

Østerbro Avis

TIL SAMTLIGE
HUSSTANDE

www.oesterbroavis.net

16 Østerbro Avis

Debat

Uge 12 · Lørdag 19. marts 2005 · 76. årgang

Mere Metro – til hvem?

Trafikgruppen Letbaner.dk undrer sig over at Socialdemokraterne så ensidigt peger på Metroen som en løsning på Hovedstadens trafikproblemer:



I et debatindlæg i Østerbro Avis 9. marts ærgres Jakob Hougaard sig over, at Venstre ikke er med i aftalen om, hvordan salget af el-aktiviteterne fra Københavns Energi skal bruges af Københavns Kommune, for eksempel til mere Metro. Det er jo ikke alene Venstre, men også SF, to af de store partier i Københavns Kommune, der står udenfor denne aftale.

Det er uforståeligt, at Socialdemokraterne så ensidigt peger på mere Metro, når der i øjeblikket er ved at blive udarbejdet en planredegørelse for den kollektive trafik i København i form af en helhedsplan.

Seks rådgivende ingeniører udarbejder i øjeblikket rapporter om blandt andet mulighederne for og konsekvenserne af eventuelt at erstatte eller supplere Metrocityringen af en betjening med letbaner i gadeniveau, eller med letbaner i gadeniveau kombineret med korte tunnelstrækninger.

En Metrocityring, som Jacob Hougaard forestiller sig, vil blive et selvstændigt system uden sporforbindelse med det nuværende Metro-system. Det vil sige, at man ikke kan drage stordriftsfordele af ét samlet metrosystem. Hvis Københavns Kommune vælger at bruge 3 milliarder kroner fra salget af el-aktiviteterne, og staten bidra-

ger med 3 milliarder kroner fra salget af havnearealer i København, er der alligevel langt op til de 15 milliarder kroner, som Ørestadsselskabet har skønnet at Metrocityringen koster. Dertil kommer, at trafikplanlæggere ved Aalborg Universitet har beregnet, at der er 50 % chance for at udgifterne bliver på 19 milliarder kroner eller derover. Hvor skal de resterende penge komme fra? Der er kun borgerne til at betale.

Metrocityringens økonomi bygger også på urealistisk høje passagertal, der skal sikre projektet økonomisk. 270.000 passagerer vil benytte denne 14 kilometer lange strækning med 16 stationer, siger passagerprognoserne. Det er 30.000 flere passagerer end der dagligt kører på det samlede stogsnet på 167 kilometer med 80 stationer.

Der er således grund til at undre sig over, at Jakob Hougaard som ansvarlig politiker ensidigt går ind for en så økonomisk og passagermæssigt usikker trafikinvestering. For at få råd til dette Metro-eventyr, vil det sætte byens øvrige kollektive trafikinvesteringer i stå mange år fremover, samtidig med at københavnere vil kunne se frem til yderligere store nedskæringer i den kollektive bustrafik i hele Storkøbenhavn, ikke mindst på Østerbro.

Trafikgruppen Letbaner.dk
Morten Engelbrecht