

Tog til hospitalet – en mangelvare

Hvorfor bliver der ikke en Metro-station ved Rigshospitalet?



Pens. praktiserende læge, dr. med. Troels Kardel, Holte. Email: kardel@dadlnet.dk

INTERESSERØNDFORMEN:
Ingen

Det har undret mig, at der næsten ikke er nogen større sygehuse, som er placeret tæt ved en togstation. Patienterne skal dog kunne komme til og fra hospitalet ved indlæggelse og ambulante undersøgelser, behandlinger og kontroller, og mange er gangbesværede, sidder i kørestol, lider af åndenød eller kan ikke selv finde vej. Nogle kommer i barnevogn. Når enhederne bliver specialiseret og centraliseret, bliver afstanden fra hjemmet større. Det ville være rart for mange at kunne tage toget helt frem. Og patienterne betjenes af et stort personale. Nogen når frem inden de trafiktætte perioder. Senere ankomne møder fyldte parkeringspladser. Få af hovedstadens hospitaler har parkeringspladser svarende til behovet.

Mest trængt ligger Rigshospitalet på Østerbro i København flankeret af en af byens største indfaldsveje og genbo til en af landets største uddannelsesinstitutioner, Panuminstituttet. Begge går i gang med udbygninger i milliardklassen, for Rigshospitalets vedkommende med en fløj forrest i billedet langs med Fælledparken.

I forbindelse hermed har konsulentfirmaet Niras beregnet den transport, som hospitalet genererer før og efter udvidelsen i en rapport, »Trafikale konsekvenser ved udbygning af Rigshospitalet«, 2010.

10% MERE TRAFIK

Godt 20.000 daglige ture til og fra Rigshospitalet er i bil, på cykel og med kollektiv trafik. Stigningen ventes at blive på knap 10% efter hospitalets udbygning. Det er glædeligt, at mere end hver tredje bruger cyklen. Næsten lige så mange er i bil, og stigningen her skønnes at blive på godt 10%. Af samme grund indgår der i hospitalets byggeplan 650 parkeringspladser. Heraf erstatter nogle de pladser, som inddrages som følge af nye bygninger og en samtidig iværksat trafiksanering af den nærliggende indfaldsvej.

Trafikken i området ved Rigshospitalet præges af gennemkørsel til og fra city. Krydset Tagensvej/Blegdamsvej er blandt hovedstadens mest trafikerede med tre vejbaner og cykelstier i begge retninger og svingende biler og cykler. Som det er nu, er busser det eneste kollektive trafikmiddel til Rigshospitalet. Det kræver raske ben at nå over Tagensvej i ét grønt lys. På Tagensvejs forlængelse Fredensbro viste den årlige manuelle tælling tirsdag d. 6. oktober 2009 passage af

ca. 50.000 køretøjer og 15.000 cyklister. Hvis nogen vil studere trængselsproblemer er dette stedet.

Måske holder Niras trafikprognose for udvidelsen af Rigshospitalet. Men en samtidig statsinvestering i en 16-etagers udbygning af Panuminstituttet på den anden side af Tagensvej bidrager også til trængsel i krydset ved Blegdamsvej, som allerede danner køer. Derfor iværksættes en trafiksanering til 130 mio. kr. af indfaldsvejen mod Københavns city. Den indebærer, at endnu ikke velvoksne træer på Nørre Alle fra sidste vejoplægning fjernes. Det samme sker for 150 parkeringspladser til Fælledparken langs med alleen. Og der etableres et nyt trafiksignal på Nørre Alle mellem Universitetsparken og Tagensvej, også for at fodgængere skal kunne passere.

600 M TIL NÆRMESTE STATION

Bliver det bedre, når Metros Cityring under bygning er færdig i 2018? Da vil den nærmeste metrostation for Rigshospitalet være Trianglen med en gåafstand på 600 m eller mere og Vibenshus én km fra hospitalsområdet.

Det kunne have været anderledes, hvis udbygningen af Københavns Metro med en Cityring havde fulgt den oprindelige plan. En resumerapport [1] om Cityringen fra 2005 er udfærdiget for Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, som tilsammen ejer Metroselskabet. Rapporten viser linjeføringen i første del af udføringsarbejdet, og *heri indgik en station ved Rigshospitalet*. Dog valgtes en alternativ forbindelse i en stor bue uden om Rigshospitalet.

Det er derfor interessant at sammenholde den beregnede trafik til og fra Rigshospitalet på godt 20.000 daglige ture fra Niras rapport med passagertal, som forventes for de kommende Metrostationer nærmest Rigshospitalet og Panuminstituttet, som skønnes at blive ca. 10.000 passagerer om dagen pr. station (se Tabel 1). Så man må nok konkludere, at fra valget af en metrostation mellem de to statsinstitutioner er en trafikøkonomisk tvivlsom disposition af en kommune, som høster gevinsten ved statens store anlægsplaner. Staten er medejer af Metroselskabet og har haft medbestemmelse ved udformningen af Cityringen, idet staten har formandsposten i Metroselskabets bestyrelse. Københavns Kommune har godkendt planerne for bygninger og Metro.



KRONIK

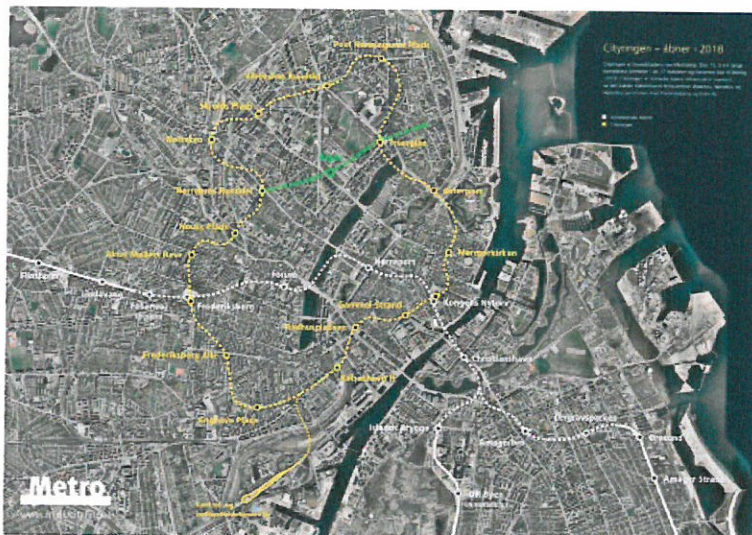
Vi modtager meget gerne kronikforslag. Send din kronik som vedhæftet fil til uffi-debat@dadl.dk

Kronikken må fylde 7.800 tegn (optalt med mellemrum). Eventuelle spørgsmål kan rettes til Elizabeth Gatzwiller på 35 44 83 26 eller ega@dadl.dk

DET KAN LADE SIG GØRE

I 2012 indgik regeringen og partierne Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og De Konservative en trafikaf-tale til forbedring af den kollektive trafik. En bevil-ling på nogle hundrede millioner kr. gik til det forberedende arbejde til en forbindelse fra Østerport som en knopskydning på på Cityringen til et planlagt udviklingsområde af en ny bydel ved Orientkaj i Nordhavnsområdet [2]. Linjen føres i tunnelrør uden station i en bue under indre Østerbro på strækningen mellem Nordhavn og Østerport S-stationer. Men rettes buen ud, kan der trækkes en lige linje fra Nordhavn over Trianglen frem til Rigshospitalet og Nørrebro Runddel og derfra videre i Cityringen til det centrale Frederiksberg med omstigning til Vanløselinjen. Denne løsning vil være handicapvenlig, give besparelser på kommunernes budgetter for ledsaget persontrafik til Rigshospitalet og vil give forbedring af den kollektive trafik for hver en bevilget krone. Den vil give nem mulighed for beboerne i de nye boligkvarterer i Nordhavnen at kunne handle på Østerbro-gade og komme i Parken samt tage på arbejde eller på anden måde benytte Rigshospitalet og Panuminstitut-tet.

Jeg vil mene, at der inden boremaskinerne går i gang, er grund til at genoverveje, om statens og Frederiksberg Kommunes og hovedstadens nulevende borgeres interesser er tilstrækkeligt tilgodeset i udformningen af Københavns Metros udbygning med



Den grønne linje er Troels Kardells forslag til en Metro til Rigshospitalet [3].

en knopskydning til et byudviklingsområde i Københavns Nordhavn, som det indgik i trafikforliget i 2012. Måske har også ældre- og invalideorganisationer en interesse i, at trafikforbindelser til hospitaler prioriteres højere, hvor dette som her lader sig gøre.

LITTERATUR

1. www.trm.dk/da/publikationer/2005/udredning+om+cityringen/
2. www.byoghavn.dk/files/Udredning_om_en_afgrening_til_Nordhavnen.pdf
3. Kardel T. Opret Metro til Riget, 2012. <http://universitetsavisen.dk/debat/opret-en-metrostation-ved-riget>

TABEL 1

Skønnet udvikling i trafikken til og fra Rigshospitalet efter udbygningen.

Aktivitet	Andet	Antal/dag	Ture/dag	% fordeling			Ture/dage				
				Lastbil	Bil	Cykel	Kollektiv	Lastbil	Bil	Cykel	Kollektiv
Rigshospitalet 2010											
Ansatte	8.500	6.380	12.760		25%	50%	25%	3.200	6.380	3.200	
Operationer	37.610	170	340	100%	0	0	340	–	–		
Ambulante patienter	556.070	2.530	5.060	40%	30%	30%	2.020	1.520	1.520		
Besøgende	1.095	930	1.860		50%	25%	25%	940	460	460	
Forsyning	50	50	100	100%				100			
Andet		25	50		100%				50		
I alt								100	6.550	8.360	5.180
Ture i alt											20.200
Rigshospitalet 2017											
Ansatte	8.500	6.380	12.760		25%	50%	25%	3.200	6.380	3.200	
Operationer	54.463	250	500	100%	0	0	500	–	–		
Ambulante patienter	725.112	3.300	6.600	40%	30%	30%	2.640	1.980	1.980		
Besøgende	1.095	930	1.860		50%	25%	25%	940	460	460	
Forsyning	60	60	120	100%				120			
Andet		30	60		100%				60		
I alt								120	7.340	8.820	5.640
Ture i alt											21.900