Valby Lokaludvalgs høringssvar vedr. VVM for Metro til Sydhavn

**Høringssvar vedr. VVM for Metro til Sydhavn**

Valby Lokaludvalg har deltaget på borgermødet på AAU Sydhavnen den 21. september 2015. Lokaludvalg har behandlet sagen i sit By og Trafikudvalgs møde den 6. oktober 2015 og drøftet og vedtaget høringssvaret på lokaludvalgets møde den 13. oktober 2015.

Valby Lokaludvalg har fokuseret på den kommende metrobetjening af Ny Ellebjerg. Lokaludvalget ser det som meget positivt, at der kommer en metro, der binder Valby og Sydhavn sammen og som giver en ny forbindelse til de centrale dele af byen. Vores synspunkter kan sammenfattes under følgende overskrifter.

**Sammenhængende planlægning af Ny Ellebjerg Station**

I dag er Ny Ellebjerg bygget som en labyrint, og der lægges op til at udbygningen i sin nuværende skitsering bygger uden på de eksisterende forhold. Der er brug for en langt mere gennemgribende gennemtænkning af den samlede station. Valby Lokaludvalg foreslår, at der nedsættes en arbejdsgruppe med alle parter, der er involveret i Ny Ellebjerg station og at der udskrives en international arkitektkonkurrence, der kommer med bud på, hvordan et fremtidigt trafikknudepunkt kan indrettes, så det reelt kan opfylde sin funktion.

Både i Københavns Kommunes og statens planer er Ny Ellebjerg udnævnt til fremtidigt trafikknudepunkt, hvor S-tog (Køge-banen og Ring-S-banen), Regionaltog (mod Roskilde, Ringsted, Øresund) og fjerntog mødes. Desuden er det nu vedtaget, at metroen til Sydhavnen får endestation her. Samtidig kobler Ny Ellebjerg på bussystemet med buslinje 8A, der forbinder til Valby Station og Frederiksberg. Det kræver, at der bliver bygget elevatorer ved nedgangene fra Gl. Køge Landevej. Stationen er også udpeget som endestation for en mulig fremtidig letbane. Ny Ellebjerg er således udset til at opfylde en væsentlig mere kompleks opgave end Flintholm, så det nytter ikke at lade sig nøje med lappeløsninger. Det kræver optimale omstigningsmuligheder, hvis stationen skal fungere som en effektiv trafikmaskine.

Der bør være politisk mod til at erkende, at man ikke for de afsatte midler kan bygge en velfungerende regional knudepunktstation, der kan opfylde behovet for en aflastning af Københavns Hovedbanegård.

Vi anerkender, at det er en vanskelig opgave at udbygge stationen, mens den er i fortsat drift, og hvor både Metroselskabet, Øresundsselskabet, Banedanmark, DSB og Københavns Kommune står for dele af stationen. Det understreger blot behovet for en samlet planlægning, så man ikke parcellerer planlægningen for hver projektdel og satser på at dialog i sig selv vil løse de overordnede greb.

Valby Lokaludvalg har afsat 50.000 kr. som bidrag til en samlet funktionsanalyse af Ny Ellebjerg Station og arbejder sammen med Metroselskabet og deres arkitekter for at få belyst stationens funktion som helhed.

Valby Lokaludvalg ønsker, at Københavns Kommune i det kommende arbejde med lokalplan i forbindelse med anlægget af metrostationen inddrager stationens samlede område og sammenhængen mellem stationen og de omliggende byområder og ikke kun begrænser sig til selve stationsforpladsen. Gangtunneler under stationen vil samtidig få funktion af vigtige cykel- og gangforbindelser mellem områderne syd og nord for stationen. Uanset om delprojektet tænker i disse baner eller ej, fordi det bliver den eneste forbindelse på en længere strækning, i lighed med fx tunnelen under Rødovre Station.

**Valget af underjordisk eller overjordisk løsning**

Valby Lokaludvalg ser med glæde, at VVM-høringen har inddraget begge muligheder for placeringen af metrostationen ved Ny Ellebjerg, både den i udgangspunktet finansierede overjordiske løsning og den underjordiske løsning, hvor metrostationen er placeret på nordsiden af stationen under stationsforpladsen. Valby Lokaludvalg finder, at den underjordiske løsning af en række grunde er langt den bedste løsning. Den giver mindre påvirkning af de omgivende byområder, færre barrierevirkninger, og ikke mindst giver den mulighed for at arbejde med en indretning af Ny Ellebjerg station, der reelt kan få den til at fungere som et trafikknudepunkt. Desuden vil en underjordisk placering være fremtidssikret i forhold til en eventuel fremtidig videreførelse af metroen.

Vi konstaterede på borgermødet at dette synspunkt understøttes af Frederiksberg Kommune, hvilket også fremgår af deres høringssvar.

De ekstra anlægsomkostninger for tunnelløsningen, som jo primært må ses som en investering i en effektiv og velfungerende station, men som også fungerer som en fremtidssikring, ligger på under 5-7 % af projektets samlede økonomi inklusive indregning af reserver (420-650 mio. kr. ud af en samlet anlægssum på 9.950 mio.). Omvendt anslås prisen på en senere ombygning af anlægget til undergrundsstation at udgøre 1.560 mio. kr.

Valby Lokaludvalg finder, at det i VVM-materialet er uklart, hvorvidt den angivne merpris for den underjordiske station er en reel nettoudgift. Det fremgår af VVM-analysen, at anlægget ved Haydnsvej bliver et stort og kompliceret byggeri, og at anlægget af et afgreningskammer vil ske på dette sted. Vi finder det ikke belyst, hvor stor meromkostningen ved et senere anlæg af en boret tunnel på den sidste strækning er i forhold til udgiften til at bore videre med den tunnelboremaskine, der allerede er på stedet.

**Placering og planlægning af den overjordiske løsning**

Vi er blevet præsenteret for udkast til indretningen af en overjordisk metro placeret på sydøstsiden af den nuværende station. Den vil ligge på det område, der i dag fungerer som kommunal oplagsplads ved Strømmen/Ellebjergvej. Dette område er oplagt at indtænke som et kommende byudviklingsområde, og i den forbindelse er det afgørende, at der allerede nu indtænkes mulighed for stationsadgang fra denne side. Der bør etableres mulighed for, at man kan lave en gang og cykelforbindelse fra denne side, og i et længere perspektiv kan man tænke sig en sydøstlig stationsforplads.

Det er desuden helt afgørende, at Ny Ellebjerg Station får en direkte adgangsvej ved Pilestykket, så stationen og Valby Idrætspark bliver koblet sammen. Etableringen af en metrostation bør anvendes som en løftestang for at få dette længe nærede ønske opfyldt. Den nuværende sti er smal og utryg og der er ingen muligheder for at den kan opfylde rollen som sydlig adgangsvej. Behovet accentueres ikke kun af metrobyggeriet men også af udviklingsplanerne for Valby Idrætspark, der i langt højere grad vil blive integreret som et område, man kan bevæge sig igennem og som en adgangsvej til Valbyparken.

**Byggepladsen ved Haydnsvej**

Omfanget af byggearbejdet ved Haydnsvej er først gennem VVM-høringen blevet grundigt belyst og det er derigennem kommet frem, at der bliver tale om et omfattende anlæg og en stor byggeplads, der ligger lige op ad og inde i en boligbebyggelse. Det har på samme måde været klart i de tidligere faser af planlægningen. Derfor kræver det særlig opmærksomhed, hvordan man vil løse denne voldsomme belastning med byggestøj, vibrationer og arbejdskørsel for beboerne. Samtidig er der behov for, at det tages alvorligt, hvor stor en belastning, det kan være at bo umiddelbart op af byggepladsen. Det bliver et område, der i lighed med Mozarts Plads belastes ekstraordinært i et allerede tæt bebygget område, og der bør gives samme muligheder for aflastning og kompensation, som beboerne ved Mozarts Plads tilbydes.

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsøe

Formand Valby Lokaludvalg