

# Nervekrig?

– reportage fra åbningen af Københavns Metro den 19. og 20. oktober

Af *Torkil Haas*

En nervekrig blev det næsten til. 48 timer inden det første Metrotog skulle køre med passagerer, kom der en foreløbig godkendelse fra Jernbanetilsynet, med det forbehold, at der skulle være større afstand mellem togene end der ved premierekørslen var lagt op til: Afgang hvert 3. minut. Tilsynet forlanger, at der i en prøveperiode bliver 6 minutter mellem hvert tog, fordi der stadigvæk blev rejst tvivl om sikkerheden ved det automatiske styresystem. Der blev også sat spørgsmål ved færdiguddannelsen af de godt 100 metro stewardar.

Der går måske et par måneder inden hypigheden kan sættes op, og derved give en bedre udnyttelse af hele metrosystemet. Det har taget sin tid at få den op at køre. Prisen er steget, godt 25 % på grund af bevindte valg, som mest har handlet om at gøre Metroen endnu bedre end oprindeligt planlagt. Og yderligere 25 % på grund af forsinkelsen og de problemer den førte til.

500 mennesker har været indkaldt som prøve-passagerer, og de skulle bl.a. deltage i en øvelse med evakuering mellem to stationer - op ad en nødudgang. Hvad spurgte familien da de kom hjem: "Hvor turde du?" Der har nok været en del hysteri, som en metromand sagde til pressen, og der har været talt meget om det førerløse tog. De store aviser havde overskrifter som:

„Big Metro Brother som lokomotivfører, ATS-ATO-ATP!“ - „Metroen sættes igang på listefødder“ - „Metro på halv tid“ - „Grønt lys til en stækket Metro“.

Men der var også positive ord fra prøvetursfolkene i ugen inden åbningen:

„Det er nemt at finde rundt i stationernes store åbne rum, der inviterer på monumentale arkitekturoplevelser i dagslys, mens passagererne umærkeligt og gnidningsfrit føres videre mod toget og rejsemålet“, „Der er sus i cylinderen, når 52 tons baner sig vej med 80 kilometer i timen“.

## Folk turde nu alligevel!

Sådan en helt ny transportform er selvfølgelig noget der interesserer københavnere. Ørestadsselskabet havde gjort klar til at måske op til 100.000 københavnere ville benytte sig af tilbudet om at købe et adgangstegn til bare 20 kroner for at køre en time med metroen på en af de to åbningsdage, weekenden 19. og 20. oktober. Der kom ca. 20.000 passagerer den første dag. De dykkede ned i en af de smukke underjordiske stationer, og steg også på toget. De stod i lag. Der kan være 300 passagerer i et tog, hvoraf ca. 200 er stående, men man kører ikke så lang tid ad gangen i metroen. Det går nemlig stærkt at komme gennem byen, og under byen, opdagede folk jo!

På Kongens Nytorv måtte trafikken lægges om, ikke kun fordi man skulle høre Dronningens indvielsestale, men fordi folkemasserne altså nu ville ned og se, -køre! Der var mange ventende rundt om nedgangene, på kørebanen og fortovet langs Det kgl. Teater.

Inden da kunne man høre taler af statsminister, trafikminister, overborgmester m.fl. og ind imellem få musik med Koppel & Bras, „Mad Cows“. Konferencieren, kgl. skuespiller Henrik Koefoed måtte træde vande, og skaffe mere musik, indtil Danmarks Radios TV-transmission skulle begynde.

Efter at have nydt udsigten fra toppen af Ferring's hus ved Ørestad station, var dronning Margrethe ad den røde løber gået hen til perronen, og hendes tog, sæt nr. 03, kom uden stop til Kongens Nytorv på 10 minutter, hvor de tusindvis af tro undersætter stod og ventede. Det var tre kvarter før TV transmissionen fra kl. 11.45. Alle øvrige talere kom først, og kl. 11.50 erklærede dronningen Metroen for åbnet.

Hendes majestæt sagde bl.a.: „I store dele af det 20. århundrede har man talt og drømt om Metroen. Men netop for 25 år siden skrin-

lagde man planerne og ophævede loven om anlæg af tunnelbaner i København. Tiderne skifter, og man skal aldrig sige aldrig - men ting ta'r tid. Jeg er sikker på at København er stolt af sin nye Metro. Men hvad med Sjælland og de andre landsdele? Jo, der kan man glæde sig over at Danmark nu har en hovedstad med Metro - og det er i grunden ikke så galt !"

## På opdagelse i åbningsweekenden

Klokken 12 den 19. oktober blev alle stationer på etape nr.1 åbnet for publikum. Ved 8 af stationerne var der lokale fester med musik, underholdning, udstillinger, konkurrencer, optræden og andre aktiviteter. Festerne begyndte alle steder kl. 10, og var bygget op om de lokalområder, hvor stationerne ligger.

Åbningsprogrammet blev til gennem et utraditionelt samarbejde mellem hundredvis af beboere og forretningsdrivende langs ruten, som siden foråret har lavet de lokale programmer, der afspejler de forskellige kvarterers stemning og liv.

Der var grøntmarked på Israels Plads, økologisk marked på Christianshavn og ved Lergravsparken.

På Christianshavn kunne man opleve „Christianias pigegarde“. Den ligner ikke helt Vedbæk pigegarde. Det gamle Grønlændermonument med kajakken var kommet op at stå igen. Der var Grønlænderkoret „Mik“, „Nulle“ og „Verdensorkestret“. Publikum nød det generobrede torv som samlingssted for Christianshavnerne. Ved den station, som oprindeligt kun hed „Universitetet“ – og nu har fået tilføjet „DR-BYEN“ – var det Danmarks Radio, der stod for underholdningen. DR's store mediehus skal ligge her, ved siden af den grund der var tiltænkt Rigsarkivet. Her var DR på stationspladsen med kendte,

## Kongens Nytorv



store navne som Bamse og Kylling, Jørgen de Mylius var vært for bl.a. en Grand Prix-quiz. Man kunne høre „The Clifters“, Sir Henry and his Butlers og selvfølgelig evergreens fra Hithouse-patruljen. Af musiknavne på de øvrige stationer kan man nævne Gitta-Maria Sjöberg, Sanne Salomonsen, Papa Bue, Marie Carmen Koppel, Sweethearts og Frede Fup.

På Ørestads centrale plads, Kay Fiskers Plads, var der heftig aktivitet hele dagen, sluttende med et lysshow på hvad der kaldes Skandinaviens største shopping- og oplevelsescenter byggeriet: „Fields“, lige ved stationen. Der havde været børnetime med UNICEF om eftermiddagen, og underholdning af 4 forskellige orkestre. I Ørestadsteltet kunne man se, hvordan de nye byggerier kommer til at se ud, og i selskabets informationscenter var der plancher og modeller. Man kunne få en guidet tur i Ørestaden.

Om søndagen blev der afviklet et halvmaratonløb fra station til station, arrangeret af Røde Kors m.fl. Nu kan man i øvrigt løbe eller køre langs strækningen, for 3 dage inden åbningen blev „Ørestads Boulevard“ indviet. Den går helt fra et lyssignal i Njalsgade, lige ved siden af Islands Brygge station – ud til Ørestad. Passagertallet om søndagen blev mere end dobbelt så højt som om lørdagen.

Søndag blev også en udflugtsdag for mange familier i det pæne, lidt kolde vejr. Togene kørte programmæssigt også om søndagen, bortset fra et enkelt der gik i stå præcis hvor de to linier mødes, udfletningsskammeret syd for Christianshavn. Passagererne fik prøvet det 70 cm brede fortove på de 350 meter tilbage til Christianshavn station. Der var en del kritik fra togets passagerer over manglende oplysning, fra stewarden eller højtalerne om grunden til stoppet, der såvidt det blev oplyst om man-





### Vil man vide mere..

Fire tryksager er blevet udsendt til glæde for dem der vil gå i dybden med emnet, den københavnske Metro:

+

„Arkitekturen - de dybe stationer i dagslys“, 60 sider, i samarbejde med KHR Arkitekter

„Togsystemet - fuldautomatisk og førerløst“, 40 sider, i samarbejde med Ansaldo Trasporti,

„Arkæologien - i Metroens spor“ 84 sider, i samarbejde med Københavns By-museum samt

„Anlægget - en Metro bliver til“ 120 sider

Alle publikationer er rigt illustreret med billeder fra både bygge- og anlægsfasen, det færdige Metro-system samt de arkæologiske udgravninger og fund. De sælges enkeltvis eller samlet som sæt for i alt 395 kr. - i kiosken på Kongens Nytorv samt på [www.m.dk](http://www.m.dk).

dagen, var et signalproblem ved toget. Det fik – helt efter bogen – styresystemet til at standse ikke kun det pågældende tog på stedet, men samtidig alle øvrige tog som var i drift. Disse tog blev standset ved førstkommande station, hvorved styresystemet sikrede, at det defekte togs signalproblem ikke udviklede sig til et sikkerhedsproblem. Et forsøg på at slå over på manuel kørsel lykkedes ikke. Det viste sig at der var en fejl ved den ene af de to nøgler, stewarden skal bruge for at køre toget manuelt. 20 minutter efter blev der foretaget en kontrolleret tømning af toget. Samtlige nøgler skal eventuelt udskiftes, sagde direktør Per Henriksen, MetroService, der samtidig oplyste, at der på den første rigtige køredag, arbejdsdag, mandag d. 21. oktober ved 18-tiden havde været over 45.000 passagerer.

### Kørsel på halv kraft - eller kvart?

Jernbanetilsynet har forlangt, at intervallet mellem togene indtil videre skal være 6 minutter, så man kan se om automatikken er stabil. Det mener Ørestadsselskabet, og er nok lidt ked af den bestemmelse. Den det var forudsætningen for den køretilladelse, som kom bare 48 timer inden den fastlagte indvielse. Det halve antal tog giver selvfølgelig dobbelt pres på togene.

I projekteringsfasen forudså man, at intervallet måske til foråret kunne sættes ned til 90 sekunder = halvandet minut i myldretid – på fællesstrækningen fra Christianshavn mod centrum. 1½ minut er en fjerdedel af 6 minutter, så et helt klart indtryk af Metroens kapacitet får publikum ikke nu! Det kan være lidt uretfærdigt, at man på Lergravsparken st. kan komme til at vente 12-15 minutter på et tog. En ventetid der ikke er en metro værdig. S-togene holder i Boulevard-tunnelen, ”Røret”, -mellem Østerport og Hovedbanegården en afstand på 2 minutter med 8 vogne ad gangen, så det er en helt anden kapacitet. Men en sammenligning nu er ikke rimelig. Det bliver nok bedre næste år.

På åbningsdagen var forholdene indimellem ekstreme. Der var jo også nyhedens interesse. I togene blev passagererne bedt om at overholde adgangstegnets tidsrum, så nye passagerer kunne komme til. Tilbageturen kunne ske med en bus fra Lyngby Turistfart.

### En dame fik noget i klemme

En kvindelig journalist fra TV-Avisen ville finde ud af, om man kunne komme i klemme i togets automatisk lukkende døre. Det lykkedes hende, for en snip af hendes frakke blev udenfor ved afgang, og hun kunne ikke få den trukket ind. Man skal være ret heldig for at få noget i klemme; det kan fx. ikke være en hånd, for en føler ved døren registrerer genstande, der er mere end 15 mm tykke, og lukker op igen, men et tyndere stykke klæde kan komme til at hænge i. Der blev så vidt vides ikke set noget tøj i klemme på de to åbningsdage, hvor vældig mange mennesker entrede togene.

### Japanske tilstande

Vi var et par stykker som fra Lergravsparken skulle skifte på Christianshavn for at komme til Ørestad. Toget der kom fra Nørreport var fuldt, mildt sagt, 300 mennesker eller mere? Dørene gik i, og man tænkte på billeder fra Tokios undergrundsbane, hvor folk af personalet bliver skubbet ind. Det gjorde de flinke stewarders ikke her. Man tror det knapt: På station DR Byen kom en mor med en stor klapvogn til dørtrinet, og hun skubbede den ind. Det blev mellem benene på en ældre gentleman, som ikke rigtig fik tid til at protestere før toget 5 minutter senere kom til Ørestad, som denne dag var endestation for alle tog.

Der var selvfølgelig trængsel ned ad trapperne, hvor folk spredtes over til arrangementerne ved Informationscentret og musik-teltene. Indehaverne af adgangstegnene skulle overholde tiden, og mange måtte tage returbussen. Ikke så få tog de bekvemme Øresundstog tilbage til byen. På Nørreport, hvor rulletrapperne er et flot nyt element på S-togsperronen, var der også trængsel, når folk skulle ned til Metroen. Ved 16-tiden var køen så lang, at den snoede sig i to parallelle rækker hele vejen gennem den 40 meter lange forbindelsestunnel. Lidt skub og mas, og ellers bare... vente.

Helt samme billede var det et døgn senere. Og en søndag eftermiddag i tunnelen: Vente.....

### Nye buslinier

HT-busser skal ikke køre parallelt med Metrostrækningen. Derfor blev der den 20. oktober nedlagt 11 buslinier og der kom 6 nye. 14 linier får ændret linieføring. To, linie 2 A og 5 A er stambusser, benævnt A Busser, som kører mindst hvert 5. minut i dagtimerne, og uden en egentlig køreplan. De fleste ændringer berører i første omgang Amager, hvor mange linier nu passerer Amagerbro, Islands Brygge og Ørestad stationer, så passagererne kan komme ind til Centrum med Metroen. Når den forlænges til Frederiksberg-Vanløse kommer der flere ændringer og flere A- buslinier.

### Så blev det hverdag

Mandag den 21. oktober var metroen ikke bare til oplevelse, men også til transport. I samspillet med Metroen og de ændrede HT-buslinier, går der vel et stykke tid, før folk kommer godt ind i et nyt rejsemønster. Metroen skal forhåbentlig få lov at vise sin effektivitet, selv om den er tvunget til at køre på halv kraft indtil videre.

Alle fotos i artiklen er taget på åbningsdagen den 19. oktober af René Strandbygaard (side 27 og 29 nederst) og Tommy O. Jensen (øvrige).

