

Høringsvar fra Valby Lokaludvalg vedr. Lov om Den Moderne Jernbane

Valby Lokaludvalg hilser det velkomment, at der i forslaget til lov om en moderne jernbane er afsat midler til udviklingen af Ny Ellebjerg Station. Området omkring Ny Ellebjerg Station er et centralt udviklingsområde i Valby, hvor der mod nord ligger udbyggede boligområder op mod det centrale Valby og hvor der stationsnært er renoveret et antal ældre industribygninger til nye formål. Mod syd ligger Valby Idrætspark og et stationsnært udviklingsområde, og mod vest ligger det store byudviklingsområde på Grønttorvet, idet det nuværende Grønttorv er under udflytning til Taastrup. Valby Lokaludvalg har gennem 12 år været involveret i udviklingsplanerne i området, hvor kombinationen af udbygningen af Ny Ellebjerg Station og de omliggende bolig- og udviklingsområder giver området et stort potentiale til at blive et spændende og værdifuldt byområde, hvis beslutningerne i området bliver gennemført med omtanke.

Alle bemærkninger knytter sig til forslaget side 31, anden halvdel: Ny Ellebjerg som nyt knudepunkt for gods- og passagertrafik.

FLYOVER

Der er afsat 350 mio kr til en flyover, der skal stå færdig inden Ringstedbanen åbner i 2018. Projektet indebærer et spor hævet ca. 7 meter over de nuværende (på sit højeste) over en mere end 1600 meter lang strækning. Sporet løber ind imellem tæt bebyggelse, bl.a. tæt på 4 skoler, og en planlagt høj udnyttelse af Grønttorvsgrunden.

I forvejen er denne del af Valby gennemskåret af Vestbanen til Roskilde, forbindelsesbanen til Vestbanen og den nye Ringstedbane samt Holbækmotorvejen. I lovforslaget forventes en meget mere intensiv togtrafik på disse baner, bl.a. tunge godstog til og fra Sverige på alle tidspunkter af døgnet og ugen. Især natstøj, hvor mange godstog kører, opleves som stærkt belastende og ekstra forstyrrende også når støjgrænserne overholdes, fordi baggrundsstøjniveauet er lavt.

24-02-2014

Sagsnr.
2014-0037260Dokumentnr.
2014-0037260-1

Udformningen af flyoveren må foretages, **så støjbelastningen ikke øges** for disse i forvejen belastede områder. Særligt skal man være opmærksom på, at en flyover belaster et langt større område med støj end en bane på eller under terræn, og at der således ikke kun er tale om en øget støjbelastning af banenære områder, men også om støjbelastning af store boligområder, som i dag er afskærmet fra banestøj. Det betyder formentlig en total indkapsling med støjdæmpning over størstedelen af strækningen, en slags tunnel på søjler.

Da flyoveren kan ses vidt omkring, bør der også tænkes på den æstetiske udformning. Det vil være et voldsomt visuelt element, der ændrer bybilledet i et stort område af Valby, både i forhold til eksisterende boligområder og udviklingsområderne omkring Ny Ellebjerg og Grønttorvet. Især de umiddelbare naboer vil opleve det som et dominerende indslag, der ændrer kvaliteten af området. I modsætning til Grønttorvet, hvor bebyggelsesplanerne kan ændres, har de eksisterende boligområder ingen muligheder for at kompensere for påvirkningen.

Det er vigtigt for Valby Lokaludvalg, at det absolutte støjkrav om ikke at øge støjbelastningen tilføjes i bemærkningerne til loven, uanset om det kan gøres for de afsatte 350 mio kr.

NY ELLEBJERG STATION

Valby Lokaludvalg ser frem til Ny Ellebjerg som nyt stort regionalt trafikknudepunkt og planlægningen i det stationsnære område er blevet foretaget herefter. Men det bekymrer os, at en samlet planlægning af stationen tilsyneladende er gået i stå. Efter de to strategiske analyser, hvor Københavns Kommune, Trafikstyrelsen og Banedanmark deltog, er blevet færdige, er der, så vidt vi er orienteret, ingen overordnet styring af stationens udformning og funktioner og intet formaliseret samarbejde mellem de involverede parter. Valby Lokaludvalg foreslår, at der nedsættes en tværgående arbejdsgruppe med alle involverede parter inkl. Københavns Kommune, der får ansvar for den samlede planlægning af stationsområdet og -funktionaliteten af Ny Ellebjerg, og herunder fremtidssikrer udformningen i forhold til planer om metro og letbane. Vi medvirker gerne til dette arbejde.

Det er essentielt, at dette trafikknudepunkt, som i overvejende grad vil blive benyttet som skiftestation (mellem Ringstedbanen, Øresundsbanen, Ringbanen, S-toget til Køge, busserne på Gl.Køge Landevej og en Sydhavnsmetro og en letbane til Hvidovre og Brøndby) bliver udformet med enkel og maksimal tilgængelighed. Også rejsende med nedsat funktionsevne skal kunne benytte stationen sikkert og let. Det er en kompliceret opgave, der kræver en helt anderledes overordnet funktionsanalyse og styring end hidtil set. Fremtidssikring og funktionalitet bør være udgangspunktet, så investeringerne i Ny Ellebjerg ikke resulterer i halve løsninger. Hvis ikke tilgængeligheden bliver god og trygheden stor, vil Ny Ellebjerg som trafikknudepunkt blive en fiasko. Den nuværende

station er et skræmmende eksempel på, hvordan det ikke skal gøres. Stationen fremstår som en labyrint med uigennemskuelige adgangsveje og perronadgange. I de planer, vi kan se i forhold til det konkrete projekt, løses disse problemer ikke.

Perrontunnel

Et afgørende problem er fraværet af en bred, åben og tryk gangtunnel under hele stationen med adgang til alle perroner. I det materiale, der ligger til grund for lovforslaget, er alene tegnet en tunnel under Øresundssporene, der ligger i et andet niveau og en anden vinkel end den tunnel, der går under Ringstedsporene. Det er opskriften på en utryk og ufunktionel tunnel, der desuden meget vanskeligt vil kunne bruges af personer med nedsat funktionsevne.

Superstop på Gl. Køge Landevej

Et andet afgørende punkt er koblingen af perronerne til Gl. Køge Landevej, hvor der er mulighed for at lave et superstop, hvis der bliver direkte adgang med trapper og elevatorer til vejbroen. Her er der planer om at opgradere buslinje 18 til en A-bus, hvilket vil gøre broen til et centralt skiftepunkt til en højfrekvent buslinje, der kobler Ny Ellebjerg til knudepunkter som Toftegårds Plads og Valby Station samt det centrale Frederiksberg. Økonomiforvaltningen har beregnet at omlægningen til A-bus vil give 700.000 flere passagerer, hvilket kombineret med effekten af et superstop ved Ny Ellebjerg vil give en yderligere fremgang.

Samlet planlægning

Da en del af persontrafikken vestfra allerede nu ledes over Ny Ellebjerg, opfordrer vi til at der snarest iværksættes en helhedsplanlægning af en velfungerende station. Senest når Ringsted-banen åbnes i 2018 og der bliver hyppige standsninger på Ny Ellebjerg af alle slags tog, bør en ny station stå klar. Denne planlægning kan tage højde for, at Københavns Hovedbanegård snart vil blive overbelastet og kun vanskeligt og kostbart kan udbygges. En udbygget Ny Ellebjerg station vil kunne betjene mange af de rejsende, der ellers kører til Hovedbanegården.

Med venlig hilsen

Med venlig hilsen

Michael Fjeldsøe, næstformand Valby Lokaludvalg