vil metrocityringen først få det nødvendige passagergrundlag, når der er etableret nye radiale fødelinier ind og ud af byen.

Metrocityringen vil kun betjene Københavns indre kvarterer. Buslinier ind og ud af byen vil sandsynligvis blive beskåret på samme måde som ved etableringen af den nuværende metro. Dette gælder også i kvarterer hvor metrocityringen ikke skal køre. De kollektive trafiktilbud i Storkøbenhavn vil reelt blive forringet og det kan betyde en ekstra stigning i biltrafikken med dertil hørende forurening.

Finansiering

Der er stor usikkerhed om prisen, fordi hele strækningen skal anlægges under jorden. Trafikforskere har beregnet, at der er 50% sandsynlighed for at prisen på 15 mia. kr. overskrides med 40%. Prisen for opstart af boremaskiner er i sig selv meget høj. Man kan derfor ikke etapeopdele byggeriet eller begrænse det undervejs, uanset hvor store budgetoverskridelserne bliver.

Der er foreløbigt investeret 18 mia. kr. i det eksisterende metrosystem, der kun har flyttet buspassagererne under jorden. De store problemer med biltrafikken har den ikke nedbragt.

Enkeltinvesteringer som metrocityringen hverken løser problemerne eller vender udviklingen. Man bør snarest tænke i helheds løsninger, der handler om at planlægge sundhed, miljø, plads, tid og økonomi sammen med systemer der let og hurtigt kan implementeres etapevis i de eksisterende gadestrukturer. Her er letbanen en velafprøvet god mulighed.

Forslag til letbanenet i Storkøbenhavn

Letbanelinienet i Storkøbenhavn

Linie	Strækning	Nyanlæg	Pris
L1	Lundtofte-Lyngby-Buddinge-Herlev-Glostrup (-Brøndby Strand/ Ishøj)	20 km	kr. 3,2 mia.
L2	Herlev-Husum-Nørrebro-Amagerbro-Sundbyvester Pl.	18 km	kr. 3,0 mia.
L3	Buddinge-Nørrebro-Christianshavn-Operaen-Refshaleøen	8 km	kr. 1,3 mia.
L4	Tuborg Havn-Østerbro-City-Rødovre-Glostrup	27 km	kr. 4,5 mia.
L5	Sydhavn-City-Nordhavn	18 km	kr. 1,2 mia.
L6	City-Rigshospitalet-Lyngbyvej-Lundtofte	17 km	kr. 3,0 mia.
I alt i gadeniveau		97 km	kr. 16,2 mia.

Metrocityring i det indre København

Linie	Strækning	Længde	Pris
○	City-Østerbro-Nørrebro-Frederiksberg-City (Cirkel linie)	15 km	kr. *15 - 25 mia.

Så meget får man for pengene:

	Letbanenet	Metro Cityring
Antal linier:	6	1
Finansiering:	Privatfinansiering er en mulighed	Privatfinansiering er usandsynlig
Materieltype	Letbanevognsæt	Som nuværende Metro
Passagerkapacitet	250 – 300	300
Afstand mellem stationerne	500 m.	1.000 m
Antal standsningssteder	ca. 180	16
Rejsehastighed dør-til-dør:	30% hurtigere end bus	2% hurtigere end letbane
Udnyttelse af vejkapaciteten:	6 gange bedre	Ingen ændring
Biltrafikken	20-25% færre biler	1% færre biler
Cyklisterne	Ingen begrænsninger	Ingen begrænsninger
Miljøforandringer	Færre biler og busser	Færre busser

