

Høringssvar vedr. Metro M5 med skakt/station ved Gammel Kongevej.

Vesterbro Lokaludvalg har behandlet de to høringer samlet på vores Lokaludvalgsmøder, samt vores Teknik- og Miljøudvalgsmøder. Vi har ligeledes deltaget i et lokalt møde med lokale borgere på Indre Vesterbro.

Vores høringssvar vil overordnet behandle de to høringer samlet – og kan derfor indgå i behandlingen af begge høringer.

1. Helt overordnet er der behov for at lade en uvildig enhed belyse hvorvidt det er fornuftigt at bygge Metro i København med den størrelse, der hidtidigt er bygget i. Når det allerede nu er nødvendigt at planlægge og bygge yderligere linjer i vores gode men dog forholdsvist lille hovedstad, så er det jo fordi de realiserede linjer, stationer og tog er for små – og kapaciteten derfor er for ringe. I stedet for at arbejde videre på dette forkerte grundlag, så bør der nu ses på, om det ikke var på tide at bygge stationer og tog store nok til fremtidens København – og københavnere. Og her er det nok nødvendigt, at lade friske øjne se på disse udregninger.

Placeringen af stationen i Reventlowsgade er forkert – og det af flere årsager.

2. Det har nu vist sig, at der kommer til at være massive ombygninger på Indre Vesterbro. I en meget lang årrække. Den afvejning der ligger til grund for at fravælge en realitetsbehandling af en placering i Bernstorffsgade – nemlig hensynet til de overordnede trafikårer – bør NU afvejes op mod de meget væsentlige problemer, som beboerne (og turisterhvervet) på Indre Vesterbro stilles i udsigt. Problemer der først nu for alvor er afdækket.
3. I vurderingen af Bernstorffsgade bør det indgå, hvordan de mange buslinjer på sigt vil kunne spille sammen med en Metrostation under denne del af hovedbanen. Dette længere sigte bør vejes op mod det trods alt mere kortvarige byggeri af en ny Metrostation på stedet. Og dette længere sigte er jo blevet så meget mere aktuelt, fordi der nu planlægges med at lukke for busser på den inderste del af Vesterbrogade. Bernstorffsgade bliver alt andet lige et trafikalt knudepunkt – selvfølgelig bør Metrostationen ligge der.
4. De massive ombygninger på Indre Vesterbro bør tale imod byggeriet af endnu en metrostation her. Når der skal lægges 2,5 år til selve Metrobyggeriet, men samtidigt fortælles, at man kan have andre arbejder sideløbende, - så fremstår det så meget mere uforståeligt, at man allerede nu foretager prøveboringer i lokalområdetets smalle gader. Tæller disse prøveboringer med i perspektivet på de 2,5 år – eller på de 12 måneder? Eller er man i realiteten gået i gang med en tredje periode, som så ikke fremgår af de fremlagte papirer?
5. Det fremgår, at der skal rives en del af Hovedbanegården ned. Hovedbanegården indgår i det nationale Industrikturminde - som en af de 25 på

landsplan. Man kan desværre ikke se hvilken bygning der er tale om.....

Men det rejser jo spørgsmålet om Kulturministeriet og Københavns Museum er blevet hørt. Er de det?

Vi kan jo ikke vide hvilken bygning der er tale – men det bør indgå i drøftelsen, at de andre nationale Industrikulturminder stort set alle er under pres i disse år, som en del af processer med byudvikling og transformation. Ser man på Carlsberg er der tale om væsentlig overbebyggelse rundt om de efterladte bygninger. Netop fordi Københavns Hovedbanegård stadig er i brug bør der derfor i videst muligt omfang sættes på en bevaring i sin helhed.

Skulle der blive taget beslutning om at gennemføre byggeriet i Reventlowsgade, så bør det måske indgå i projektet, at genopbygge denne bygning – måske fordi vi jo ikke kan vide hvilken bygning der er tale om. I hvilken udstrækning vil en nedtagning og genopbygning komme på tale? Er dette regnet ind i Miljøkonsekvensvurderingen?

6. Det virker fornuftigt at planlægge med en løsning, der kan binde banen sammen. Men det virker underligt, at bygge en station/skakt ved Gammel Kongevej, uden at tage denne i brug. Hvis man bygger stationen/skakten bør man selvfølgelig også tage den i brug.

Og her bør afstanden mellem stationen så indgå i beregningerne af rentabilitet, passagerantal og Miljøpåvirkning. Også placeringen af stationen ved Hovedbanegården.

Ved Metrocityringens planlægning blev vi på Vesterbro oplyst om, at afstanden mellem Litauens Plads og Hovedbanegården ville blive for kort – her var kun 800 meter. Dette var blandt andet årsagen til, at Carlsberg ikke kunne få sin egen station.

Det virker underligt, at man nu kan planlægge med 560 meter fra en station i Reventlowsgade til en station på Gammel Kongevej. At passagerantallet og miljøpåvirkningen vil kunne argumentere for dette.

På denne baggrund vil vi i Vesterbro Lokaludvalg vende os mod en placering af Metrostationen i Reventlowsgade – og fortsat argumentere for en placering i Bernstorffsgade.

Med venlig hilsen

Thomas Egholm

Forperson for Vesterbro Lokaludvalg