

Kære Transportminister Flemming Hansen og Folketingets Trafikudvalg

Rødovre, 19. marts 2007

Vedr. Cityringen og den trafikale helhedsplan for Hovedstaden

I forrige uge (7. mar. 2007) havde Lars Goldschmidt, direktør for Foreningen af Rådgivende Ingeniører, et debatindlæg i Jyllandsposten København, hvor han efterlyste sammenhængskraft for Metro-Cityringen. Bl.a. efterlyste han bedre trafikale pendlingdækning af Rigshospitalet, Panum instituttet og Københavns Universitets Naturvidenskabelige fakultet for at understøtte København som videnmetropol. Desuden har der omtale i pressen (fx Ingeniøren 2. feb. 2007) af problemerne ved de forældede trafikale, som lå til grund for Cityring-beregningerne.

I slutningen af 2005 fremsendte to borgerhenvendelser til Transportminister og Trafikudvalg med et meget beslægtet indhold og fremstilling af samme problemstillinger:

- Mangel på helhedsplan
- For ringe dækning af området ved Rigshospitalet og Panum
- Problemer, åbenlyse fejl og store usikkerheder ved OTM trafikmodellen

Jeg tillader mig hermed at følge op på disse henvendelser med nogle ekstra spørgsmål.

1) Trafikal helhedsplan for hovedstaden

I det indgåede forlig fra feb. 2006 om Cityringen omtales en helhedsplan for hovedstaden:

Helhedsplan for hovedstaden

Med sigte på at sikre en samlet optimal udnyttelse af de ressourcer, som anvendes på trafikområdet i hovedstadsområdet, og under hensyntagen til trafikpolitiske målsætninger som fremkommelighed, trafiksikkerhed og miljø, er der behov for en identifikation, analyse og afstemning af de virkemidler, som på længere sigt øver direkte og indirekte indflydelse på trafikens omfang og kvalitet, og herunder ikke mindst på pendlertrafikken i hovedstadsområdet.

Hvad er den aktuelle status for helhedsplanen?

Udarbejdes den før eller samtidigt med Cityring-forslaget?

Stiler man mod dækning af hele tætbyen med Metro-stationer (eller evt. Letbane-stop)? Dette blev fremført i et læserbrev af Ritt Bjerregaard i Berlingske Tidende 11. jan. 2006.

2) Trafikmodellen og genberegning med opgørelse af pendlingsgevinst

Ved en genberegning af passager- og trafikale i en forbedret trafikale model ville det være ønskeligt at egentlige gevinster for pendlere blev særskilt opgjort. Københavns største trafikale udfordring er åbenlyst pendlingstrafikken transporten til og fra byen. Heri både fødelinjerne ind til København og de trafikale muligheder for fordeling af pendlerne i tætby-området.

Jeg formoder at der fx fra Letbane-interessenter vil ske henvendelse omkring alternative fødelinjer, derfor vil jeg koncentrere mig om at det aktuelle Cityringforslag et åbenlyst problem med hensyn til at bringe pendlere fra de trafikale fødelinjer til deres slutdestination, dvs. arbejdsplads eller uddannelsesinstitution. (Dette problem påpeges også af Lars Goldschmidt, FRI.)

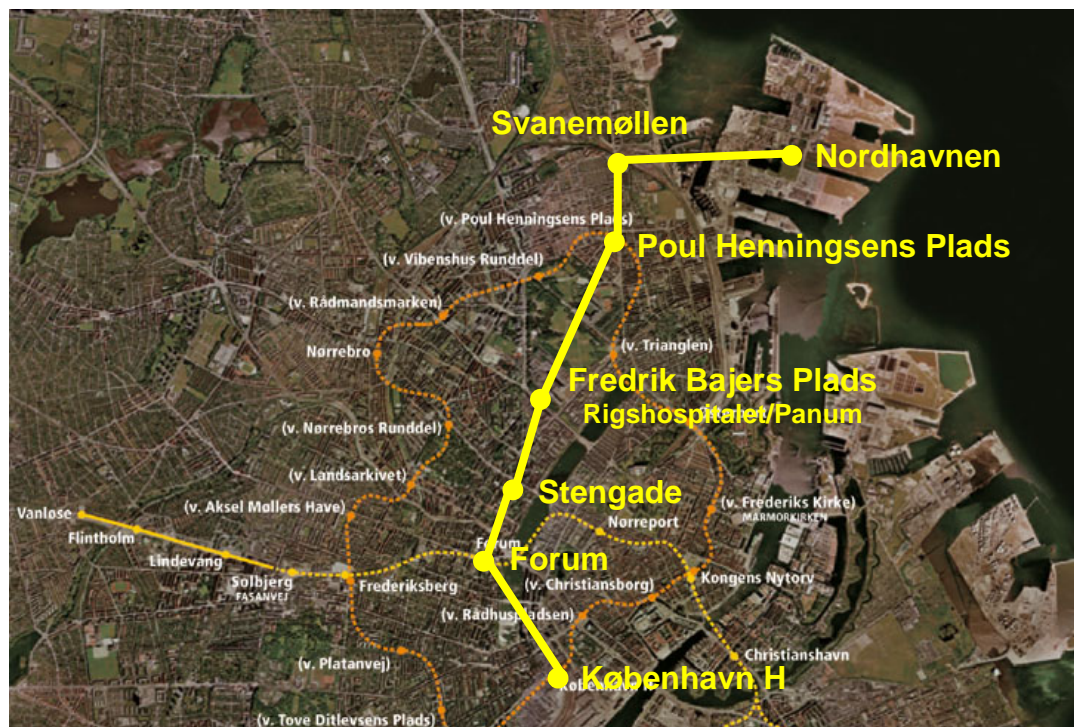
Vil Minister og Trafikudvalg sikre genberegning af passagertal med en opdateret trafikmodel? Og i denne sammenhæng særsomt opgøre pendlergevinster ved Cityringforslaget hhv. den trafikale helhedsplan?

3) En ekstra tværgående forbindelse i helhedsplanen?

I den aktuelle situation og i Cityringforslaget er der ganske få skiftemuligheder mellem S-tog og Metro. For tiden: Flintholm/Vanløse og Nørreport, og med Cityringen desuden: København H og Østerport. En langt bedre dækning af tæbyen og pendlingbetjening fås ved at tilføje en ekstra tværgående linje fx:

København H – Forum – Stengade – Fredrik Bajers Plads (Rigshospitalet/Panum) – Poul Henningsens Plads – Svanemøllen – Nordhavnen

svarende til følgende luftbillede, hvor denne tværgående linje er indtegnet med fed gul linje sammen med den nuværende Metro og Cityring-forslaget:



En løsning af denne art har været omtalt som S-banerør af CTT på DTU og Institut for Miljøvurdering i rapporten: "Kørselsafgifter i København – de trafikale effekter" fra maj 2006. Om linjen er mest attraktiv at anlægge som S-bane eller Metro må naturligvis afhænge af en nærmere analyse. Minister og Trafikudvalg bør kunne få nærmere oplysninger om S-banerøret ved henvendelse hos CTT, formentlig Professor Otto Anker Nielsen.

Fordelene ved en sådan tværgående linje er åbenlyse for enhver erfaren pendler:

- Der opnås langt bedre sammenhæng mellem S-bane, Regionalbane og Metro
- København H og Svanemøllen kan fordele pendlere til Forum, og Rigshospitalet/Panum
- Forum station bliver et egentligt trafikalt knudepunkt
- Der opnås forbindelse mellem Svanemøllen og Poul Henningsens Plads, så der sikres god forbindelse på Østerbro mellem S-tog og Cityringen.
- Indre Nørrebro gives stationsdækning i Stengade
- Videreførslen til Nordhavnen kan understøtte byudviklingen der
- En ekstra station direkte ved Parken bliver en mulighed?
- Betydelig og nødvendig aflastning af Nørreport station som sidegevinst pga. skiftene på København H og Forum.

En sådan tværgående linje kan planlægges, etableres og anvendes fuldstændigt uafhængigt af Cityringen og givetvis blive færdig langt før Cityringen. En nærmere analyse af en sådan tværgående linje bør derfor naturligt indgå i den trafikale helhedsplan og tilhørende trafikberegninger.

Jeg håber at denne henvendelse kan give anledning til inspiration og eftertanke hos Ministeren og medlemmerne af Trafikudvalget i forbindelse med udarbejdelsen af den trafikale helhedsplan. Den aktuelle budgetsag med DR-byen har jo det uheldige i at den samlede plan ikke var på plads før delelementer blev påbegyndt. Det skal derfor offentligt debatteres hvordan Cityringen bedst indpasses i den trafikale helhedsplan! Ved blot at vedtage Cityring-projektet risikerer Folketinget efterfølgende at måtte lave dyre lappeløsninger for at opnå tilfredsstillende pendling.

Med venlig hilsen

Svend Høime Hansen
Rødovrevej 222D sttv
2610 Rødovre

Kopi: Foreningen af Rådgivende Ingeniører;
Fællestillidsmand Lis Heidemann, Rigshospitalet;
Fællestillidsmand Ingrid Kryhmand, Københavns Universitet.