

Bestyrelsen, v. formanden Jeppe Funch
Nystedvej 35, 2500 Valby.
Tlf. 36 46 13 42, e-mail: jeppe@funch.com
København, den 20. november 1999

Banestyrelsen
Ringbaneprojektet
Sølvgade 40, E
1349 København K.

Høringssvar vedrørende Ringbaneprojektet.

Ringbanen - Harrestrup Station.

Efter vor deltagelse i borgermødet på Sankt Annæ Gymnasium den 17. November 1999 har vi diskuteret de forelagte redegørelser om Ringbanen og fremsender følgende bemærkninger:

Generelt:

Bestyrelsen er principielt positivt indstillet overfor Ringbanen som et væsentligt fremskridt for den kollektive trafik.

Vi kan tilslutte os Ringbanens overordnede udformning, der giver sig udtryk i en tværgående trafikåre med omstigningsmuligheder til de radiale S-togslinier og Minimetroen.

Deraf følger, at vi må acceptere, at Harrestrup Station anlægges som omstigningsstation i "jernbanekrydset" mellem Ringbanen og S-banen til Høje Taastrup.

Vi går også ind for, at der gives beboerne i det stationsnære område mulighed for at benytte stationens perroner på såvel Ringbanen som på Radialbanen Valby - Høje Taastrup.

Specielt:

Af Banestyrelsen Miljøredogørelse fremgår, at man har planlagt utraditionelt under hensyntagen til Harrestrup Stations placering midt i et udpræget beboelseskvarter med vejnet til lokaltrafik, men uden egentlige adgangsveje for biltrafik.

① Vi anerkender derfor strategien om adgangsveje, der specielt retter sig mod fodgænger- og cyklisttrafik.

Vi har ingen detaljerede kommentarer til hovedadgangsvejen fra Ansgars Allé, da den ligger udenfor vort område. Det samme gælder adgangsvejen fra AKB-husene til Høje Taastrupbanens perron.

Bestyrelsens interesse knytter sig til adgangsvejen til Ringbanens perroner og de dertil knyttede forpladsarealer ved ramperne til gangbroen mellem Søndre Allé og Maribovej.

2 Vi foreslår, at trappeanlægget fra gangbroen Maribovej/Søndre Allé allerede fra stationsåbningen i 2003 suppleres med elevatoranlæg. Motiveringen herfor er, at fodgængergruppen også omfatter kørestolsbrugere og barnevognskørere samt cyklister, der vil bringe cyklen med på S-togsrejsen.

Vi går ud fra, at eventuelle bygningsændringer på gangbroen udføres under hensyntagen til broens klassificering som "bevaringsværdig bro" (jf. side 72 i Miljøredøgørelsen).

Vi går ligeledes ud fra, at de nødvendige bygningsændringer og tilbygninger på broen udføres efter normerne, der er beskrevet i Miljøredøgørelsens afsnit om "Visuelt miljø" (side 84).

Bestyrelsen finder, at det er en væsentlig mangel ved præsentationen af stationstyperne, at man ikke har medtaget en "arkitektskitse" af Harrestrup Station på samme måde, som det er tilfældet med stationerne i Miljøredøgørelsens side 86-89. Harrestrup Stations særlige funktion og karakter fortjener en visualisering. Vi henstiller til Banestyrelsen snarest at råde bod herpå.

3 Vi har bemærket, at "Stationerne udformes under hensyn til ønske om kriminalpræventive foranstaltninger, som gennemsigtighed og tryghed" (Miljøredøgørelsen, side 84). Debatten på borgermødet viste, at en mere detaljeret udredning om dette emne er nødvendig for en bredere accept af stationsanlægget.

4 Bestyrelsen har speciel interesse i forpladsen ved Maribovej, idet den er skitseret i umiddelbar nærhed af vort område. Vi går ud fra, at forpladsens væsentligste gadeinventar vil være et cykelparkeringsanlæg til ca. 100 cykler i åbne, overdækkede eller aflåste stativer. Vi ønsker medindflydelse på anlæggets nærmere udformning og placering.

5 →
6 Vi ønsker - jf. debatten på borgermødet - en nærmere redegørelse for, hvordan man vil forhindre udefra kommende bilister i at oversvømme de stationsnære områder med parkerede biler.

Bestyrelsen gør opmærksom på, at foreningen for længst overfor Valby Bydel og Københavns Kommune har meldt sin interesse i den videre udvikling af cykelruterne. Derfor forventer vi os inddraget i processen, såfremt Ringbaneprojektet skulle give anledning til nye initiativer om cykelrutens udformning.

7 Vi ser, at der i Miljøredøgørelsen opereres med antal "påstigere 3.400 heraf 1.900 omstigere". På borgermødet blev vist en planche, hvor måleenheden var "rejsende" uden ovennævnte sondring. Det illustrerede tal var flere gange så stort som "påstigertallet". Vor vurdering af Harrestrup Stations indvirkning på boligområdets miljø er afhængig af en troværdig trafik- og benyttelsesprognose for denne tvillingestation. Vi ønsker derfor en mere detaljeret fremstilling af den forventede benyttelse af Harrestrup Station.

10

Vi vil desuden gerne have oplyst, om der i perioden fra 2003 til 2006, hvor Harrestrup Station er midlertidig endestation for Ringbanen, vil opstå særlige støjgener i forbindelse med rangering m.m.

Vi er opmærksomme på, at Harrestrup Stations utraditionelle placering medfører særlige forhold i anlægsperioden. På den ene side vil de omliggende beboelsesområder på grund af deres intensive arealudnyttelse være meget sårbare overfor lastbilkørsel og afledte aktiviteter fra stationsbyggeriet samt spor- og køreledningsarbejdet. På den anden side synes anlægsarbejdet ved Harrestrup Station at være særligt begunstiget set fra en jernbanemæssigt synsvinkel. Vi foreslår derfor, at trekanten mellem Ringbanen, Vestbanen og Godsbanen anvendes som basisområde for anlægsarbejdet og, at kørsel med materialer m.m. til og fra anlægsarbejdet fortrinsvis foregår med tog ad godsbanesporet til en midlertidig anlagt "arbejdsstation" på trekantens vestside. Iagttagelser har vist, at trafikken på den dobbeltsporede godsbanelinie allerede nu er meget beskeden.

9

8

Hvis Ringbanen derfor bruger egne adgangsveje (jernbanespor) til nødvendig arbejdskørsel, vil det gøre et særdeles positivt indtryk på de omkringboende.

Vi håber, at ovennævnte spørgsmål vil blive afklaret og meddelt foreningen snarest muligt.

Med venlig hilsen
p.b.v.

Jeppe Funch
Formand.

/Henning Jensen
Kasserer.