

Kære Transportminister Flemming Hansen og Folketingets Trafikudvalg

Rødovre, 22. dec. 2005

Vedr.: Ønske om uddybning af svar i skrivelse pr. 5. dec. 2005

Mange tak for det detaljerede svar på min henvendelse. Visse steder har jeg måske fået udtrykt mig lidt upræcist, ligesom jeg har undersøgt det tilgængelige rapportmateriale nærmere. Derfor er der resteret nogle uopklarede problemer, ligesom mine unøjagtige spørgsmål måske har givet anledning til nogle uklarheder i svaret.

Formålet er med henvendelsen at få tilvejebragt det bedst mulige og valide beslutningsgrundlag for Metro Cityringen, så eventuelle fejlvurderinger fra fx Ørestadsselskabet ikke indvirker på beslutningen. De helt aktuelle nedjusteringer af passagertal i den eksisterende Metro har jo tydeligt vist at trafikmodellen anvendt af Ørestadsselskabet har været behæftet med meget store unøjagtigheder. Aktuelt er det jo foreslået i den offentlige debat at man foretager en uvildig undersøgelse af projektet, så fremtidige ubehagelige overraskelser med manglende passagertal og budgetmæssige overskridelser søges undgået i videst muligt omfang.

Opsummering

I forsøg på at give en oversigt over mine spørgsmål i denne skrivelse hermed de væsentligste observationer i det tilgængelige rapportmateriale:

- Manglende åbenhed omkring trafikmodellen og de tilhørende beregninger. Anmodningen om "offentlig aktindsigt" i min henvendelse fra primo november forblev ubesvaret
- Ingen hensyntagen til usikkerheden på beregningerne ved beslutningstagning om linjeføringen på Østerbro hhv. Frederiksberg
- Forskel på de beregnede passagertal i rapporterne oktober 2004 og maj 2005 giver formodning om ændrede forudsætninger fx med hensyn til hensyntagen til patient- og gæstetrafik til Rigshospitalet
- Ingen revurdering af betydningen fra ændrede parkeringsregler i Københavns Kommune, trods parkeringsforhold er angivet som forudsætning for passagertalsberegningerne
- Datagrundlag fra begyndelsen af 1990'erne benyttet til trafik-modelberegningerne. Revision af datagrundlaget angives for pågående, men ikke afventet før beslutningen om linjeføringen
- Urealistisk lave forventede passagertal for bustrafikken giver formodning om urealistisk høje passagertal for Metro Cityringen, tydeligt eksemplificeret ved Søsnettet på Østerbro
- Mangel på overordnet strategisk linjeføringsplan for Metroen medfører at der ikke synes planlagt dækning af store pendlerkrævende institutioner som fx Rigshospitalet, Panum Institutet og Universitetsparken (fx Fredrik Bajers Plads kunne som et absolut minimum inkluderes i fremtidige linjeføringsplaner)
- Ingen overordnet trafikplan, der giver en samlet vision for løsning af trafikproblemerne omkring Storkøbenhavn, herunder indpasning af Metroen deri.

Det kunne derfor forekomme rimeligt at Transportministeriet beslutter sig for en uvildig gennemgang af beslutningsgrundlaget for Metro Cityringen for at sikre kvaliteten af det.

Forventede passagertal – linjeføringen på Østerbro

Det angives nøje i udredningsrapporten fra januar 2004 at der ved linjeføringen over Poul Henningsens Plads forventes 5% flere passagerer. Dette mulige ekstra passagertal benyttes af Københavns Kommune som grundlag for den ændrede linjeføring. Desuden vælges linjeføringen over Frederiksberg uagtet den beregnes til at have færre passagerer (side 10 i resumérapporten fra maj 2005).

Som jeg forstår svaret af 5. dec. 2005, så bekræfter det at der aldrig er beregnet usikkerheder på de forventede passagertal? Bemærkningen om at de to linjeføringer er behandlet på samme måde, redegør jo kun for at Ørestadsselskabet har benyttet samme trafikmodel, men ikke for eventuelle væsentlige usikkerheder som burde inddrages.

Som anført i den aktuelle debat, så har den anvendte trafikmodel haft særdeles vanskeligt ved at give rimelige estimater for passagertal i den eksisterende Metro. Når der arbejdes med fejlskøn på op til 60%, så er det meget tvivlsomt om en forskel på 5% kan betegnes som signifikant. Netop i den nødvendige vurdering ved Østerbro-linjeføringen anstreges modellen mest muligt, idet der sker sammenligning mellem en station (Rigshospitalet) med meget høj grad af særlig patienttransport og arbejds- og studiepladser og en station med meget høj grad beboelse (Poul Henningsens Plads). Der sker altså sammenligning af følgende to situationer a) og b):

- a) Beboere på Østerbro skal overflyttes og motiveres til at benytte Metrotransport frem for bil
- b) Studerende, ansatte, patienter og pårørende der allerede anvender offentlig transport til deres arbejdspladser, uddannelsesinstitution eller hospital pga. mangel på alternativer.

Når man vurderer bemærkningen om usikkerheden på beregningerne (side 5-6 i Midtvejsrapporten om Cityringen):

Resultaterne af screeningsfasen er behæftet med den usikkerhed, der naturligt følger af, at analyserne er udarbejdet i et tidligt undersøgelsesstade. Alle alternativer er undersøgt på samme forudsætnings- og datagrundlag samt til et ensartet detaljeringsniveau, hvorfor resultaterne af undersøgelserne er velegnet til en sammenligning af alternativerne indbyrdes.

Her skal overvejes om ikke sammenligningen af linjeføringerne på Østerbro umiddelbart falder udenfor betegnelsen "almindeligvis". For hvordan er tallene beregnet? Hvordan fremkommer passagertallene for stationerne på de to linjeføringer på Østerbro? Hvilke "ekstra ture" er inkluderet i de to tal? I svaret omtales at der er inkluderet 5000 patientrelaterede ture pr. hverdag? Hvordan er dette tal inkluderet i de anførte 13000 påstigere ved Rigshospitalet i rapporten fra september 2004 (patientrelaterede ture er vist ikke nævnt i rapporten)? Eller er de 5000 patientrelaterede ture først inkluderet i beregningerne for Trianglen til rapporten maj 2005?

Det vil således være meget tvivlsomt om man fra de beregnede passagertal kan konkludere at der er forskel på de to linjeføringer. Dertil er usikkerheden på modellen og forudsætningerne ganske enkelte for store. Uden egentlig forskel på de to passagertal kan valget af linjeføring kun begrundes i den baggrund for de to linjeføringer som anføres i rapporten fra januar 2004 (side 18):

Alternativet (over Poul Henningsens Plads) tager endvidere sigte på at etablere et højklasset kollektivt alternativ til bilen i områder, hvor det i stigende grad er blevet vanskeligt for beboerne at parkere tæt ved boligen. Til gengæld betjenes arbejds- og studiepladserne i området ved Panum-instituttet og på en del af Rigshospitalet, som er ophav til en del pendlertrafik ind til byen, ikke.

Der foretages således en ren politisk beslutning. Københavns Kommune vægter således de manglende parkeringspladser for beboerne nær Poul Henningsens Plads højere end problematiske

transportforhold for ansatte, studerende, patienter og pårørende til Rigshospitalet og Panum Institutet. Her synes derfor at ske oplagt tilsidesættelse af regionale transportproblemer for patienter og de ansatte. Tilmed ville der kunne opnås betydelige besparelser på hospitalets transportbudget, hvis ambulante patienter overføres til en Metro i stedet for at benytte sygetransport.

Når man betragter ovenstående som en analyse af de forventede passagertal for en lille del af linjeføringen, så kan man med rimelighed overveje en række spørgsmål:

- Er de forventede passagertal beregnet i rapporterne med den model, som Ørestadsselskabet netop har måttet nedjustere? (Hvordan bliver tallene efter nedjusteringen?)
- Hvorfor er der sket en opjustering af passagertallene for Trianglen og Poul Henningsens Plads når rapporterne fra januar 2004 og maj 2005 sammenlignes?
- Hvilke ændringer mon der vil ske, når der i foråret 2006 skal foreligge en re-estimeret trafikmodel, der så ikke længere er baseret på grunddata fra begyndelsen af 1990'erne (angivet i rapporten fra maj 2005)? Publiceres disse resultater og sker der fx en fornyet gennemregning for de to linjeføringer på Østerbro?
- Vil en sådan opdateret trafikmodel mon indeholde vurdering af usikkerhederne og desuden kunne tåle en ekstern uvildig gennemgang?
- Er det rimeligt at benytte en trafikmodel til at foretage beslutninger om linjeføring uden et opdateret datagrundlag?
- Vil Metroen overhovedet løse parkeringsproblemerne? Det er vist ikke sket omkring Amagerbro og Christianshavn?

Parkeringsregler og parkeringsprojektet i København

I mit brev fra november spurgte jeg til de ændrede parkeringsregler, men fik kun et ganske kort svar. Jeg skal understrege at på side 5 i Midtvejsrapporten om Cityringen fra januar 2004 angiver at uændrede parkeringsregler er en forudsætning for beregningerne af passagertallene. Desuden kan den indhentede vurdering hos Københavns Kommune næppe kaldes upartisk, da den ændrede linjeføring på Østerbro er foreslået af Kommunen.

Den foreslåede parkeringsprojekt indeholder desuden anlæggelse af en række parkeringshuse. Placeringen af disse har jo umiddelbart betydning for Metro-linjeføringen og ovenstående argumentation med manglende parkeringspladser til beboerne bortfalder jo umiddelbart, hvis beboerne i området gives mulighed for parkering i et parkeringshus. Derimod er betalingen for erhverv og gæster forholdsvis høj, så netop denne form for trafik må forventes at kunne overføres til Metro og derved øge passagertallet til pendlerintense områder.

Trafikmodel og åbenhed omkring trafikmodel og beregninger

Flere steder i besvarelsen benyttes betegnelsen "principielt medtaget". Anvendelse af dette udtryk bekræfter faktisk at alle de beregnede passagertal er behæftet med betydelig usikkerhed og burde genberegnes med en bedre trafikmodel. Og så der er åbenbart tilføjet nogle særlige "ekstra ture"? Jeg undrer mig over at der i det modtagne svar ikke klart redegøres for den anvendte trafikmodel og de tilhørende forudsætninger og beregninger? Svaret indeholder ikke engang en reference. Når tallene indgår i en rapport udarbejdet af en styregruppe med repræsentanter fra Transportministeriet, Finansministeriet, HUR, Københavns og Frederiksberg Kommuner, så er beregningerne vel omfattet af et krav om offentlighed og åbenhed i forvaltningen? Når jeg nu har taget udgangspunkt i de to linjeføringer på Østerbro: Hvilke elementer indgår i de respektive beregnede passagertal?

Aflastning af bustrafikken fra Nørreport station – ændring over Søsnettet

Ved besvarelsen af mit spørgsmål om aflastning af bustrafikken har jeg jo konstateret at der i vidt omfang anvendes figur 5.2 fra den samlede tekniske dokumentationsrapport fra maj 2005. Desværre benyttes i svaret pr. 5. dec. 2005 kun procentvise ændringer af passagertal og ikke de egentlige størrelser af passagertallene. Derved synes en del trafikproblemer at blive overset. En kort opsummering af passagertallene fra rapporten maj 2005 gives i den efterfølgende tabel.

	Dr. Louises bro	Fredensbro	Østerbrogade
Forventet buspassagertal i 2015 uden Cityringen	19.200	33.700	15.300
Forventet buspassagertal i 2015 med Cityringen	6.900	16.000	700
Procentuel ændring	64%	53%	95%

- a) Passagertransporten over Fredensbro angives at være klart størst (33.700 passagerer/døgn) i forhold til både Dronning Louises Bro og Østerbrogade (19.200 hhv. 15.300 passagerer/døgn). Mængden af buspassagerer på Fredensbro er altså mere end dobbelt så stor som på Østerbrogade! Muligheden for omkostningsbesparelser på busdriften via overførsel til Metro er derfor helt naivt også dobbelt så gode på Fredensbro frem for Østerbrogade, især hvis pendlertrafikken til Rigshospitalet, Panum og Universitetsparken kan overføres til Metro og derved bidrage til Metroens driftsindtægter.
- b) Hvor stor en del af de 33.700 hhv. 16.000 passagerer på Fredensbro hidrører fra Rigshospitalet, Panum eller Universitetsparken? Og hvordan forventes disse passagerer at fordele sig efter etableringen af Cityringen, dvs. hvordan fordeler differencen på de 18.000 passagerer sig? Cityringen giver jo ingen direkte transportvej fra hverken Nørreport eller København H til områderne omkring Tagensvej og Nørre Allé.
- c) Der er aktuelt meget intens pendlerbelastning fra Nørreport station til fx Panum instituttet, Rigshospitalet, Universitetsparken, men også helt ud til DTU. Især på strækningen Nørreport til Blegdamsvej (og til dels Universitetsparken) er der meget hård belastning af buskapaciteten i myldretiderne. Desuden er bustrafikken stærkt generet af myldretidstrafikken på Lyngbyvej og Øster Voldgade. Med det fremlagte forslag risikeres at pendlingen via Nørreport ud ad Fredensbro fortsætter stort set uændret, for stort set ingen af disse pendlere vil få fordel af skift til Metro. Der vil nemlig ud over et ekstra skift tilmed skulle sluttes med gåtur fra og til enten Trianglen eller Vibenshus.
- d) Bustrafikken på Blegdamsvej og Nordre Frihavsgade (linje 3A) synes at være totalt glemt i beregningerne. Det burde være selvindlysende at en Metro-station på Trianglen vil give forøget passagertransport med bus på Blegdamsvej? Alternativt må forventes uændret trafik til Nørreport station.
- e) Antallet af buspassagerer med Cityringen på Dr. Louises bro forekommer overraskende lavt, da Cityringen ikke giver dækning af indre Nørrebro og desuden ikke giver trafikdækning af strækningen Nørreport til Nørrebro Runddel.
- f) Der forventes en reduktion i buspassagertrafikken på Østerbrogade ved Søerne fra 15.300 pr. døgn til 700! Denne reduktion forekommer totalt urealistisk. Forventes al transport mellem Poul Henningsens Plads og Østerport enten at foregå med Metro eller fods? Og hvordan med trafikken ned ad Farimagsgade? Hvis en stor del af de forventede antal påstigere på Poul Henningsens Plads stammer fra denne reduktion af bustrafikken på Østerbrogade, så er passagertallet på Poul Henningsens Plads åbenlyst stærkt overdrevet!

Desværre giver denne gennemgang af passagertallene for busserne blot yderligere grund til at Ministeren sikrer sig en uvildig gennemgang af trafikmodelberegningerne og beslutningsgrundlaget.

Stationsplacering: Fredrik Bajers Plads i stedet for Vibenshus Runddel?

Faktisk var der et stationsforslag i min skrivelse som ikke er blevet kommenteret, nemlig en mulig flytning af stationen ved Vibenshus Runddel til Fredrik Bajers Plads, der pendlermæssigt ligger meget bedre. Stationen kunne være i Amorparken eller eventuelt i Fælledparken i området mellem Nørre Allé og Borgmester Jensens Allé (nær "skateboardbanen"). Som det endda fremgår af beregningerne for passagertallene, så er placeringen ved Vibenshus Runddel langt fra optimal. En meget stor del af oplandet er Fælledparken, og på nær Egmont Kollegiet er der kun begrænset beboelse og arbejdspladser i det resterende oplandsområde. Som tidligere anført så giver Fredrik Bajers Plads nær optimal dækning pendlermæssigt. Ambulante patienter til Rigshospitalet vil uproblematisk kunne anvende en sideindgang (Opgang 4). En placering langs Nørre Allé i Fælledparken tættere på Rigshospitalet end Vibenshus Runddel vil givetvis også betjene alle institutionerne langt bedre.

Strategisk trafikplan - Indenfor Cityringen og sammenhæng udadtil?

Beklageligvis afspejler Ministerens svar tydeligt at der savnes en klar overordnet strategisk plan for både trafikafvikling og Metroen i København. Svaret angiver jo direkte til at der "formentligt også i fremtiden vil blive udarbejdet planer for udbygning af Storbyens kollektive trafiksystem". Men det aktuelle forslag om en Cityring burde allerede have været indpasset i en større "vision og strategi for Storbyens fremtidige trafikafvikling".

Det angives i den samlede tekniske dokumentationsrapport fra maj 2005 at faldet i biltrafikken i centralkommunerne vil være ca. 1% som følge af Cityringen og 0,3% i omegnskommunerne. Dvs. Cityringen kan ikke løse de aktuelle køproblemer på motorvejene. Hvordan sikres der da sammenhæng med pendlingstrafikken fra resten af Storkøbenhavn hhv. regional trafik fra hele Sjælland? Den aktuelle linjeføringsplan skal indpasses i en sådan overordnet plan (det sker kun i meget ringe omfang i HURs Regionsplan). Herved kan modvirkes at snævre lokalpolitiske interesser eller lobbyvirksomhed bliver afgørende for linjeføringen af de enkelte etaper. Alternativt risikeres at åbenlyse trafikale knudepunkter overses eller kun indpasses med lappeløsninger (jf. sondringen mellem linjeføringerne på Østerbro).

En strategisk trafikplan skal fx klargøre hvordan der skal være Metro-dækning af København. Med den aktuelle plan er der jo en betydelig del af byen, nemlig 15%, som ikke dækkes. Her er det rimeligt at spørge til definitionen af de 85% som dækkes? Tallet præsenteres jo i svaret af 5. december som en sum af beboere, arbejdspladser og studiepladser, mens det i pressemeddelelsen præsenteres som 85% af "de indre bydele". I resumé-rapporten fra maj 2005 angives på side 6 at uden Metro Cityringen, så er 60% allerede dækket, og på side 28 i samme rapport angives pludseligt at "brokvartererne" ikke omfatter Amagerbro? Så den ekstra dækning er ikke særskilt imponerende. Fx er der med den foreslåede Cityringen efterladt et dårligt dækket område midt i ringen. Det kan løses med en direkte forbindelse på tværs af ringen i nord-sydgående retning, fx København H – Forum – Stengade – Rigshospitalet – Svanemøllen – Nordhavnen? Evt. med tilføjelse af det meget tætbeboede område langs Amagerbrogade.

Det er da tankevækkende at der er betydelig gangafstand til en Metro-station fx fra følgende store uddannelses- og forskningsinstitutioner:

- Rigshospitalet
- Panum instituttet
- H. C. Ørsted instituttet
- August Krogh Instituttet
- Danmarks Højskole for Legemsøvelser
- BRIC
- Danmarks Farmaceutiske Universitet
- Geografisk Institut
- Landbohøjskolen

Alle disse institutioner ligger indenfor det område som Cityringen skulle dække. De er end ikke omtalt i forbindelse med mulige ekstra forgreninger? Sådanne forgreningslinjer burde vel også kunne bringes til at dække indenfor Cityringen? Et helt absolut minimum må være at fx Fredrik Bajers Plads inkluderes i planer om fremtidige linjeføringer. Som store statslige eller regionale institutioner er det indiskutabelt Statens (Transportministeriets og Videnskabsministeriet) opgave at disse institutioner på rimelig vis tilgodeses ved sådanne offentlige trafikanlæg. Et eventuelt særhensyn til Rigshospitalet i forbindelse med patientbehandling må ligeledes varetages af Staten, dvs. Transportministeriet og Sundhedsministeriet, så længe Regionsrådene ikke er etableret fuldt ud. Det er jo velkendt at der er betydelig regional pendling af både ansatte og studerende til disse specialiserede institutioner.

Igen opfordres Ministeren eller medlemmerne af Trafikudvalget til at gøre egne erfaringer med myldretidstrafikken i København, fx i om morgenen i bilkøerne rundt om byen eller busserne ved Nørreport ud til Rigshospitalet og Nørre Fælled. Var det ikke via Sonja Mikkelsens egne erfaringer at der blev etableret en tunnel på Nørreport? Uden denne tunnel havde Metroen været en katastrofe ved Nørreport!

Med venlig hilsen og et ønske om god jul

Svend Høime Hansen
Rødovrevej 222D st. tv.
2610 Rødovre

Kopi af henvendelsen er sendt til relevante bruger- og medarbejderrepræsentanter.