

Fra: jorgen@halland.dk [mailto:jorgen@halland.dk]
Sendt: 13. marts 2009 00:14
Til: Trafikudvalget
Emne: Til Trafikudvalget

Fra: Jørgen Halland
Organisation:
Adresse: Brønshøjvej 20
Postnr: 2700 Brønshøj
EMail: jorgen@halland.dk
Telefon: 38608886

Må offentliggøres på hjemmesiden: Ja

Dagens spørgsmål til ministereren er glimrende - men desværre ikke fyldestgørende.

Min henvendelse er ej heller fyldestgørende, idet det er meget vanskeligt at få et samlet overblik over argumenter for en cityring og linjeføringen. Derfor må jeg desværre nøjes med et par enkelte nedslag.

Frederiks Kirke: Stationen flyttes til enten Landgreven eller Sankt Annæ Plads - begge steder der er rigelig plads til udgravning og gader på begge sider. Og der er rigtigt mange arbejdspladser nær begge steder.

Nørrebro Station og Nørrebro Runddel: Når signalet til metro er højest, vil jeg gerne påpege at formålet med rejser her vestfra (Herlev, Husum, Brønshøj) oftest er centrum (Nørreport, Kongens Nytorv, Hovedbanegården) virker de initiale planer som helt uden interesse - bus 350S er alternativet - til stor overraskelse for movia - og andre.

De gevaldige udgravninger, varigheden af etablering af de første linier, omfanget af trafik- støj- og andre gener bør føre til en helt ny taktik.

Der startes ved Kbh H og børes i begge retninger. Under byggearbejdet etableres primitive tipvognspor til fjernelse af udboret -gravet materiale, som på Khb H overføres til bane.

Jeg har ikke tal for mange tungt lastede - og voldsomt subsidierede - , co2 producerende lastvogne der ville kunne undgås - har I ?

Tanken om at lede en evt. fremtidig vestmetro via cityringen er dødfødt - minimum syv ekstra stop og 15 til 20 minutter til Nørreport eller Kongens Nytorv.

En vestmetro kan evt. køre ad samme spor fra Nørrebro Station til Nørrebros Runddel, med stop på Solitudevej eller Slotsvej og på Nørreport forenes med M1 og M2 videre mod Amager.

Min største bekymring vedr. cityringen er imidlertid, at der tilsyneladende ikke er udført undersøgelser af, om de personer der bor i nærheden af den planlagte linieføring arbejder eller studerer i nærheden af samme.

Det hele ramler, når man forudsætter, at 2/3 af tilgangen opnås fra fodgængere og cyklister !

Har nogen regnet på sundhed og co2 ?