

Klub 60+

Pensionistforening for tidligere medarbejdere i Fødevarerministeriet og for nuværende 60+ -medarbejdere

Fra Klubbens besøg hos Metroselskabet

onsdag, den 7. oktober 2009

De deltagende medlemmer blev modtaget i Kantinen i Metroselskabets administrationsbygning ved Vestamager metrostation af administrerende direktør Anne-Grethe Foss. Anne-Grethe Foss indledte med at fortælle, at hun meget snart fratræder stillingen, der overtages af Henrik Plougmann Olsen, Københavns Kommunes Økonomiforvaltning. Anne-Grethe Foss forlader dog ikke Metroselskabet, men fortsætter med at varetage særlige opgaver indenfor kontraktindgåelse og udbud.

1. etape af den eksisterende metro åbnede 2002, næste etape i 2003 og i 2007 åbnede forbindelsen til Lufthavnen. I 2008 kørte 47 millioner passagerer med metroens førerløse tog. Et hovedprincip er, at metroen skal køre meget hyppigt. Anne-Grethe Foss oplyste, at sikkerhedssystemet er således indrettet, at dørene kun må forsøge at lukke to gange, før toget standser og teknikere skal undersøge årsagen. Det virker altså ikke befordrende at mase sig ind, når dørene er ved at lukke, eller på anden måde at spærre dem. Tilsvarende er sikkerheden omkring ting – eller personer – der falder ned på skinnerne meget stor: selv en bortfløjen avis kan standse togdriften. Driften er i øvrigt udliciteret, men Metroselskabet har ansvaret.

I 2018 åbner City-ringen. Udbudsmaterialet, der netop er sendt ud, skal tage højde for alt, og er derfor meget omfattende (man måtte leje skurvogne at opbevare det i). Forud er gået mange undersøgelser og skrevet mange rapporter: I 1999 om behovet for en ny metro, i 2001 om linieføringen, ny rapport i 2004 og endelig en udredning i 2005, inden det uden megen diskussion i 2006 blev vedtaget at gå videre med projektet. Forligspartierne for den gamle metro var Socialdemokratiet, Venstre og Konservative, mens næsten alle partier slutter op om City-ringen. Udbudsmaterialet baserer sig blandt andet på godt 500 prøveboringer, der skulle skabe et nøje kendskab til Københavns undergrund. Projektet har naturligvis også været igennem en VVM-vurdering (Vurdering af Virkning på Miljøet), inden den endelig godkendelse kom i marts i år.

City-ringen bliver en tunnelbane på 15 km med 17 stationer. Gennemsnitshastigheden bliver 40 km/t og længste køretid på 14 minutter. City-ringen vil kunne drives af 4 store havvindmøller. Stationerne får hver 2 elevatorer. City-ringen og materiellet bliver etableret og udviklet på baggrund af hidtidige erfaringer, og den bliver derfor en selvstændig enhed, der ikke har direkte teknisk forbindelse til den nuværende metro. Der etableres et selvstændigt klargøringsanlæg på det gamle godsbaneterræn. Knudepunkterne til den nuværende metro bliver Flintholm, Nørrebro, Østerport og Hoved-

Klub 60+

Pensionistforening for tidligere medarbejdere i Fødevarerministeriet og for nuværende 60+ -medarbejdere

banegården. Det har været drøftet at forberede fremtidige udvidelsesmuligheder mod Sydhavn, Nordhavn og Brønshøj. Af økonomiske grunde er det besluttet ikke at forberede de udfletninger, som vil være en forudsætning for disse udvidelser, selv om de i givet fald vil blive meget dyre at etablere efterfølgende.

Anlægget medfører meget gravearbejde ved stationerne, og dette giver arkæologer en helt enestående mulighed for at foretage undersøgelser, bl.a. ved Gammel Strand, af det ældste København før Absalon. Ved tunnelgravning til Kølns U-Bahn styrtede byens arkivbygning sammen, og Metroselskabet har været meget opmærksom på sikkerheden i forhold til nedstyrtningsfare; særlige undersøgelser har været foretaget omkring "Marmorkirken", hvor der er planlagt en station. Ved anlægget af stationen ved "Marmorkirken" og andre stationer i byområdet (f. eks. ved Magasin, Reventlowsgade, Frederiksberg) søges etableret forskønnede byrum. Anne-Grethe Foss forestillede sig, at området omkring "Marmorkirken" kunne forskønnes væsentlig gennem en helhedsplan i forbindelse med metrostationen, hvorved parkeringspladserne fjernedes.

Ved anlægget af parkeringskælderens på Israels plads skete skade på omliggende ejendomme pga grundvandssænkning. City-ringens stationskakter vil derfor blive sikret ved, at der før udgravningen støbes særlige indfatningsvægge, som kan sikre, at grundvandstanden i de omliggende jordlag ikke sænkes. City-ringen vil også blive sikret mod jordskælv, og man har studeret stormfloderne gennem de seneste 1000 år for at kunne sikre metroen mod oversvømmelse og klimaforandringer.

Det opgravede materiale fra den gamle metro blev til Peberholmen, og tunnelmaterialet fra City-ringen vil blive brugt i Nordhavn. Men før man kan grave må alle forsyningsledninger flyttes (vand, kloak, el, telefon og andre kommunikationskabler). Alene det løber op i 7-800 mio. kr.

Anne-Grethe Foss beskrev hvor mange og hvor forskelligartede elementer, der indgår i et anlægsarbejde af denne størrelse: kirkegårdsfreden (på Assistens Kirkegård), midlertidig inddragelse af dele af parkanlæg og søer til byggeplads, støjniveauer (der er foretaget beregninger over lydforholdene ved alle stationer). Nogle flagermus, der jo er fredede, havde taget bo i nogle træer, der måtte fældes. Flagermusene måtte skaffes et nyt sted at være.

Anne-Grethe Foss gav en meget levende og spændende beretning om et meget stort anlægsarbejde og fik også givet indtryk af, hvor mange enkeltheder, der indgår i projektet.

Det kan anbefales interesserede med internetadgang at slå op på Metroselskabets hjemmeside www.m.dk under City-ringen for yderligere information.