



20-06-2013

Sagsnr.
2012-92713

Dokumentnr.
2013-438298

Sagsbehandler
Jakob Keinicke Sørensen

Til BR

Forvaltningens kommentar til henvendelse fra Valby Lokaludvalg om Sydhavnsmetro

Valby Lokaludvalg har d. 18.6.2013 sendt en henvendelse til medlemmerne af BR vedr. udredningen om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, der behandles af ØU d. 18. juni og BR d. 22. august.

Henvendelsen har følgende hovedpunkter:

- Ingen nye barrierer i byrummet
- Ny Ellebjerg

Forvaltningen har følgende kommentarer til de enkelte punkter:

Ingen nye barrierer i byrummet

I udredningen er beskrevet løsninger, hvor metroen ikke føres i en boret tunnel, men i en åben grav gennem Borgmester Christiansens Gade forbi Mozarts Plads til Sjælør Boulevard.

En løsning med åben grav vil have store negative konsekvenser for det lokale miljø i Sydhavnen.

Løsningen blev oprindeligt taget med i udredningen med en forventning om, at den var et billigere alternativ til en boret tunnel. Metroselskabet konkluderer dog i udredningen, at åben-grav løsningen er ca. 100 mio. kr. dyrere end løsningen med boret tunnel.

Ny Ellebjerg

Staten undersøger i øjeblikket muligheden for at udvikle Ny Ellebjerg til et stort regionalt knudepunkt, men der er endnu ikke truffet beslutning om, eller afsat midler til, en opgradering af Ny Ellebjerg Station. I statens udredning indgår også etablering af trapper fra Gl. Køge Landevej, der vil kunne give buspassagerer hurtig adgang til regionaltogsperronerne på Ny Ellebjerg.

I Metroselskabets udredning om Sydhavnsmetroen er beskrevet to løsninger for udformningen af Ny Ellebjerg Station.

I den ene løsning er metrostationen placeret på terræn syd for Ny Ellebjerg Station, hvilket giver relativt komplicerede gang- og skifteveje på stationen.

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 14
1599 København V

Telefon
2447 9394

E-mail
jks@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

I den anden løsning er metrostationen etableret som undergrundsstation parallelt med perronerne på S-togsringbanen og regionaltogsperronen. Det giver mulighed for at lave én samlet tværgående gangtunnel, der forbinder metro, S-tog og regionaltog. Denne løsning er mere overskuelig for de mange passagerer, der forventes dagligt at benytte Ny Ellebjerg Station.

Løsningen med den underjordiske station har lidt kortere gangafstande, og får som følge heraf ca. 1.000 ekstra påstigere om dagen på metrostationen, men koster 430 – 660 mio. kr. mere end løsningen med metrostationen på terræn. Det bør dog nævnes, at OTM-modellen, der anvendes til at beregne passagertal, ikke medtager parametre som tryghed og overskuelighed i sin vurdering.

Det er korrekt, som Lokaludvalget skriver, at en undergrundsstation nord for Ny Ellebjerg vil gøre det muligt, på et senere tidspunkt, at føre metroen videre mod f.eks. Hvidovre Hospital, Frederiksberg eller erstatte S-togene på den nuværende S-togsringbane.

Hvis stationen ikke udformes som undergrundsstation, men placeres på terræn, syd for Køge Bugt banen, og det på et senere tidspunkt besluttet at føre den videre mod en af de tre nævnte muligheder, vil det koste 1,7 mia. kr., at få ført stationen over på den nordlige side af Køge Bugt banen, hvorfra metroen kan føres videre.

Lokaludvalget nævner desuden usikkerheden for beboerne i bebyggelsen Sjælør Boulevard 47-57, hvor man vil grave sig umiddelbart under bygningen. Denne løsning er dog kun relevant for de scenarier, hvor metroen anlægges i åben grav gennem Borgmester Christiansens Gade. Denne løsning er, som tidligere nævnt, dyrere end en boret løsning.

I samtlige andre løsninger bores metroen under den nævnte ejendom, således, at der sikres minimum 5 meters kalklag mellem den boret tunnel og bygningens fundament.

Forvaltningen vurderer heller ikke, at løsningen med metrostation på terræn vil give væsentlige barriere- og støjvirkninger i lokalområdet eftersom metroen føres langs den eksisterende S-togsbane og banen, der betjener regional- og intercitytog.