



Til medlemmerne af Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen

I står over for at skulle træffe nogle afgørende beslutninger for den videre planlægning af metro til Ny Ellebjerg. Valby Lokaludvalg støtter projektet, men der er nogle helt centrale forhold, som er afgørende.

1) Ingen nye barrierer i byrummet

Valby og Kongens Enghave er bydele, der i forvejen er skåret i stykker af mange store vej- og baneanlæg, der opdeler bydelene i enklaver. Det er derfor helt uspiseligt, hvis en metro kommer til at køre i en åben grav gennem disse bydele.

2) 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 omstigningsmuligheder. Tre centrale forhold taler for denne løsning

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 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. Rapporten peger da også på, at denne stationsplacering i sig selv forventes at give ca. 20% eller 300.000 flere passagerer på denne metrostation (jf. rapporten s. 43, 45 og 46).

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

18-06-2013

Sagsnr.
2013-94127

Dokumentnr.
2013-433873



buslinje 18 (fremtidig 8A), der forbinder til Valby Station og Frederiksberg.

b) Fremtidssikring af Ny Ellebjerg

Rapporten peger på, at der er oplagte muligheder for videre udvikling af metrolinjen fra Ny Ellebjerg, dels gennem en forlængelse som metro eller letbane til Hvidovre Hospital og letbanen i Ring 3, dels ved at lade den fortsætte som metro ad S-Ringbanen til Hellerup. Især den sidste løsning ville kunne realiseres inden for en forholdsvis kort tidshorison. 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 for løsning C på 9.950 mio. Omvendt anslås prisen på en senere ombygning af anlægget til undergrundsstation at udgøre 1.560 mio. kr. (se rapporten s. 156 og 158). Samtidig vil valget af den optimale løsning fremme udbygningen af de store udviklingsområder, der endnu ligger ved Ny Ellebjerg, Poppelstykket og Grønttorvet.

c) Påvirknings af lokalområdet ved station i terræn.

Løsninger med metrostation i terræn syd for Ny Ellebjerg udføres på den sidste strækning som cut-and-cover-tunnel der går videre i en åben grav og ender i terræn. En sådan løsning vil give langt større påvirkning af lokalområdet i form af nye barrierevirkninger og støjpåvirkning. Desuden giver denne løsning behov for at bruge langt mere indgribende byggemetoder (cut-and-cover-tunnel), som især vil medføre stor usikkerhed for beboerne i bebyggelsen Sjælør Boulevard 47-57, hvor man vil grave sig umiddelbart under bygningen, hvilket rejser alvorlige spørgsmål både i byggefasen og i forhold til efterfølgende belastning med lavfrekvent støj (jf. rapporten s. 120-21). Desuden vil denne løsning medføre, at hastigheden på metroen må nedsættes til 65 km/t imod de normale 90 km/t (jf. s. 111).

Med Venlig Hilsen

Lisbeth Ritter
Formand for Valby Lokaludvalg

Michael Fjeldsøe
Næstformand for Valby Lokaludvalg
Formand for planudvalget