



— M1 + M2 Den eksisterende

— M3 Cityringen

— M4 Nordhavnen - Sydhavnen

Linjen betjener de store byudviklingsområder Nordhavn og Sydhavn samt Grønttorvet og Hvidovre Hospital. I Københavns centrum kører M4 i Cityringen på strækningen Hovedbanegården - Østerport med yderligere stop ved Rådhuspladsen, Gammel Strand, Kgs. Nytorv og Marmorkirken. Linjen er 20 km lang og består af 21 stationer. I nordhavn kører M4 på højbane, og på den øvrige rute i boret tunnel. **Pris:** ca. 12,3 mia. kr.

— M6 Tingbjerg - Lufthavnen

Linjen går fra Tingbjerg via Brønshøj, Bispebjerg Hospital, Rigshospitalet samt Nørre Campus (Universitetsparken) til indre Nørrebro, Vesterbro og Amagerbro. I Københavns centrum vil linjen betjene områder, hvor der ikke er en station i nærheden, f.eks. Vesterbro Torv, Islands Brygge og Amagebrogade. Linjen er 21 km lang og har 26 stationer og korresponderer med den nuværende metro Ved Forum og Amagerbro. **Pris:** ca. 28,3 mia. kr.

— M7 Ringlinje

Linjen går fra Hovedbanegården via Nørrebro og Østerport under havnen til Refshaleøen, Amagerbro og Islands Brygge. Derfra går den tilbage til Hovedbanegården via havnen. Linjen, der på nær en højbanestrækning ved Refshaleøen og Kløvermarken er forudsat som boret tunnel, skal betjene mulige byudviklingsområdet på det nordlige Amager. På strækningen Nørrebro - Islands Brygge kører linjen sammen med M6, så der bliver intensiv drift. Linjen er 14 km lang og rummer 13 stationer. **Pris:** ca. 16,8 mia. kr.



— L1 Husum - Lufthavnen

Linjen betjener Husum station, Frederikssundsvej, Nørrebrogade, Nørreport, Rådhuspladsen, Hovedbanegården, Langebro, Amagerbrogade og Kastrup Lufthavn. Linjen er 18 km lang og har 30 stoppesteder. **Pris:** ca. 4,6 mia. kr. (letbane) eller 1,9 mia. kr. (hurtigbus)

— L2 Tingbjerg - Refshaleøen

Linjen har udgangspunkt i Tingbjerg og følger L1's rute på Frederikssundsvej, Nørrebrogade, Nørreport, Rådhuspladsen, Hovedbanegården og Langebro og fortsætter derefter ad Amager Boulevard, Ved Stadsgraven, Kløvermarksvej, Forlandet og Refshaleøen. Linjen er 17 km lang og 29 stoppesteder. **Pris:** ca. 4,2 mia. kr. (letbane) og 1,8 mia. kr. (hurtigbus)

— L3 Nordhavn - Hvidovre

Linjen skal betjene byudviklingsområderne i Nordhavn, Sydhavn samt Grønttorvet og betjener Nordhavn, Nordre Frihavnsgade, Blegdamsvej, Nørreport, Rådhuspladsen, Hovedbanegården, Tegholmen, Ny Ellebjerg Station og Grønttorvet. Kan forlænges til Hvidovre Hospital. Linjen er 23 km lang og har 30 stoppesteder. **Pris:** ca. 5,3 mia. kr. (letbane) og 2,3 mia. kr. (bus).

Københavns Metro ankommer til Vanløse station



KILDER / KØBENHAVNS KOMMUNE

BERLINGSKE INFOGRAFIK / IDA JERICHOW / TEKST / HANS LARSEN / FOTO / MARTIN RASMUSSEN

Metroen slår letbanen af banen i indre København

Udbygning. Det er en klar fordel at bygge tre nye metrolinjer i den tætbebyggede del af København frem for at opføre letbaner med moderne sporvogne, viser ny rapport. Letbaner eller hurtigbusser er til gengæld en billig investering i den mindre tætbefolkede del af byen.

Af Hans Larsen
// hal@berlingske.dk

Københavnerne og byens gæster må vente mellem 30 og 50 år, før de kan komme på kryds- og tværs af storbyen i et udbygget net af metrolinjer. Men planlægningen af den hidtil største udbygning af hovedstadens kollektive trafik begynder nu.

Tre nye metrolinjer til i alt 48 mia. kr. og tre nye letbanelinjer med moderne sporvogne til 10 mia. kr. – eller alternativt tre hurtigbuslinjer til fem mia. kr. er nu kommet på tegnebrættet, så København i de kommende årtier kan udbygges med tusindvis af nye boliger og arbejdspladser, uden at byen kommer til at drukne i biltrafik.

Ifølge en ny rapport, som netop er blevet godkendt af politikerne i kommunens økonomiudvalg, vil en massiv udbygning af den kollektive trafik gavne CO₂-udledningen betydeligt, og alene tre nye metrolinjer vil øge passagertallet i de førerløse tog med 53 procent fra 446.000 pr. hverdagsdøgn i 2018 til 684.000.

Dermed er kommunens vision om, at cyk-

● Hvis vi skal have vækst og erhvervsudvikling i København, er vi nødt til at have en by, man kan komme rundt i, og det her giver den mest optimale, trafikale infrastruktur.

Bo Asmus Kjeldgaard, SF, teknik- og miljøborgmester i København

lisme og kollektiv trafik skal stå for fremtidens trafikvækst opfyldt.

»Der er nok tale om den største og mest gennearbejdede, kollektive trafikplan, som vi nogensinde har fået udarbejdet i Københavns Kommune. Jeg synes, rapporten har rigtig gode bud, der giver anledning til mange politiske overvejelser. Hvis vi skal have vækst og erhvervsudvikling i København, er vi nødt til at have en by, man kan komme rundt i, og det her giver den mest optimale, trafikale infrastruktur,« siger Københavns teknik- og miljøborgmester Bo Asmus Kjeldgaard (SF).

Metro tiltrækker flest passagerer

Rapporten viser, at et samlet net i den tætbebyggede del af hovedstaden med seks metrolinjer, i alt 82 kilometer bane og 86 metrostationer, vil tiltrække dobbelt så mange passagerer som en udbygning med tre letbaner.

Det skyldes, at letbaner med en gennemsnitsfart på 20 km/t kun kører halvt så hurtigt som metrotog. Der er også så dårlig plads til skinner i de københavnske gader, at letbaner vil fortrænge en tredjedel af biltrafikken og

skabe barrierer. »Jeg synes ikke, at vi skal regulere biltrafikken ved at lægge letbaner hen over det hele. Vi skal regulere biltrafikken ved hjælp af trængselsafgifter og så bruge gaderummet til cykelstier, vejtræer og attraktioner. Vi skal bruge metroen, hvor den har de største fordele. Og det er netop i de meget befolkningstætte områder,« siger Bo Asmus Kjeldgaard.

Både Bo Asmus Kjeldgaard og Københavns overborgmester, Frank Jensen (S), mener, at letbaner i København med fordel kan kombineres med den letbane i Ring 3, som en række omegnskommuner planlægger. Dermed kan der skabes letbaneforbindelser fra Ring 3 og ind til metrosystemet via store indfaldsveje som Frederikssundsvej og Roskildevej.

»Det vil være meget interessant at undersøge, hvordan vi kan være med til at understøtte en letbane i Ring 3. For mig er der ikke tale om enten metro eller letbane. For mig er der tale om et både og. Det er koblingen mellem kollektive trafikløsninger, som er helt afgørende for, at vi kan få reduceret biltrafikken,« siger Frank Jensen.

Borgmestrene bakkes op af trafikforsker Per Homann Jespersen fra Roskilde Universi-

tet. Han mener, at det ville være en fordel med et letbanenet, som er med til at skaffe passagerer til et københavnsk net af metrolinjer.

»Jeg synes, at man i den nye rapport tænker for særskilt på metro og letbane. Man kan sagtens lave et letbanesystem, så man f.eks. kan komme fra metroen i Brønshøj eller Tingbjerg til en letbane i Ring 3. Metroen duer kun i absolut tætbefolkede områder, mens letbanen er oplagt i områder med en mindre befolkningskoncentration, fordi den er så meget billigere,« siger Per Homann Jespersen.

Borgerlige partier støtter planerne

De borgerlige partier i København støtter, at der arbejdes videre med planerne om en massiv udbygning af den kollektive trafik.

»Vi er meget positive i forhold til at få København bundet sammen med endnu mere metro. Specielt til Nordhavnen, for at få sikret værdierne derude, men også til Brønshøj og Tingbjerg, hvis det overhovedet kan lade sig gøre,« siger Dansk Folkepartis gruppeformand, Carl Christian Ebbesen.

Først i senere undersøgelser klarlægges det, hvordan metrolinjerne kan finansieres. ☐