



**Titusindvis af rejsende vil hver dag valfarte op og ned ad disse rulletrapper på den nye metrostation ved Københavns Hovedbanegård, når Cityringen er åbnet om en lille uges tid. Det vil skabe pres på nogle af byens stationer. De udfordringer kan letbaner og busser i faste baner være med til at løse, mener transportminister Benny Engelbrecht (S).
Foto: Maria Albrechtsen Mortensen**

cirka 24 minutter, hvis man vil med hele vejen rundt.

På flere af stationerne vil der være mulighed for at skifte over til de øvrige metrolinjer og øvrig kollektiv transport som S-tog, fjern- og regionaltoget og busser. Blandt andet her fra metrostationen, hvor man vil kunne gå direkte ind i tunnelen under sporene under Københavns Hovedbanegård.

»Dermed er det en fuldstændig omkalfatring af måden at tænke transport med tog på for rigtig mange passagerer i hovedstadsområdet. Derfor er det min forhåbning, at det her vil inspirere flere til at droppe bilen og flere til at kombinere transportformer,« siger transportministeren iført hjelm, refleksest og sikkerhedssko, der er påkrævet på metrostationen frem mod åbningen.

Derudover forudsiger ministeren, at borgere og gæster i hovedstaden fremover vil få et markant mindre behov for at tjekke køre- og rejseplaner.

»Helt grundlæggende vil man opleve, at færre mennesker går op i en køreplan. Jeg har aldrig oplevet en metropassager, der spørger til, hvornår det næste tog går. For de kører jo hele tiden lige om lidt,« siger han.

Mere metro skal bære sig selv økonomisk

Ministeren vil heller ikke afvise, at mere metro er en del af løsningen på de kapacitetsudfordringer, som man kigger ind i på Kongens Nytorv og de næste stationer på linjerne ud mod Amager i det, der kaldes havnesnittet. Det kræver dog, at der er penge til det - for lige så effektiv metroen er, lige så dyr er den at bygge.

Måden, man har etableret de eksisterende og planlagte linjer på, har lidt forenklet været, at man har finansieret byggeriet af metroerne ved at sælge byggegrunde i metroens nærhed, som salget af grunden på Amager Fælled er et eksempel på. Herefter har princippet indtil nu været, at den daglige drift skal bære sig selv økonomisk, og ministeren lægger op til, at denne model skal fortsætte i fremtiden.

»Potentialet er der jo netop for det med eksempelvis Lynetteholmen, og det er den rigtige strategi at fortsætte med. Det er meget sjældent, at man på den måde kan finansiere kollektiv transport uden at skulle genere skatteborgerne. Og derfor er det et potentiale, som vi skal udnytte.«

En del af finansieringen af Cityringen - eller M3, som den officielt kommer til at hedde - kommer endvidere fra det såkaldte »kvalitetstillæg«, der vil gøre det dyrere at køre med metro end anden kollektiv trafik, når Cityringen åbner. Men det er ikke farbar vej for mere metro, fastslår ministeren:

»Jeg forstår godt de mennesker, der er frustrerede over, at der er et kvalitetstillæg, men det er en beslutning, der er truffet tilbage i tid. Hvis vi skal lave noget nyt, så går jeg ikke ned ad den vej.«

Transportministeren vil være en af de første, der kører ringen rundt, når Cityringen forventes at åbne søndag 29. september. Klokken 15 åbner den for offentligheden mellem Rådhuspladsen og Frederiksberg, og fra klokken 16 vil det være muligt at tage metroen fra alle stationer - også fra den nye station med de røde vægge under Københavns Hovedbanegård.

Ny metro åbner for letbane i hovedstaden

Af Jonas Stenbæk Christoffersen joch@berlingske.dk



Metroen ventes at fordoble antallet af passagerer, når Cityringen åbner. Det vil lægge pres på nogle stationer. Men løsningen er ikke nødvendigvis mere metro, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Idet dybe hulrum under asfalten runger højtaleren, at næste tog mod Frederiksberg Station kommer om få minutter.

Lyden bliver kastet frem og tilbage mellem granitstenene og den S-togsrøde beklædning på væggene, der skal minde passagererne om, at de er ankommet til metrostationen K H.

Om lige knap en uge vil titusindvis af passagerer hver dag tage rulletrappen eller elevatorerne ned i undergrunden og stige på Cityringen og være en del af forklaringen på, at Københavns Hovedbanegård igen bliver Danmarks mest befærdede station, og passager-tallet stiger yderligere, når de øvrige metrolinjer åbnes i de kommende år.

»Det er en grundlæggende ændring af den kollektive transport i hovedstadens DNA, at der altid er tilgængelig mobilitet via metrosystemet,« siger transportminister Benny Engelbrecht (S), der sammen med metroselskabet har inviteret Berlingske ned under jorden.

Københavns Hovedbanegård er ikke den eneste station, der vil opleve en markant stigning i antallet af daglige passagerer. Der vil i det hele taget blive vendt op og ned på listen over Danmarks mest befærdede stationer.

Letbaner og busbaner kan aflaste metroen

Når både Cityringen, Nord- og Sydhavnsmetroen forventeligt står klar i 2024, så vil en station som Kongens Nytorv, der i dag har cirka

»Helt grundlæggende vil man opleve, at færre mennesker går op i en køreplan. Jeg har aldrig oplevet en metropassager, der spørger til, hvornår det næste tog går.«

**BENNY ENGELBRECHT (S),
TRANSPORTMINISTER**

24.000 påstigere hvert døgn være Danmarks tredjestørste station med i omegnen af 90.000 daglige påstigere, viser Metroselskabets beregninger. Det vil lægge et stort pres på stationen - særligt i myldretiden.

Det er Metroselskabet, ejerne i Frederiksberg og Københavns Kommuner samt transportministeren klar over. Først og fremmest skal man se, om prognoserne også holder stik i virkeligheden - men uanset hvad er løsningen ikke nødvendigvis mere metro, forklarer Benny Engelbrecht.

»Det afgørende er snitfladerne og koblingspunkterne, hvor man kan skifte mellem transportformerne. Så bestemt vil der være steder, hvor man med fordel kan kigge i metroretning. Andre steder så er det letbane, og andre steder er det dedikerede busbaner,« siger han og tilføjer:

»Den tidligere regering lagde jo en sammenhængende analyse af mulighederne for BRT (busser i faste baner, red.), letbane og metro i graven. Det går jeg med overvejelser om, om man skal genoplive. Det skal jeg vende med et flertal i Folketinget - og allerhelst et bredt flertal i Folketinget.«

Køreplaner bliver overflødige for mange

Vi står på perronen mellem de to spor, der vil sende de hvide metrotog i hver sin retning. Herfra vil det tage cirka 12 minutter at komme til den fjerneste station på strækningen eller

LÆS MERE I AOK SIDE 8