

Særudgave af

INFRASTRUKTURMAGASINET

ORIENTERING OG DEBAT OM TRANSPORT * LOGISTIK & INFRASTRUKTUR I EU

Til medlemmerne af Borgerrepræsentationen:

LETBANE-*NYT* 2025/ Uge 23

Letbaneredaktør Morten Engelbrecht

Forslag til metroudbygning i København



Et politisk flertal på Københavns Rådhus vil have Metroselskabet til at undersøge otte nye metrolinjer. Foto: Metroselskabet

Blækket på aftalen om en ny metrolinje M5 til Refshaleøen og Lynetteholmen er kun lige tørt, og alligevel vil politikerne have otte nye metrolinjer.

Overborgmester Lars Weiss vurderer: "At der vil gå en tocifret årrække, inden der bliver bygget mere metro efter linje M5.

På den ene side kræver det en lang proces at undersøge og lægge sig fast på en metrolinje. På den anden side er det hammer dyrt. I flere tilfælde har det ikke været uden store sværds slag at finde penge til nyt metrobyggeri. Mange husker nok balladen om byggeriet på Amager Fælled, som skulle skaffe finansiering til metroen.

Men også i forbindelse med aftalen om linje M5 var det svært at finde pengene til byggeriet, så her skal pengene bl.a. findes ved, at man gør det 20 kroner dyrere for folk at rejse med kollektiv transport til lufthavnen fra 2027", slutter overborgmesteren.

Men har Københavns kommune glemt resumérapporten om letbanen ad Frederikssundsvejs-korridoren?

I 2018 blev der udarbejdet en resumérapport, hvor Københavns Kommune, Gladsaxe kommune og Region Hovedstaden gik sammen om at undersøge et letbaneprojekt mellem Gladsaxe Trafikplads med forbindelse til Ring 3-letbanen og Nørrebro Station via Tingbjergområdet og Frederikssundsvej.

Beregninger fra dengang viste, at 73.000 indbyggere og 31.000 arbejdspladser ville med denne letbane få stationsnærhed, som de ikke har haft før. Og flere indbyggere og arbejdspladser er sikkert kommet til.

Omfattende byudvikling i Tingbjergkvarteret finder løbende sted, og nu venter man på den planlagte letbane på 10 km. Pris: ca. 3,5 mia. kr.



Letbanen i Tingbjerg får forbindelse til Ring 3-letbanen samt til metro og S-tog ved Nørrebro Station. Illustration: Resumérapporten om Nørrebro-Gladsaxe letbanen.

For eksempel er man i Tingbjerg i gang med at opføre 1.000 nye boliger, der er en blanding af private rækkehuse og ejerlejligheder. Der er stor interesse for denne byudvikling, som bl.a. er årsag til at Tingbjerg ikke længere er på regeringens liste over parallelsamfund.

Resumérapporten tager udgangspunkt i en letbane med højt serviceniveau, som kører med 4 minutters drift på hverdage og lørdage i dagtimerne og 8 minutters drift i aften timerne og på søndage. Den vil få forbindelse til Ring 3-letbanen samt til Metro og S-tog ved Nørrebro Station.

Ny metrolinje mellem Vanløse St. og Tingbjerg på 6 km. Pris ca. 12 mia. kr.

Denne metrolinje er en af de otte nye foreslåede metrolinjer. Den skal være en forlængelse af M1 og M2 ifølge den undersøgelse, som Københavns Kommune vil have Metroselskabet til at foretage.

Metrolinjen vil være på ca. 6 km, og koste ca. 12 mia.kr. (Prisen på den seneste metrolinje var på 2 mia. kr. pr. km.)

I det seneste nummer af fagbladet Modern Stadstrafik, Sverige, kan man læse om nye sporvognslinjer i Helsingfors: MER PANG FOR PENGANA! Oversat til dansk: Mere smæk for skillingen.

København og Helsingfors investerer i kollektiv trafik på skinner til gavn for fremkommeligheden og klimaet. Men de to byer disponerer forskelligt.

Helsingfors er Finlands hovedstad og største by. Byen ligger i landskabet Nyland i Sydfinland ved Finske Bugt. Helsinki har 686.595 indbyggere, mens den større hovedstadsregion har 1,4 millioner

Begge byer har et metrosystem på 43 km. København får sin første letbane på i alt 29 km. i 2026, og Helsingfors har et letbanenet med 11 linjer på 55 km, der løbende udbygges.

Med sporvognene får man betydelig mere trafik for pengene, sammenlignet med de omkostningstunge tunnelbaner. Her har man forstået, at flere sporvogne i byen, giver bedre udnyttelse af skatteborgernes penge. Især etablering af flere hurtigsporveje (kan sammenlignes med Ring 3-letbanen i København), der dominerer byplanlægning og -udbygning.

"En grund hertil kan være, at Finland tidligere har haft en stram national og lokal økonomi", udtaler Lauri Kangas, senior trafikekspert i Helsingfors' Stadsmiljösektion og fortsætter: "Vi har været tvunget til at passe på vores ressourcer og satse på det som giver bedst udbytte af vores investeringer. Metroen i Helsingfors har for høj kapacitet i forhold til behovet i de fleste kvarterer, medens sporvogne her har den ønskede kapacitet og komfort".

Med venlig hilsen
Morten Engelbrecht
Letbaneredaktør
email: morten048@gmail.com
Tlf: 60 24 32 14

INFRASTRUKTURMAGASINET

Udgiver: Redstone Communication * CVR-nr. 38 87 76 82
Ansvarshavende Chefredaktør & Ansvarlig Udgiver: Knud Meldgaard

INFRASTRUKTURMAGASINET udkommer gratis hver uge digitalt og læses af 5.000 personer. Det kan bestilles hos kem@meldgaard.mail.dk / +45 5181 2837