

Trafikudvalget
TRU alm. del - Bilag 69
Offentligt

Trafikudvalget,
Folketinget,
Christiansborg,
1240 København K.

Brønshøj den 30. oktober 2006

Vedr.: Metro til Brønshøj

Det er med stor glæde at jeg i dag kan læse at Folketingets Trafikudvalg inden for kort tid vil debattere mere Metro i København. Her i lokalområdet har det længe været et stort ønske at få Metro til Brønshøj.

Socialdemokraterne i 7 kreds Brønshøj bad mig i september udarbejde et notat vedrørende dette store ønske, som jeg hermed vedlægger til inspiration for Trafikudvalgets behandling af sagen.

Som det måske er udvalget bekendt har Københavns Kommune i forbindelse med anlæggelse af den kommende Metro Cityring vedtaget at afsætte ca. 300 mio. kr. til en stik linie fra Nørrebro og mod Brønshøj, Gladsaxe. Således er første målsætning i notatet ved at blive en realitet.

Jeg takker endnu engang for initiativet, og stiller mig til rådighed, dersom man har behov for dette.

Med venlig hilsen



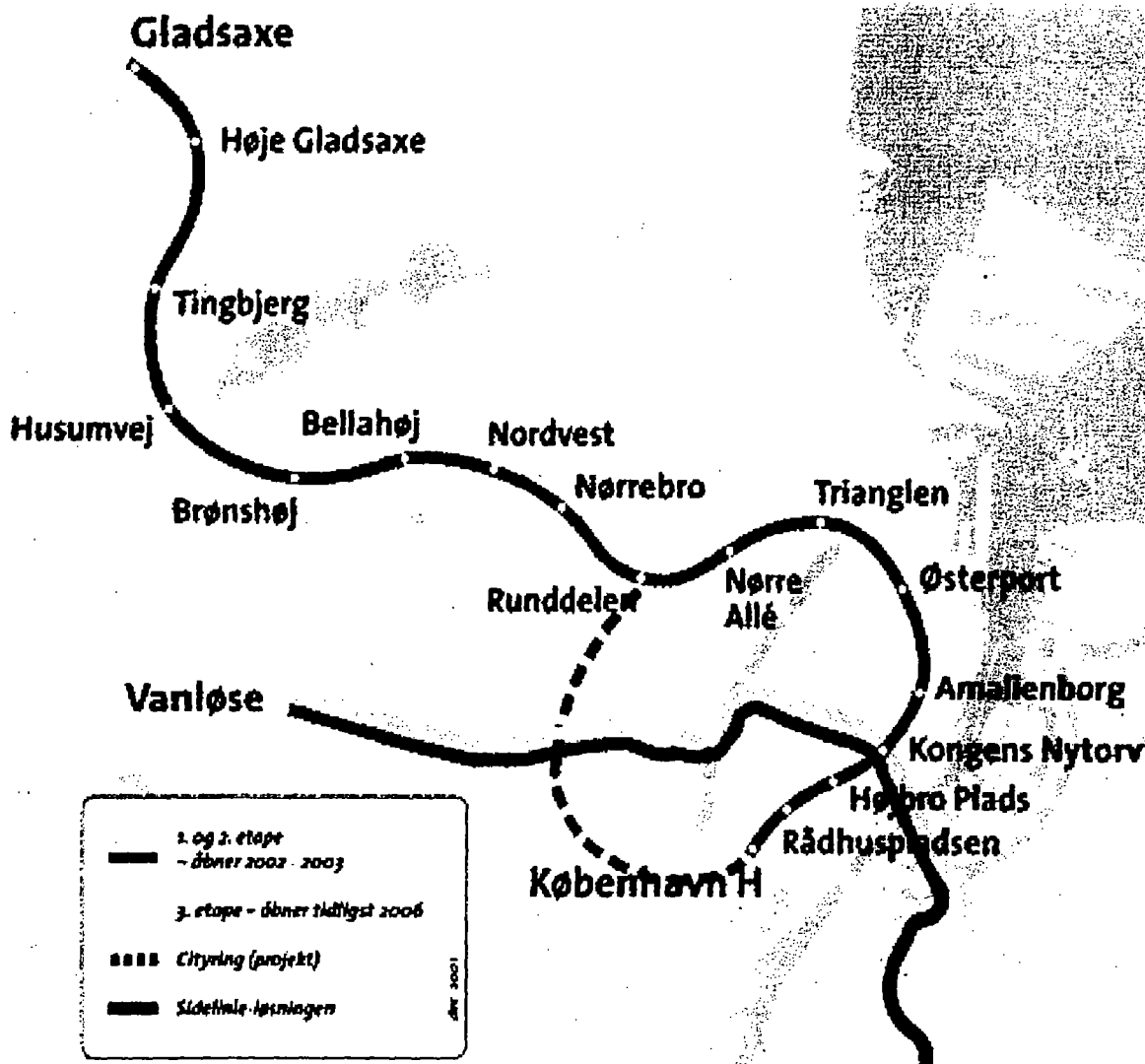
Frank Bentin
Ved Bellahøj 5, 6. sal – lej 4.
2700 Brønshøj
Tlf.: 38 28 14 11
E-mail: bentin@post.tele.dk

Vedlagt:

- Notat – Metro til Brønshøj - Tingbjerg

Metro til Brønshøj - Tingbjerg

Målsætning for Socialdemokraterne 7. kreds



Notat udarbejdet af bestyrelsen,
Socialdemokraterne 7. kreds
September 2006

Indledning

Dette notat er udarbejdet på baggrund af debatter på bestyrelsesmøder i 7. kreds, hvor vi ønsker forbedringer og udbygning af den kollektive trafik i Købehavn generelt, samt ud fra ønsket om en fremtidig og tiltrængt reduktion i den stigende privatbilisme – til gavn for såvel miljø og mindre slitage på vejnettet.

For at opnå disse politiske mål, har vi bl.a. talt om udbygning af Metroen til vort lokalområde, hvilket der i bestyrelsen er en endog særdeles bred opbakning til. Endvidere har vi tilkendegivet vores store støtte til Rådhusets ønsker om indførelse af kørselsafgifter i København i en eller anden form.

Bestyrelsen tager hér dog udelukkende udgangspunkt i Metroløsningen.

Målsætning

Efterfølgende begrundes nedennævnte målsætninger:

- I forbindelse med projektering af Cityringen (Metro) bør der i anlægsfasen og bygningen afsættes økonomiske midler til at den i dette notat omtalte Metrolinie til Brønshøj og videre, på et senere tidspunkt naturligt kan kobles til den kommende Metrostation ved Nørrebro S-tog station
- Der tages principiel beslutning om, at Metrolinien til/fra Brønshøj får følgende linieføring med etablering af efternævnte metrostationer: Gladsaxe, Høje Gladsaxe, Tingbjerg, Husumvej, Brønshøj, Bellahøj, Hulgårdsvej/Tomsgårdsvej, Mågevej, Nørrebro St.
- Socialdemokraterne 7. kreds anbefaler endvidere at Metro til/fra Brønshøj får et parallelt linieforløb ad Metro Cityringen i retning helt til Nørrebros Runddel med yderligere en Metrostation v/ Gormsgade/ Stefansgade. Herunder at det parallelle linieforløb ad Metro Cityringen fortsætter i retning mod Frederiksberg (derved opnås forbindelse med Metroen mod Københavns Lufthavn Kastrup) og videre helt mod Rådhuspladsen og Københavns Hovedbanegård.

Bestyrelsen 7. kreds vil aktivt arbejde for disse målsætninger ved tæt samarbejde med Socialdemokraterne i Københavns Borgerrepræsentation. Derudover vil vi aktivt deltage i Lokalrådsarbejdet og tage kontakt til NextMetro. Der udpeges to-tre kontaktpersoner fra bestyrelsen til varetagelse af vore ønsker.

Udgangspunkt

Der er enighed om, at det nordvestlige København har brug for bedre kollektiv trafik. Området er stærkt trafikalt belastet, særligt på strækningerne Frederikssundsvej mod og ad Nørrebrogade samt den for lokalområdet tværgående trafik ad Tomsgårdsvej/Hulgårdsvej. Endvidere gennemskæres området af Hillerød-motorvejen ved tunnelen under Bellahøj og videre ad Borups Alle over Bispeøngbuen mod centrum.

Alt i alt er der tale om en væsentlig overbelastning af vejnettet og deraf store udgifter til vedligeholdelse.

Endvidere opleves trafikken til stærk gene og farlighed for de bløde trafikanter (cyklister, fodgængere o. lign). Endelig resulterer det i et voldsomt CO₂ udslip i såvel lokalområdet som i København som helhed.

Der er nu etableret 2 Metrolinier med udgangspunkt i Vanløse med lineforløb over Forum, Nørreport, Kongens Nytorv, Christianshavn mod Ørestad og Vestamager hhv. videre mod Amager og snart også Metroens 3. etape til Københavns Lufthavn Kastrup. Endvidere er der truffet principiel beslutning om etablering af en MetroCityring, hvor også – langt om længe – Rådhuspladsen og Københavns Hovedbanegård bliver omfattet. Bestyrelsen vil ikke nærmere kommentere disse beslutninger, idet de ér truffet og vi er egentlig ikke modstander heraf.

I København har HUR de seneste år valgt at satse på de såkaldte A-buslinjer, hvor de nok mest benyttede i vort område betjenes af busserne 2A og 5A. Endvidere betjenes lokalområdet af en række S-busser, hvor vi hér kun tager afsæt i 350S. I forbindelse med udarbejdelse af dette notat har vi fundet en række nøgletal for ovennævnte busruter, samt set på Færdselstællinger (bil, lastbil, cykler mv.).

Ved udarbejdelse af dette notat har vi forgæves forsøgt at fremskaffe detaljerede opgørelser omkring befolkningsunderlag, herunder antallet af boliger i vort lokalområde. Det er dog umiddelbart vores vurdering, at dette pt. ikke er nødvendigt, i relation til dette notats anbefalinger.

Data - baggrundsviden

I vort arbejde har vi taget afsæt i enkelte trafikanalyser – Nøgletal for busdriften i Hovedstadsregionen (HUR 2004), samt benyttet os af Færdselstællinger 2001 – 2005 udarbejdet af Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Vej & Park – som vi senere kort vil beskrive.

Vi også har læst en række rapporter og anbefalinger fra Letbaner.dk (sporvogne), og søgt oplysninger hos NextMetro og i Regionplan 2005 (HUR). Endvidere har vi kort skimtet "Udredning om Cityringen" udarbejdet af konsulentfirmaet COWI.

Busdrift

Overordnet set er passagertallet for busdriften faldet i perioden fra 2000 til 2004, hvilket HUR primært forklarer med stigende velstand i samfundet, mindre ungdoms årgange samt Metroens introduktion i 2002-2003. Endvidere bør man ikke se bort fra, at Statens tilskud på 100 millioner kr. årligt er bortfaldet med udgangen af 2003, hvilket har medført væsentlige takstforhøjelser.

I 2004 transporterede busserne samlet set i Hovedstadsregionen 198,7 mio. passagerer, hvilket er et fald på 9,9 mio. i forhold til 2003. Heraf udgør passagerfrafaldet på buslinier i København 63 %. Denne nedgang har medført en naturlig driftsreduktion, men samtidig udnyttes bussernes kapacitet nu bedre end hidtil, idet andelen af "tilpas fyldte busser" er steget fra 48 % til 56 %.

Efterfølgende har vi primært valgt at tage afsæt i 3 buslinier (2A, 5A & 350S), velvidende at vort lokalområde er betjent af et langt større antal buslinier. Dette har vi gjort fordi det primært er disse tre liner, der har størst relevans i relation til en kommende Metro-betjening af Brønshøj, Husum, Bellahøj og videre i retning mod centrum – og retur.

Rentabilitet 2004 – reiselængde, fremkommelighed, kapacitetsudnyttelse mv.

For så vidt angår city og brokvartererne var der 91,4 mio. påstigninger i 2004. Den gennemsnitlige reiselængde pr. passager var knap 2,7 km, hvor den til sammenligning er 6,4 km i S-busserne og knap otte kilometer i natbusserne. Selvfinansieringsgraden for almindelige busser var på 69,8 % og for natbussernes vedkommende blev der i 2004 opnået så godt som 100 % selvfinansiering.

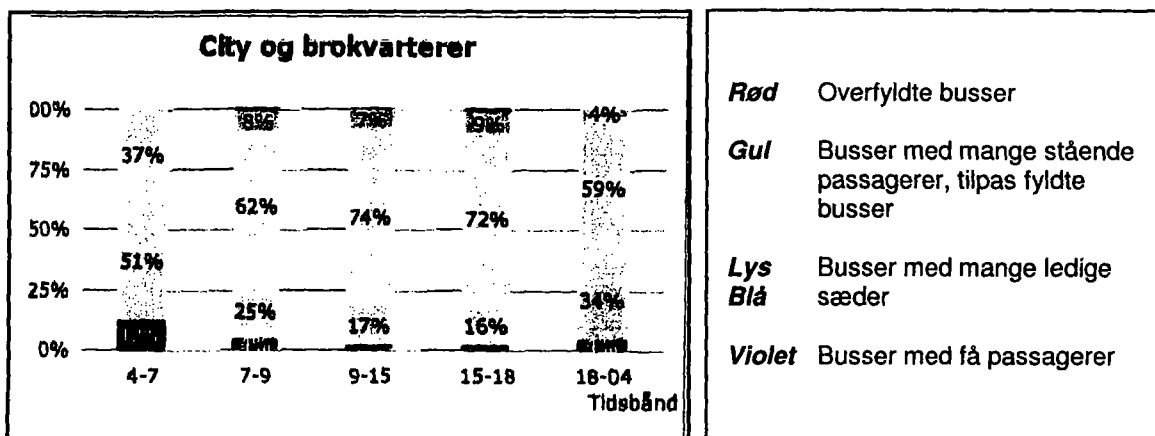
Netto kørselshastigheden for linie 2A var i 2004 17,8 km/t. med et samlet antal påstigninger på 10.973.889 med indtægter på i alt ca. 51 mio. kr. og udgifter på knap 65 mio. kr. svarende til en selvfinansieringsgrad på 79 %.

Tilsvarende tal for linien 5A var i 2004 15,7 km/t. med et antal påstigninger på hele 18.111.755 og, hvad der nok er værd at bemærke, kørte den med overskud (om end ikke stort) idet udgiften var på 80,2 mio. kr. mens indtægterne beløb sig til i alt 81 mio. kr.

For linie 350S var antallet af påstigninger 4.767.977 med en selvfinansieringsgrad på 84 %.

Busser, som falder ind under kategorierne "Overfyldte busser" og "Busser med mange stående passagerer" findes primært i City og Brokvartererne og særligt i tidsrummet kl. 7-9, 9-15 og 16-18.

I relation til kapacitetsudnyttelse har vi ikke kunnet finde specifikke tal for de tre ovennævnte buslinier, men udelukkende en samlet opgørelse omfattende City og Brokvartererne.



Færdselstællinger – Befolkningsunderlag

Overordnet set er ændringerne i biltrafikken jf. Vej og Park umiddelbart små, hvilket samlet set er lidt i modstrid med konklusionerne fra HURI. Det er dog værd at bemærke, at biltrafikken over kommunegrænserne er steget med 8 % i perioden fra 2004 – 2005.

Interessant er det også, at biltrafikken samlet set for hele kommunen i tidsrummet kl. 06-18 i forhold til 1970 er steget med ca. 150.000 biler igennem de sidste 25 år. Tallet for knallerter og cyklister er stort set uændret. Interessant er det også, at imens biltrafikken over kommunegrænserne er steget, så er den i samme periode faldet i indre by (søsnittet). Modsat gælder det, at imens trafikken med knallerter og cykler stort set er uændret på de lange strækninger, så er den i indre by steget markant.

For så vidt angår vort lokalområde har vi udelukkende valgt, at tage afsæt i trafikken på Frederikssundsvej, Bispeengbuen og til dels Hulgårdsvej idet vi naturligvis er vidende om, at også trafikken på eksempelvis Tomsgårdsvej, Islevhusvej, Slotsherrensvej, Frederiksborgvej m.fl. har betydning.

Antallet af køretøjer over kommunegrænsen og videre ad Frederikssundsvej er i tidsrummet kl. 06-18 på 17.000 stigende til 19.800 ved Hulgårdsvej. Værd er det at bemærke, at 80,0 % af denne trafik udgøres af personbiler, 13,2 % er varebiler og kun 0,7 % er busser. For Bispeengbuen er tallet 42.900.

Befolkningsunderlag

Ved en kommende projektering af Metro til Brønshøj bør placering af stationer naturligvis tage afsæt i antallet af beboere indenfor en afstand af eksempelvis 500 – 800m. Som nævnt har det ikke umiddelbart været muligt at finde konkrete tal herfor, hvorfor vi blot har måttet nøjes med samlede opgørelser over antal borgere i postdistrikterne. P&T oplyser, at der i 2005 for postnummer 2200 N er tale om 70.816, for 2400 NV 44.177 og for 2700 Brønshøj er der tale om 41.155.

Letbaner (Sporvogne)

I forbindelse med udarbejdelsen af dette notat, har vi også været omkring et alternativ til udbygning af den kollektive trafik med flere Metro-linier, nemlig muligheden for etablering af de såkaldte Letbaner (Sporvogne). Ingen tvivl om, at denne løsning indebærer en række umiddelbare fordele:

- 1) Anlægsudgifterne skønnes at være væsentligt billigere jf. Metro. Det anslås således at Letbaner kan etableres for en pris af 160 mio. kr. pr. km. sammenlignet med Metroen, som skønnes at koste mellem 1.000 – 1.700 mio. kr. pr. km. Letbaner er altså op til 10 gange billigere end udbygning af flere Metro-linier, hvilket kan tale til fordel for denne løsning.
- 2) Ved anlæg af Letbaner kontra Metrostrækninger påpeges det, at antallet af stoppesteder bliver langt flere, herunder at det er væsentligt lettere at stige af og på, idet dette foregår på gadeplan.
- 3) Set i forhold til den nuværende busdrift opnås også en række fordele, idet moderne sporvogne både er mere støjsvage (og derfor på ingen måde kan sammenlignes med de gamle sporvogne, som blev nedlagt i 1972) og de er klart mere miljø venlige.

Når vi alligevel vælger at anbefale Metroløsningen, skal det ses i lyset af, at Letbaner også indebærer en lang række u hensigtsmæssigheder og store ulemper.

Således har vi svært ved at se, hvordan man eksempelvis skal få plads til både sporvogne, biler, cyklende og gående – særligt på Nørrebrogade, og der er således også fremkommet forslag om helt at afspærre denne strækning for såvel biler som busser. Dette vil imidlertid være til voldsom gene for den store mængde af bil- og varevogns trafik, der har ærinder lokalt, og man vil i stedet være henvist til de tilstødende sidegader.

Endvidere vil Letbaner i København blot betyde endnu et trafiksystem i byen, og det tror vi ærlig talt ikke at byen på sigt kan være tjent med!

Bestyrelsen erklærer sig endvidere enig i overborgmester Ritt Bjerregaards udtalelser til Berlingske Tidende den 16. september 2006: "Ja, København skal have mere Metro. Det er en komfortabel transportform; Metroen kan flytte mange mennesker hurtigt – og så er det miljøvenligt. Metro er fremtidens transportform, og den er en nødvendig del af Københavns udvikling. Metroen kan sammen med trængselsafgifter være med til at sikre fremkommeligheden".

Regionplan 2005

HUR har i forbindelse med udarbejdelsen af "Regionplan 2005, Trafikanlæg" (i denne sammenhæng) desværre *ikke* nævnt noget omkring udbygning af Metro til eksempelvis Brønshøj, men koncentrerer sig udelukkende om etablering af en ny jernbaneforbindelse mellem Købehavn H og Hovedstadsregionens grænse mod Vestsjællands Amt, samt anlæggelse af en række nye S-tog stationer mv.

Når vi alligevel vælger, at henvise til regionplanen er det fordi, man omkring den kollektive trafik konkluderer at, det er af største betydning for kunderne, at der er sammenhæng i nettet, herunder at brug af den kollektive trafik skal foregå nemt, enkelt og overskueligt. Heri kan man naturligvis kun være enig.

Endvidere bemærker HUR, at biltrafikken i Centrankommunerne i de senere år er begyndt at vokse. HUR begrundet dette med, at det først og fremmest skyldes den økonomiske udvikling, som betyder at en større del af befolkningen får råd til bil og til flere biler, og at trafikanterne prioriterer de trafikale fordele, som bilen tilbyder.

I relation til dette notats anbefalinger om Metro til Brønshøj, synes argumentationen derfor yderligere styrket.

Metro til Brønshøj – 2 muligheder

I materialet fra NextMetro tænker man sig to forskellige løsninger for en Nordvest Metrolinie:

- Mulighed 1, er en bane fra Nørreport ud ad Nørrebrogade-Frederikssundsvej mod Brønshøj, Tingbjerg og Gladsaxe
- Mulighed 2, er en sidelinie/dobbeltlinie på dele af Cityringen (Trianglen, Østerport, Kongens Nytorv, Rådhuspladsen og Københavns Hovedbanegård) og videre til/fra Nørrebros Runddel og herfra ud gennem Nørrebro og Nordvest til Brønshøj, Tingbjerg og Gladsaxe. Ved denne løsning opnås dog *ikke* direkte forbindelse til Nørreport, men vil kræve togskifte ved Nørrebros Runddel.

Mulighed 1 kan umiddelbart forekomme at være den mest logiske. Den vil blive en naturlig fjerde "finger" på metronettet med dets linier til Frederiksberg-Vanløse, Vestamager og Østamager. For beboerne i de nordvestlige bydele vil den give direkte forbindelse til City ved det naturlige knudepunkt – Nørreport. Imidlertid har man fra valgt denne løsning, fordi trafikken på Frederiksberg-linien stort set modsvarer trafikken på de to Amager-linier. Kobler man Brønshøj-linien på, vil man altså få overfyldte metrovogne på Sjællands siden og halvtomme vogne på Amager siden. Med andre ord: Dårlig driftsøkonomi. Dertil kommer, at arbejdet vil være anlægsteknisk kompliceret.

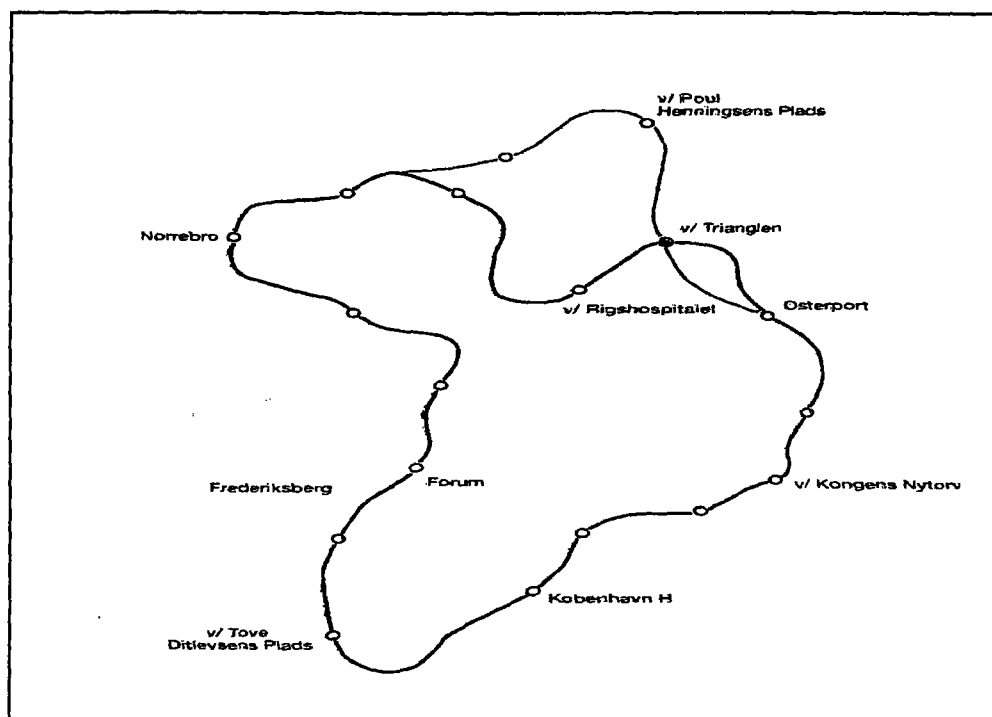
Mulighed 2 – se forslag til linieføring på forsiden – nemlig at udføre Nordvest-metroen som en sidelinie på Cityringen – indebærer til gengæld en række fordele. Trafikken på Cityringen vil være tættest på strækningen Østerport – Kongens Nytorv – Hovedbanegården. Hvis man nøjes med at sende hver anden togstamme videre rundt i ringen – og hver anden ud ad Nørrebrogade-Frederikssundsvej – vil man opnå en mere jævn trafikfordeling og bedre driftsøkonomi.

NextMetro henviser til, at passagerunderlaget på strækningen Nørrebrogade til Frederikssundsvej er på mindst 45.000 passagerer pr. døgn. Sammenholder man denne vurdering med trafiktælling for bus 5A med 18. mio. påstigninger pr. år (knap 51.000 pr døgn) og har man øje for, at ikke alle 5As passagerer i fremtiden vil benytte Metroen, men samtidig antager at mange bilister, vil lade bilen stå, finder vi ingen grund til at betvivle denne vurdering.

Endvidere kan der findes opbakning til denne vurdering i konsulentfirmaet COWIs udredning om Cityringen, hvor det skønnes at Nørrebro Metrostation vil blive benyttet af 45.000 passagerer pr. døgn og at stationen på Nørrebros Runddel dagligt vil blive benyttet af 43.000 passagerer.

Her er det værd at notere sig, at NextMetro hhv. COWI opererer med forskellige linieføringer for så vidt angår den kommende Metro Cityring! – se kort på side 6.

Til sammenligning skønner NextMetro at passagerunderlaget for metroens etape 3 (Amager Strand til Københavns Lufthavn, Kastrup) at ligge på omkring 14.000 passagerer pr. døgn. For så vidt angår Ørestadslinien (Vestamager) ligger tallet på ca. 20.000 passagerer pr døgn. Med andre ord, turde det være klart for enhver, at en Metrolinie til Brønshøj er påkrævet og kun kan blive en succes!



Bemærk, at den vedtagne Metro Cityring fra Nørrebro St. omfatter den sorte linieføring med stationer på Rådmandsmarken, videre ad den røde linieføring med stationer på Vibenshus Runddel, Poul Henningsens Plads til Trianglen, Østerport, Marmorkirken, Kongens Nytorv, Christiansborg, Rådhuspladsen og at den fra Københavns Hovedbanegård fortsætter mod Enghave Plads, (den blå linieføring) og med stationerne; Plantanvej, Frederiksberg Allé, Frederiksberg, dernæst (den gule linieføring), med stationerne; Aksel Møllers Have, Landsarkivet, Nørrebros Runddel og til Nørrebro St. - se evt. kort på sidste side.

Øvrige politiske udtalelser

I fortsættelse af Overborgmester Ritt Bjerregaards udtalelser til Berlingske Tidende den 16. september 2006 finder vi endvidere støtte til vore anbefalinger i samme artikel, hvor næstformand i Ørestadsselskabet og Socialdemokraternes gruppeformand på Københavns Rådhus, Jesper Christensen udtaler som en kommentar til en ny undersøgelse fra Danmarks Transportforskning: "*Forskningsprojektet viser, at Metroen er den rigtige beslutning*". Og han fortsætter; "*København vil gerne have mere Metro, men vi kan ikke løfte opgaven alene. Staten har spillet positivt med indtil nu og bør også være med i fremtiden. Så kan vi fællesskab overveje finansieringsmulighederne*".

I samme artikel udtaler transportminister Flemming Hansen (K); "*Jeg tror, at der engang kommer nogle nye stiklinjer til den Cityring, vi skal til at etablere nu. Måske en Brønshøj-linie og en Sydhavns-linie...*". "*Det bliver en kolossal opgave at få Metro Cityringen etableret... Men jeg er enig i, at det i fremtiden vil være naturligt at satse på flere Metrolinier, som kan udgå fra Cityringen. Jeg er selv begejstret for Metroen, og de unge og erhvervsaktive elsker den*".

Det videre forløb

På kort sigt er det nødvendigt at samle politisk vilje og opbakning til at der skaffes finansiering for anlægsomkostningerne på anslået 4-5 mia. kr. som minimum, og som ved alle andre store trafikinvesteringer må det formentlig ske gennem statslig medfinansiering – og i dette tilfælde sammen med Københavns Kommune, Gladsaxe Kommune og den kommende Region Hovedstaden.

Tidligere udmeldinger fra de politiske partier i forbindelse med Københavns Kommuneplanforslag 2001 viste, at der var en stor tilslutning til at fortsætte udbygningen af den kommende Metro til Brønshøj. Hvorvidt dette også er tilfældet i den nuværende Borgerrepræsentation skal vi lade være usagt – hvorfor dette måske igen bør undersøges. Dette notat kan muligvis være anledning hertil?

Konklusion

På baggrund af foranstående er det vores klare vurdering, at en udbygning af Metroen til Brønshøj er en rigtig beslutning. Metroen er den eneste af de kollektive trafikformer, som effektivt kan flytte folk fra den fortsat øgende privatbilisme, hvilket ikke alene er til skade for vort miljø men også indebærer en utrolig - og unødigt - udgiftskrævende udgift for Københavns Kommune i vedligeholdelse af det eksisterende vejnet.

Når vi i bestyrelsen for Socialdemokraterne 7. kreds foreslår, at Metro til Brønshøj også får et linieforløb til Husum, Tingbjerg og Gladsaxe skal det ses i lyset af de mange borgere, der har bopæl hér, samt at det er vores vurdering, at det vil betyde et mindre antal bilister over kommunegrænsen gennem vort lokalområde og mod centrum af København.

København er ved at kvæles i trafik! Vel bærer også borgerne i Københavns Kommune deres del af ansvaret, men det skal ikke undlades også at bemærke at en væsentlig del af denne belastende trafik skyldes pendling fra omegnskommunerne til de mange arbejdspladser i hovedstaden.

Afslutning

Dette notat sendes i første omgang til udtalelse hos Socialdemokraterne i Københavns Borgerrepræsentation, og til orientering for Lokalrådet, Brønshøj-Husum-Tingbjerg og NextMetro. Endvidere vil det være tilgængeligt for medlemmerne af Socialdemokraterne 7. kreds.

Socialdemokraterne, bestyrelsen for 7. kreds Husum, Utterslev
v/ Frank Bentin, september 2006

