



## RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)

Roskilde, den 6. april 2012

Københavns Kommune  
Center for Byudvikling  
Rådhuset  
1599 København V

### Metro til Nordhavn – forudgående høring

Med henvisning til den af kommunen udgivne folder med ovennævnte titel skal Rådet for Bæredygtig Trafik tillade sig at fremkomme med følgende bemærkninger og ideer med et vist forbehold, idet vi ikke har kunnet finde beslutningsreferatet fra Borgerrepræsentationens møde den 9. februar 2012 på den oplyste link.

Det, der umiddelbart falder i øjnene, er den ukuelige optimisme, der kendetegner brochuren, som frejdigt fastslår, at der allerede i 2025 vil være 100.000 flere københavnere, hvoraf de 40.000 kan huses i et udbygget nordhavnsområde. Der er formentlig kun tale om en prognose, der naturligvis kan tage fejl, men på denne baggrund forekommer anlæg af en sidemetrolinje til Nordhavn til 3 mia. kr. ikke helt gennemtænkt. Dette bestyrkes af, at en besparelse på ca. 300 mio. kr. kan opnås ved bygning af et såkaldt afgreningskammer under Sortedams Sø samtidig med anlæg af Cityringen, og at denne besparelse synes at være den udslagsgivende faktor for, at beslutningen om linjen til Nordhavn allerede ser ud til at være truffet. Alene anlægget af kammeret koster efter det oplyste 50-75 mio. kr. (formentlig uden spor), men det forudsætter næsten en fortsættelse af byggeriet mod Nordhavn.

Hele linjen forekommer os dog i det hele taget at hvile på et noget løst grundlag alene henset til prisen. Anlægget synes voldsomt overdimensioneret med f.eks. en underjordisk metrostation næsten ved siden af den nuværende Nordhavn Station med komplicerede og langt fra optimale omstigningsforhold med lange gangafstande. Afgreningskammeret under Sortedams Sø med en niveaufri (for det indadgående spor) afgrening har en størrelse, der næppe blot kan kaldes et kammer. Ovenikøbet lider den foreslåede afgrening af den åbenlyse mangel, at sporet kun drejer fra i retning mod Østerport, og at passagerer mod Nørrebro altså skal foretage omstigning på Østerport. De kan ikke engang bare blive siddende og køre hele ringen rundt "med uret", da Nordhavnslinjen påregnes at slutte ved København H.

Kombinationen af tunnel- og højbane er efter vores opfattelse også ude af proportioner og naturligvis medvirkende til den høje pris. Vil folk bo i en noget isoleret "ghetto" med en sådan højbane over sig? Der har i årenes løb været kritik nok af højbanen ved Nørrebro Station. Også æstetisk vil en metro på "stylder" virke noget malplaceret og for nogle beboere måske en anelse futuristisk.

Generelt kunne vi godt være i tvivl om det bæredygtige i først at flytte en eksisterende arbejdende havn længere ud i Øresund for derefter at anlægge en ny by på det derved indvundne areal – især når både havn og by ligger på opfyldte arealer. København lider jo ikke af pladsmangel i en grad som f.eks. Monaco og Gibraltar, men burde nemt kunne opsluge 40.000 ekstra indbyggere ved almindelig byfortætning, som byplanlæggere andre steder er optaget af.

Det undrer os derfor lidt, at en letbane tilsyneladende ikke har været på tale til Nordhavn. Prisen på 1 km letbane er ca. 150-200 mio. kr., mens 1 km metro i København koster ca. 1 mia. kr. Alene prisforskellen gør det uansvarligt ikke at undersøge letbanemuligheden nærmere. Den kommende bydel i Nordhavn vil få en størrelse, der nemt kan betjenes af en letbane på jordoverfladen – i hvert fald med det antal parkeringspladser Københavns Kommune normalt planlægger for nybyggeri (og som også vil tage pusten af en metro).

En letbane vil meget bedre end en metro falde ind i miljøet og kan mere fleksibelt udbygges i takt med byggeriet. I kraft af de mindre afstande mellem stoppestederne end mellem metrostationerne vil letbanen give befolkningen en bedre service, uden at den gennemsnitlige rejsehastighed nedsættes væsentligt i forhold til metroens – naturligvis afhængigt af rejsemål. Desuden vil en letbane nemmere end en metro kunne "sno sig" rundt i bydelen i en slags stor vendesløjfe, ligesom omstigningsforholdene ved Nordhavn Station vil blive langt enklere. Omstigning til havnebussen (hvilket i øvrigt er en udmærket ide, især hvis bådene er elektriske) vil også blive enklere.

Vi går som en selvfølge ud fra, at den nye havn skal have jernbaneforbindelse, og letbanen vil en del af vejen med fordel kunne anlægges ved siden af en sådan havnebane, således at der spares plads.

Den største fordel ved letbaneløsningen er imidlertid mulighederne for at forlænge letbanen fra Nordhavn til f.eks. Tuborg og Hellerup via Østerbrogade og Strandvejen og/eller via Blegdamsvej, Fredensgade, Nørrebrogade, Nørre Voldgade, Hovedbanegården, Carlsberg til Hvidovre Hospital.

Vi er opmærksomme på, at letbanetanken i København er kommet lidt i modvind bl.a. som følge af fejlagtige eller unøjagtige oplysninger i Center for Byudviklings notat "Udbygning af den kollektive trafik i København", som er gendrevet af nogle lokaludvalgsmedlemmer i udspillet "Metro, letbaner – og trængselsafgiften". Beklageligvis skinner disse fejl desværre alligevel igennem i Transportministeriets rapport "Øget banebetjening i hovedstadsområdet inden for Ring 3".

Efter betalingsringens "forlis" er det mere nødvendigt end nogensinde at iværksætte hurtige og effektive tiltag mod den fortsat voksende trængsel og forurening i Københavns gader. Kommunens meget ambitiøse planer for metronettets udbygning vil efter vores opfattelse tage for lang tid at gennemføre og vil i værste fald "dræne" statskassen for midler, som bedre kunne anvendes til bl.a. den meget vigtige elektrificering af hele landets jernbaner.

København er mere end Københavns Kommune, og indbyggerne i omegnen har også behov for en miljøvenlig og komfortabel offentlig transport. Et letbanenet vil på økonomisk forsvarlig og effektiv vis kunne supplere det eksisterende metronet (inkl. Cityringen) dels med fødelinjer og dels

ved at udfylde tomrummene mellem metrolinjerne, idet egentlig parallelkørsel naturligvis bør undgås. Inden for en tidshorisont på 10-15 år vil Storkøbenhavn kunne have et letbanenet på 80 km for ca. 16 mia. kr., se forslag på [www.letbaner.dk](http://www.letbaner.dk). Vi pointerer, at letbanelinjerne bør føres helt ind igennem indre by til Amager for at undgå for mange omstigninger og dermed mindre attraktivitet. Al snak om for snævre gader har intet på sig, jf. erfaringer fra udlandet, men naturligvis vil der visse steder ske indskrænkning af bilbanernes antal. Dette vil imidlertid blot medvirke til at fredeliggøre byen ved at nedbringe trængslen, hvilket vel burde være et af målene. Vi kunne godt have det indtryk, at forholdet bunder i misforstået overbeskyttelse af bilisterne, og at det i virkeligheden var derfor, at betalingsringen faldt til jorden.

Vi går ud fra, at hele spørgsmålet optages til drøftelse i den "trængselskommission", som regeringen vil nedsætte. Også af den grund bør beslutning om anlæg af selve metrolinjen til Nordhavn afvente kommissionens løsningsforslag, således at alene afgreningskammeret bygges i første omgang. Vi har i øvrigt noteret os, at sagen sendes i egentlig offentlig høring i november-december 2012.

Med venlig hilsen

Ole Iskov  
Medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik  
Tlf. 4636 9310