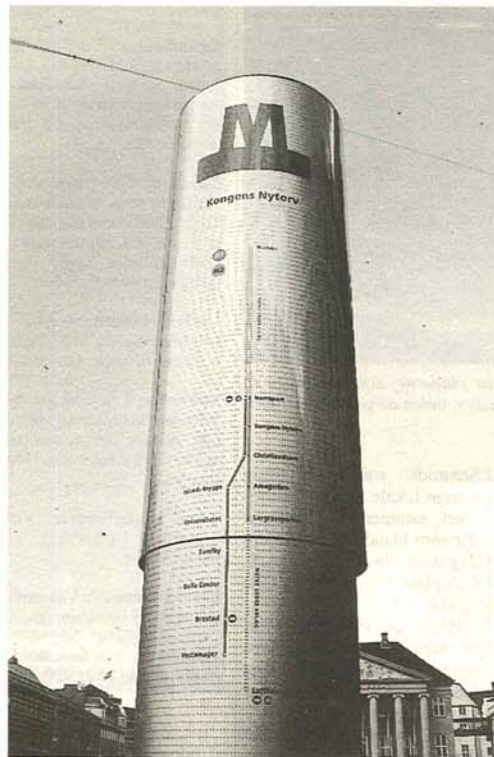


# Metro

## Førerløse tog på skinner i København



Metroens vartegn, de høje søjler, er dekorative i gadebilledet og markerer, at her ligger en Metro Station. Søjlen her fortæller, hvor man er, man står ved nedgangen til stationen på Kongens Nytorv.

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II åbnede lørdag den 19. oktober 2002 en dansk undergrundsbane i København, en dansk Metro. København kom på højde med andre hovedstæder i Europa, blev mere international.

Regentparret stod på toget på Ørestad Station og kørte første tur til stationen ved Kongens Nytorv, hvor hovedstadens officielle indvielse af undergrundsbanen fandt sted. Formanden for Ørestadsselskabets bestyrelse, Henning Christoffersen bød alle velkommen og gav ordet videre til de tre talere. Først talte overborgmester Jens Kramer Mikkelsen, Københavns Kommune, hvorefter statsminister Anders Fogh Rasmussen talte. Sidste taler var trafikminister Flemming Hansen, inden dronning Margrethe foretog den officielle indvielse af Metroen.

Åbningen blev markeret med kanonsalutter ved Tivo-

ligardens salutkanoner, der var opstillet ved Kongens Nytorv Metro Station. På alle metrostationer blev der hele dagen holdt åbningsfest med taler, musik og underholdning.

I alt blev der åbnet 11 nye stationer denne weekend i København. 2 linier fra Nørreport Metrostation, den ene med stop på Kongens Nytorv, Christianshavn, Amagerbro til Lergravsparken og den anden linie med stop på ligeledes Kongens Nytorv og Christianshavn, videre til Islands Brygge, Universitetet, Sundby, Bella Center, Ørestad og endestationen på Vestamager.

Metroens anden etape finder sted allerede til næste år, 2003, hvor ruterne, begge linier, udvides henholdsvis i maj måned til Frederiksberg og sidst på året til Vanløse. Inden jul 2003 vil der være 17 Metrostationer i København og antallet af kunder forventes tredoblet til ca. 180.000 om dagen. I dag forventes omkring 60.000 rejsende i døgnet.

Sidste etape til Københavns Lufthavn ventes tidligst at åbne sidst på året 2007. Banestrækningen bliver på ialt 21 kilometer, heraf er 10 kilometer tunnel. Tunnellen er på det dybeste sted 33 meter under jordoverfladen.

De første 11 Metro Stationer blev åbnet kl. 10 minutter i 12 ved taler og underholdning, metroen blev åbnet for offentligheden kl. 12.

Åbningsweekenden var besøgt af 70.000 nysgerrige fra hele Danmark der fik lyst til at prøve det nye tog uden fører, hele systemet er computerstyret. Systemet brød søndag eftermiddag ned, hvilket betød at alle tog var stoppet i godt en time. På grund af en teknisk fejl stoppede et af de førerløse tog lige ved sporskiftet, hvor de 2 banestrækninger mødes mellem Islands Brygge og Christianshavn. Toget der holdt stille midt i krydset var årsagen til et totalt driftsstop. Passagererne måtte ud af toget og spadserede 400 meter nede i tunnelen ad nødsporet tilbage til Christianshavn Metro Station. Alt det, der ikke måtte ske, skete alligevel ved premieren.

Metroens hjerte, det allerhelligste, findes på Østerbro Boulevard, kontrolrummet hvorfra alt overvåges elektronisk. Derfra ånder og blinker metroens organisme på utallige monitorer.

Premieren kom for alvor mandag morgen, hvor metroen skulle stå sin prøve i myldretiden, der forløb uden de helt store problemer, kun mindre forsinkelser forstyrrede driften.

Tirsdagen kom metroen så på gale veje, dørene blev åbnet i den forkerte side, der betød at de rejsende fik direkte adgang ud i tunnellerne. Mange småfejl skal rettes, inden dispensationen fra jernbanetilsynet ophæves så togene kan køre på fuld styrke.

Metroens førerløse tog kører i første omgang kun hvert 6. minut. Det skyldes at metroen har fået en midlertidig sikkerhedsgodkendelse fra jernbanetilsynet. Om godt 2 måneder forventes den endelige sikkerhedsgodkendelse at være på plads og metroen vil køre stærkere med mange tog ved perronerne, nyt tog hvert 3. minut.

Det imponerende byggeri under og over jorden, stationerne, de er utroligt smukke, lyse og venlige. Kunstneriske glasprismer i gadeplan sender sollyset ned på stationerne i dagtimerne. Når det så bliver mørkt udenfor, justeres det kunstige lys automatisk. Mange rulletrapper må dog passeres inden man når ned i dybet til togene, der findes elevatorer ved samtlige stationer. Da man ikke befinder sig længe på en Metro station, det går jo stærkt med kort ventetid, findes der ikke toiletter eller kiosker nogen steder. Billetter købes i automater. Rejsetiden mellem stationerne varer omkring et minut.

Magasin ved Kongens Nytorv har dog direkte indgang ud til Metroen, der betyder, at kunderne kan gå direkte fra toget ind i forretningen og tage med rulletrappen op i butikken.

Banestrækningen vil strække sig over i alt 21 kilometer, hvoraf de 10 kilometer er i tunnel. 11 kilometer kører på damning eller højbane. Byggeriet forventes færdigt år 2007. Om mindre end 10 år kører der sandsynligvis Metro-tog under det meste af København. Det betyder at mange buslinjer må ændres eller nedlægges. Mange S-togsruiter vil ligeledes ændres og blive tilpasset Metro linjerne ved Nørreport. Nørreport Station er Metroens største knudepunkt.

Metroen i hovedstaden kører efter det samme zoneinddelingskort som togene, s-togene og busserne kører efter. Det betyder at alle billetter eller klippekort købt til undergrundsbanen, tog eller bus gælder til samtlige transportmidler i hele HT-området og efter de samme regler.

Metroen er bemandet med Metro stewardar. De guider passagerer i den rigtige retning, kontrollerer billetter og sikrer togene mod uro og hærværk. Der er en metro steward på job for hvert tog der er i drift.



Regentparret kørte lørdag formiddag den 19. oktober 2002 første tur i Metroen fra Ørestad Station med ankomst til Kongens Nytorv, hvor dronningen foretog den officielle indvielse.



Lørdag formiddag kl. 12 stormede mange tusinde rejsende ved alle stationer ned i undergrundsbanen for at prøvekøre metroen. Ventetiden var lang.



Det imponerende byggeri under og over jorden, stationerne, de er utroligt smukke, lyse og venlige med mange rulletrapper, der findes dog elevatorer ved samtlige stationer. Da man ikke befinder sig længe på en Metro station findes der ikke toiletter og kiosker nogen steder. Billetter købes i automater.

»Flexområdet« ved dørene giver plads og adgang til at medbringe barnevogne, kørestole og cykler i togene, cykler kræver dog cykelbillet. Der er elevator fra gadeniveau til perron og trinløs indstigning til togene.

Undergrundsbanen i København har kostet 11,5 milliarder kr., men var oprindeligt budgetteret til 5,2 milliarder. Den underjordiske togbane, der efter planen skulle åbne år 2000, blev ligeledes forsinket i mere end 2 år. Antallet af ar-

bejdsulykker forblev lavt, og ikke en eneste arbejdsmand har mistet livet under anlæggelsen.

Se flere »Metroforbindelser« på min hjemmeside: <http://members.fortunecity.co.uk/perbrun/>



De bedste pladser i de førerløse tog er i enderne, hvor man har frit udsyn ud over hele banelegemet og ankomsten til stationerne.



Mange tusinde nysgerrige sprang ind i toget lørdag den 19. og søndag den 20. oktober 2002 ved åbningen af Metroen for at prøvekøre det nye offentlige transportmiddel i hovedstaden. Godt 70.000 besøgte Metroen og fik en premieretur.



Elleve kilometer af Metrobanen kører over jorden på dæmning eller højbane. Seks af stationerne ligger i tunnelen og fem på højbanen, som her Ørestad Station.



Metro toget kører på skinner uden nogen lokofører. Hele anlægget er computerstyret. Toget stopper selv ved stationerne, åbner automatisk dørene og lukker dem igen. Toget sætter selv igang.



De kunstneriske glasprismer pynter i gadebilledet som her ved Lergravsparken Metro Station. Samtidig sendes sollys ned på stationerne i dagtimerne, der gør stationen lys og venlig.



Anden etape af Metrobyggeriet er i fuld gang som her i Flintholm lige før Vanløse med forbindelse ind til Nørreport Metro Station. Byggeriet i Flintholm og Vanløse bliver på højbane, der forventes at åbne inden jul næste år. Seks nye Metro stationer vil åbne dørene på denne strækning.

Tekst og foto: Per Brunsgård, Tim