



24-02-2015

Sagsnr.
2014-0252102

Dokumentnr.
2014-0252102-1

Hvidbog 1 – Indkaldelse af ideer og forslag

VVM for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen



Indhold

2 Sammenfattende vurdering	5
3 Beskrivelse af det fremlagte projekt	7
4 Resumé af de indkomne forslag og idéer	9
5 Vurdering af de indkomne idéer og forslag.....	17
Ny Ellebjerg	17
V/ Mozarts Plads.....	19
V/ Sluseholmen.....	23
V/ Enghave Brygge	24
V/ Fisketorvet	24
Linjeføringer og stationsplaceringer	24
Transport, trafik og parkering.....	27
Støj og nabogener i anlægsfasen.....	28
Andet	29
6 Oversigt over høringssvar	32
Bilag Referat af borgermøde den 17. november 2014.....	34
Referencer	38

1 Baggrund

Aftale om Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen

Københavns Kommune har i juni 2014 indgået en aftale med staten ved Transportministeriet og Frederiksberg Kommune om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Metroselskabet er bygherre på projektet. Københavns Kommune skal udarbejde en VVM-redegørelse (Vurderinger af Virkninger på Miljøet) for projektet.

Indkaldelse af idéer og forslag

Kommunen har gennemført den forudgående høring bl.a. via kommunens høringsportal og udsendelse af en debatfolder for at indkalde idéer, bemærkninger og forslag fra borgere, organisationer, foreninger mv. inden et forslag til VVM-redegørelse udarbejdes.

Det har været muligt at indsende høringssvar i perioden fra den 1. november til den 12. december 2014. Der har været afholdt et informationsmøde den 17. november 2014, hvor der blev informeret om projektet og givet mulighed for at stille afklarende spørgsmål til den forestående planlægning.

Denne hvidbog

Denne hvidbog indeholder en oversigt over samtlige modtagne høringssvar, et resumé og en vurdering af de skriftlige idéer og forslag, der er modtaget i høringsperioden.

Der er modtaget 55 forslag og idéer fra myndigheder, organisationer og foreninger samt privatpersoner. Alle høringssvarene kan læses i deres fulde ordlyd på hjemmesiden www.blivhoert.kk.dk.

Forslagene drejer sig overvejende om alternativer til placering af stationen ved Sluseholmen i forhold til opfyldning i Fordgraven, underjordisk stationsløsning ved Ny Ellebjerg, hensyn til udsatte grupper på Mozarts Plads samt placering af station og trapper i forhold til pladsen, transport af jord og byggematerialer via havnen, støj og trafik i anlægsperioden generelt samt parkeringsmuligheder ved de kommende stationer.

Københavns Kommunes sammenfattende vurdering ses i kapitel 2. En beskrivelse af det fremlagte projekt findes i kapitel 3. Et resumé af de indkomne forslag og idéer findes i kapitel 4 og kommunens vurdering af forslag og idéer fremgår af kapitel 5. Kapitel 6 rummer en oversigt over de indkomne høringssvar.

Den videre proces

Denne hvidbog forelægges Borgerrepræsentationen i foråret 2015. På baggrund af bl.a. hvidbogen vil omfanget af VVM-redegørelsen blive

fastlagt, hvorefter der vil blive udarbejdet en VVM-redegørelse for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, som behandles af Borgerrepræsentationen før den sendes i 2 måneders offentlig høring. Høringen over VVM-redegørelsen forventes at finde sted i efteråret 2015.

Stationsbetegnelser

Flere høringssvar handler om navnene på de fremtidige stationer. Det ønskes at sikre mere retvisende og entydige betegnelser for de stationsplaceringer, der indgår i VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen. Det er erfaringen fra de tidligere metroetaper, at en entydig fastlæggelse af stationsnavnene på så tidligt et tidspunkt som muligt er vigtig. Et skift fra arbejdstitel til endeligt navn på et sent tidspunkt i projekteringsforløbet eller under udførelsen er kostbar og kan give anledning til misforståelser. Det samme gælder, hvis de valgte endelige navne senere skal ændres.

I denne hvidbog, samt den kommende VVM-redegørelse for metro til Sydhavn og det videre projekteringsarbejde omtales stationerne på metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen med følgende benævnelser, der ikke ændrer på stationsplaceringerne i forhold til principaftalen:

- Ny Ellebjerg Station, hhv. på terræn og som underjordisk station
- v/ Mozarts Plads
- v/ Sluseholmen (tidligere v/ Slusen)
- v/ Enghave Brygge (tidligere v/ Frederiksholmsløbet)
- v/ Fisketorvet (foreslået Havneholmen)

Betegnelsen v/ Fisketorvet foreslås ændret til v/Havneholmen. Denne betegnelse er desværre ikke mulig i dag, idet Metroselskabet anvender netop denne betegnelse til afgrejningskammeret mellem Cityringen og sydhavnsmetroen. Stationen v/ Fisketorvet forventes at få et nyt navn inden den tages i brug.

Ændringer og justeringer af stationernes fysiske placeringer i forhold til ”Cityringen – Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen”, vil blive konkret beskrevet i denne hvidbog og den kommende VVM-redegørelse for metro til Sydhavnen.

2 Sammenfattende vurdering

Mange af de modtagne hørings svar omhandler miljøpåvirkninger som støj, vibrationer, luft, trafik, rekreative forhold, jord og grundvand i anlægsperioden. Alle disse emner vil blive inddraget og vurderet for både anlægs- og driftsfase i VVM-redegørelsen, og der vil blive redegjort for mulige afværgeforanstaltninger, hvor det er relevant.

Alternativer der undersøges i VVM-redegørelsen

Mange hørings svar fremfører, at placering af en metrostation på en opfyldning i Fordgraven er problematisk i forhold til vandgennemstrømning, rekreative forhold, herlighedsværdier mv. og flere har foreslået en alternativ placering i bunden af Fordgraven samt varianter heraf. I VVM-redegørelsen vil placeringen af en station på opfyld, som indgår i den aftalte og finansierede løsning indgå, med en udformning rykket så langt ind på land som det er muligt i forhold til den aftalte økonomi. Samtidig vil en placering ved den sydlige ende af Fordgraven blive belyst som alternativ.

En række hørings svar ønsker, at Ny Ellebjerg etableres som underjordisk station. Dette forslag indgår ikke i den aftalte og finansierede løsning, men vil ligeledes blive behandlet som alternativ i VVM-redegørelsen. Udover disse to alternativer vil nul-alternativet blive belyst.

Forslag der behandles i hvidbogen

Hørings svarene rummer flere forslag til stationsplaceringer, som det er vurderet ikke skal indgå i VVM-redegørelsen. Placeringerne omfatter forslag om en station ved Sjælør station, ved Sjælør Boulevard, på Teglholmen, ved Dybbølsbro, en undervandsstation og sammenlægning af station og bro ved Enghave Brygge samt udflytning af stationen på Mozarts Plads til vejareal. Dertil kommer forslag om ændret linjeføring via Thomas Koppels Allé og Fragtvej til Slusen. Disse placeringer er behandlet i kapitel 5 og det vurderes på baggrund af tekniske forhold, passagertal, antal generede naboer i anlægsfasen mv., at disse forslag ikke vil indgå i den kommende i VVM-redegørelsen.

Derudover rummer et mindre antal hørings svar ønske om, at bl.a. følgende belyses i VVM-redegørelsen: Muligheden for at etablere en fjernbusterminal ved Ny Ellebjerg, letbaner som alternativ til metro, navngivning af stationer, parkeringsforhold ved stationer og park and ride. Disse emner behandles i nærværende hvidbog, kapitel 5, men vil ikke indgå i den kommende VVM-redegørelse.

Vedrørende Ny Ellebjerg ønsker flere indsigere en sammenhængende løsning, der skaber tryghed og overskuelighed. Ved Fisketorvet ønskes en sammenbygning af station og indkøbscenter samt analyse af trafikafviklingen og ved Mozarts Plads er der ønske til indretning af

pladsen, når metroen er færdiganlagt. Disse ønsker behandles ligeledes i hvidbogen, kapitel 5. De foreslåede emner vil blive håndteret uafhængigt af VVM'en for metro til Sydhavnen, bl.a. i efterfølgende lokalplanprocesser.

Forslag der behandles i VVM-redegørelsen

Flere høringssvar peger på, at der bør tages hensyn til de svage brugere af Mozarts Plads samt til beboerne i de tilstødende ejendomme, der bl.a. huser plejeboliger for psykisk handicappede samt ældre boliger. Konsekvenserne for pladsens brugere og aktiviteter, herunder erstatningsareal i anlægsfasen vil blive vurderet i VVM-redegørelsen.

Mange høringssvar berører trafik i metroens anlægs- og driftsfase, herunder bustrafik, lastbilruter og adgangsforhold. I VVM-redegørelsen vurderes trafikafviklingen til stationsbyggepladserne som følge af projektet samt trafikikkerhed.

Enkelte høringssvar omhandler naturgasledningen til H.C. Ørstedsværket, hvor Energinet.dk i egen proces i øjeblikket undersøger en omlægning af gasledningen, hvilket vil blive koordineret med VVM redegørelsen for metro til Sydhavnen. Dertil kommer ønske til information om arbejdstider, støjende perioder mv., der også vil indgå i VVM-redegørelsen.

Det er i høringen blevet foreslået, at jord og byggematerialer transporteres til og fra metrobyggepladserne via havnen, hvilket vil blive belyst som supplement til lastbiltransport i den kommende VVM-redegørelse.

Forslag der ikke behandles i VVM-redegørelsen

Enkelte forslag omhandler aktiviteter, som ikke relaterer sig til dette projekt bl.a. bro til Islands Brygge, etablering af praktikpladser, kædeansvar overfor entreprenører, ønske om sportsplads på opfyldning i Fordgraven, cykelstier på Sluseholmen og udvidelse af Dybbølsbro. Disse forslag er kort opsummeret i kapitel 5 og vil ikke indgå i den kommende VVM-redegørelse.

3 Beskrivelse af det fremlagte projekt

Borgerrepræsentationen godkendte den 18. juni 2014 "Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udvikling af Nordhavnen". Aftalen blev underskrevet af Transportministeren og Overborgmesteren den 27. juni 2014.

I henhold til aftalen etableres en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen med 5 stationer: v/Fisketorvet, v/Frederiksholmsløbet, v/Slusen, Mozarts Plads og Ny Ellebjerg Station. Stationerne etableres som traditionelle dybe stationer, bortset fra metrostationen ved Ny Ellebjerg, der etableres i terræn. Stationsplaceringer og linjeføring fremgår af nedenstående oversigtskort. Udformningen af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavn er baseret på rapporten "Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen", der er udarbejdet af Metroselskabet i juni 2013.



Stationsplaceringer jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udvikling af Nordhavnen.

Metro til Sydhavn etableres som en integreret del af Cityringen, med direkte forbindelse uden skift til metroens stationer på strækningen fra København H til Nordhavn. Metrolinjen vil betjene et af Københavns væsentligste byudviklingsområder med hurtig og sikker kollektiv transport og vil samtidig binde Kgs. Enghave tæt sammen med Indre By og de øvrige brokvarterer. Metroen vil med døgndrift og høj frekvens også have en positiv indvirkning på det gamle Sydhavnskvarter.

Metro fra Ny Ellebjerg og ind over Sydhavnen vil blive integreret med trafikken på Cityringen. Passagererne vil ikke skulle skifte tog, men

vil kunne køre direkte til og fra de mest centrale metro- og togstationer. F.eks. vil man kunne komme fra Mozarts Plads til Rådhuspladsen på under 9 minutter. Metro til Ny Ellebjerg vil få 18 afgang i timen i hver retning. Det er samme frekvens som på metrolinjerne til Vestamager og Lufthavnen.

Den nye metrolinje til Ny Ellebjerg begynder i et underjordisk afgrænsningskammer under Banedanmarks arealer umiddelbart nord for Vasbygade ved Fisketorvet. Linjen vil blive en forlængelse af den kommende linje fra Nordhavnen som via København H føres videre til Ny Ellebjerg. Metrolinjen udføres i henhold til principaftalen som en tunnel frem til umiddelbart syd for Sjælør station. Herefter føres sporene til terræn og videre til Ny Ellebjerg station. Stationen her ligger over jorden som det kendes fra Vanløse. De øvrige 4 stationer på linjen er således underjordiske stationer med en perron ca. 20 m under overfladen, som det kendes fra stationer i den eksisterende metro.

Den nye linje får 5 nye stationer. Stationen v/Fisketorvet er placeret umiddelbart sydvest for Fisketorvet ved Kalvebod Pladsvej. Stationen v/Frederiksholmsløbet (v/ Enghave Brygge) placeres på Enghave Brygge umiddelbart nord for Frederiksholmsløbet. Metrolinjens station v/Slusen (v/ Sluseholmen) er i principaftalen placeret på et areal som etableres i Fordgraven i den sydlige del af Teglværkshavnen ved at opfylde en del af bassinet. Adgang til stationen sikres vha. en gang- og stibro til Frederikskaj og til Thad Jones vej.

Stationen v/Mozarts Plads bliver placeret på selve Mozarts Plads parallelt med Borgmester Christiansens gade. Ny Ellebjerg station placeres på terræn på arealet syd for den eksisterende Ny Ellebjerg station. Stationen forudsættes integreret i ”Ny Ellebjergknudepunktet”, der er et projekt under Transportministeriet.

Metroen udformes som ”mere af det samme”. Det vil sige med stationer og materiel, der overordnet svarer til Cityringen. Også Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter ved Vasbygade anvendes.

4 Resumé af de indkomne forslag og idéer

Der er indkommet i alt 55 høringssvar. Høringssvarene fordeler sig på tre grupper: 4 fra ”myndigheder”, 13 fra ”organisationer, foreninger og virksomheder” og 38 ”privatpersoner”.

Myndigheder

Uddannelses- og Forskningsministeriet har ingen bemærkninger.

Region Hovedstaden, Klima & Ressourcer, Råstofteamet opfordrer København Kommune til at tænke genanvendelse af overskudsjord fra anlægsarbejdet ind i planlægningsprocessen og belyse, hvorvidt overskudsjorden kan genbruges af hensyn til bl.a. ressourceoptimering, transportbehov, miljøhensyn og anlægsøkonomi.

Frederiksberg Kommune har noteret sig, at det er aftalt mellem parterne, at en underjordisk placering ved Ny Ellebjerg undersøges som fulgyldigt alternativ i VVM-redegørelsen. Konsekvenser af grundvandssænkninger med tilhørende vurdering af ændret grundvandsskel ønskes at indgå i redegørelsen. Samtidig ønskes risikoen ved brug af kemikalier og risikoen for evt. saltvandsindtrængning vurderet, og de trafikale konsekvenser ved en evt. yderligere udbygning af metroen foreslås belyst.

Transportministeriet er af den opfattelse, at muligheden for at etablere en fjern-busterminal ved Ny Ellebjerg station bør undersøges som led i VVM-undersøgelsen for Sydhavnsmetroen. Fjernbussernes af- og påstigningsforhold i København i dag er ikke tidssvarende, og det har længe været et ønske i branchen, at disse forbedres.

Privatpersoner

Claus Daugbjerg har ingen bemærkninger (intet høringssvar vedhæftet).

Jens Loftager finder metrostationens placering ved Slusen uhensigtsmæssig, da den vil skabe et lukket havnebassin med opsamling af affald, formindske Fordgravens vandområde og skabe problemer med trafik på de små veje omkring i byggefasen. Det foreslås, at metrostationen placeres på METRO-grunden, og at stationen integreres med udviklingen af området på begge sider af Fordgraven.

Esben Larsen stiller spørgsmålstegn ved, hvorfor man fylder Fordgraven op for derefter at grave metrostationen ved Slusen ned i den. Han påpeger kvaliteten af byens adgang til rene kanaler og at det er dyrt at bygge på vandet. Det foreslås, at stationen i stedet anlægges på land.

Erik Abitz påpeger, at metroprojektet skal sammentænkes med byens mobilitet og gode adgangs- og parkeringsforhold for pendlere og turister. Det foreslås, at stationen ved Slusen anlægges på METRO-

grunden og at der her samt ved Ny Ellebjerg Station etableres flere parkeringsfaciliteter.

Gravers Graversen foreslår en underjordisk metrostation på den nordlige side af Ny Ellebjerg station. Han finder, at metroen vil bidrage til mere trafik på bl.a. Kløverbladsgade, og der fremsættes ønske om parkeringslicenser til boligejerne eller lukning af vejen. Nødvendigheden af fortov i Kløverbladsgades sydende påpeges som følge af voksende trafik. Der ønskes ligeledes butikker, byliv og bedre rekreative faciliteter i området.

Bianca Mercier støtter 100 % op om Gravers Graversens høringssvar.

Lone Thau finder, at placering af metroen på opfyldning af Fordgraven vil ødelægge et unikt natur- og fritidsområde, og forringe gennemstrømningen af vand. Derudover finder hun, at cykelparkering ved metrostationen vil kræve uhensigtsmæssig meget plads, og at arbejdskørsel i anlægsfasen vil være til stor gene for mange. En alternativ placering tæt ved Sydhavnsgade på METRO-grunden foreslås. Det foreslås endvidere, at flytte stationen ved Frederiksholmsløbet over på Teglholmen, og dermed helt droppe stationen ved Slusen. Vælges den nuværende placering foreslås det at grave metrostationen ned under vandet.

Kim Bramskov finder, at placering af metroen på opfyldning af Fordgraven vil ødelægge et unikt natur- og fritidsområde og forringe gennemstrømningen af vand. Derudover finder han, at cykelparkering ved metrostationen vil kræve uhensigtsmæssig meget plads, og at arbejdskørsel i anlægsfasen vil være til stor gene for mange. En alternativ placering tæt ved Sydhavnsgade på METRO-grunden foreslås. Det foreslås endvidere, at flytte stationen ved Frederiksholmsløbet over på Teglholmen, og dermed helt droppe stationen ved Slusen.

Bo Heinemann ønsker etablering af flere rekreative udendørsfaciliteter og byrum i nærhed til Ny Ellebjerg station. Det bemærkes, at der opleves et stigende antal parkerede biler i Kløverbladsgade, hvorfra pendlere parkerer gratis og går til stationen, og at dette problem vil forværres.

Klaus Scheuer finder, at metrostationens placering ved Slusen er uheldig pga. inddragelse af vandarealer og uheldige konsekvenser af parkering. En alternativ placering i sydlig retning på land foreslås.

Nafel Turkoglo finder, at opfyldning af Fordgraven ødelægger naturen, vil medføre megen trafik og støj, og at det er spild af penge. Derfor foreslås en alternativ placering til stationen ved Slusen længere mod syd. Det anbefales ydermere at overveje metrostationens placering i forhold til S-tog stationen på den anden side af ringvejen.

Robert Nedergaard anmoder om at følgende forhold undersøges nærmere i forhold til pris og VVM-undersøgelse; 1) gangtunnelsystem under Ny Ellebjerg station, der forbinder alle toglinjer, 2) etablering af station ved Sjælør station, 3) alternativ placering af station på Mozarts plads, 4) alternativ placering af metrostation ved Slusen på land, 5) station på Tegholmssiden i stedet for ved Frederiksholmsløbet og 6) en station som del af Dybbølsbro station i stedet for som ny station ved Fisketorvet.

Kirsten Justesen og Alex Olsen ønsker ikke, at stationen ved Sluseholmen placeres på opfyld af hensyn til kanaler og vandgennemstrømning. Foreslår stationen placeret for enden af Fordgraven evt. ved Metros parkeringsplads.

Julie Kolding Olsen foreslår, at metrostationen ved Sluseholmen placeres ved Metros parkeringsplads mod Sydhavnsgade eller ved selve slusen. Foreslår, at stationsnavnet ændres fra v/Slusen til Fordgraven.

Thommi Nielsen finder, at en nedgravet metrostation ved Ny Ellebjerg langt er at foretrække, da det vil give mulighed for en gennemgående tunnel under hele stationsområdet og med adgang fra såvel nordside som sydside. Desuden rejses spørgsmål vedr. parkering og trafikafvikling på og omkring stationen (Kløverbladsgade) samt butiks- og byliv i forbindelse med nybyggeri i området omkring Ny Ellebjerg station.

Jens Dalsgaard foreslår, at metrostationen ved Sluseholmen flyttes til Metros parkeringsplads mod Sydhavnsgade for at undgå opfyld i Fordgraven. Desuden foreslås sejlads af materiale til/fra metrobyggeriet med flodpramme eller lignende.

Denis Bowers foreslår, at stationen ved Sluseholmen flyttes ind på land på Metros område og indpasses i det kommende boligbyggeri. Desuden ønskes det, at en bro mellem Enghave Brygge og den sydlige del af Islands Brygge prioriteres højt.

Ida Adi Holck foreslår, en station på det grønne område ved Sjælør Boulevard (i stedet for Mozarst Plads) som kan forbindes med stationen ved Sluseholmen via Fragtvej og Thomas Koppels Allé.

Lise Engel Magnussen mener ikke, at stationen v/Slusen bør placeres på opfyld og foreslår, at stationen i stedet placeres i bunden af Fordgraven. Har derudover bemærkninger til det kommende byggeri "Frederikskaj" ved Fordgraven.

Arzu Turkoglu mener ikke, at stationen v/Slusen bør placeres på opfyld og foreslår, at stationen i stedet placeres ved bunden af Fordgraven.

Steen Larsson gør indsigelse mod den planlagte placering af metrostationen ved Slusen på opfyld og foreslår, at stationen i stedet placeres ved bunden af Fordgraven.

Morten Fridberg Olsen anfører, at placering af en metrostation i Fordgraven giver anledning til etablering af et grønt område, som kan udlægges til sportsområde.

Marten Ølgaard (har sendt 2 svar) finder, at placering af en metrostation på opfyld i Fordgraven er en dårlig idé og i strid med planerne for området. Stationen foreslås i stedet placeret på Metros (varehuset) parkeringsplads, syd for Fordgraven.

Marten foreslår i sit andet svar, at en station, hvis den placeres på opfyld i Fordgraven, minimeres i størrelse som en selvstændig ø og forbindes med Sluseholmen og Frederikskaj med broer.

Carsten Brock finder, at placering af en metrostation på opfyld i Fordgraven er uhensigtsmæssig af hensyn til vandkvaliteten i Fordgraven og trafiksituationen i området. Foreslår i stedet stationen placeret i bunden af Fordgraven eller på Metros arealer.

Signe og Martin Ziir Ingvarsen synes, at det er en dårlig ide at placere stationen på en kunstig ø i Fordgraven mellem Egholm og Frederikskaj og foreslår, at stationen i stedet placeres på området, hvor butikken Metro ligger. Finder, at stationsnavnet "Slusen" er misvisende og bør ændres til Sluseholmen.

Helle Pedersen finder, at placering af en metrostation på opfyld i Fordgraven er en dårlig idé og i strid med planerne for området. Stationen foreslås i stedet placeret på Metros (varehuset) parkeringsplads, syd for Fordgraven.

Helle Krag Ramussen støtter de høringssvar, der er imod placering af en metrostation på opfyld i Fordgraven.

Jytte Leth mener, at placering af en metrostation på opfyld i Fordgraven er uhensigtsmæssig af hensyn til vandkvaliteten i Fordgraven, områdets rekreative kvaliteter og trafiksituationen i området. Foreslår i stedet, at stationen placeres i bunden af Fordgraven.

Meir Vaknin er meget uenig i placeringen af metrostationen Sluseholmen på en kunstig ø i Fordgraven mellem Egholm og Frederikskaj af hensyn til vandkvaliteten i Fordgraven, områdets rekreative kvaliteter og trafiksituationen i området. Foreslår i stedet stationen placeret for bunden af Fordgraven.

Mette Otte er meget uenig i placeringen af metrostationen Sluseholmen på en kunstig ø i Fordgraven mellem Egholm og Frederikskaj af hensyn til vandkvaliteten i Fordgraven, områdets rekreative kvaliteter og trafiksituationen i området. Foreslår i stedet stationen placeret for bunden af Fordgraven.

Philip Berg Frederiksen er meget uenig i placeringen af metrostationen Sluseholmen på en kunstig ø i Fordgraven mellem Egholm og Frederikskaj af hensyn til vandkvaliteten i Fordgraven, områdets rekreative kvaliteter og trafiksituationen i området. Foreslår i stedet stationen placeret for enden af Fordgraven.

Erik Thomsen finder, at det er godt med metro til Sydhavnen og finder, at den planlagte placering af stationen ved Fordgraven er u hensigtsmæssig. Foreslår en alternativ placering, hvor Metrostationen bliver trukket ned i den sydlige ende af Fordgraven.

Jens Borg Nielsen finder, at den planlagte placering af stationen ved Fordgraven er uhensigtsmæssig. Foreslår en alternativ placering, hvor metrostationen bliver trukket ned i den sydlige ende af Fordgraven.

Anders Ege Rasmussen finder, at den planlagte placering af stationen ved Fordgraven er uhensigtsmæssig. Foreslår, at placering ændres således, at stationen placeres i bunden af Fordgraven.

Klaus Bach Andersen finder, at den planlagte placering af stationen ved Fordgraven er uhensigtsmæssig bl.a. af hensyn til vandkvaliteten i Fordgraven og finder, at den kommende VVM-redegørelse bør belyse fordele/ulemper ved en alternativ stationsplacering af metrostationen Slusen på land ved Sluseholmsvejen/kanalen langs Thad Jones vej.

Peter Voigt henstiller, at der i VVM-redegørelsen nøje overvejes genbrug af udgravningsmateriale som anført i Region Hovedstadens høringssvar. Desuden bør der ses på muligheden for transport af materiale og byggemateriale ad søvejen til/fra Enghave Brygge. Endelig bør tidsplanen kunne optimeres.

Morten Stryhn glæder sig til, at metroen kommer og tilslutter sig forslag fra MT Højgaard og Metro Properties, som foreslår at ligge stationen på Frederikskaj tæt på selve Sluseholmen, således at der ikke fyldes op i Fordgraven. Morten Stryhn finder, at en station med adgang fra vejen Sluseholmen, f.eks. ved AVIS, vil give en trafikbelastning som Sluseholmen ikke kan holde til.

Steen Danielsen finder, at stationen ved Slusen er uhensigtsmæssig, idet den vil inddrage et meget stort vandområde, som på nuværende tidspunkt anvendes til fritidsformål, og at indsøen bag metrostationen vil få dårlig vandgennemstrømning. Det foreslås at rykke metrostationen

nen op på land på METRO-grunden. Det foreslås endvidere, at stationen ved Slusen flyttes over på Teglholmen, hvor der er nærhed til skole, P-huse, store arbejdspladser osv. Det anbefales endvidere, at bruge gasdrevne køretøjer, der støjer mindre og at lave flere elevatorer på stationerne samt sikre bedre adgang for cyklister.

Organisationer, foreninger og virksomheder

AL Finans A/S foreslår en ny ind- og udkørselsmulighed mellem Sluseholmen og Sjællandsbroen med lyssignal til brug for firmaerne i området, med det formål at mindske trafikbelastning mellem Sluseholmen og Sjællandsbroen mens metrobyggeriet står på, og for at imødekomme forventet trafikkaos.

Andelsforeningen Ellebo ønsker, at metroen til Ny Ellebjerg føres i tunnel hele vejen til Ny Ellebjerg, så andelsforeningens allerede støjbelastede beboere ikke skal belastes af støj fra metroen, når den kører op fra tunnelen til overfladen.

Valby Lokaludvalg ser det som meget positivt, at der kommer en metro, der binder Valby og Sydhavnen sammen og som giver en ny forbindelse til de centrale dele af byen. Valby Lokaludvalg finder, at en underjordisk stationsløsning ved Ny Ellebjerg er den bedste løsning bl.a. fordi den giver mulighed for at arbejde en gennemgribende gennemtænkning af indretningen af Ny Ellebjerg station som trafikknudepunkt (for S-tog, Regionaltog, fjerntog og busser) og den vil være fremtidssikret for en eventuel videreførelse af metroen.

Kgs. Enghave Lokaludvalg finder, at det i planlægningen bør overvejes, om stationen ved Mozarts Plads kan flyttes til Borgmester Christiansens Gade, for ikke at ødelægge den centrale plads i anlægsfasen. Såfremt stationen placeres på Mozarts Plads foreslås det, at hovedindgangen rykkes længere hen mod Borgmester Christiansens Gade og at nødudgangen placeres i kanten af pladsen. Desuden ønskes en grøn stationsplads i stil med den nuværende, især med fokus på bevarelse af pladsen i solsiden.

Under anlægsfasen ønsker *Kgs. Enghave Lokaludvalg* følgende forhold belyst: støj, sætningsskader, kørselsvej, dialog med brugere af Mozarts Plads og omlægning af trafik. Lokaludvalget påpeger, at der bør tilbydes genhusning til de mest støjbelastede, da mange omkringboende er hjemmegående. Lokaludvalget finder desuden, at placeringen af metrostation ved Slusen bør trækkes ind på land, for ikke at ødelægge vandets gennemstrømning og rekreative kvaliteter. Sluttelig ønskes en sammenhængende stationsløsning ved Ny Ellebjerg Station, hvor muligheden for en gravet tunnel skal belyses.

Vesterbro Lokaludvalg mener, at det er positivt at udbygge den kollektive trafik med højklassede løsninger omend et letbane alternativ

burde have indgået nærmere i overvejelserne. Der bør ses nærmere på de jordforureningsmæssige forhold omkring linjeføringen, særligt ved baneterrænet, ligesom de tekniske- og miljømæssige forhold ved gasforsyningsledningen til H.C. Ørstedsværket bør indgå. Vesterbro Lokaludvalg foreslår, at stationen Frederiksholmsløbet/Enghave Brygge flyttes til Teglholmen og at stationen ved Slusen/Suseholmen ikke etableres på opfyld i Fordgraven.

Aalborg Universitet udtrykker stor interesse i at få etableret en metroforbindelse med stationer så tæt som muligt på Campus AAU-CPH samt sikre gang- og cykelforbindelser i området.

Enhedslisten i Sydhavnen finder, at opfyldning af Fordgraven er en dårlig idé, pga. vandområdet attraktivitet, rekreative funktion og påvirkningen af gennemstrømningen. De foreslår derfor en placering på METRO-grunden, hvilket også løser parkeringsproblemer. Alternativt at man kan sløjfe stationen ved Slusen og Frederiksholmsløbet, og kun etablere én enkelt station på Teglholmen omkring skolen, hvor der er gode forbindelser til buslinjer og havnebus. Det foreslås i øvrigt, at stationen ved Mozarts Plads placeres på Borgmester Christiansens Gade, for ikke at ødelægge den centrale plads i anlægsfasen. Det foreslås yderligere, at der anlægges rigtige cykelstier på Sluseholmen, så cyklisterne kan være trygge ift. den ekstra trafik, der vil komme i området. Slutteligt skal Ny Ellebjerg stations udformning overvejes nøje, så der kommer en logisk, ubesværet og tryk forbindelse mellem de forskellige offentlige transportformer.

Metro Properties finder, at metrostationens nuværende placering på en opfyldning af Fordgraven vil fjerne meget af områdets herligheds-værdi. Der foreslås to alternativer; det ene på land umiddelbart øst for den nuværende placering og det andet, som der lægges vægt på som værende det bedste alternativ, i bunden af Fordgraven på land og tættere på Sydhavngade. Sidstnævnte alternativ vil skabe et lettilgængeligt og synligt trafikalt knudepunkt med stationsnærhed til nærliggende virksomheder, bedre adgangsforhold og det vil bidrage til et løft af byområderne på begge sider af Sydhavngade. Det vil desuden være en billigere løsning end at bygge i vandet.

Unibail-Rodamco og Skanska finder, at der bør udarbejdes en trafikanalyse af lyskrydsene Vasbygade/Kalvebod Brygge/ Havneholmen/Otto Busses Vej med fokus på både trafikken til/fra Havneholmen og trafik på op- og nedkørslen fra Dybbølsbro. Det foreslås endvidere, at rundkørslen på Havneholmen nedlægges før anlægsarbejdet påbegyndes. De finder desuden, at der skal findes en løsning på problemet med en kombineret ind- og udkørsel ved Fisketorvets parkering i terræn. De anbefaler, at tilkørsel til parallelgaden Kalvebod Brygge bliver en afgrening ved bunden af øst-rampen op til Dybbølsbro. Derudover foreslås det, at man skaber et nyt og imødekommende

byrum med åbne og aktive facader ved metrostationen ved Fisketorvet/Cirkuspladsen.

Unibail-Rodamco finder, at det nye byrum, der etableres mellem Fisketorvet og den nye metrostation, bør sikre bløde trafikanters færd til og fra stationen og samtidig bør samtænkes og integreres med Fisketorvets ønske om at udvide. En bro fra Fisketorvet til den kommende bebyggelse på Cirkuspladsen foreslås. *Unibail-Rodamco* finder desuden, at metrostationen og dennes indgang, som er placeret direkte ved parkeringspladsens ind- og udkørsel, er uhensigtsmæssigt for bløde trafikanter, og det anbefales at se på en ny løsning. *Unibail-Rodamco* finder desuden, at metrostationen både i anlægsfasen og den permanente fase vil have negativ påvirkning af Fisketorvets adgangsforhold, idet den vil blokere udkørslen fra kundeparkeringspladsen og indkørslen for varetransporter. Derfor anbefales det, at det fortsatte planlægningsarbejde tager stilling til de trafikale forhold, og *Unibail-Rodamco* ønsker et tæt samarbejde med kommunen og Metroselskabet i denne proces.

MT Højgaard finder, at placering af metrostationen ved Slusen som kræver opfyldning af Fordgraven, er imod de byplanmæssige idéer, som bydelen er bygget op om og frarådes derfor. Der peges på Frederikskaj som alternativ stationsplacering, hvor der er bedre sammenkobling med det øvrige trafiksystem. Et andet alternativ er at placere metrostationen tættere på Sjællandsbroen, hvilket samtidig vil binde det nye og gamle Sydhavn bedre sammen og lette det regionale trafikflow.

Amager Ro- og Kajakklub ser med stigende bekymring på den udvikling imod at inddrage store dele af havnen til byggeri. *Amager Ro- og Kajakklub* finder, at en løsning med opfyld i Fordgraven er meget uheldig, da Fordgraven er et af de rolige områder i havnen, der kan benyttes af børneroere og til scullerøning. På den baggrund anbefales en alternativ løsning, hvor man placerer stationen på en af de ubebyggede grunde i området.

Energinet.dk henleder opmærksomheden på, at energinet.dk har to elkabler og en gastransmissionsledning i området omkring Enghave Brygge, hvor der skal etableres metro.

5 Vurdering af de indkomne idéer og forslag

Kommunens bemærkninger og vurderinger af de indkomne idéer og forslag er i det følgende beskrevet med udgangspunkt i de enkelte metrostationer samt en række generelle temaer.

Ny Ellebjerg

Stationsplacering

I VVM-redegørelsen vil en metrostation placeret og udformet som en underjordisk station nord for de eksisterende baner indgå som et alternativ til den aftalte og finansierede løsning med en station på terræn.

I den alternative løsning placeres metrostationen i Banedanmarks areal nord for den eksisterende station, langs med det nordlige matrikelskel. Metrostationen kommer dermed til at ligge umiddelbart nordvest for Ny Ellebjerg-knudepunktets nordre forplads og nord for Ringbanens endeperron, som forudsættes rykket for at skabe plads til undergrundsstationen med tilknyttede transversalkammer og stopspor. Metrostationens hovedtrappe placeres ud mod den nordre forplads og leder passagererne ned i en omstigningstunnel, som vil forbinde metrostationen med perronerne for Ringbanen, regional-tog og Øresundsbanen, og med knudepunktets søndre forplads, hvorfra der er adgang til S-tog på Køge Bugt Banen.

Meromkostningen ved etablering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg vurderes at være i størrelsesordenen 0,5 mia. kr. Finansiering til projektering og etablering af en dybtliggende station ved Ny Ellebjerg indgår ikke i ”Principaftalen af 27. juni 2014”.

Sammenhæng, tryghed og overskuelighed

Ved den konkrete og detaljerede udformning af metrostationen ved Ny Ellebjerg vil der, uanset om der bliver tale om en station på terræn eller en underjordisk station, blive lagt vægt på at skabe overskuelige og trygge skifteforhold ved hjælp af f.eks. gode oversigtsforhold, belysning og skilte på adgangsveje mm. Disse forhold indgår ikke i VVM-redegørelsen, men vil blive belyst i en senere proces.

Etablering af kiosk/billetsalg eller andre kunderettede faciliteter på Ny Ellebjerg station indgår ikke i VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen. Etableringen af metro til Ny Ellebjerg vil forøge passagerstrømmene og dermed det potentielle kundeunderlag for en kiosk/billetsalg ved stationen.

Såfremt metrostationen ved Ny Ellebjerg etableres på terræn vil der, som en del af projektet blive etableret en stiforbindelse over Øresundsbanen til Pilestykket. Der vil i den forbindelse blive set på mu-

lighederne for at få åbnet for Pilestykket som adgangsvej til det regionale trafikknudepunkt Ny Ellebjerg.

Ligeledes vil Københavns Kommune se nærmere på skifteforholdende til/fra bus 8A ved Ny Ellebjerg station. Dette arbejde vil foregå uafhængigt af VVM-en for metro til Sydhavnen.

Udover metroprojektet på Ny Ellebjerg har staten afsat i alt 512 mio. kr. til den del af Ny Ellebjerg Station, der vedrører regional- og intercity-trafikken. Statens tiltag finansieres af Tøgfonden DK som en del af den nationale Timemodel. De statslige tiltag på Ny Ellebjerg indgår derfor heller ikke som en del af den aktuelle VVM for Sydhavnsmetroen.

Det statslige projekt omhandler:

- Anlæg af en såkaldt fly-over mellem Ny Ellebjerg og Vigerslev Station, der sikrer, at tog kan krydse ude af niveau
- Anlæg af perroner på Øresundsbanen
- Forbedring af passagerernes adgangsforhold i form af elevatorer, trapper, tagarealer mm.

For at skabe adgang til de nye perroner ved Øresundsbanen forlænges den eksisterende gangtunnel fra banen mod København til Øresundsbanen. Ud af de 512 mio. kr. til Ny Ellebjerg, er de 350 mio. kr. reserveret til anlæg af fly-over.

Både metroprojektet og statens projekt på Ny Ellebjerg udformes med henblik på at sikre gode og trygge forhold for passagererne.

Parkering på Kløverbladsgade ved Ny Ellebjerg station

Udviklingen af Ny Ellebjerg station kan give anledning til øget parkering på gader i nærheden af stationen.

Enkelte veje, som f.eks. Kløverbladsgade er privat fællesvej, og kan som sådan selv søge om, at få indført 2-timerszone. Her må udefrakommende højst parkere gratis 2 timer på hverdage kl. 08-19, mens beboerne kan få en gratis beboerlicens til den private fællesvej i zonen, de har folkeregisteradresse på.

Fjernbusterminal

Københavns Kommune er løbende i dialog med (fjern-)busbranchen. Branchen ønsker et samlet, centralt beliggende og lettilgængeligt fjernbusknudepunkt med let adgang til centrum og en række faciliteter (billetsalg, toiletter mv.), til håndtering af turistbusser og de ca. 50 fjernbusser som dagligt kører til/fra København.

I forhold til Ny Ellebjerg station skal det bemærkes, at områderne nærmest stationen, som tidligere var uudnyttede eller erhvervsområder, i dag er under omdannelse til bolig og serviceerhverv, hvilket efter Københavns Kommunes vurdering ikke efterlader plads til en fjernbusterminal. Det gælder i særdeleshed området mellem Ny Ellebjerg stationsforplads og Carl Jacobsens Vej samt områderne ved Følager og Poppelstykket på den modsatte side af jernbanen.

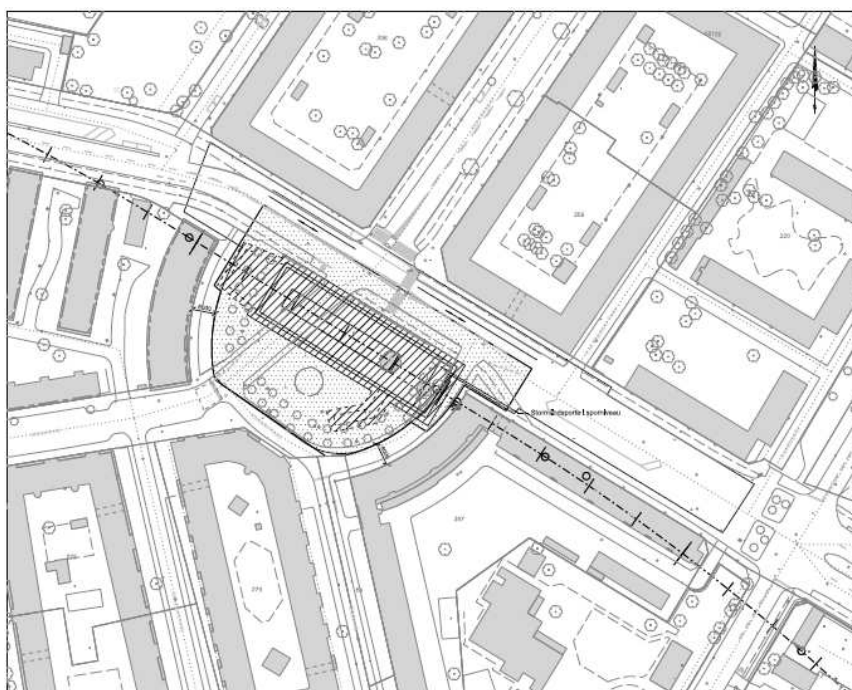
Etablering af en fjernbusterminal vil ikke indgå i VVM-redegørelsen for metro til Sydhavnen.

V/ Mozarts Plads

Stationsplacering og trapper

Mozarts Plads er den centrale plads i Kongens Enghave og det understreges i en række høringssvar, at stationen bør ligge med nedgang så tæt på pladsen som muligt. Flere høringssvar foreslår dog, at stationsboksen kan anlægges ude i Borgmester Christiansens Gade, umiddelbart sydøst eller nordvest for pladsen.

Området ved Mozarts Plads og den planlagte placering af undergrundsstation og arbejdspladsområde på/ved pladsen ses på nedenstående figur. Stationsboksen anlægges i en dyb udgravning med en bredde på ca. 20 m og en længde på ca. 64 m, hvorefter hovedtrappe og nød/adgangstrappe anlægges i udgravninger udenfor boksen. Figuren viser også metroens planlagte linjeføring med sporniveau i 20 meters dybde under pladsen. Stationsboksen skal ligge parallelt med metroens linjeføring.



Mozarts Plads, stationsplacering og trapper.

Sydøst for pladsen er Borgmester Christiansens Gade ca. 26 m bred. Hvis den ca. 20 meter brede og ca. 64 meter lange stationsboks skal anlægges her, vil sekantpælene skulle etableres få meter fra facaden af en lang række boliger på begge sider af gaden. Disse boliger vil blive udsat for ekstraordinært kraftige støj- og vibrationspåvirkninger i anlægsperioden. De trange pladsforhold vil desuden medføre, at der skal etableres arbejdsplads og adgangsvej ved begge ender af stationsboksen. Arbejdspladsområdet vil derfor fylde Borgmester Christiansens Gade i fuld bredde og strække sig fra Scandiagade til Mozarts Plads, hvor det vil være nødvendigt at inddrage det meste af pladsen. Det store antal boliger med facade ud mod arbejdspladsen vil blive støjramte i væsentligt omfang, ligesom det kan forventes, at de gældende grænseværdier for vibrationskomfort vil blive overskredet. Der vil i anlægsperioden ikke være adgang fra gaden, hvorfor der vil skulle etableres sikker adgang for brand, redning og beboere fra gårdsiden af de pågældende ejendomme. Passage for fodgængere, cykler og bus/bil på Borgmester Christiansens Gade vil ikke være mulig i anlægsperioden og passage af Mozartsvej/Borgbjergvej vil være stærkt begrænset.

Umiddelbart nordvest for pladsen er Borgmester Christiansens Gade ligeledes ca. 26 m bred. Vejen slår et sving ud for Louis Pios Gade 31 og nord herfor findes et større grønt område med Ellebjerg Skole, daginstitutionen Lupinen, Frederiksholm Kirke og Haveforeningen Frem. I en afstand på 80 m fra pladsen, målt parallelt med linjeføringen, ligger gavlen på ejendommen Borgmester Christiansens Gade 1-13. Hvis den ca. 20 meter brede og ca. 64 meter lange stationsboks, med tilhørende trapper, skal anlægges parallelt med linjeføringen, vil arbejdsområdet fylde Borgmester Christiansens Gade i fuld bredde og strække sig fra gavlen af Borgmester Christiansens Gade 13 og en del af det grønne område ned til Mozarts Plads, hvor det som minimum vil være nødvendigt at inddrage den nordlige del af pladsen. Sekantpælene vil skulle etableres få meter fra facaden af enkelte boliger og disse vil blive udsat for ekstraordinært kraftige støj- og vibrationspåvirkninger i anlægsperioden. Ellebjerg Skole, Lupinen og det store antal boliger med facade ud mod arbejdspladsen vil blive støjramte i væsentligt omfang, ligesom det kan forventes, at de gældende grænseværdier for vibrationskomfort vil blive overskredet. For enkelte ejendommen vil der i anlægsperioden ikke være adgang fra gaden, hvorfor der vil skulle etableres sikker adgang for brand, redning og beboere fra gårdsiden. Passage for fodgængere, cykler og bus/bil på Borgmester Christiansens Gade vil ikke være mulig i anlægsperioden og passage af Mozartsvej/Borgbjergvej vil være stærkt begrænset.

Stationen kan ikke flyttes længere til nordvest, idet Borgmester Christiansens Gades forløb ikke giver plads til, at stationsboksen kan orienteres parallelt med metroens linjeføring.

Hvis stationsboksen flyttes ud i Borgmester Christiansens Gade vil linjeføringen blive længere end ved placeringen under selve pladsen. Dette gælder i særlig grad ved en placering mod sydøst, idet den påtænkte linjeføring i retning mod Sluseholmen ligger i vinkel til Borgmester Christiansens Gade og derfor i givet fald skal forlænges over en længere strækning. En længere linjeføring indebærer øge anlægs- og driftsudgifter og længere rejsetider, med dermed følgende ringere passagergrundlag og økonomi.

Når metroen er sat i drift vil tilstedeværelsen af elevatorer og hovedtrappe midt ude i Borgmester Christiansens Gade begrænse de fremtidige muligheder for trafikafvikling i gaden. Hovedtrappen vil dog kunne føres i tunnel frem til en placering inde på selve Mozarts Plads. En længere gangtunnel er imidlertid ikke ønsket, idet passagerenes adgangvej hermed forlænges og nogle passagerer finder gangtunneller utrygge. Desuden øger anlægsudgiften. Nød/adgangstrappen fra den modsatte ende af stationsboksen kan føres ind til vejsiden, men vil komme til at ligge et stykke fra Mozarts Plads.

Ved placering af stationsboksen nordøstligt på Mozarts Plads, som skitseret på figuren, er det være muligt at opretholde en større afstand mellem stationsboksen og nærmeste bolig. Støj- og vibrationspåvirkningen i den kraftigst belastede bolig vil således være mindre ved denne placering. Fortovet langs arbejdspladsen kan opretholdes og der vil således ikke være boliger, der ikke bevarer adgang fra gaden i anlægsperioden. Trafikafviklingen på Borgmester Christiansens Gade og til/fra Borbjergvej kan opretholdes i et kørespor med signalregulering og der kan opretholdes dobbeltrettet cykelsti. Derimod må kørsel med bus/bil ad Mozartsvej henover pladsen omlægges i anlægsperioden

Uanset, hvor stationsboksen placeres, bliver det nødvendigt at omlægge et større antal forsyningsledninger for fjernvarme, vand, el og kloak.

Ud fra en samlet vurdering vil en placering af stationsboksen sydøst eller nordvest for Mozarts Plads ikke medføre betydelige fordele, fremfor placeringen på selve pladsen. Placeringen inde på bydelens centrale plads vil desuden give den bedste tilgængelighed for passagerne, via trappeadgang ved begge sider af pladsen, og vil give den korteste linjeføring. Der arbejdes derfor ikke videre med de øvrige forslag. Stationsboksen forskydes dog så langt ud mod Borgmester Christiansens Gade som muligt.

Trapper

Kgs. Enghave Lokaludvalg foreslår, at trapperne placeres anderledes end vist i høringsmaterialet. Forslagene omfatter flytning af hovedtrappen længere ud mod Borgmester Christiansens Gade, placering af trapper f.eks. ved hjørnet Borgmester Christiansens Gade/Louis Pios

gade og flytning af nødtrappe til kanten/udenfor pladsen ved Borgmester Christiansens Gade eller Glucksvej.

Ved placering af stationsboksen i den nordøstligste side af Mozarts Plads vil de elementer, som vil være synlige i overfladen som f.eks. trapper og elevatorer, kunne trækkes så langt ud mod Borgmester Christiansens Gade og kanten af pladsen som muligt. Hovedtrappen placeres i stationsboksens nordvestlige ende af hensyn til optimal dækning af passageroplandet. Men hovedtrappens præcise placering og den endelige udformning af pladsen, evt. ovenlys og placering af nød/adgangstrappen kan tilpasses området, således at pladsdannelsen bibeholdes bedst mulig. Tilpasningen vil blive fastlagt ved en borgerinddragelsesproces.

Særligt udsatte naboer

Bygningerne omkring Mozarts Plads rummer bl.a. plejeboliger for psykisk handicappede samt ældre, hvor begge grupper opholder sig i boligerne i dagtimerne. Dette forhold vil indgå i den kommende VVM-redegørelse.

Alternative områder til pladsens brugere og aktiviteter

Mozarts Plads anvendes som opholdssted for svage grupper og benyttes derudover til forskellige bydelsaktiviteter. Metrobyggeriets konsekvenser for pladsens brugere og aktiviteter, herunder erstatningsareal i anlægsfasen vil blive vurderet i VVM-redegørelsen.

Der vil i samarbejde med Kgs. Enghave Lokaludvalg og Områdefornyelsen blive etableret en følgegruppe, der skal bidrage med at indtænke hensyn til samt alternativer for pladsens brugere i anlægsperioden samt dialog om den overordnede indretning af pladsen efter åbning af metroen.

Udformning af Mozarts Plads efter byggeriet

De faste elementer som placering af stationsboks og byggepladsafgrænsning vil indgå i VVM-redegørelsen. Der vil på det grundlag være mulighed for en efterfølgende proces og dialog med følgegruppen, omkring udformningen af stationens forplads samt de øvrige dele af Mozarts Plads.

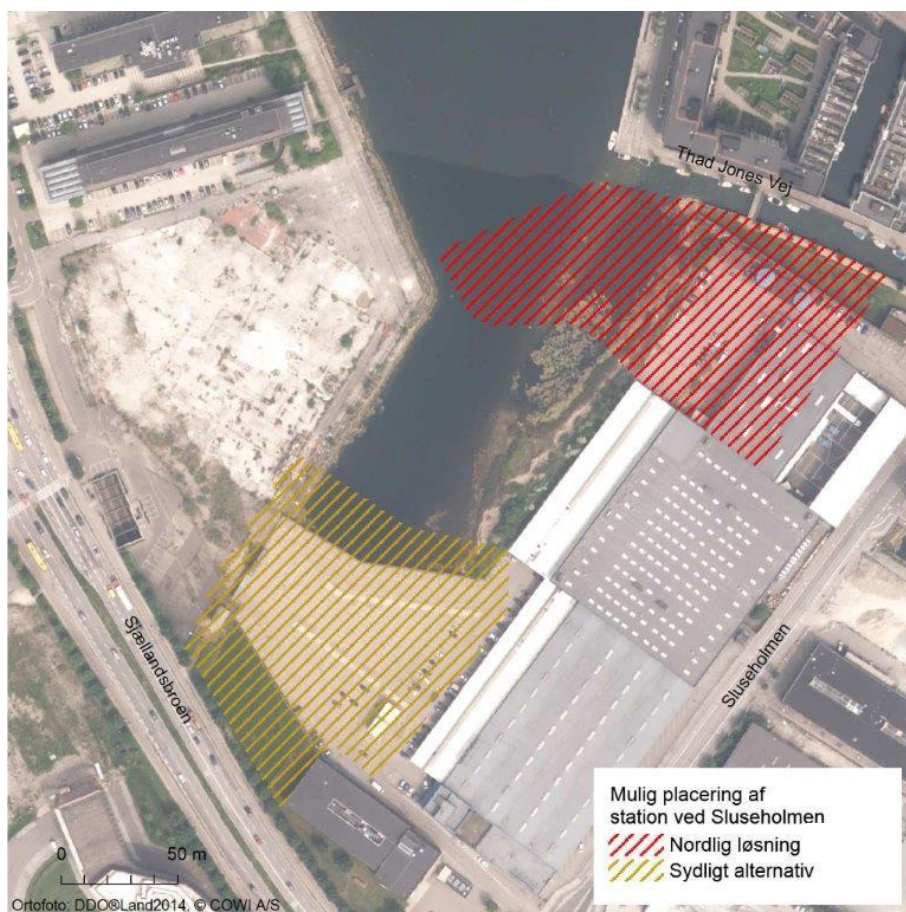
Forvaltningen har noteret sig Lokaludvalgets ønske om en samlet plads med hævet flade og dæmpning af trafikken. Disse forhold vil ikke indgå i VVM-redegørelsen, men vil blive håndteret efterfølgende, i forbindelse med udarbejdelse af en lokalplan for pladsen. En lokalplanproces forventes igangsat primo 2016.

V/ Sluseholmen

Stationsplacering

I VVM-redegørelsen vil placeringen af en station på opfyld, som indgår i den aftalte og finansierede løsning indgå, med en udformning rykket så langt ind på land som det er muligt i forhold til den i principaftalen aftalte økonomi.

Mange hørings svar finder denne placering problematisk i forhold til vandgennemstrømning, rekreative forhold, herlighedsværdier mv. og flere har foreslået en alternativ placering ved den sydlige ende af Fordgraven samt varianter heraf. Løsningen er ikke finansieret, men placeringen vil indgå i VVM-redegørelsen som alternativ, hvor den bl.a. beskrives med hensyn til miljø, vandkvalitet og byplan. Økonomien forbundet med placering af stationen ved den sydlige ende af Fordgraven vil blive belyst i en separat proces.



Opfyld i Fordgraven

Flere af de foreslåede varianter af stationsplaceringen forudsætter ingen, eller væsentligt mindre opfyldning i Fordgraven end den stationsplacering, der er lagt til grund i principaftalen om metro til Sydhavnen.

VVM-redegørelsen vil omfatte en vurdering af de relevante miljømæssige konsekvenser af en opfyldning i Fordgraven, bl.a. strømningsforhold og vandkvalitet.

V/ Enghave Brygge

Ønske om undervandstation og sammenlægning af station og bro

Anlæg af undervandsstationer vil indebære en væsentlig fordyrelse af projektet, idet anlægsudgiften for undervandsstationer er ca. 50 % højere. Løsningen er ikke finansieret. Ved anlæg af v/ Enghave Brygge station på land undgås desuden et betydeligt indgreb i vandområdet, herunder en længerevarende lukning af Frederiksholmsløbet i anlægsfasen.

Ved Enghave Brygge skal infrastrukturen heriblandt bro over Frederiksholmsløbet etableres parallelt med metrostationen. Der koordineres mellem Københavns Kommune og Metroselskabet, således at begge byggeprojekter kan udføres separat og således at broen senest står færdig ved åbning af metroen.

Anlæg af bro og mulighed for byudvikling i metroens anlægsperiode kan påvirke hinanden. Disse forhold vil blive beskrevet i VVM-redegørelsen.

V/ Fisketorvet

Sammenbygning med Fisketorvet

Det vil være teknisk muligt at sikre mulighed for sammenbygning/integration af metrostationen og Fisketorvet. Stationen kan dog også etableres med en almindelige åben forplads som forudsat i den aftalte og finansierede løsning.

Københavns Kommune og Metroselskabet vil fortsætte dialogen med omkringliggende grundejerne om sammenbygning/integration af metrostationen og Fisketorvet. Muliggørelse af f.eks. yderligere byggeri i området vil ske i en separat planproces. VVM-redegørelsen vil belyse en underjordisk station som forudsat i den aftalte løsning og trafikafviklingen ved metroens anlæg og drift vil blive vurderet.

Linjeføringer og stationsplaceringer

Station ved Sjælør station

Passageroplandene i området er vist på nedenstående figur, hvor cirklerne viser den såkaldte stationsnærhedszone på 600 meter fra S-stationerne og de planlagte Metrostationer. Det ses på figuren, at hele området ved Sjælør og Kongens Enghave dækkes af cirklerne. Langt hovedparten af boligerne, arbejds- og studiepladserne i oplandet for Sjælør Station kommer således til at ligge i stationsnær afstand til enten Mozarts Plads eller Ny Ellebjerg metrostationerne. Passagerer fra

Sjælør-området kan desuden tage S-toget via Ny Ellebjerg Station (2 minutter) eller Hovedbanegården (6-8 minutter), hvor de kan omstige til Metro. Der er således ikke passagergrundlag for at placere en metrostation ved Sjælør Station.



(Udredningen, figur 2.24)

En ekstra metrostation ved Sjælør vil medføre, at rejsetiden mellem Ny Ellebjerg-knudepunktet og resten af metrolinjen øges med ca. 1 minut. Dette vil resultere i færre passagerer på metrolinjen, øgede driftsomkostninger og ringere økonomi.

Udgiften til en ekstra undergrundsstation er på mere end 0,5 mia. kr. Da stationen skulle placeres umiddelbart vest for Sjælør Boulevard, hvor den borede tunnel føres op mod terræn og der planlægges etableret modtagekammer/afgreningskammer, vil det i givet fald være nødvendigt at forlænge tunnelstrækningen og flytte modtagekammer/afgreningskammer længere mod vest, hvilket yderligere vil øge anlægsudgiften. De højere udgifter vil ligge udover den aftale og finansierede løsning.

Placering af en metrostation ved Sjælør Station indgår ikke i VVM-redegørelsen.

Station på Teglholmen

Den væsentligste grund til fravalget af en station på Teglholmen er oplandsanalyser og beregning af passagertal, der viser, at en station på hhv. Sluseholmen og ved Frederiksholmsløbet giver en samlet god dækning af både Enghave Brygge, Teglholmen og Sluseholmen.

I Udredningen for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen er beskrevet forskellige stationsplaceringer (side 32-34), hvor det fremgår, at en station på både Enghave Brygge, Teglholmen og Sluseholmen ville medføre store overlap i oplandene til de enkelte stationer, og desuden betyde, at banen skulle have i alt 6 stationer med deraf følgende meromkostninger for projektet. Den ekstra station ville derudover kun øge det daglige antal påstigere på Sydhavnsmetroen med ca. 3,5 % (løsning E).

Derudover er der undersøgt løsninger (løsning K og L) med tre og fire stationer, hvor der også indgår en station midt på Teglholmen. Disse løsninger lider af, at det meste af Sluseholmen, og dele af Enghave Brygge, ikke bliver stationsnært, og at passagertallet derfor ligger væsentligt under løsningen med fem stationer.

Endelig har det haft betydning for den samlede vurdering, at en station på Teglholmen i givet fald skulle placeres tæt på Sydhavn Skole, som ville opleve væsentlige gener i anlægsperioden med bl.a. støj og tung trafik.

Det søges så vidt mulig at placere stationerne/arbejdspladser i offentlige arealer for at minimere nødvendige ekspropriationer af private arealer. En placering af stationen på den sydlige side af Frederiksholmsløbet vil ligge på privat grund. Udover at medføre ekspropriationer og flere støjpåvirkede arbejdspladser i anlægsfasen forventes forslaget også at indebærer en fordyrelse af projektet, idet en sammenlægning med sporskiftekammeret ikke er mulig. Endelig vil placeringen være mindre optimal i forhold til en eventuel kommende bro over havneløbet til Islands Brygge. Den foreslåede placering vil ikke indgå i den kommende VVM-redegørelse.

Station på Sjælør Boulevard samt linjeføring via Thomas Koppels Alle og Fragtvej til Slusen

Forslaget om en placering i det grønne anlæg er teknisk muligt, men stationens placering vil give færre passagerer, idet den ikke ligger så centralt placeret i Kongens Enghave som en station på selve Mozarts Plads. I den centrale og nordlige del af det grønne anlæg er der ikke plads til, at stationsboksen kan orienteres optimalt i forhold til linjeføringen. Forslaget vil derfor indebære en længere linjeføring og en væsentlig fordyrelse. Hvis stationen placeres nordligt i det grønne anlæg vil desuden gælde samme bemærkninger som for den tidligere vurderede placering ved Sjælør Station. Den foreslåede linjeføring ad Fragtvej og Thomas Koppelsvej er ikke realistisk, bl.a. som følge af en markant længere linjeføring og længere rejsetider. Forslaget vil ikke indgå i den kommende VVM-redegørelse.

Station ved Dybbølsbro

Sydhavnsmetroen etableres som en afgrening fra den eksisterende metrostrækning mellem Cityringen og Kontrol- og Vedligeholdelsescentret på Otto Buses Vej. Afgreningskammeret etableres umiddelbart nord for Vasbygade, hvorfra Sydhavnsmetroen fortsætter i boret tunnel under Vasbygade og frem til den første station, der placeres på den østlige side af Fisketorvet butikscener.

Metrolinjen krydser under baneterrænet ca. 250 meter vest for Dybbølsbro. Det er ikke muligt at føre linjen tættere forbi Dybbølsbro, idet metroens krav til kurveradier ikke tillader, at der etableres en linjeføring fra afgreningskammeret, mod nordøst til Dybbølsbro og derfra videre mod syd og sydvest frem til Sydhavnen.

En udbygning af Dybbølsbro station med metro er derfor ikke en del af den kommende VVM-redegørelse for metro til Sydhavnen.

Transport, trafik og parkering

Brug af havnen til transport af jord og byggematerialer

Transport af jord, i form af udboret materiale (muck), og byggematerialer til og fra metrobyggepladserne via havnen vil blive belyst som supplement til lastbiltransport i den kommende VVM-redegørelse.

Lastbilruter og adgangsforhold

Lastbilruter og adgangsforhold til byggepladserne vil blive behandlet i VVM-en. Det gælder både tilkørsels- og trafikforhold omkring de enkelte byggepladser samt den overordnede trafikafvikling på vejnettet i forhold til byggeriet.

I VVM-en vil der også blive set på emissioner og forurening fra maskiner og materiel og hvilke krav der kan/skal stilles, herunder også til lastbiler.

Bustrafik i anlægsfasen

Byggepladserne for metro til Sydhavnen kan medføre behov for omlægninger af eksisterende busruter, særligt omkring Mozarts Plads. VVM-redegørelsen vil belyse mulige omlægninger af bustrafikken i anlægsperioden.

Parkeringsforhold ved stationer, Park and Ride

De parkeringsmæssige konsekvenser i relation til de kommende metrostationer og byggepladser vil blive vurderet i VVM-redegørelsen.

Der vil ikke i VVM-redegørelsen blive set på parkeringspolitiske tiltag for større geografiske områder omkring de kommende metrostationer.

Det skal bemærkes, at Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet forslag til parkeringszone med 2-timers restriktion omkring visse metrostationer. Formålet med parkeringszonen er at begrænse pendler- og langtidsparkering i området.

Det er Københavns Kommunes vurdering, at de stationsnære arealer bør udnyttes til formål med høj tæthed for at understøtte brugen af den kollektive trafik. Større Park and Ride-anlæg vil desuden betyde en større trafikal belastning af lokalområderne omkring metrostationerne.

Erfaringer fra en stor undersøgelse foretaget af bl.a. DSB og Vejdirektoratet i 2003 viser, at de fleste bilister foretrækker, at skifte til tog tæt på egen bopæl frem for at køre tæt på København og foretage skiftet der. Der er i dag ca. 5.000 personer i Hovedstadsområdet, der dagligt kombinerer bil og tog. Heraf parkerer langt hovedparten bilen ved en station, der ligger tæt på boligen (2-3 kilometer). Adfærden svarer til den, der kom til udtryk i forbindelse undersøgelsen, hvor mange bilister gav udtryk for, at de ville have vanskeligt ved at skifte transportmiddel, når de først har kørt et stykke vej i bilen, og at et evt. Park and Ride anlæg ikke skal placeres så tæt på København, at man risikerer at holde i kø.

Park and Ride anlæg vil ikke indgå i den kommende VVM-redegørelse for metro til Sydhavnen.

Støj og nabogener i anlægsfasen

VVM-redegørelsen vil nøje se på de støjmæssige konsekvenser for naboerne i anlægsfasen. Der vil blive udarbejdet støjkort for de enkelte byggepladser i forskellige anlægsfaser. Det vil også af VVM-redegørelsen fremgå om, hvor og i hvilket omfang Metroselskabet eventuelt ønsker mulighed for at arbejde på byggepladserne udenfor normal arbejdstid.

Det fremgår af ”Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S” som udmønter principaftalen om metro til Sydhavnen, at afgangene til Sydhavnen vil blive omfattet af de regler om regulering af forurening og kompensationer, der er indført på baggrund af lov nr. 748 af 25. juni 2014 om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven som er udmøntet i ”Byggepladsbekendtgørelsen” og ”Nabopakkebekendtgørelsen”. Loven blev vedtaget den 5. februar 2015.

Såfremt Københavns Kommunes VVM-redegørelse vurderes at udgøre et tilstrækkeligt grundlag, vil transportministeren i medfør af lov om en Cityring kunne udstede regler om støjgrænser og kompensation for byggeriet af metro til Sydhavnen.

Andet

Miljøpåvirkninger

Alle de indkomne forslag, som vedrører undersøgelse af forskellige miljøforhold indenfor metroafgreningens influenszone, herunder støj, vibrationer, luft, trafik, rekreative forhold, jord og grundvand vil blive imødekommet i VVM-undersøgelserne.

Letbane som alternativ

Københavns Kommune har i 2010-2011 gennemført en screening af udbygningsmulighederne for den kollektive infrastruktur i København. Screeningen omfattede både en analyse af, hvor der er størst behov for at anlægge næste etape af metroen efter Cityringen samt en sammenligning med en udbygning af den kollektive trafik med anlæg af letbaner og eller højklassede buslinjer.

Af den screeningsrapport, der blev taget til efterretning af Borgerrepræsentationen den 15. juni 2011 fremgik det, at: ”De tætte byområder i København, (både de eksisterende og nogle af de nye byudviklingsområder) med relativt snævre gaderum og stor efterspørgsel efter gadeareal både til trafik og mere rekreative formål, egner sig relativt dårligt til højfrekvent letbanedrift.

Den tætte by passer til gengæld godt til en underjordisk metroløsning med stor kapacitet og mange passagerer til at dække de relativt store anlægsomkostninger. En højklasset overfladebetjening beslaglægger gadearealer, mens en metroløsning frigør gadearealer.

I de lidt mere spredt bebyggede områder uden for de tætte bydele vil bus- og letbaneløsninger i højere grad være aktuelle. Hvis der således etableres en letbane i Ring 3, vil denne måske kunne danne udgangspunkt for et letbanesystem med linjer ind i Københavns Kommune. De undersøgte letbanestrækninger mod nordvest og sydvest kan i en sådan situation tænkes forbundet med en eventuel letbane i Ring 3.”

En separat letbanelinje i Sydhavnen med eget kontrol- og vedligeholdelsescenter og med skift til Cityringen ved f.eks. Hovedbanegården vil få væsentligt færre afgang, længere rejsetid og som følge heraf også færre passagerer end en metroafgrening.

For hurtig beslutning om metro

Vesterbro Lokaludvalg finder, at der er truffet en for hurtig beslutning om etablering af metro til Sydhavnen. Det skal bemærkes, at metro til Sydhavnen, har indgået som et element i budgetaftalerne for Københavns Kommune i budgetterne for såvel 2012, 2013 og 2014.

I budgettet for 2012 var parterne enige om, at Cityringen skal fremtidssikres med forberedelse af etablering af metro til Sydhavnen. Der

blev derfor afsat 2 mio. kr. i 2012 til forberedelse af Cityringen til en afgrening mod Sydhavnen.

Året efter blev det i budgetaftalen aftalt at afsætte midler til Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen som, i samarbejde med Transportministeriet og Metroselskabet, iværksatte en udredning, der kunne danne grundlag for indgåelse af en aftale med staten om finansiering af metroafgreningen.

I budgetaftalen for 2014 fremgik det, at parterne fandt, at det var vigtigt, at arbejdet med realiseringen af metro til Ny Ellebjerg fortsatte.

Parterne blev i 2014 enige om at tilvejebringe finansiering til afgreningskammeret og ejerindskud i Metroselskabet på op til 1.800 mio. kr. til finansiering af metro til Sydhavnen.

Parterne blev desuden enige om at give Økonomiforvaltningen mandat til at optage forhandlinger med Metroselskabets ejerkreds med henblik på at sikre etablering af afgreningskammer og metro til Sydhavnen, på baggrund af den gennemførte udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen.

Jordforurening på baneterrænet og Sønder Boulevard

Jordforureningen ved Sønder Boulevard er behandlet i VVM-redegørelsen for Cityringen. Sydhavnsmetroens påvirkning af jordforurening og grundvand vil blive vurderet i den kommende VVM-redegørelse.

Naturgasledning

I forbindelse med udvikling af Enghave Brygge og etablering af nye områder til bolig og erhverv er det nødvendigt at omlægge en naturgasledning, som forsyner H.C. Ørstedværket.

Energinet.dk undersøger i øjeblikket om gastransmissionsledningen kan omlægges fra H.C. Ørstedværket via Belvedere-kanalen, Frederiksholmsløbet over havneløbet til Amager. Hvis denne omlægning er mulig, vil Metroen passere under gastransmissionsledningen i Frederiksholmsløbet.

Inden en omlægning af ledningen skal der udarbejdes en risikovurdering, som skal belyse at placeringen er uden uacceptable risici for anlæg og drift af metroen. Metroselskabet og Energinet.dk er i dialog omkring ledningsomlægningen, således at dette koordineres. Forhold vedr. gasledningen belyses i en parallel proces.

Navngivning af stationer

Et høringssvar påpeger, at stationsbetegnelserne ikke er sigende. I den kommende VVM-redegørelse arbejdes der videre med følgende betegnelser:

- Ny Ellebjerg Station, hhv. i terræn og som undergrundsstation
- v/ Mozarts Plads
- v/ Sluseholmen (tidligere v/ Slusen)
- v/ Enghave Brygge (tidligere v/ Frederiksholmsløbet)
- v/ Fisketorvet – Det er foreslået at ændre betegnelsen til v/Havneholmen. Dette giver dog problemer, idet Metroselskabet i øjeblikket arbejder på en række dokumenter med netop denne betegnelse for det afgreningningskammer, der forbinder Cityringen med metro til Sydhavnen. Inden stationen tages i brug forventes betegnelsen ændret.

Endelig navngivning af stationerne forudsætter en længere proces med bestyrelsesbeslutning og forelæggelse for bl.a. Stednavneudvalget.

Øvrigt

Forslag om bl.a. bro til Islands brygge, etablering af praktikpladser, kædeansvar overfor entreprenører, ønske om sportsplads på opfyldning i Fordgraven, cykelstier på Sluseholmen og udbygning af Dybbølsbro falder udenfor nærværende projekt og vil ikke indgå i den kommende VVM-redegørelse.

6 Oversigt over høringsvar

	Placering af metrostation	Adgangs- og parkeringsforhold	Trafik	Rekreative interesser	Støj	Flytte stationen v/ Slusen	Ressourceoptimering og genanvendelse	Ingen bemærkninger	Andet
Myndigheder									
Uddannelses- og Forskningsministeriet								X	
Region Hovedstaden, Klima & Ressourcer, Råstofteamet							X		
Frederiksberg Kommune	X		X						Grundvand, videreførelse
Transportministeriet									Fjernbusterminal
Organisationer, foreninger og virksomheder									
Al Finans		X							
Andelsforeningen Ellebo	X				X				
Aalborg Universitet			X						Stiforbindelse
Unibail-Rodamco og Skanska			X						Byrum
Unibail-Rodamco			X						
MT Højgaard						X			
Enhedslisten i Sydhavnen	X					X			Cykelstier
Metro Properties						X			
Kgs. Enghave Lokaludvalg	X	X	X	X	X	X			Indretning af plads
Valby Lokaludvalg	X								
Vesterbro Lokaludvalg	X					X			Letbane, jordforurening, gasledning
Amager Ro- og Kajakklub						X			
Energinet.dk									Elkabler og gasledning
Privatpersoner									
Claus Daugbjerg (intet svar)								X	
Jens Loftager	X		X			X			
Esben Larsen	X					X			
Erik Abitz		X				X			

Graver Graversen	X		X	X					
Lone Thau	X	X	X	X		X			
Bo Heinemann		X	X	X					
Klaus Scheuer	X	X		X		X			
Nafel Turkoglo			X	X	X	X			
Bianca Mercier	X		X	X					
Robert Nedergaard	X					X			
Kirsten Justesen og Alex Olsen						X			
Julie Kolding Olsen						X			
Thommi Nielsen	X	X	X						
Kim Bramskov	X	X	X	X		X			
Jens Dalsgaard	X		X			X			Pramning
Denis Bowers						X			Bro til Islandsbrygge
Ida Adi Holck	X								Linjeføring
Lise Engel Magnussen						X			Frederikskaj
Arzu Turkoglu						X			
Steen Larsson					X	X			
Morten Fridberg Olsen									Grønne områder ved Slusen
Marten Ølgaard (2 svar)						X			
Carsten Brock	X		X			X			
Signe og Martin Ziir Ingvarsen	X					X			Stationsnavne
Helle Pedersen						X			
Helle Krag Ramussen						X			
Jytte Leth						X			
Meir Vaknin						X			
Mette Otte						X			
Philip Berg Frederiksen						X			
Erik Thomsen						X			
Jens Borg Nielsen						X			
Anders Ege Rasmussen						X			
Klaus Bach Andersen						X			
Peter Voigt							X		Pramning
Morten Stryhn						X			
Steen Danielsen	X				X	X			Elevatorer, cyklister

Bilag Referat af borgermøde den 17. november 2014

Tid: Kl. 19-21
Sted: Aalborg Universitet København

Mandag den 17. november 2014 afholdt Københavns Kommune borgermøde om metro til Sydhavnen. Formålet med mødet var at redegøre for projektet og at indkalde idéer og forslag til den kommende VVM-redegørelse. Mødet bestod af et visionsoplæg fra Overborgmesteren samt faglige oplæg, bemærkninger fra de 3 berørte lokaludvalg samt drøftelse i plenum samt i mindre ”caféer”.

Der deltog ca. 120 borgere i mødet. Mødet var præget af faglige spørgsmål og svar, og stemningen var god. Programmet for borgermødet og de anvendte præsentationer fremgår af bilag A (2014-0193706-5).

Kontorchef Ingvar Sejr Hansen, Københavns Kommune bød velkommen og præsenterede aftenens program. Han gjorde opmærksom på, at høringsvar skal sendes skriftligt til kommunen.

Overborgmester Frank Jensen fortalte om baggrunden for aftalen med staten om metro til Sydhavnen. En aftale og et projekt, som har både trafikale og byudviklingsmæssig betydning for hele København. Metro til Sydhavnen vil også bidrage i forhold til de sociale udfordringer Sydhavnen står overfor og til en sammenhængende by. Det er vigtigt med indspil og bidrag fra lokalområdet tidligt i processen.

Projektchef Mikkel Kjær Jensen, Metroselskabet gennemgik de stationsplaceringer, der indgår i den aftalte og finansierede løsning for metro til Sydhavn samt en alternativ udformning af stationen ved Ny Ellebjerg som en underjordisk station. Ligeledes blev den overordnede tidsplan og arbejdsprocesserne frem mod åbningen af metro til Sydhavn i 2023 gennemgået.

Områdechef Martin Munk Hansen, BaneDanmark, fortalte om de statslige planer for udvikling af Ny Ellebjerg som trafikknudepunkt, hvor etablering af en fly-over er under forberedelse. Væsentlige investeringer i selve stationens adgangs-, skifte- og venteforhold kan først forventes efter 2020.

Michael Fjeldsøe, formand for Valby Lokaludvalg fremlagde lokaludvalgets overvejelser. Lokaludvalget er positivt indstillet overfor metroprojektet. Valby Lokaludvalg ønsker i særdeleshed, at der etableres en sammenhængende, velfungerende station på Ny Ellebjerg med en gennemgående gangtunnel til en dybtliggende metrostation.

Bruno Schwede, medlem af Vesterbro Lokaludvalg fremlagde lokaludvalgets overvejelser. Lokaludvalget er positivt indstillet overfor udbygningen af metroen, men finder at et kollektiv trafiknet med billigere løsninger f.eks. busser og letbaner bør overvejes. Lokaludvalget ønsker en udvidelse af Dybbølsbro og belysning af en metrostation på Teglholmen. Han understregede, at det er vigtigt, at de miljømæssige og sikkerhedsmæssige problemstillinger omkring jordforurening og gasledningen til H. C. Ørstedsværket undersøges grundigt.

Ann Vikkelsø, medlem af Kgs. Enghave Lokaludvalg fremlagde lokaludvalgets overvejelser. Lokaludvalget finder det positivt, at der sker en metroudbygning, hvilket vil bidrage til at knytte det nye og det gamle Sydhavn bedre sammen med resten af byen. Det er vigtigt, at der tages hensyn til de svage beboergrupper på og ved Mozarts Plads i anlægsfasen. Lokaludvalget ønsker en grøn og sammenhængende Mozarts Plads efter etablering af metroen.

Der var undervejs spørgsmål fra salen og efterfølgende ”cafédrøftelser” opdelt om 3 caféer;

- Ny Ellebjerg Station
- Mozarts Plads
- v/ Slusen, v/ Frederiksholmsløbet og v/Fisketorvet

Spørgsmål og bemærkninger fra salen og cafédrøftelserne er nedenfor grupperet efter de 3 caféers geografiske område samt generelle spørgsmål/bemærkninger.

Ny Ellebjerg Station

- Ønske om, at metrostationen udformes som en underjordisk station på nordsiden af Køge Bugt-banen.
- Bekymring om øget parkering i gaderne omkring stationen, og ønske om kommunal regulering af gadeparkeringen.
- Overvejelser om parkering til stationen på Valby Parkens P-pladser.
- Ønske om større tryghed på stationen.
- Mulighed for elevator fra Gl. Køge Landevej til fjerntogssporene på Ny Ellebjerg.
- Bredere og tryggere gangtunnel under Ny Ellebjerg.
- Ønske om at få åbnet Pilestykket som primær adgangsvej fra Valby Parken til stationen.
- Ønske om bedre information af beboere i området ved Sjælør Station, hvor metroen føres fra tunnel til terræn.
- Ny Ellebjerg som en sammenhængende løsning.
- Placering af parkering og cykelparkering.
- Fjernbusterminal.
- Ønske om et stationscenter eller kiosk/billetsalg.

Mozarts Plads

- Stationsplacering; f.eks. at udelade station på Mozarts Plads, eller mindre central placering ifht. pladsen, f.eks. placering i Borgmester Christiansens gade (umiddelbart øst/vest for Mozarts Plads).
- Forslag om placering af trapper f.eks. ved hjørnet Borgmester Christiansensgade/Louis Pios gade, trappenedgang i Borgmester Christiansensgade, spejlvending af station med hovedtrappe mod øst, flytning af bitrappe mod Borgmester Christiansens gade.
- Grøn og sammenhængende Mozarts Plads bagefter. Gerne med hævede flader og dæmpet trafik.
- Der bør tages særligt hensyn til udsatte/svage beboergrupper på og ved Mozarts Plads. Sikre at disse bliver klar over deres muligheder.
- Behov for alternative grønne opholdsteder i lokalområdet i anlægsfasen. Gerne af permanent karakter.
- Hvorfor har man brugt penge til forskønnelse af Mozarts Plads når der nu skal anlægges metro?

v/ Slusen

- Ønsker om mindre opfyld til station v/Slusen og mere hensyn til havn.
- Ønske om at flytte stationen op på land.
- Vandkvalitet, forurening og trafikforhold bør undersøges.
- Mindre beton og mere grønt ønskes.
- Stor bekymring om byggepladshegn og gener i forhold til boliger, ønsker derfor gerne stationen placeret i den sydlige del.
- Forurening i Fordgraven foreslås undersøgt.
- Dialog med grundejerne ønskes.

v/ Frederiksholmsløbet

- Mulighed for station på Teglholmen ved skolen.
- Undervandsstation ønskes.
- Forslag til krav til jordtransport f.eks. til el, gas eller biogas-transport.
- Forslag til at sammenlægge bro og stationsanlæg.

v/Fisketorvet

- Bekymring om vejadgang til Havneholmen.
- Forslag om brug af havnen til transport af byggematerialer og jord til og fra stationerne.

Generelle emner

- Støj og compensation.
- Mulighed for station ved Sjælør Station.

Afslutning og proces for indgivelse af hørings svar

Ingvar Sejr Hansen gennemgik, hvordan man kan indgive hørings svar. Han understregede, at der vil blive skrevet et referat fra mødet og at dette vil indgå i sagsfremstillingen til politikerne.

Ingvar Sejr Hansen opfordrede de fremmødte til at sende deres idéer og forslag til VVM-redegørelsen til Københavns Kommune senest den 12. december 2014.

Referencer

Københavns Kommune m.fl., 2011: Udbygning af den kollektive trafik i København.

Metroselskabet, juni 2013: ”Cityringen – Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen”.

Regeringen og Københavns Kommune, 14. maj 2014: ”Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen”.

Transportministeriet, 2014: Bekendtgørelse om forurening og gener fra anlægget af Cityringen.

Transportministeriet, 2014: Bekendtgørelse om compensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen.

Transportministeriet, 2015: Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S. (Afgrening fra Cityringen til Sydhavnen, mulighed for udvidelse af afgreningen til Nordhavnen, reduktion af statens ejerandel af Udviklingselskabet By & Havn I/S, projektering af en Nordhavnstunnel m.v.). Lov nr. 156 af 18. februar 2015.