

Høringsvar vedr. Ideer og forslag til VVM-høring Metro til Sydhavn

Valby Lokaludvalg har deltaget på borgermødet den 17. november 2014 og de der fremlagte synspunkter er indarbejdet i høringssvaret. Lokaludvalg har behandlet sagen i sit By og Trafikudvalgs møde den 2. december 2014 og drøftet og vedtaget høringssvaret på lokaludvalgets møde den 9. december 2014.

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.

Valby Lokaludvalg ser med glæde, at VVM-høringen vil behandle 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.

I dag er Ny Ellebjerg bygget som en labyrint, og der lægges op til at udbygningen i sin nuværende skitsering kun 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.

10-12-2014

Sagsnr.
2014-0255406

Boret tunnel helt til nordsiden af Ny Ellebjerg Station

Det er helt afgørende, at man vælger en løsning, hvor metroen fortsætter i boret tunnel helt til nordsiden af Ny Ellebjerg, så det bliver muligt at etablere en fremtidssikret løsning og optimale omstillingsmuligheder. To centrale forhold taler for denne løsning

Dokumentnr.
2014-0255406-1

a) Ny Ellebjerg som trafikknudepunkt

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. Samtidig kobler Ny Ellebjerg på bussystemet (med en ny buslinje 8A, der afløser linje 18) og en mulig fremtidig letbane. Ny Ellebjerg er 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.

I dag fremstår Ny Ellebjerg som en labyrint med vanskelige og uoverskuelige omstigningsmuligheder og perronadgange. En løsning, hvor metroen ender på terræn på den sydøstlige side af Ny Ellebjerg vil give lange gangveje og forstærke indtrykket af en uoverskuelig og ulogisk station. Den rigtige løsning er entydigt at lægge stationen som undergrundsstation på nordsiden af Ny Ellebjerg, hvor der bliver direkte og logisk omstigningsmulighed til de øvrige transportformer. Samtidig kobler Ny Ellebjerg til bussystemet, hvor det er afgørende at der bliver etableret direkte adgang fra Gl. Køge Landevej til perronerne, så der kan etableres et superstop på broen for en effektiv buslinje 8A, der blev vedtaget i budget 2015 til afløsning af bus 18, der forbinder til Valby Station og Frederiksberg. Det kræver endvidere, at der bliver bygget elevator ved nedgangene fra Gl. Køge Landevej.

b) Fremtidssikring af Ny Ellebjerg

Der er oplagte muligheder for videre udvikling af metrolinjen fra Ny Ellebjerg, enten gennem en forlængelse som metro eller letbane til Hvidovre Hospital og letbanen i Ring 3, eller ved at lade den fortsætte som metro ad S-Ringbanen til Hellerup. Især den sidste løsning ville kunne realiseres inden for en forholdsvis kort tidshorisont. Disse løsninger forudsætter, at metrostationen anlægges som undergrundsstation, da det er den eneste mulighed for at krydse de eksisterende sporanlæg.

De ekstra anlægsomkostninger for tunnelloøsningen, som jo primært må ses som en investering i en effektiv og velfungerende station, men sekundært 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.)

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsøe
Formand Valby Lokaludvalg