

Til Folketingets trafikudvalg!

Vi kan se på Folketingets hjemmeside, at det planlægges, at I skal skrive betænkning om Cityringen så betids, at lovforslag 159 kan vedtages inden sommerferien.

Vi må indtrængende opfordre jer til at udskyde den endelige behandling til næste samling. Det skyldes ikke kun, at vi finder, at Cityringen er et meget kostbart projekt, som vil trække penge fra andre og mere nødvendige projekter til løsning af de københavnske trafikproblemer, jf. Politikens artikel fra lørdag den 5. maj »Motorring løser ikke trafikale problemer«, som påviser, at anlægget af Cityringen ikke vil kunne bremse væksten i antallet af biler.

Men selv hvis I fastholder, at der skal bruges 15 milliarder kroner til Cityringen, bør I sørge for, at væsentlige ting i projektet bliver ændret, mens det endnu befinder sig på tegnebrættet.

Vi vil i den forbindelse især pege på tre forhold:

1. at adgangen til og fra togene løses på en helt utilfredsstillende måde.
2. at projektet vil medføre store forstyrrelser for den københavnske trafik i den 8-årige byggeperiode – forstyrrelser, som i en samfundsøkonomisk beregning formentlig vil indebære omkostninger på flere milliarder kroner.
3. at der er en betydelig risiko for, at der sker skade på historiske bygninger.

1. De utilfredsstillende adgangsforhold

Såvidt vi kan læse af de tekniske papirer – som i øvrigt er utrolig vanskelige at få fat på* – er det tanken, at man på stort set alle stationer vil have en klart utilstrækkelig dækning med elevatorer, og at de rullende trapper i 18 af de 20 stationer ikke vil blive ført helt op til niveau. I flere tilfælde vil man endda lave de rullende trapper forskudt, så folk undervejs skal gå et stykke til siden, for at de kan komme op ad næste rullende trappe. Dette sidste forhold kan skabe sikkerhedsproblemer, hvis der opstår brand med kraftig røgudvikling, og belysningen svigter.

Det bør være en selvfølge, at de rullende trapper overalt føres op til niveau. Alt andet er en klar urimelighed for folk, der har svært ved at gå, eller som har tung bagage.

Derudover er det nødvendigt, at man ved hver station råder over to elevatorer, der både er rummelige og befinder sig i umiddelbar nærhed af de rullende trapper – både på perronerne og i niveau.

Ingen af disse selvfølgeligelige krav er opfyldt i planerne for Cityringen – lige så lidt som de er opfyldt i den eksisterende metro. Tværtimod har man anbragt de to elevatorer i hver sin ende af perronen og i lang afstand fra de rullende trapper. Det betyder, at passagererne får længere ventetid, end de ville få, hvis elevatorerne var anbragt ved siden af hinanden. Det gælder især passagerer, der befinder sig på tilstødende S-togsstationer og har brug for at benytte elevator.

På Nørreport Station må man allerede i dag vente op til 10-15 minutter, hvis man vil bruge elevatoren for at komme fra s-togs perronen ned til metroen.

Forholdene forværres af, at elevatorerne har fået en aflang og upraktisk facon, som alene skyldes beredskabsmyndighedernes krav om, at der skal være plads til en bære.

Dette krav forekommer ganske urimeligt. Det sker trods alt kun sjældent, at folk skal transporteres på bære, og denne transport må kunne foregå på trapperne. Det må være vigtigere, at der er ordentlig plads til for eksempel passagerer med barnevogne.

I ministerens svar til det fjerde punkt i spørgsmål 3 siges det direkte, at elevatorerne bevidst skal køre langsommere for ikke at virke tiltrækkende på passagererne. Det er dog i grunden en grotesk tankegang. Hvorfor skal folk ikke have lov til at bruge elevatorerne, hvis de foretrækker dem frem for de rullende trapper?

* Udredning om Cityringen med de to bind Teknisk dokumentationsrapport og Tegningsbind til Teknisk dokumentationsrapport er kun tilgængelig på Statsbiblioteket i Århus og kan end ikke fås på Folketingets Bibliotek. Det er lidt af en skandale i betragtning af projektets omkostninger og

vigtighed.

2. Forstyrrelserne for den københavnske trafik

Anlægget af Cityringen vil efter planen stå på i 8 år og vil medføre langt større forstyrrelser, end den eksisterende metro skabte. Det skyldes, at Cityringen i modsætning til metroen går gennem tætbebyggede områder, hvor det er svært at anlægge stationerne. Mens metroen kun for alvor gav problemer ved Nørreport Station, er der problemer ved næsten alle Cityringens stationer.

Det gælder således på Kongens Nytorv, hvor man må forudse, at det i en periode på to-tre år kan blive nødvendigt at lukke Det Kongelige Teater. Dette bekræftes af ministeren i hans svar til punkt 7, hvori han siger, at det endnu ikke er afklaret, hvorvidt stationen skal ligge foran Det Kongelige Teater eller under Krinsen.

Alene dette problem må være grund nok til, at forslaget om Cityringen udskydes til næste folketingsamling.

Med hensyn til de problemer, der skabes for andre gader og pladser i København finder ministeren det tilsyneladende tilstrækkeligt, at man har drøftet problemerne med forvaltningerne i Københavns og Frederiksberg kommuner. Men hvad siger beboerne? De spørges ganske enkelt ikke, og de får heller intet at vide.

Selvom indgrebene bagatelliseres af ministeren, er det en kendsgerning, at væsentlige dele af det centrale københavnske område vil blive byggeplads i en lang periode, hvad der ikke blot vil ramme trafikanterne, men også gå ud over de uheldige, der har forretninger i området. Og det er langt fra sikkert, at projektet kan gennemføres på otte år. Ved arbejder af en så omfattende karakter er det snarere reglen end undtagelsen, at der opstår uforudsete tekniske problemer. Det så man i sin tid med jernbanetunnelen i Storebælt, og også den nuværende metro blev forsinket med to år, som det fremgår af Rigsrevisionens beretning af 6.12.2000.

Hertil kommer, at man har tænkt sig at oprette midlertidige tunnelarbejdspladser i hele anlægsperioden i den nordligste del af Sortedams Sø mellem Østerbrogade og Fredensbro samt i Nørrebroparken mellem Hillerødgade og Stefansgade. Det betyder, at lokalområderne i mindst 8 år må undvære værdifulde rekreative områder, samtidig med at de må leve med, at 10.000 vognlæs om året skal transporteres herfra.

3. Skade på bygninger

I sit svar på pkt. 3 siger trafikministeren, at man ved anlægget af Cityringen vil overholde den københavnske borgerrepræsentations beslutning om, at man ikke må foretage grundvandssænkning inden for voldene. Han siger også, at hverken grundvandssænkning eller ramning af spuns vil blive tilladt.

Det er naturligvis udmærket, at man har disse retningslinjer, men hvad gør man, hvis der sker uheld?

Ingen ansvarlig tekniker vil kunne garantere, at der ikke ved et så stort projekt kan forekomme uheld, som vil føre til skade på bygninger i nærheden af anlægget. Der bør derfor foretages en vurdering af risikoen for sådanne uheld samt hvor meget det vil koste at genoprette skaderne.

Som det fremgår af ministerens svar til spørgsmål 25 fra Trafikudvalget, er der faktisk under anlægget af den eksisterende metro sket sætningsskader på tre ejendomme ved Nørreport station. Da Cityringen berører langt tættere bebyggede områder og flere bygninger af historisk værdi end metroen, vil risikoen for skader være væsentlig større.

Det er derfor utilfredsstillende, at der ikke er foretaget en vurdering af, hvad sådanne skader vil medføre af omkostninger.

Som det fremgår af disse tre problemer, må vi fastholde, at lovforslaget ikke er undersøgt så grundigt, at loven bør vedtages i denne samling.

Bent Johannsen, rådgivende ingeniør
Sven Skovmand, forfatter