



31. Høringssvar vedrørende Udbygningen af den kollektive trafik i København (2011-61323)

Teknik- og Miljøudvalget skal vedtage et høringssvar til Økonomiudvalget vedrørende afrapporteringen af den første fase af en analyse af udbygning af den kollektive trafik i København. Afrapporteringen indeholder en screening af, hvor der er størst behov for at udbygge den kollektive trafik i København efter cityringens åbning i 2018, og er behandlet i Økonomiudvalget og sendt i høring i Teknik- og Miljøudvalget.

INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender

1. at vedlagte høringssvar (bilag 1) sendes til Økonomiudvalget i forhold til redegørelsen "Udbygning af den kollektive trafik i København" (beskrevet i indstilling til Økonomiudvalget 2011-45829, vedlagt som bilag 2).
2. at det over for Økonomiudvalget anbefales, at der i den kommende fase af analysen "Udbygningen af den kollektive trafik i København", indarbejdes illustrationer og nærmere beskrivelser af, hvordan en letbaneløsning bedst kan udformes over en længere sammenhængende strækning i København. Denne beskrivelse skal omfatte konkrete analyser for byrum, byliv, trafikafvikling af hhv. fodgængere, cyklister og bilister, barriereeffekt, miljøpåvirkning, samt trafiksikkerhed for den valgte strækning.

PROBLEMSTILLING

Borgerrepræsentationen pålagde i 2010 Økonomiforvaltningen - i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen - at udarbejde en analyse af, hvor der er størst behov for at anlægge næste etape af metroen efter Cityringen. I samme forbindelse blev forvaltningerne pålagt at belyse behovet for udbygning af den kollektive trafik med anlæg af letbaner og eller højklasede buslinjer.

Resultatet af første fase af dette arbejde er vedlagte redegørelse: Udbygning af den kollektive trafik i København, sammenfatning af screeningsfasens resultater (bilag 3). Økonomiudvalget besluttede den 3. maj 2011 at sende den fremlagte redegørelsen i høring i Teknik- og Miljøudvalget. Teknik- og Miljøudvalget skal derfor tage stilling til redegørelsens indhold og de at-punkter, der fremgår af indstillingen til Økonomiudvalget (bilag 2).

Indstillingen til Økonomiudvalget lyder som følger:

At Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler:

- *at Borgerrepræsentationen tager vedlagte redegørelse "Udbygning af den kollektive trafik i København), som redegør for screeningsfasens resultater, til efterretning.*
- *at Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen, med inddragelse af Teknik- og Miljøforvaltningen, på baggrund af screeningsfasens resultater, at udarbejde en nærmere analyse af mulighederne for:*
 - *a) at øge metrosystemets kapacitet i det centrale byområde og at metrobetjene de endnu ikke banebetjente tætte dele af byen - herunder også byudviklingsområderne i Nordhavn og Sydhavn*
 - *b) at kombinere dele af de undersøgte letbaneløsninger med en eventuel letbane i Ring 3 og metroløsninger i de tætte bydele*
 - *c) at etablere højklasede busløsninger som alternativ til og som eventuel første etape i forbindelse med en planlagt fremtidig banebetjening i oplandende udenfor det tætte*

byområde

at Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen med inddragelse af Teknik- og Miljøforvaltningen at deltage aktivt og konstruktivt i den udredning som By & Havn og Metroselskabet har iværksat vedrørende metro til Nordhavn. Metro til Nordhavn med henblik på en hurtig igangsætning af en udbygning af en metrolinie til byudviklingsområdet i Nordhavn, udformet som en afgrening på Cityringen fra sporskiftekammeret i Sortedams Sø. Dette arbejde delafrapporteres i efteråret 2011.

LØSNING

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et udkast til høringssvar (bilag 1) og anbefaler, at Teknik- og Miljøudvalget vedtager det som udvalgets svar til Økonomiudvalget.

Høringssvaret angiver, at Teknik- og Miljøudvalget er enige i at fortsætte analysearbejdet vedrørende "Udbygning af den kollektive trafik i København" på baggrund af den indstilling, der blev fremlagt ved mødet i Økonomiudvalget den 3. maj 2011.

Det skal understreges, at en accept af Økonomiudvalgets indstilling betyder, at de centrale bydele i fremtiden planlægges betjent med metro, og altså ikke med letbaner. I den tætte by udover de centrale bydele, planlægges letbaneløsninger i udvalgte korridorer i forbindelse til Ring 3. Og i den øvrige del af byen satses i første omgang på højklassede busløsninger. Hvilke dele af København, der planlægges betjent med hvilket system, er illustreret i figur på side 6 af redegørelsen (bilag 3).

Det anbefales endvidere, at der i den fortsatte analyse fokuseres på at udarbejde illustrationer og beskrivelse af hvordan en letbane kan indpasses i København, jf. bilag 1.

Endelig anbefales, at Teknik- og Miljøforvaltningen fortsætter som en del af arbejdsgruppen i den nærmere analyse, som er beskrevet i Økonomiudvalgets indstilling 2011-45829.

ØKONOMI

Denne indstilling har ingen direkte økonomiske konsekvenser. Udvalgets høringssvar med opfordring til at analysere letbaneløsninger nærmere, kan dog medføre behov for øget finansiering til de kommende undersøgelser.

VIDERE PROCES

Teknik- og Miljøforvaltningen vil fortsat deltage i arbejdsgruppen ledet af Økonomiforvaltningen vedrørende den nærmere analyse af "Udbygningen af Kollektiv trafik i København", baseret på screeningsfasen resultater.

Afrapportering vedrørende afgrening af en Nordhavnsmetro på Cityringen ved Sortedams Sø afrapporteres til Økonomiudvalget, Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen i efteråret 2011.

BESLUTNING**Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 16. maj 2011**

SF stillede ændringsforslag til indstillingen om at tilføje et 3. og 4. at-punkt til indstillingen:

"3.at høringssvaret til Økonomiudvalget suppleres med ønsket om, at der gennemføres en række supplerende undersøgelser af letbanen, som ridset op nedenfor i motiveringen.

4. at høringssvaret til Økonomiudvalget suppleres med en opfordring til at inddrage borgere og interessenters holdninger til den fremtidige kollektive trafikbetjening af København i den kommende fase af undersøgelserne."

MOTIVERINGEN

Fortsatte letbaneundersøgelser SF lægger stor vægt på, at vi får det bedst mulige miks af forskellige kollektive transportformer i København. I udgangspunktet er vi enige i, at de helt tætte bydele betjenes bedst med metro, og gaderummet prioriteres til aktiviteter, cykler og gadetræer. Vi mener dog også, at der stadig er et behov for at kigge nærmere på følgende:

1. Den vestlige del af L3. Er der perspektiver i at splitte den op i to grene mod henholdsvis Sydhavn (videre til Kgs. Enghave) og mod Valby fx inspireret af Valby Lokaludvalgs forslag gennem Carlsberg? Det er vigtigt at få inddraget en betjening af byudviklingsområdet på Carlsberg i analyserne.
2. I et bredere regionalt perspektiv er en letbane fra Nørreport via Nørre Campus og ud ad Lyngbyvejen vigtig. Borgerrepræsentationen har allerede igangsat en undersøgelse af forbedret busfremkommelighed, fx i form af en BRT løsning. Der bør derfor undersøges en letbanelinje, som alternativ til BRT bussen.
3. Et alternativ til L3, der også bør undersøges, er en linje gennem H.C. Ørstedvej (eller alternativ linjeføring) til Enghave Plads og videre i begge retninger ad Carlsberglinjen.
4. Der bør også undersøges kombinationer af letbane og metro, bl.a. kan den vestlige gren af M4 erstattes af den vestlige gren af L3 og den sydlige gren af M6 af den sydlige gren af L1.
5. Der skal som alternativ til letbanelinjer i rent gadeplan undersøges en delvis nedgravet løsning under f.eks. Nørrebrogade og/eller nogle store kryds, hvor det vil fremme fremkommeligheden (alternativt kan bilvejen underføres, for eksempel Tagensvej under Blegdamsvej).
6. Den videre analyse af det sikkerhedsmæssige skal gennemføres ved at tage kontakt til myndighederne i Holland, for at få en bred analyse fra mange Hollandske byer (bl.a. Amsterdam og Rotterdam), herunder konflikterne mellem cykler og letbaner. Desuden skal myndighederne i Sverige kontaktes for at få en opdateret redegørelse for uheldene i de svenske byer, idet det foreliggende materiale vedrører en meget ældre periode.
7. Den endelige redegørelse skal desuden indeholde en belysning af effekten af gangtiden ned på perronerne i modelberegningerne, samt af overflytning fra cykeltrafik og biltrafik til kollektiv trafik målt i trafikarbejde.

Dialog med borgere og interessenter

SF lægger stor vægt på borgerdialog, og mener derfor at væsentlige beslutningsgrundlag også skal indeholde en redegørelse for borgernes og interessenternes ønsker og holdninger.

SF finder det afgørende, at det videre arbejde indeholder kortlægning af holdninger fra både nuværende og kommende borgere og interessenter. Et effektivt kollektivt trafiksystem er afgørende for at nå vores ambitiøse mål på trafik- og miljøområdet, men en effektiv mobilitet er også afgørende for Københavns fortsatte grønne vækst. Vi vil derfor gerne sikre, at udbygningen af den kollektive trafik inddrager borgeres og interessenters holdninger og ønsker, ligesom vi allerede nu bør starte med at forankre ideerne og planerne for den fremtidige kollektive trafik.

Dette kunne fx gøres i form af:

- holdningsanalyser blandt borgere
- holdningsanalyser blandt de vigtigste parter i forhold til at skabe grøn vækst i København, hvilket fx er erhvervslivets organisationer
- offentlig høring, hvor alle har mulighed for at komme med kommentarer og ideer.

Der blev stemt om ændringsforslagets 3. at-punkt:

| Liste | For | Imod | Undlod |
|--------------|----------|----------|----------|
| A | | | X |
| C | | | X |
| F | X | | |
| O | | | X |
| I | | | X |
| Ø | X | | |
| I alt | 3 | 0 | 5 |

For stemte 3, imod stemte 0 og 5 undlod at stemme

Ændringsforslagets 3. at-punkt blev vedtaget.

Der blev stemt om ændringsforslagets 4. at-punkt:

| Liste | For | Imod | Undlod |
|--------------|----------|----------|----------|
| A | X | | |
| C | | | X |
| F | X | | |
| O | | | X |
| I | | | X |
| Ø | X | | |
| I alt | 5 | 0 | 3 |

For stemte 5, imod stemte 0 og 3 undlod at stemme

Ændringsforslagets 4. at-punkt blev vedtaget.

Indstillingen blev godkendt.

BILAG

[Bilag 4. Letbaner - indledende trafiktekniske overvejelser](#)

[Bilag 1. TMUs høringssvar vedrørende indstillingen Udbygning af den kollektive trafik i København](#)

[Bilag 3. Udbygning af den kollektive trafik i København - sammenfatning af screeningsfasens resultater](#)

[Bilag 2. Udbygningen af den kollektive trafik i København. Økonomiudvalgets indstilling](#)