

# Stærkt alternativ til den tabte Metro i Brønshøj

## Trafik

En letbane igennem København vil styrke det kollektive

Letbane på 6 år. Der er sikkert mange, som endnu ærgrer sig over den foreløbige Metroforbigåelse Brønshøj måtte stå model til, da man fremlagde de kommende projekter for



nylig. En Metro i vore bydele er i dag så langt ude i periferien, at man næsten ikke kan få øje på den. Her skal vi dog bukke kraftigt for de folk, der fortsat kæmper en heroisk kamp for at få Metroen til Brønshøj. Det er bestemt prisværdigt, selvom kampen virker nærmest håbløs. Men Letbaner.DK har altså et spændende alternativ, hvis/når Metroen tilsyneladende ikke kommer til Brønshøj. Her er tale om en slags genindførelse af sporvognene, bare i en let og moderne udgave. Det kan tilmed ske til en pris, som er en tredjedel mindre end Metroen. brønshøj-husum avis kan her

præsentere de meget interessante planer.

I den forbindelse skal vi gøre opmærksom på, at man i Pilegården kan se en plancheudstilling om projektet fra på torsdag den 6. ds. til den 5. december – og på Brønshøj Bibliotek fra den 4. januar til den 4. februar.

Man vil også i Kanal København kunne se en udsendelse om projektet på søndag den 9. november kl.

benyttes. Alternativt arealer i Herlev eller Sundbyvester.

Der kan også etableres et driftssam-arbejde med Ring 3 letbanen, der er tiltænkt depot i Ejby.

### 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 fodelinie til Metrocityringen hurtigere og billigere, samtidig med at Indre Nørrebro og Sundbyvester får væsentlig 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 virksomheder 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 omkostningseffektivt kan erstatte meget bus- og bilkørsel og dermed mindske belastningen med trængsel, støj, CO<sub>2</sub> og emission langs nogle af Københavns mest belastede indfaldsveje.

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

### Trafikken i dag

I øjeblikket er støjniveauet på bl.a. Frederikssundsvej oppe på 65-70 dB i myldretimerne. Det er et støjni-veau, 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 kørebanen med den øvrige trafik, og dermed sidde fast i trængslen. (Kilde: Movia)



### Miljø

For at nedbringe biltrafikens CO<sub>2</sub>-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 passageroplandet blive større og samtidig får cyklister og andre

ningsfri letbane kunne afløse ca. 675 busture i dag-net. Det vil give en væsentlig forbedring af luftkvaliteten, og støjniveauet vil blive markant lavere med el-drift og moderne sporteknik.

### Effekten af letbanen

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

Når letbaner erstatter busser, giver det erfaringsmæssigt et fald på ca. 20% af biltrafikken i korridoren. Samtidig øges det kollektive passa-



bedre plads og renere luft. Biltrafikken belaster allerede bymiljøet så meget, at Københavns Kommune ønsker at begrænse biltrafikken på dele af Nørrebrogade og senere Amagerbrogade. Der skal kun køre kollektiv trafik og cykler i de nye kollektivgader. Det er dog vanskeligt at gennemføre, hvis ikke bilbrugerne samtidig får et bedre alternativ end busser. På strækningen Herlev – Sundbyvester vil en forure-

gertal oftest med ca. 25% i løbet af få år. (Kilde: Region Hovedstaden)

### Økonomi og finansiering

En letbane kan på dette stræk anlægges for 160-200 mio. kr. pr. km. inklusive spor, standsningssteder, køreledninger, vogne, omlægning af ledninger i vej, samt ny belægning. Finansieringen kan ske efter samme model som for Metrocityringen, hvor staten betaler 40% og kommunerne

### Letbaneløsning

Herlev-Sundbyvester Plads sammenlignet med metro-løsning:

Den københavnske metro og en letbane er lige attraktive som transportmidler på komfort, fremkommelighed og den totale rejse-hastighed, der fra dør til dør er stort set det samme.

betaler 60%. Ejendomsværdistigninger og stigningen i grundskatter som følge af letbanen, vil på sigt hjælpe kommunerne. Alternativet kan være en OPP finansiering (Offentligt Privat Partnerskab).

### Busser kan undværes

En letbaneløsning vil på en naturlig måde erstatte buslinierne 5A og 350S fra Herlev til Sundbyvester Plads, og blive en vigtig tilbringerlinje 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 mellem Husum og Nørrebro Station kun blive begrænset 1/3. Metrolinien vil kun få tre dybe stationer på en begrænset strækning, der skal løbe parallelt med Frederikssundsvej.

syn & udseende  
**SYNSPUNKT  
KÖHLER**  
Fr.-sundsvej 186  
Ma-Fre 10-16  
og efter aftale  
3860 5531

**AKUPUNKTUR og  
SLANKEKLINIKKEN**



Tidsbestilling:  
**22 14 27 50**

| 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 metroen i København, havnesnittet. (DTF)

y) Trafiktal for en letbane i 1990. Årnet år 2000 (Region Hovedstaden)