



Svend Høime Hansen
Rødovrevej 222D st. tv
2610 Rødovre

Dato : 5. december 2005
J.nr. : 004-308

Kære Svend Høime Hansen.

Tak for Deres henvendelse om linieføringen for Cityringen på Østerbro. Jeg skal hermed forsøge at kommentere eller svare på nogle af de rejste problemstillinger og spørgsmål, som primært handler om indpendling til arbejds- og studiepladser i området omkring Rigshospitalet og Universitetet på Nørre Fælled.

Helt overordnet er formålet med Cityringen i samspil med det øvrige bane-system at skabe et bedre kollektivt trafiktilbud i de tættest bebyggede dele af hovedstaden. Dette skal komme ikke alene indpendlere, men også internt kollektivt rejsende og udpendlere til gode.

Der er ganske rigtigt i det udredningsarbejde, som netop er gennemført, undersøgt to forskellige linieføringer på Østerbro. Den ene har en station på Blegdamsvej lige uden for Rigshospitalets hovedindgang samt en station ved Universitetsparken, og den anden betjener Rigshospitalet fra stationen ved Trianglen, og har en station på Ydre Østerbro ved Poul Henningsens Plads og en station ved Vibenshus Runddel.

Forventede passagertal

Hele Cityringen forventes med en linieføring over Poul Henningsens Plads at få godt 13.000 flere passagerer pr. døgn svarende til 5 pct. flere passagerer end med linieføringen via Rigshospitalet.

Det er rigtigt, at det forventede passagergrundlag er behæftet med usikkerhed. Det er der på intet tidspunkt lagt skjul på, men da de to alternative linieføringer er behandlet på helt samme måde, er der på den anden side ikke grund til at tro, at linieføringen over Rigshospitalet er bedre passagermæssigt end linieføringen over Ydre Østerbro.

Her nedenfor kommenteres de i henvendelsen angivne punkter a)-e).

a) Konsekvenser af ændrede parkeringsregler: De nye parkeringsregler, der er vedtaget af et bredt flertal i Københavns Kommune, indebærer, at både

beboere og ansatte i de indre brokvarterer skal betale mere for at parkere i gaderne. Forslaget vil ændre lidt på forholdet mellem omkostningerne ved at benytte bil og kollektiv trafik, uanset om der er tale om udpendling eller indpendling. Forslaget vil alt andet lige dæmpe brugen af bilen og øge anvendelsen af cyklen og den kollektive trafik. Københavns Kommune skønner derimod ikke, at de ændrede parkeringsregler vil ændre væsentligt på forholdet mellem benyttelsen af de to forslag til stationer på Østerbro, stationen ved Rigshospitalet og stationen ved Poul Henningsens Plads.

b) Er kombineret cykel- og togtrafik inkluderet i rapporternes trafiktal?: Alle ture er principielt medtaget i OTM. Det gælder således også kombinerede rejser f.eks. cykel og tog samt bil og tog. Rent teknisk beregnes eksempelvis en tur fra Nordsjælland med tog til Nørreport station og videre med cykel til Rigshospitalet i første omgang som en kombineret togrejse til Nørreport og en busrejse til Rigshospitalet. Efterfølgende skønnes andelen af cykelture mellem Nørreport og Rigshospitalet baseret på erfaringstal.

c) Hvordan er årstidsvariationer mv. indregnet?: Modellen angiver trafikken på et gennemsnitligt hverdagsdøgn udenfor sommermånederne (sommermånederne er juni, juli og august måneder). Cykeltrafikens sæsonvariation har således alene betydning for opregning til årsniveau og influerer ikke på de relative sammenligninger.

d) Er trafikken fra aften – og nattehold på Rigshospitalet inkluderet?: Modellen medtager som nævnt ovenfor alle ture, da den er afstemt efter tællinger. Dermed er ture om aften og natten principielt inkluderet.

e) Hvordan er patient-relateret transport indregnet?: Der er i trafikberegningerne taget højde for transport af patienter og besøgende til Rigshospitalet. Antallet af ture til og fra den zone, der indeholder Rigshospitalet er valideret ikke alene i forhold til antallet af arbejds- og studiepladser samt antallet af beboere i zonen, men også i forhold til Rigshospitalets antal senge, antal indlagte patienter, antal sengedage samt antal ambulante patienter årligt. Alt i alt regnes der eksempelvis for år 2000 med så mange ”ekstraturer” til Rigshospitalet, at det svarer til i størrelsesorden 5000 patientrelaterede ture pr. hverdag, og det konkluderes, at modellen i rimelig grad afspejler den samlede trafik til hospitalet inklusiv de patientrelaterede ture.

Bilpendling og de to linieføringer

En station ved Rigshospitalet ville i 2012 betjene et opland med 5.000 indbyggere og 16.000 studie- eller arbejdspladser. Den ville ifølge modelberegningerne på langt sigt få ca. 13.000 passagerer pr. døgn, ambulante patienter og besøgende medregnet.

Stationen ved Poul Henningsens Plads betjener et opland med 21.000 indbyggere og 7.000 arbejdspladser. Den ville få ca. 16.000 passagerer pr.

døgn, og hele Metroringen ville med denne linieføring som tidligere nævnt få godt 13.000 passagerer flere pr. døgn svarende til 5 pct. flere passagerer end med linieføringen via Rigshospitalet.

Der er fordele og ulemper ved begge linieføringer. Det er i udredningsarbejdet valgt at konkretisere og konsekvensvurdere den af de to linieføringer på Østerbro, som har flest passagerer i forhold til investeringen, og som samtidig betjener flest mulige mål i centralkommunerne. Samlet betjener Cityringen via Poul Henningsens Plads et opland med lidt færre arbejds- og studiepladser (ca. 8.000 færre, hvoraf små 3.000 er arbejdspladser) og en del flere indbyggere (over 20.000) end med linieføringen via Rigshospitalet.

Cityringen betjener med den valgte linieføring ikke direkte Rigshospitalet - en del af Rigshospitalet vil dog ligge inden for gangafstand af stationen ved Trianglen - og Panuminstituttet. Cityringen kan dog ikke siges at blive ført uden om alle store arbejdspladser. Cityringen vil i alt betjene over 180.000 arbejdspladser og studiepladser, og den vil sammen med S-togetog Metr-ens etape 1-3 betjene 85 pct. af alle indbyggere, arbejdspladser og studiepladser i de tætte bydele.

Med hensyn til overflytning af biltrafik til Cityringen viser modelberegningerne fra screeningsfasen, at faldet i antal biler over kommunegrænsen er ens for de to linieføringer på Østerbro, mens faldet i antal biler over Søsnettet er størst (ca. 4 pct. større) for linieføringen over Poul Henningsens Plads.

Konsekvenser for Nørreport station mv.

Af henvendelsen fremgår det, at De ikke mener, at aflastning af Nørreport Station og bustrafikken er inddraget i udredningen. Dette er ikke korrekt. Konsekvenserne for Nørreport Station og de tilhørende busruter er undersøgt også i den første fase af udredningen, den såkaldte screeningsfase. Resultaterne viser, at Nørreport station aflastes betydeligt - og i samme størrelsesorden - i alle de undersøgte linieføringsforslag. Linieføringen over v/Rigshospitalet og v/Universitetsparken forventes at give 2 pct. mindre aflastning af Nørreport station end linieføringen over Ydre Østerbro. Den samlede bustrafik over Fredensbro og på Østerbrogade ved Søerne aflastes med ca. 70 pct. i begge linieføringsforslag, lidt mere ved linieføringen over Rigshospitalet end ved linieføringen over Poul Henningsens Plads. Der er således ikke grund til at tro, at der vil kunne spares meget mere på bustrafikken ved en linieføring over Rigshospitalet end ved en linieføring over Ydre Østerbro.

Hvor meget man i en situation med en Cityring vil kunne spare på buskapaciteten afhænger af det serviceniveau, kommunerne til den tid vil vælge at tilbyde byens borgere. I konkretiserings- og konsekvensvurderingsfasen

er benyttet et regneeksempel for den reducerede busdrift, som indebærer en besparelse på ca. 200.000 bustimer pr. år, men der gøres i udredningen udtrykkeligt opmærksom på, at der er tale om et (ikke optimeret) eksempel.

Forslag til alternative stationsplaceringer mv.

Som jeg forstår det, foreslås der i henvendelsen følgende 3 forskellige alternativer til de løsninger, der er belyst i Udredningen.

I) En variant af den i screeningsfasen behandlede alternative linjeføring på Østerbro via stationerne v/Rigshospitalet og v/Universitetsparken, hvor stationen v/Rigshospitalet flyttes til Fredrik Bajers Plads.

II) En variant af I), hvor stationen v/Universitetsparken spares væk

III) En variant af Udredningens Forum st.-alternativ, hvor der tilføjes en station ved Fredrik Bajers Plads mellem stationerne v/Nørrebro Runddel og v/Stengade

Jeg har forelagt disse varianter for Ørestadsselskabet, som på baggrund af de allerede gennemførte undersøgelser har haft følgende kommentarer:

”Ad I) Der er i den offentliggjorte rapport fra screenings- og konsekvensvurderingsfasen gjort rede for, at den valgte linjeføring over v/Poul Henningsens Plads alt i alt tiltrækker flere passagerer og er lidt billigere at anlægge end det fravalgte alternativ via v/Rigshospitalet. Det fremgår af rapporten, at det valgte alternativ dækker færre arbejds- og studiepladser, men at dette mere end opvejes af en bedre dækning af boligområder.

Ved den foreslåede flytning til Fredrik Bajers Plads må det forventes, at der opnås ringere dækning af Rigshospitalets centrale del og boliger og arbejdspladser i Ryesgade-området. Til gengæld opnås en bedre dækning af De gamles By og andre dele af Rigshospitalet og dele af Universitet, der i forvejen i dette alternativ er betjent af stationen v/Universitetsparken. Med hensyn til den specielt fremhævede dækning af Parken, indebærer flytningen fra Rigshospitalets hovedindgang til Frederik Bayers Plads en forlængelse af gangafstanden fra Parken. Gangafstanden er også større end gangafstanden til v/Universitetsparken fra Parken. Anlægsomkostningerne skønnes ikke at ændres nævneværdigt

Ad II) Udeladelse af stationen v/Universitetsparken i forhold til I) må forventes at indebære en markant ringere dækning af de nordlige dele af universitetsområdet og boligområder ved Jagtvej og Lersø Park Allé og dermed færre passagerer. Til gengæld opnås på grund af den udeladte station og udretning af linjeføringen en reduktion i anlægsomkostningerne og en reduktion af rejsetiden, der igen isoleret betyder, at Cityringen er mere attraktiv på rejser, der passerer strækningen.

Ad III) Tilføjelse af en station ved Frederik Bayers Plads i Forum st.-alternativet mellem v/Nørrebros Runddel og v/Stengade må omvendt forventes at indebære en betydelig forøgelse af anlægsudgifterne på grund af den ekstra station og den mere end 1 km forlængede linjeføring (i størrelsesorden op mod 1 mia. kr. ekstra) og en tilsvarende forøgelse af rejsetiden, der igen betyder at metroen bliver mindre attraktiv på rejser der passerer strækningen. Udstrækning af de nye områder, der ved en sådan linieændring får metrodækning, vil være begrænset. Det skønnes, at den betydelige forlængelse af linjeføringen og den ekstra station sammenholdt med den trods alt begrænsede udstrækning af de nye områder, der ved linjeændringen får metrodækning, betyder at der alt i alt vil blive tale om et dårligere resultat pr. investeret krone. Forslaget har kun relevans i sammenhæng med et valg af linieføringen over Forum station.”

Samlet plan for den kollektive trafik i Storkøbenhavn

Kombinationen af radiale baner i regionen og et fladedækkende metrosystem i de tætte bydele er grundstammen i det fremtidige kollektive trafiksystem i Hovedstadsområdet. Dette banenet vil også i fremtiden være suppleret med et system af buslinier, der fortsat vil stå for en stor del af de kollektive rejser i hovedstaden.

Der vil formentlig også i fremtiden blive udarbejdet planer for yderligere udbygning af storbyens kollektive trafiksystem. Også metroudbygninger, både i de nye byudviklingsområder og i de dele af de eksisterende byområder, der ikke vil være betjent med de første 4 etaper af Metroen, kan tænkes. Som eksempler kan det nævnes, at det i udredningen, er beskrevet, hvordan eventuelle udbygninger mod Brønshøj, mod Sydhavnen og mod Nordhavn/Refshaleøen i givet fald vil kunne kobles på en Cityring.

Jeg håber med disse kommentarer og svar at have bidraget til belysning af de rejste problemstillinger. Den videre proces består i først at indgå en principaftale mellem de tre involverede parter. Dernæst planlægges fremsat en projekterings- og anlægslov for Cityringen, og som sædvanlig i forbindelse med udarbejdelse af lovforslag, vil lovforslaget blive sendt i høring og samtidig blive lagt på Transport- og Energiministeriets hjemmeside, så offentligheden har mulighed for at kommentere på forslaget.

Statens engagement i Cityringen vil således skulle drøftes i Folketinget, ligesom borgerrepræsentationen i København og kommunalbestyrelsen på Frederiksberg vil skulle tage stilling til projektet og den kommunale finansiering i forbindelse med udarbejdelse af lovforslaget.

Dernæst vil der efter lovens vedtagelse blive gennemført en offentlig høring efter udarbejdelsen af en miljøredegørelse/VVM-vurdering for Cityringen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen