

Hans Pagh Knudsen
Strandgade 14, 2. th.
1401 K
Den 5. januar 2006

Til FOLKETINGETS TRAFIKUDVALG

Betragtninger fra en (skatte)borger og bruger af offentlig transport vedr.: METRORINGLINIEN samt den nuværende metro.

Københavns Kommune har vedtaget at bygge en metroringlinie til et uoverskueligt beløb, uoverskueligt, fordi ikke alle udgiftsposter er medtaget, og fordi erfaringerne fra den eksisterende metro viser, at et sådant anlæg bliver meget kostbarere end beregnet.

Den nuværende metro har aldeles ikke evnet at mindske antallet af biler ud og ind af byen. Den har højst flyttet passagerer fra busser og over i metroen, hvilket i parentes bemærket kun er muliggjort ved at lemlæste byens bussystem til gene for brugerne.

En metroring vil - som den ellers så metrobegejstrede "Berlingske Tidende" skriver 30. december 2005 - "i sig selv kun udgøre en beskedent forbedring", hvortil kommer den lange byggetid, i hvilken periode trafikforholdene kun kan antages at forværres.

Den af Københavns Kommune indhentede planredegørelse - og den kommer jeg straks tilbage til - viser, at for hver investeret milliard kr. i letbane/sporvej kunne få:

- 5 gange længere sporstrækning
- 9 gange flere holdepladser
- 2½ gange flere passagerer
- 3 gange bedre driftsøkonomi.

Rapporten støttes af trafikforskere og -rådgivere, f. eks. Otto Anker Nielsen, Center for trafik og Transport, Danmarks Tekniske Universitet (DTU).

Denne uvildige redegørelse, der taler til fordel for letbaner/sporveje er ikke velset af Københavns Kommune, der - som påvist af Jan Usterud Hansen, Transportøkonomisk Institut i Norge samt Alex Landex, Center for Trafik og Transport, DTU - har sorteret således i materialet, at konklusionerne bliver aldeles misvisende.

Allerede ved planlægningen af den nuværende minimetro blev der manipuleret således med passagertal og omkostninger, at man kunne fristes til at kalde dem fordrejede. Dette enme vil jeg for vidtløftigheds skyld udelade her, men er naturligvis rede til at dokumentere mine påstande.

Hvad angår transportkapacitet bringes her nogle oplysninger:

Metrotilhængerne påstår, at metroen har en højere rejsehastighed end moderne sporveje. Dette er kun delvis rigtigt. Når man medregner den større afstand mellem standsningsstederne, gåafstanden til disse samt transporten ned i den dybtliggende

metro, stiller sagen sig langt gunstigere for sporvejene.

Man har vel næppe tænkt sig muligheden af at bygge så megen metro, så enhver bustrafik kan afskaffes. Altså må der være et transportsystem på overfladen, og her stiller moderne sporvogne (med en indstigningshøjde af 10-20 cm. over gadehøjde, hvorved perroner kan undgås) sig langt gunstigere end al anden gadetrafik:

Med en kørebanebredde på 2,5 m kan der transporteres 22.000 personer i timen med sporvogn. Med cykler 14.000, med busser 9.000 og med personbiler kun 2.000.

På en anden måde:

HUR har beregnet, at antallet af kvadratmeter pr. trafikant er 1,2 med sporvogn. Med bus 2,1, med cykel 9,1 og i bil 22,5.

Det vil sige, er der plads til busser, er der endnu bedre plads til sporvogne og andre trafikmidler - selv biler.

Hvis man så - som f. eks. i Holland - giver sporvognene signalstyret prioritet i trafikken, kan kørselshastigheden meget vel stå mål med metroens.

Overalt i udlandet har man gjort den erfaring, at indførelse af sporvogne har medført en stigning af passagerer i den offentlige transport på 40-60%, i Saarbrücken endda 100%

Disse tal ligger langt over det, den vor metro kan opvise. Man forsøger sig endda med ynkelige undskyldninger som terrorfrygt for at forklare metroens fallit.

Men man har herhjemme en panisk rædsel for at tage ved lære af udlandets erfaringer samt udsagn fra uafhængige trafikforskere.

Denne bygning af metroringen vil på grund af sine astronomiske omkostninger og meget lange tidshorisont i en uoverskuelig fremtid umuliggøre enhver anden forbedring af den offentlige transport.

Som allerede nævnt har metroens fortalere fra første begyndelse af betjent sig af fordrejelser, halve sandheder og søforklaringer for at få deres - åbenbart for dem selv - såre lønsomme projekt igennem.

Betegnende er det også, at Ørestadsselskabet næsten aldrig svarer på kritik, endsige er i stand til at gendrive en sådan på fyldestgørende måde.

På forlangende er jeg selvfølgelig i stand til at dokumentere disse påstande yderligere.

Det påstås ganske vist, at omkostningerne til metroringen skal dækkes ved salg af havnearealer. Det forekommer mig, at der var meget andet og bedre at bruge disse penge til, såsom udbedring af forfaldne gader og veje, kloakker og institutioner af enhver art, fremfor til bygning af en aldeles ineffektiv metro.

For god ordens skyld skal jeg oplyse, at jeg naturligvis er aldeles uafhængig af økonomiske og **politiske** interesser.

I håb om at dette bliver læst og taget i betragtning,

med venlig hilsen

Hans Pagh Knudsen