

bane være en mulighed, som jeg synes, man skal undersøge og give en chance.

Fordelen ved letbaner er, at de er langt mere komfortable, kommer hurtigere frem og kører med en regelmæssighed, busserne ikke kan præstere, siger Lars Christensen: "Rundt omkring i Europa er der mange eksempler på, at letbaner fungerer fint i byområder".

### Vil gavne handelslivet

"En letbane vil også gavne trafikforbindelsen til Tingbjerg, og det skal man ikke underkende," siger Lars Christensen, der dog medgiver, at der også er ulemper ved letbanen: "Den kan betyde en barriere på Frederikssundsvej. Men ingen siger, at letbanen skal køre i et aflukket spor hele vejen, man kunne forstille sig, at undtage Brønshøj Torv og Husum Torv, og lade letbanen køre langsommere der."

Lars Christensen siger, at en letbane også vil gavne handelslivet: "Man kunne opgradere Frederikssundsvej og skabe et åbent gadeforløb med 'sivegader' rundt om torvene og andre egnede steder, som kunne tiltrække nye butikker."

"Vi skal tænke i løsninger, og lokaludvalget skulle gå sammen med byens borgere, så vi kan få gang i en konstruktiv debat. Det vigtigste er, at vi ikke på forhånd siger nej," siger Lars Christensen.

### Økonomisk selvmord

*Hvad har I imod letbaner?*

"Vi er rigtigt skeptiske, fordi letbaner har mindst de samme ulemper som det før-



*Eksempel på en letbane på Frederikssundsvej: Den kører på en ca. 7,5 meter bred midterbane og har prioritet i signalregulerede kryds. Biltrafikken vil kun kunne krydse banen i de signalregulerede kryds, og trafik fra og til lokale sideveje vil kun kunne ske til højre. Foto: COWI*

ste forslag til en busmotorvej. Nu er det bare med hegn, så folk ikke kan krydse gaden, eller også skal letbanen køre lige så langsomt som busserne gør i dag, og så ryger vejtræer og p-muligheder. Det bliver meget dyrere end en busløsning, det skaber ikke flere passagerer, og passagererne kommer ikke hurtigere frem, hvorimod metro øger antallet af passagerer, og de kommer hurtigere frem."

"Letbane på Frederikssundsvej er det samme som at sige, at der ikke skal være metro. Det er en dyr løsning uden mange fordele, nærmest økonomisk selv-

mord," siger Christian Hesselberg.

### Om 100 år

Lokaludvalgsformanden kan ikke forstå, hvorfor bystyret ikke sætter gang i meget mere metro: "Kommunen har jo penge i disse år, og nu har vi chancen for virkelig at rykke. Jeg frygter, at man om 100 år vil undre sig over, at vi ikke gik til den, da der var penge i kassen, lige som vi nu undrer os over, hvorfor man ikke gik i gang med at bygge en metro for over 100 år siden, som man gjorde det i London og Paris," siger Christian Hesselberg.

## Borgermøde 22. november kl. 19.00

Du kan høre mere om planerne om letbane og den kollektive trafik på et borgermøde den 22. november kl. 19.00, som afholdes på Husum Skole"

## Analyse: Udbygningen af den kollektive trafik i København

Københavns Kommune er i gang med at undersøge de langsigtede muligheder for at udbygge den kollektive trafik i hovedstaden. Til den ende er der udarbejdet en analyse, som Borgerrepræsentationen nu har taget beslutning om.

Rapporten opstiller fire scenarier for henholdsvis 2018, 2025, 2032 og 2040.

Det er Københavns Kommunes mål, at der skal være 20 pct. flere passagerer i 2023. Det mål kan opfyldes med åbningen af Cityringen i 2018. Mindst 2/3 af væksten skal ske med grønne transportmidler, altså gang, cykel og kollektiv trafik. Den langsigtede vision er, at antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst en trediedel på cykel, mindst en trediedel med kollektiv trafik og højst en trediedel med bil.

- Rapportens første del, screeningsfasen, belyser den trafikale effekt af tre nye metrolinier, tre nye letbanelinier eller tre nye højklassede buslinjer.
- Analysefasen viser, at en afgrening på Cityringen til Sydhavn og Ny Ellebjerg giver det mest gunstige forhold mellem investering og antallet af passagerer.
- Det blev besluttet, at Økonomiforvaltningen i samarbejde med Transportministeriet, Metroselskabet og Teknik- og Miljøforvaltningen sætte et udredningsarbejde i gang.
- Endvidere skal de sammen iværksætte en fortsat undersøgelse af en letbaneforbindelse fra en letbane i Ring 3 via Frederikssundsvej til metrosystemet i de tæt befolkede bydele.
- Analysefasen viser, at en letbane ad Frederikssundsvej mod nordvest har det største passagerpotentiale af de analyserede letbaner, nemlig ca. 33.000 daglige passagerer i 2018. Busserne 5A, 150S og 2A har i dag ca. 30.000 passagerer på hverdage på denne strækning
- I scenarie 2032 forventes det, at den nye metrolinie M6 fra Bellahøj under havnen til det nordøstlige Amager får 88.000 daglige passagerer.
- Analysen viser, at der er store vanskeligheder på den inderste del af Frederikssundsvej, da der ikke er plads nok til letbane, perroner, kørebaner, cykelsti og fortov. Det kan betyde, at man må prioritere mellem de forskellige trafikformer.
- Undersøgelserne af en letbane via Frederikssundsvej til Ring 3 bliver afrapporteret i løbet af 2013

Du kan læse hele rapporten her:

<http://www.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/Moedemateriale/Borgerrepraesentationen/20-06-2012/df6fe2f9-d4b2-4aff-bfc3-ba175741cae9/60f6bce0-20d8-4095-a6d8-9750c29b36cf.aspx>

## Letbaner

Letbaner, som kører på skinner, er en moderne udgave af sporvogne, der er beregnet til lokal og regional transport.

Letbaner er en hybrid, der kan køre på forskellige slags infrastruktur – veje, baner, tunnel. De er godkendt til kørsel i blandet trafik.

Vognene er leddelte, så de kan dreje om hjørner

### Fordele:

Rejse med letbane er 30-40 pct. hurtigere end med bus.

Kører med høj frekvens og har kapacitet som Metro

Mindsker luft- og støjforurening

Kan etableres hurtigt og er billige i anlæg og drift

### Ulemper:

Nogle steder må man sløjfe gadeparkering

Visse steder må trafikken lægges om

Forhindrer venstresving mellem lyskryds

Afstanden mellem stoppesteder øges til 500 m

## Højklasset busløsning

I udlandet kaldes de BRT-busser, som står for Bus Rapid Transit.

En højklasset busløsning går ud på at adskille bustrafikken fra den øvrige trafik, så busserne kommer hurtigere frem.

Det vil normalt indebære, at busbanen lægges i midten af vejen, at der er GPS-styring i alle kryds, og at der skabes forbedrede forhold for stoppesteder med cykelparkering.

Udbygningen af den

Du kan læse meget mere, om udbygningen af den kollektive trafik, herunder lokaludvalgets høringsvar, på [www.2700lokaludvalg.dk](http://www.2700lokaludvalg.dk)