







M

Bevölkerung

100000

50000

25000

12500

6250

3125

1562

781

390

195

97

48

24

12

6

center

LEWIS HOME

fields

Fields of shopping



fields

THE DEVELOPER

Development

Development

Development

Development

Development

olyckligaste. För varje vrå är upplyst, ända ner i tunnelnarnas djupaste del 33 meter under marken, och på var trehundra meter finns en nödutgång om faran ändå skulle uppenbara sig. Ordet trygghet har varit mottot för utformningen, säkerhetsaspekterna satta i förgrunden i den super-funktionella arkitekturen.

– Man ska kunna se varje människas ansiktsuttryck, i dagsljuset eller konstljuset av metallhalogen. Vi har velat göra platsen åskådlig. Allt ska vara synligt och hörbart, om något man inte vill delta i skulle pågå. Om du inte känner dig trygg, tar du inte tåget. Fler vågar använda kollektivtrafiken nu, särskilt på natten, tror Nille Juul-Sørensen.

Implantationen av de nya underjordiska banorna ser ut att ha gått smärtfritt och diskret, trots två års försening. Inte mycket har stört stadsbilden, den kompakta nästan vertikala stationsformen har gjort att man kunnat bygga uppifrån och ner vid gator och torg utan att behöva expropriera fastigheter. Snabba borrar har ätit sig igenom den köpenhamnska kalkgrunden, som påstås vara tacksamt material för att anlägga tunnlar. Vid de nytutgrävda tunnelbanestationerna har nya andningshål i staden kunnat anläggas, med bänkar och andra parktillbehör, förklarar arkitekterna.

**Storstadssymbolen** tunnelbanan känns i Köpenhamn, med sin kungliga prägel även på innerstadens borgerliga bebyggelse, som en tvärkontrast mot pølsemand, Tivoli och Christiania. Den känns vid första bekantskapen mer samhörig med det nya kalla Köpenhamn som "Halality", romanen av Jeff Matthews\*, i hysteriskt tempo rör sig i. Men Metron är inte, som på andra håll, en förbindelse till förorterna utan trafikerar idag huvudsakligen innerstaden, på nio minuter når man från den ena änden till den andra.

– Med Metron har Köpenhamn blivit en storstad, det känner folk med en viss stolthet. Metron har blivit otroligt populär. Folk i alla kategorier tycker att den känns trendig och mycket modern. Nästan som att delta i ett dataspel, har vissa kommenterat. Den avspeglar tiden, säger Nille Juul-Sørensen.

Ørestads centrum är en byggplats där arkitektoniska storsatsningar döljer sig bakom ställningar och skycken. Beslutet att investera i ett nytt underjordiskt kommunikationssystem, har föranletts av Köpenhamns expansion söderut i en jättelik "New Town". Infrastrukturen, med storsatsningen Metron, byggs innan de 70.000 arbetsplatserna och 30.000 bostäderna under de närmaste årtiondena så smått växer fram.

Ørestad, står det på den diskret smakfulla ➤



# Hundraårig dröm

Hittills har passagerarantalet varit lägre än väntat; 57.000 på vardagar 65.000 på fredagar. Vid årsskiftet passerades tremiljon-strecket. Tågen har inte kört med full kapacitet under de första månaderna; med indragna turer, förseningar och långa väntetider. Önskefrekvensen är 3-4 tåg i minuten. Idag finns 70 Metrostewards anställda, med uppgiften att serva passagerarna. Däremot är stationerna i stort sett obemannade, och tågen förarlösa.



stationsbyggnaden. På båda sidor löper upplyfta smala spår för lätta automatstyrda tåg. Vagnarna i tågen är alltid två, med ett stort utsiktsfönster där man förväntar sig en förare. Stationsbyggnadens glastak är raffinerat upphängt under stålbalkar av nätta dimensioner och, just för dagen, till hälften täckt av snö. Luften viner iskall i skymningen, vinterkänslan är sibirisk och den öppna stationsbyggnaden ger inte mycket skydd.

Än så länge finns ett enda färdigt hus i konstruktionslandskapet vid metrostationen. Henning Larsens raster i läkemedelsföretaget Ferrings fasader är grafiskt tydligt mot den mjölkvita himlen. Plötsligt öppnar sig huvudentrén och ett 20-tal människor rör sig i samlad tropp mot metrostationen, på samma sätt som fabriksgrindarna brukade släppa ut ett skift vid en given visselsignal. De bänkar sig i det lilla tåget med inredning i ljusa pastellfärger. På vägen

in mot centrum passerar det ett antal exakt likadana stationer innan det dyker ner i underjorden strax innan Christianhavn.

– I Metrons byggnader handlar det om att hålla den fasta rytmen, som egentligen skapas av passagerarna och ger ett lugn. Vi har varit ganska stränga i genomförandet av designlinjen med återkommande komponenter. Folk i Danmark är inte vana vid något som en tunnelbana, för att inte skapa oro är alla delar i arkitekturen lika från station till station. Känner man en, känner man alla. Det offentliga rummet ska ju vara en lugn ram för medborgarens liv.

– Metron måste, med sin höga kvalitet på design, kunna konkurrera med cykeln. Varför gå ner i underjorden, när man kan cykla en vacker vårdag. ■

\* Halaliti är Jeff Matthews kritikerrosade debutroman som utspelar sig i Köpenhamn, Wahlström&Widstrand, 2002

– **Köpenhamn har fått en ny puls** och blivit en riktig storstad. Metron gör det möjligt att använda staden på nya sätt, och den har fått ett nytt offentligt rum av hög arkitektonisk kvalitet. Så beskriver Ørestadsselskabets administrativa chef Anne-Grethe Foss storstadsbyggnaden att erövra underjorden för stadstrafiken.

Drömmen att bli en storstad är gammal; över en etsning från 1600-talet då Christian IV satte igång sina storbyggen som präglade staden, står att läsa "Hafnia Metropolis et Portus". Idén att anlägga tunnelbana, storstadens främsta symbol, är hundra år gammal enligt Anne-Grethe Foss, tidigare utvecklingschef för DSB och en av eldsjälarna bakom genomförandet.

För drygt tio år sedan fattades beslutet om Metron, som skulle möjliggöra byggandet av Ørestad, och begränsa den våldsamt ökande biltrafiken i city. Beslutet i Folketinget om de tre etapperna var enhälligt, och förankrat i en bred politisk grund. Både kommunen och regeringen såg stora möjligheter, mitt i en period då ekonomin och byggandet stagnerat. Metrons fjärde etapp med City-ringen planeras i ett teoretiskt projekt, ännu inte förankrat i beslut.

– Man gjorde en analys om lönsamheten och jämförde olika färdmedel; spårvagn, stadståg och tunnelbana. Med dagens behov av transporter och prognosen för de närmaste åren skulle hela staden varit belamrad om man valt bussar eller spårvagnar. Tunnelbana verkade på sikt vara det effektivaste, mest ekonomiska och mest miljövänliga sättet att lösa kollektivtrafikfrågan, trots den dyraste anläggningskostnaden, förklarar Thue Ravn, informations- och marketingchef vid Ørestadsselskabet.

Däremot har konstruktionen av Ørestadsselskabet, som bildades 1992 och ägs till 55 procent av Köpenhamns kommun och till 45 procent av staten, väckt kritik bland några politiker och i media. Ørestadsselskabets uppdrag är anläggningen och driften av Metron, samt att utveckla och sälja markandelar i den nya stadsdelen Ørestad. Kritiken har anklagat den okonventionella ägarmodellen för att vara odemokratisk och komplottartad. I övrigt har det inte funnits några större problem att genomdriva beslutet om och bygget av metron, enligt Thue Ravn:

– Det har skett i dialog med alla inblandade. Primärt är folk stolta, men det finns en grupp som är emot all utveckling och globalisering, och som har motsatt sig bygget. Vissa har också uttryckt skepsis mot att driften sköts av det italienska multinationella företaget Ansaldo som också levererat tågen.

De framtida utbyggnadsetapperna kommer att hålla samma höga nivå i arkitektur och formgivning, försäkrar Anne-Grethe Foss:

– Metron ger förändrade rörelsemönster i staden och är samtidigt en symbol för en ny, dynamisk utveckling.