

Til Folketingets trafikudvalg!

I skal i den kommende tid behandle lovforslag 159 om en cityring. Da der i denne sag forekommer et dokumentationsmateriale på mange hundrede sider, og I næppe har haft mulighed for at studere det indgående, vil vi gøre opmærksomme på en række problemer, som ikke særlig klart fremgår af det fremsatte lovforslag, ligesom vi fremlægger nogle spørgsmål, som I må stille til ministeren, inden I tager jeres beslutning.

Det er vores grundlæggende opfattelse, at den planlagte tunnelbane ikke lever op til den standard, som man må kræve af et anlæg af denne type. Det gør vi på trods af, at de budgetterede anlægsudgifter er så høje, som de er – langt højere end prisen på en letbane i samme område. Der er stort set overalt valgt utilfredsstillende løsninger på en række problemer – dels af økonomiske grunde, dels på grund af tekniske vanskeligheder, der i en række tilfælde gør rimelige løsninger umulige.

Samtidig vil selve anlægsarbejdet i sin planlagte 8-årige periode medføre meget store ulemper for den københavnske befolkning – udgifter, der klart er underspillet i lovforslagets bemærkninger. Man løber også en betydelig risiko for, at der sker varig skade på værdifulde bygninger, herunder Marmorkirken.

Problemerne ved Cityringen er så store, fordi linjeføringen i forhold til den eksisterende metro går gennem tæt bebyggede områder, hvor der først og fremmest er langt større problemer med anlæg af stationer, end der har været i den første metro.

Hvor stationerne ved den eksisterende metro egentlig kun voldte store problemer ved Nørreport, vil der være problemer ved næsten alle Cityringens stationer. Problemerne ved Kongens Nytorv og Christianshavns Torv var mindre, fordi man der kunne arbejde i åbne arealer.

I. Standarden

Hvis man vil vælge en metroløsning frem for en letbaneløsning, må en begrundelse være, at den skal være let og uproblematisk at benytte for brugerne.

Allerede den nuværende metro lever ikke op til disse krav. Det er således en klar ulempe, at de rullende trapper ikke føres op til gadeplan, men at brugerne skal benytte almindelige trapper på det sidste stykke. Det skaber urimelige problemer for folk, der har gangbesvær eller rejser med megen bagage.

Disse problemer ville ikke være så store, hvis stationerne blev udstyret med rummelige og brugbare elevatorer, men det kan de ikke blive. På grund af perronernes for lille bredde har man ikke kunnet opstille de to elevatorer ved siden af hinanden, men har anbragt dem i hver sin ende af perronen, hvilket giver dobbelt ventetid og for dårlig udnyttelse.

Helt galt er det på Nørreport station, hvor folk, der på grund af en cykel eller kørestol vil skifte fra S-tog til metro, tit må vente i adskillige minutter, fordi elevatoren hele tiden kører forbi med de passagerer, der skal fra gaden ned til metroen eller den modsatte vej.

Ideelt set skal en perron være mindst 10 meter bred, hvad der i øvrigt også vil være en fordel under afviklingen af trafikken. For at opnå en uhindret afvikling af trafikken ud og ind af dørene skal perronerne være mindst 10 meter brede. Men i den planlagte cityring er kun én perron

bredere end 9 meter, og de fleste stationers perroner er endda kun 7 meter brede.

Den utilfredsstillende perronbredde har naturligvis en forklaring, og den er økonomisk. Da man anlægger stationerne i store udgravninger, vil man i de fleste tilfælde en række tilfælde være nødt til at nedrive bygninger, hvis man skal gøre udgravningerne brede nok.

Der er ganske enkelt for lidt plads til at anlægge stationerne.

2. Ulemperne under arbejdet

Allerede ved anlægget af den nuværende metro opstod der problemer for færdslen, først og fremmest ved Kgs. Nytorv og Nørreport Station. Men problemerne var dog ikke større, end at færdslen de pågældende steder trods alt kunne fortsætte.

Problemerne denne gang bliver langt større.

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. Samtidig vil man være nødt til at rasere Krinsen, som måske aldrig vil blive genskabt – i hvert fald ikke, hvis man som forudsat i rapporten kun vil give de nyplantede træer en meter jord at vokse i.

En række vigtige gader vil i længere eller kortere tid være afspærret eller i hvert fald blive indsnævret i en sådan grad, at det vil genere trafikken væsentligt. Det gælder gader som Jagtvej, Store Kongensgade og Dag Hammarskjölds Allé, mens Frederiksberg Allé ikke alene i en periode vil være helt lukket, men også varigt vil blive gjort smallere. Gader som Stampesgade, Reersøgade, Haraldsgade og Julius Thomsensgade vil fremover enten forblive lukkede eller blive stærkt indsnævret.

Hertil kommer, at man har tænkt sig at oprette midlertidige tunnelarbejdspladser i en 8-årig periode 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.

Store dele af det centrale københavnske område vil faktisk 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.

I øvrigt kan man ikke uden videre gå ud fra, at arbejdet kan klares på otte år. Ved arbejde i undergrunden risikerer man, at der opstår uforudsete problemer, for eksempel på grund af indsvivende vand. Et afskrækkende eksempel er den svenske jernbanetunnel under Hallandsåsen, som indtil videre er blevet fem år forsinket på grund af problemer med indtrængende vand.

3. Faren for bygninger

Store dele af det københavnske område er bygget på nedrammede pæle og slyngværker og vil derfor kunne tage alvorlig skade, hvis grundvandstanden i en længere periode ændres, hvad der formentlig vil være en nødvendighed. Disse problemer bør undersøges meget nøje, inden man sætter noget i gang.

Et helt særligt problem frembyder Marmorkirken, der er et arkitektonisk og kunstnerisk klenodie. Som det fremgår af arkitektens udredning over problemerne, vil det under alle omstændigheder være farligt at grave så tæt

ved kirken, som man har tænkt sig at gøre, og en lang række forhold skal undersøges og behandles, hvis man vil undgå ubodelig skade på kirken.

4. Risikoen ved ulykker

En undergrundsbane er af indlysende grunde udsat for farlige situationer som følge af terrorangreb eller brande, hvad begivenheder i Tokyo og London har vist. I disse situationer er det udmærket, at man har indrettet rullende trapper, idet de kan bruges som almindelige trapper, selvom strømmen svigter. Men i en række stationer har man af tekniske grunde forsat trapperne, så folk på bestemte steder skal gå enten til højre eller venstre, hvis de vil komme videre.

Dette kan give problemer i forbindelse med en evakuering, hvis elektriciteten svigter, og folk derfor ikke kan orientere sig om, hvor de skal hen. Og som man ved fra ulykker i tunnelbaner, er det utrolig vigtigt, at folk kommer bort i en fart, og at der ikke opstår panik. Der er jo tale om perroner, der ligger 20-30 meter under terræn, hvad der vil skabe problemer for især svagelige og ældre personer.

Også dette spørgsmål må undersøges, inden byggeriet sættes i gang.

5. De æstetiske problemer

Når de rullende trapper ikke er ført helt op til gadeplan, skyldes det formentlig først og fremmest æstetiske hensyn. Man føler ikke, at man kan foretage en hensigtsmæssig udformning af de anlæg, der skal dække trapperne.

Men selv om man her har taget et æstetisk hensyn, vil det ikke kunne undgås, at der opstilles elementer, som kan komme til at virke uvedkommende og umotiverede i det ellers så smukke københavnske bybillede. Det skyldes, at der anlægges skakter til ventilation og ovenlys, som ikke har nogen mening i forhold til gaderne og bybilledet.

Ved den nuværende metro har man intet gjort for at give disse anlæg en kunstnerisk udformning, hvad man kan se ved Magasin, på Christianshavns Torv, i Frederiksborggade og frem for alt ved Forum. Det er ulogisk, at det, der er vigtigt for passagererne, nemlig nedgangen til perronen, er skjult som et hul i terrænet, mens uvedkommende elementer som ovenlys og ventilationsskakter, der normalt holdes uden for synsvidde, er helt dominerende.

Der bør i denne sag indhentes en udtalelse fra Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse og fra Akademirådet.

Spørgsmål til ministeren

Vi mener på denne baggrund, at udvalget bør stille følgende spørgsmål til ministeren:

Kan ministeren oplyse, hvilke pladser og gader og grønne anlæg, der vil blive lukket under anlægsarbejdet, og hvor lang tid lukningen vil vare?

Kan ministeren oplyse, hvilke pladser og gader og grønne anlæg, der varigt vil blive reducerede eller nå anden måde forringede?

4

Er der foretaget vurderinger af de tidsmæssige omkostninger ved at lukke en række befærdede gader, og har ministeren taget hensyn til disse omkostninger i vurderingen af, hvad projektet vil koste?

I Udredning om Cityringen, Teknisk dokumentationsrapport er tidsgevinsterne ved Cityringen indregnet som en væsentlig del af den samlede gevinst, hvorimod de tilsvarende tidstab i anlægs perioden ikke er prissat. Kan ministeren oplyse størrelsen af disse tidstab og deres samfundsmæssige værdi?

Har Beredskabsstyrelsen en kommentar til de problemer, der kan opstå i tilfælde af en brand eller et terrorangreb på de stationer, hvor trapperne er forskudt i forhold til hinanden?

Hvad er Beredskabsstyrelsens vurdering af rømningstiderne for stationerne og for tog, der standses på strækningen mellem stationerne.

Er ministeren indstillet på at undersøge de problemer, som er fremlagt af Marmorkirkens arkitekt, og har han en formodning om, hvad det vil koste at afhjælpe problemerne?

Er ministeren indstillet på, at der skal betales erstatning til de grundejere, hvis ejendomme tager skade under anlægsarbejdet, blandt andet som følge af grundvandssænkning?

Vil ministeren indhente kommentarer fra Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse og fra Akademirådet med hensyn til de æstetiske problemer, som anlæggene kan frembyde?

Er der foretaget en analyse af de samfundsmæssige konsekvenser af henholdsvis Cityringen og en tilsvarende en letbane?

Bent Johannsen, rådgivende ingeniør
Åvej 32, 3500 Værløse
Tlf. 44 98 69 75

Sven Skovmand, forfatter
Stendyssevej 56, Stenvad, 8586 Ørum Djurs
Tlf. 86 38 16 88