



## Politisk godkendt høringssvar på ”Miljøredegørelse for København-Ringsted”

Københavns Kommune har modtaget Trafikstyrelsens ”Miljøredegørelse for København-Ringsted”.

Miljøredegørelsen behandler både den såkaldte 5. sporløsning, der kører via Roskilde, og nybygningsløsningen, som kører via Køge.

Førstnævnte har kun begrænsede konsekvenser for det lokale miljø i Københavns Kommune. Høringssvaret vil derfor primært forholde sig til nybygningsløsningen.

Københavns Kommune støtter nybygningsløsningen fordi den giver det største løft af både den regionale, nationale og internationale passagertrafik. Derudover giver den tilstrækkelig kapacitet til den forventede vækst i godstrafikken, der forventes i forbindelse med åbningen af Femern-forbindelsen.

Borgerrepræsentationen besluttede d. 1. juni 2006, at København Kommune ønsker, at den nye banestrækning ”...enten bliver nedgravet og overdækket eller bygges i form af en boret tunnel”.

I Trafikstyrelsens grundløsning er banen hverken anlagt som boret tunnel eller overdækket. I stedet anlægges den på en dæmning, og i en åben banegrav. Denne løsning er fuldstændig uacceptabel for Københavns Kommune.

Udover grundløsningen indeholder Miljøredegørelsen også en alternativ løsning, hvor banen delvist er gravet ned og overdækket. Problemet med denne løsning er, at der er tale om en højtliggende tunnel, som har en overkant på 2-3 meter over det omkringliggende areal, og derfor vil optræde som en lang jordvold gennem området. Gennem Vigerslevparken er banen ikke overdækket, men løber i en åben banegrav. Løsningen er følgelig heller ikke acceptabel for Københavns Kommune og bør bearbejdes betydeligt før endelig vedtagelse.

Københavns Kommune ønsker generelt at fremhæve følgende forhold:

- Begge løsninger gennemskærer rekreative områder i et tæt bebygget, og socialt belastet, område. I den sammenhæng er grundløsningen, der indeholder både dæmning og åben banegrav, fuldstændigt uacceptabel for Københavns Kommune.
- Der er risiko for øget støjbelastning i området. Støjen vil både komme fra den gennemkørende togtrafik, men også fra Kulbane- og Vigerslevvej, der hæves flere meter, hvorved støjen spredes over et større område.

- Både nybygningens grund- og alternative løsning indeholder to krydsninger af spor i niveau. Det reducerer jernbanens funktionalitet, og øger risikoen for forsinkelser i togtrafikken.

Københavns Kommune ønsker en løsning, hvor banen anlægges som en boret tunnel, eller en løsning der tager udgangspunkt i miljøredegørelsens alternative linieføring, men med følgende ændringer:

- Umiddelbart efter banens afgrening fra ringbanen bør den nye bane dykke med 12 – 14 promille, og ikke med de ca. 8 promille der er forudsat i det nuværende forslag. Det vil betyde, at:
  - Retortvej ikke skal hæves nær så meget som i den nuværende løsning. Derved sikres bedre adgangsveje til bl.a. Grønttorvet.
  - Tunnellen kan graves længere ned, således, at overkanten af terræn på det grønne hæves mindre end i den nuværende løsning
- Trafikstyrelsen skal sikre, at de grønne områder ved Kulbanevej, efter anlæg af tunnellen, bearbejdes terrænmæssigt, så de kan anvendes rekreativt af områdets beboere.
- Banetunnellen skal placeres så dybt som muligt ved krydsningen af Vigerslevvej og Vigerslevparken. I den forbindelse bør Trafikstyrelsen undersøge muligheden for at omlægge bl.a. kloakledninger, der blokerer for en dybereliggende banetunnel. Det vil betyde, at:
  - Hævningen af Vigerslevvej, og de deraf følgende støj-, indblik- og skyggegener, kan reduceres
  - Vigerslevparken fortsat kan benyttes til rekreative formål.
- Banens krydsninger bør være niveaufrie. Af hensyn til de omkringliggende boliger, samt udviklingsområdet ved Grønttorvet, bør krydsningerne laves som fly-under.

I det følgende gives først en række generelle bemærkninger til Miljøredegørelsen. Herefter gennemgås 5. spors løsningen, nybygningsløsningens grundløsning og efterfølgende nybygningsløsningens alternative løsning: Tunnel ved Kulbanevej.

## **Generelle bemærkninger**

Der mangler gode illustrationer af de valgte løsningers indvirkning på lokalområderne, der kan anskueliggøre effekten af den nye bane. Der mangler endvidere en belysning af de landskabelige og byrumsmæssige kvaliteter, der ødelægges eller opnås i området.

Derudover skal det bemærkes, at tegningsmaterialet i Miljøredegørelsen har en karakter, der gør det meget vanskeligt at vurdere konsekvenserne for de veje og stier, der bliver påvirket af de forskellige forslag.

Københavns Kommune skal derfor anmode om, at kommunen, på et tidligt tidspunkt, inddrages i de detaljerede overvejelser om den konkrete udformning af det endelige anlæg.

Da der er tale om et statsligt infrastrukturprojekt, med landsdækkende effekt, forventer kommunen, at alle omkostninger til miljømæssige forbedringer, og omlægninger af færdselsarealer, afholdes af staten.

## **Udbygningsløsningen - 5. spor**

Overordnet set påvirker 5. spor-løsningen kun omgivelserne støj- og vibrationsmæssigt.

Der bør i den forbindelse tages hensyn til bebyggelserne på F.L. Smidth grunden, og den fremtidige bebyggelse nord for Torveporten og på Grønttorvsgrunden.

Udbygningsløsningen medfører ikke ændringer i forhold til vej- og stiforhold i området omkring anlægget.

For at forbedre adgangen til de kollektive transportmidler anbefales det, at der i forbindelse med en eventuel gennemførelse indarbejdes en stibro fra Grønttorvsgrunden til Vigerslev Station.

## **Nybygning - grundløsningen**

*Bro over Retortvej, dæmning ad Kulbanevej, i afgravning gennem Finnebyen, under terræn ved Vigerslevvej, der dog hæves 3,5 m og i afgravning gennem Vigerslevparken.*

Overordnet set er grundløsningen som sagt fuldstændigt uacceptabel byplan- og miljømæssigt, og med til at forværre de fysiske forhold for

de udsatte områder omkring Kulbanevej. Bydelen skæres over af endnu et stort trafik anlæg, og grønne anlæg mister deres brugsværdi eller fjernes. De følgende konkrete bemærkninger skal ses i dette lys.

### **Grundløsning - Planmæssige forhold**

Størstedelen af det grønne område langs Kulbanevej optages af baneanlægget, spærrer fysisk og visuelt, og medvirker til yderligere opsplittning af lokalområdet. Både i tilfælde af, at projektet udformes efter grundløsningen (5-6 m høj dæmning) eller alternativet (2-3 m høj dæmning), må det sikres, at restarealerne får en landskabelig bearbejdning, således at de vil fremstå som et anvendelige, rekreative områder. Beboerne i de nærmeste boligområder bør inddrages i planlægningen af disse områder.

Det skal bemærkes at der på grund af Kulbanevej-områdets sociale profil er det i foråret 2008 besluttet at udarbejde en helhedsplan med såvel en fysisk som en boligsocial genopretningsindsats.

Stiforbindelsen fra Kulbanevej til Vigerslev Vænge bør bearbejdes under hensyn til kriminalpræventiv og handikapegnet udformning.

Det er også nødvendigt at tage hensyn til eksisterende stiforbindelser mod indkøbsmulighederne og nabosammenhængene nærmere Vigerslevvej. Det drejer sig om:

- en grøn sti mellem Henriksgården og Centerparken.
- en asfalteret sti, der giver stiadgang fra Vigerslev Allé via legepladsen til Vigerslev Vænge (nr 52-58), på tværs af Kulbaneområdet og hen til Hornemans vænge (ved nr 42).

Hvordan disse forbindelser kan løses skal også redegøres for, især ved "grundløsningen". De er af betydning for områdets indre sammenhæng, og for mulighederne at forbedre kontakten imellem naboområderne.

Ca. 2/3 af Finnebyen må re-lokaliseres. Det er af afgørende betydning, at dette foretages med øje for de sociale forhold og muligheder i forhold til bebyggelsens indbyrdes placering. Den foreslåede placering på række tager ikke højde for dette.

Lokalområdet og beboerne bør tages med på råd, og der bør i fællesskab findes den bedste løsning.

Endvidere påvirkes beboerne i husene nærmest Vigerslev Allé af den hævede vej med øget støj-, skygge- og indbliksgener.

De rumlige forhold ved Vigerslev Station og krydset Vigerslev Allé/Retortvej/Kulbanevej samt restarealerne, der opstår ved

terrænbehandling bør beskrives. Det samme gælder arealerne ved Retortvej nr.1 og Frugtmarkedet nr.1, der skal bearbejdes for at sikre helhed i bylandskabet ved stationen. Fremkommelighed for fodgængere og orientering i stationens nærhed er vigtig for byudviklingen i området

I forbindelse med beskrivelsen af Kulbanevejs fremtidige indretning, er det beskrevet at Københavns Kommune har foreslået, at Kulbanevej spærres mod Vigerslevvej. Københavns Kommune har revideret sit synspunkt og vil anbefale at der ikke sker en spærring.

### **Grundløsning - Vejoplægninger**

Det er ikke klart belyst i Miljøredegørelsen, hvilke konsekvenser der er for de eksisterende vejes udformninger og stigningsforhold, når de enten føres over eller under jernbanen. Det gælder både for grundløsningen, og de alternative løsninger.

Det er Københavns Kommunes politik, at nye udformninger af vejforløb skal tilgodeses tilgængelighed for alle typer af trafik. Derfor bør der i det videre forløb, uafhængigt af valg af linjeføring, udarbejdes projektmateriale for vejene, der bl.a. viser de nye koteforhold, hvor alle typer af trafik er tilgodeset.

Der vil i forbindelse med myndighedsgodkendelse blive stillet krav til tilgængeligheden med udgangspunkt i Vejdirektoratets vejregler.

Vejoplægningerne har særlige konsekvenser for den nordlige del af Grønttorvsgrundens fremtidige bebyggelse, der over en ca. 10 års periode efter 2012, forventes at få 1.000 arbejdspladser og 2.000 boliger.

Området vil blive kraftigt påvirket, fysisk og visuelt af den hævede bane. Det vil således opleves væsentligt mere besværligt og mere utrygt at gå eller cykle fra Grønttorvsgrunden, og den sydlige del af Retortvej, via tunnelen og videre til Vigerslev Allé Station.

Det er et mål, at Grønttorvsområdet så vidt muligt betjenes med kollektiv trafik. For at forbedre adgangen til de kollektive transportmidler anbefales, at der etableres en stibro fra Grønttorvsgrunden til Vigerslev Allé Station. Hvis banen hæves på dette sted, vil stibroen skulle hæves tilsvarende, hvilket fordyrer projektet og forringer komforten.

Det er forudsat, at Grønttorvsområdet ikke kun trafikbetjenes af Gammel Køge Landevej, da kapaciteten her belastes af byudvikling både øst og vest for vejen. Også Retortvej må indgå i vejbetjeningen af Grønttorvsområdet, og der er planlagt flere indkørsler til området

herfra. Det vil både af denne grund og på grund af barriereeffekten være yderst uheldigt, hvis Retortvej på strækningen sænkes markant.

Gennemførelse af de forskellige forslag vil betyde, at der i byggeperioden vil blive tale om store påvirkninger af det omgivende vejnet. Enten i form af veje, der skal hæves/sænkes eller i forbindelse med store mængder materiale, der skal transporteres til og fra byggepladserne.

I forbindelse med vejene er det Københavns kommunes holdning, at færdslen skal opretholdes permanent, og der vil kun i korte perioder blive mulighed for helt at spærre veje. Dette gælder specielt for Vigerslevvej der er en del af Ring 2, som er den overordnede ringforbindelse i Københavns Kommune.

Endelig skal det bemærkes, at omkostningerne i forbindelse med ombygning og ændringer af vej- og stiforhold i forbindelse med etablering af den nye baneforbindelse forventes af holdt af Trafikstyrelsen.

### **Grundløsning – Rekreative forhold**

Siden 1983 har boldklubben Rikken FC spillet fodbold på den bane, der er anlagt på det grønne areal langs Kulbanevej. Klubben har omkring 100 medlemmer, hvoraf 2/3 er under 25 år. Medlemmerne rekrutteres primært fra de sociale boligbyggerier Hornemanns Vænge og Vigerslev Vænge.

Området langs Kulbanevej er et af Københavns hårdt belastede kvarterer, og har flere gange været på tale som ”områdeløft” og der er som sagt allerede en boligsocial indsats i gang i området. I den sammenhæng betragtes det arbejde, der foregår i Rikken FC som en præventiv indsats. Det var på den baggrund, at Københavns Borgerrepræsentation i 2006 besluttede, at opgradere Rikken FC’s faciliteter med henholdsvis en kunstgræsbane og en klubhuspavillon på 80 m<sup>2</sup>.

Både den foreslåede ”grundløsning” og ”alternative løsning” i høringsmaterialet vil ødelægge fodboldbanerne på det grønne areal langs Kulbanevej. Derfor skal der findes et erstatningsareal til Rikken FC.

Da den geografiske afstand mellem hjem og idrætsfacilitet har afgørende betydning for børns idrætsdeltagelse, vil nedlæggelse af fodboldbanerne på Kulbanevej alt andet lige være et tilbageskridt for arbejdet i Rikken FC – og dermed for en vital del af det boligsociale arbejde i området.

En linjeføring i åben grav gennem Vigerslevparken vil opdele arealet (Lerknolden) i to mindre dele, både fysisk og visuelt. Endvidere vil deres begrænsede størrelse gøre, at de vil være tæt omgivet af trafikstøj. Banestøj til den ene side og bilstøj til den anden. Det vil forringe den nuværende rekreative værdi væsentligt, og vanskeliggøre fremtidig forbedring af Lerknoldens rekreative funktion som foreslået i udviklingsplanen for Vigerslevparken.

Vigerslevparken er en del af et langt sammenhængende grønt parkbånd rundt om byen, fra Valbyparken i Syd til Utterslev Mose i nord, og en øget koncentration af gennemskærende transportkorridorer ved Lerknolden vil forringe kvaliteten af det sammenhængende parkbånd.

Etablering af en stiforbindelse over banen vil kun i meget begrænset omfang kunne kompensere for den forringelse af Vigerslevparken en åben banegrav vil være.

## **Grundløsning – Miljø og natur**

### Støj fra jernbanen

Københavns Kommune ønsker at støjen i så høj grad som mulig dæmpes direkte ved kilden. Støjskærme og facadeisolering som løsning på støjproblemerne bør komme derefter.

Københavns kommune finder det derudover væsentligt, at alle boliger, hvor dette baneprojekt medfører en stigning i støjniveauet, får den nødvendige støjdamper, så Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier på området kan overholdes. Københavns Kommune ser gerne, at den konkrete udformning af de støjdamper foranstaltninger gennemføres i samarbejde med kommunen og de berørte beboere.

Kommunen ønsker dokumentation for at den vejledende grænseværdi for maksimalniveauet kan overholdes ved boliger i Københavns Kommune

### Støj fra vejtrafikken

Københavns Kommune ønsker, at der gøres rede for de miljømæssige konsekvenser af ændringer af vejene, herunder at Kulbanevej og Vigerslevvej hæves og støjen dermed spredes i området. Især området omkring Vigerslevvej er i forvejen støjbelastet med støjniveauer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra veje på 58 dB. Området kan derfor ikke tåle mere støj.

### Støj fra anlægsarbejdet

Københavns Kommune gør opmærksom på, at kommunen har udarbejdet en forskrift for visse miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune. Grænseværdien målt udendørs ved beboelse er 70 dB i dagtimerne (kl. 7-18) på hverdage og 40 dB uden for dette tidsrum. Ved bygge- og anlægsarbejder, hvor disse støjgrænser ikke kan overholdes skal der søges om dispensation. Ved dispensation kan Københavns Kommune stille særlige vilkår til arbejdets udførelse.

### Påvirkning af grundvandet

Københavns Kommune gør opmærksom på, at der ikke kan forventes tilladelse til permanente grundvandssænkninger i kommunen. I anlægsfasen kan det være nødvendigt med midlertidige grundvandssænkninger.

Disse forventes tilladt med de nødvendige afværgeforanstaltninger, der sikrer at grundvandssænkningerne ikke medfører risiko for:

- påvirkning af fundamenter af eksisterende bygninger,
- påvirkning af drikkevandsressourcer
- forurening af grundvand og overfladevand

### Harrestrup Å

Københavns Kommune har i fælleskommunalt samarbejde (9 kommuner) vedtaget en vision for Harrestrup Å systemet og Kalveboderne, der indebærer omfattende restaureringstiltag for åerne og omliggende parker (herunder Vigerslevparken). Dette kan forventes indarbejdet i den kommende statslige vandplan for området (efter EU's vandrammedirektiv).

Københavns Kommune har vedtaget, at bruge betydelige midler til afskæring af spildevandsudledning til åen, og dermed Kalveboderne, således at vandkvaliteten forbedres med henblik på at opnå badevandskvalitet i Kalveboderne. Det betyder, at vandmængderne i perioder forsinkes/ tilbageholdes for at nedsætte de voldsomme vandstrømme, der løber i åen i forbindelse med større nedbørshændelser. Der er allerede i dag kapacitetsproblemer med risiko for opstuvning/tilbageløb i bl.a. Hvidovre.

Såvel vandkvalitet og maksimale vandmængder som udløbsplacering fra evt. baneanlæg skal ansøges specifikt (Miljøbeskyttelsesloven og Vandløbsloven). I miljøreddegørelse omtales udelukkende vandkvalitet - dog uden konkret henvisning til kvalitet af afledte vand.



## **Nybygning – alternativ: Tunnel ved Kulbanevej**

*Retortvej og Kulbanevej føres over banen. Herefter føres banen i en højtliggende tunnel (2-3 m's højde over terræn) gennem det grønne område ved Kulbanevej. Banen er under terræn ved Finnebyen, og føres her under Kulbanevej. Banen føres under Vigersvej, der hæves 3 m. og i åben grav gennem Vigerslevparken.*

### **Alternativ - Planmæssige forhold**

Overordnet set ønsker kommunen, at banetunnelen placeres så dybt som teknisk muligt (stadig som cut-and-cover) for at opnå færre følgegener i forbindelse med hævede krydsende veje og hævet terræn, der fungerer som barrierer.

Trafikstyrelsen skal sikre, at skråningsanlægget omkring Retortvejs hævning bearbejdes konstruktions- og landskabsmæssigt, så det ikke fremstår som en afvisende murflade og fysisk barriere. Bearbejdningen skal ske i samarbejde med de omkringliggende grundejere, så deres indkørsler og nærliggende arealer kan sammentænkes med det hævede vejareal.

De grønne områder ved Kulbanevej skal bearbejdes terrænmæssigt så anlægget ikke fremstår med rekreativt uanvendelige skråninger, eller støttemure, der spærrer for udsyn, giver mere utryghed og fremstår som unyttige restarealer. Det er endvidere vigtigt at etablere flere stiforbindelser på tværs af området.

Hævningen af Kulbanevej skal sammentænkes med det grønne område, og få en landskabelig og konstruktiv bearbejdning.

I forbindelse med aflukningen af Kulbanevej i den østlige ende skal der opretholdes/etableres en stiadgang til Vigerslev Allé.

### **Alternativ - Rekreative forhold**

Københavns Kommune ønsker, at tunnelen placeres, så det bliver muligt at retablere det omkringliggende terræn i samme niveau som i dag. Det gælder både gennem de grønne områder ved Kulbanevej og gennem Vigerslevparken.

Terrænbearbejdning udføres, så der igen kan etableres en eller flere boldbaner på området.

En evt. flytning af Vigerslev Allé vil betyde, at Vigerslevparken bliver mere sammenhængende i nord, hvilket vil forøge den rekreative værdi for denne del af Vigerslevparken. En linjeføring i åben grav nord for den nye Vigerslev Allé vil dog stadig være ødelæggende for det

sammenhængende parkbånd omkring byen og det resterende areals rekreative værdi.

### Alternativ: Miljø og natur

Her henvises til kommentarerne fra Grundløsningens afsnit om Miljø og natur. Som udgangspunkt indeholder den alternative løsning de samme problemstillinger for så vidt angår: støj fra vejtrafik, støj fra anlægsarbejdet, grundvandsforhold og Harrestrup Å.

Støjen fra banetrafikken må forventes at være væsentligt lavere i den alternative løsning end i grundløsning. Der må dog stadig forventes at være støj fra banen i den nordlige ende af Kulbanevej, inden den går i tunnel, samt gennem Vigerslevparken.

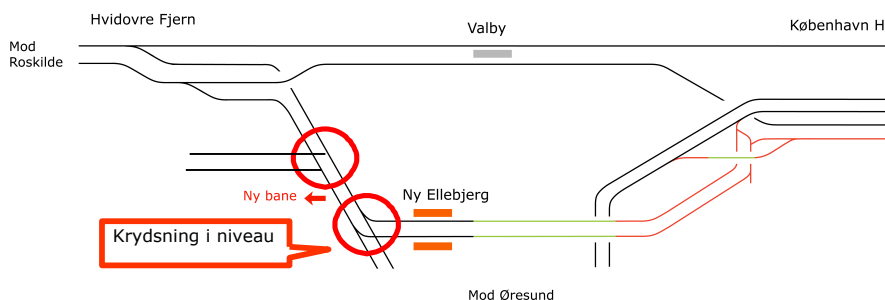
### Alternativ - Vejumlægninger

For de alternative løsninger, hvor jernbanen graves ned under terræn og vejene føres over jernbanen, skaber broforløb og trafik på terræn en mere overskuelig vejudformning for trafikanterne, særligt cyklister og gående. Københavns Kommune vurderer, at en nedgravning af baneforløbet under terræn ikke vil påvirke trafikken som ved at føre vejene under banen, som vist i Grundløsningen.

Linjeføring af banen under terræn skaber bedst mulighed for udformningen af vejforløbene, hvor det ikke vil være nødvendigt at etablere de samme omfattende rampeforløb som ved en underføring af vejene.

## Nybygningsløsningen funktionalitet

Københavns Kommune har forstået, at Trafikstyrelsen i nybygningsløsningen arbejder med krydsninger i niveau to steder (markeret med de røde ringe). De to steder ligger ydermere meget tæt på hinanden.



Signatur	
—	Nuværende spor
—	Moderniseret spor
—	Nyt spor
■	Nuværende perron
■	Ny perron

Københavns Kommune er bekymret for om den valgte løsning er tilstrækkelig robust overfor en fremtidig drift, hvor godstog, regionalto og højhastighedstog skal krydse to steder i niveau.

Hvis man skal drage en sammenligning, så svarer det til, at en afgrening fra en motorvej krydser direkte over en anden motorvej. I dette tilfælde to gange indenfor meget kort afstand.

Det vil derfor være tilfredsstillende, hvis Trafikstyrelsen kan dokumentere, at den valgte løsning ikke medfører:

- mangel på kapacitet i systemet - også på langt sigt
- større bindinger på køreplanlægningen, der skal tage højde for at krydsningerne passer sammen
- større og hurtigere spredning af forsinkelser

## **Terminalforhold ved København**

Hvis den fulde kapacitet i nybygningsløsningen udnyttes så forudsætter det en udbygning af terminal-kapaciteten i København.

Trafikstyrelsen har derfor udarbejdet et idekatalog for terminalforhold ved København. Idekataloget indeholder følgende forslag til udvidelse af kapaciteten:

- Etablering af en terminal ved Tietgensgade over de eksisterende spor i niveau med Tietgensgade
- Etablering af en terminal under Bernstorffsgade mellem de eksisterende perroner og Tivoli
- Etablering af en satellitbanegård ved Dybbølsbro Station.
- Etablering af en fjerntogsterminal i Ørestad på arealet mellem Fields og den eksisterende station. En udbygning af Ørestad Station fra 2 til 4 perronspor med mulighed for togvending på midtersporene samt opstillings- og parkeringsfaciliteter
- En udbygning af kapaciteten Ørestad/Kastrup, ved at udvide

Ørestad Station fra 2 til 4 perronspor suppleret med en udbygning af Kastrup Station i form af et slusespor og etablering af en ny perron.

Da en stor del af de nævnte projekter er placeret i Københavns Kommune forventer kommunen, at blive aktivt involveret i det videre arbejde.

Specielt vil de nye forpladser og tilkørselsveje have store konsekvenser for det lokalområde, hvor den nye terminal skal placeres.

Kommunen ønsker ikke, at forholde sig detaljeret til de forskellige forslag, der er gennemgået i idekataloget, men vil henlede opmærksomheden på, at det for Københavns Kommune er ønskværdigt, at der sikres flere direkte forbindelser til og fra Hovedbanegården, Nørreport og Østerport, frem for etablering af sattelit-banegårde i Ørestad eller ved Dybbølsbro.

Det skyldes, at:

- Ørestad St. og Kastrup begge ligger udenfor den planlagte betalingsring som Københavns Kommune ønsker at realisere. Det betyder, at behovet for en styrkelse af de kollektive trafikforbindelser til Indre By vejer tungere end behovet i Ørestad og Kastrup.
- Københavns Kommune er i gang med at udvikle Nordhavnen til et nyt stort byområde, der bl.a. skal omfatte 40.000 arbejdspladser. Området skal på langt sigt have en højklasset kollektiv trafikbetjening, evt. i form af en metroforbindelse fra Østerport. Det derfor vigtigt for kommunen, at Østerport i fremtiden kan betjenes af væsentligt flere regional- og InterCitytog end det er tilfældet i dag.
- Hovedbanegården, Nørreport og Østerport giver adgang til alle metrolinier + Kystbanen + alle S-togslinier. Dertil kommer et stort antal buslinier. Det betyder, at de rejsende har adgang til et meget stort opland med blot et enkelt skift.

Da kommunen i øjeblikket samarbejder med Transportministeriet, om en samlet trafikplan for både de københavnske busser, Metro og S-tog, bidrager Københavns Kommune gerne i det videre arbejde med udviklingen af de fremtidige terminalforhold i København.

