

## Beskrivelse tilhørende forslag for de fire byrum ved Nørrebro metrostationer

### Lokalitet

Nuuks Plads

### Metrostationens placering/omgivelser

Metrostationen er placeret langs den østlige side af Jagtvej i umiddelbar tilknytning til Landsarkivet.

### Byrummet

Byrummet omkring Landsarkivet omslutes af Jagtvej, Rantzausgade, Florsgade og Hiort Lorenzens Gade.

Afgrænsningen af byrummet udgøres af en homogen bebyggelse af 4-6 etagers boligkarréer, primært i røde teglsten.

Selve Landsarkivet fremstår som to høje stavbebyggelser let vinklet i forhold til hinanden og forbundet med en lav mellembygning.

Øst for Landsarkivet ligger et grønt strøg med stiforløb og rekreative funktioner.

### Forslag

I forslaget til udformning af byrummet foreslås den lave mellembygning i Landsarkivet fjernet således at arealet mellem de to høje stavbebyggelser indgår i en sammenhængende pladsdannelse afgrænset af Florsgade, Hiort Lorenzens Gade, Jagtvej og karrébebyggelsen nord for Rantzausgade.

Metrostationens ovenlys og nedgange indgår i pladsudformningen mod vest og syd, og cykelparkering placeres i tilknytning til metrostationen og omliggende veje.

Arealet mellem Landsarkivets to stavbebyggelser udformes som et opholdsreal med hævede græsflader mod vest og et forsænket areal med bassin til regnvandsopsamling, trapper og plinte mod øst. Grupper af træer og rækker af træer giver hele byrummet et frodigt og grønt præg.

Den udvidede pladsdannelse i Rantzausgade giver mulighed for udeservering, højbede og supplerende træplantninger.

### Trafikafvikling

Rantzausgade nedklassificeres trafikalt så kun beboere har biladgang. Kørearealet indgår som en del af pladsen med markerede bus- og cykelbaner. Pladsen får herved kontakt med det grønne strøg mod øst.

### **Lokalitet**

Skjolds Plads

### **Metrostationens placering/omgivelser**

Metrostationen er beliggende i den sydlige del af Haraldsgade lige nord for udmundingen i Tagensvej.

### **Byrummet**

Byrummet i tilknytning til metrostationen udgøres af Haraldsgades sydlige del og en mindre pladsdannelse hvor Sigurdsgade og Fafnersgade munder ud i Haraldsgade.

### **Forslag**

Byrummet i den sydlige del af Haraldsgade, pladsen ved Sigurdsgade og Fafnersgade og den østligste del af Valkyriegade og Slangstrupgade behandles i dette forslag i sammenhæng og med en ensartet pladsbelægning.

I den midterste del af byrummet i Haraldsgade udlægges et grønt bånd med forskellige funktioner i tilknytning til metrostationen og en rekreativ anvendelse.

Pladsen ved Sigurdsgade og Fafnersgade udformes med et forsænket areal til ophold og leg. Herudover rummer pladsen café-udservering, nødtrappe, elevator til metrostationen og cykelparkering.

Valkyriegade og Slangstrupgade lukkes mod Haraldsgade og den østligste del rummer cykelparkering.

Grupper af træer giver hele byrummet et frodigt og grønt præg.

### **Trafikafvikling**

Haraldsgade lukkes for kørende trafik fra Valkyriegade til Tagensvej.

Sigurdsgade, Fafnersgade, Valkyriegade og Slangstrupgade lukkes ligeledes for kørende trafik mod Haraldsgade.

Der etableres cykelstier ind over pladsen i Haraldsgade og i Sigurdsgade.

**Lokalitet**

Runddelen

**Metrostationens placering/omgivelser**

Metrostationen ligger i den nordlige del af Assistens Kirkegård i nær tilknytning til Nørrebro Runddel hvor Jagtvej og Nørrebrogade krydser hinanden.

**Byrummet**

Nørrebro Runddel markeres på tre sider af høj karrébebyggelse og på den fjerde side af mur og gitterlåger mod Assistens Kirkegård. Byrummet er veldefineret og tjener primært til trafikafvikling.

Assistens Kirkegård er en afskærmet, grøn og rolig oase midt i det fortravlede byliv

**Forslag**

Forslaget tager udgangspunkt i at friholde Assistens Kirkegård mest muligt for forstyrrende, uvedkommende travlhed og derfor lade adgangsfunktioner til metroen være placeret i Runddelen.

Der anlægges et underjordisk torv under Runddelen hvortil trapper fra tre steder giver adgang. Herfra etableres adgang til metrostationen under Assistens Kirkegård. Det underjordiske torv rummer cykelparkering og evt. butikker.

Den nordlige del af muren mellem Jagtvej og Assistens Kirkegård flyttes et par meter for at give plads til cykelparkering og rampe til underjordisk torv. Der etableres ligeledes cykelparkering ved trapper til metroen fra Runddelen.

**Trafikafvikling**

Der er ikke foretaget ændringer i forhold til Runddelens indretning som færdselsareal.

**Lokalitet**

Nørrebro Station

**Metrostationens placering/omgivelser**

Byrummet der her behandles ved metrostationen Nørrebro dækker et stort område omkring S-tog stationen Nørrebro fra Borgmestervangen/Hyldebro i øst til Lygten/Nordre Fasanvej i vest.

**Byrummet**

Højbanen ved Nørrebro Station er et markant element i det omgivende byrum.

Mod øst udgøres byrummet af den vestlige del af Mimersgade og Nørrebrogade samt Folmer Bendtsens Plads. Den forholdsvis lave bebyggelse i trekanten Borgmestervangen, Nørrebrogade, Mimersgade fjernes og arealet indgår et fremtidigt byrum.

Mod vest udgøres byrummet af et smalt areal langs baggårdene til bebyggelsen på østsiden af Nordre Fasanvej samt Lyngsies Plads ved den gamle Nørrebro Station.

**Forslag**

Byrummet øst for Højbanen udgøres af et bredt strøg langs banen der mod nord munder ud i et større torv ved Føtex bygningen og mod syd munder ud i Folmer Bendtsens Plads.

Strøget langs højbanen rummer funktioner i tilknytning til såvel Højbanen som Metroen, herunder trappeanlæg, elevatorer, ovenlys og cykelparkering. Der er udeopholdspladser tilknyttet butikker under Højbanen.

Det store torv ved Føtex bygningen er indrettet som et aktivitetsområde med Scene, markedsplads, bassin og plinte.

Det mindre torv ved Folmer Bendtsens Plads er indrettet til ophold med et grønt præg.

Mod vest tjener det smalle areal langs baggårdene til bebyggelsen på østsiden af Nordre Fasanvej til adgangsfunktioner Højbanen og cykelparkering.

Lyngsies Plads ved den gamle Nørrebro Station er indrettet med skate rampe. Pladsen er via åben forbindelse under Højbanen udformet i sammenhæng med aktivitetspladsen ved Føtex bygningen mod øst.

**Trafikafvikling**

Der lukkes for biltrafik over pladsen mellem Borgmestervangen/Hyldebro og Nordre Fasanvej/Lygten.

Busbaner og cykelstier markeres i pladsbelægningen og der indrettes stoppesteder med siddeplinte.

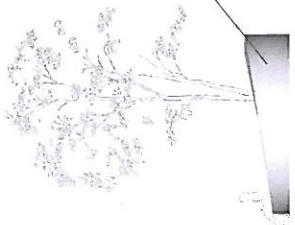
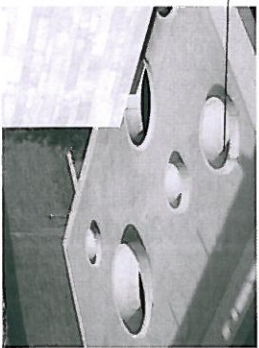
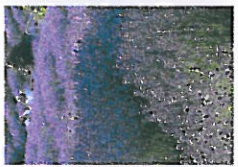
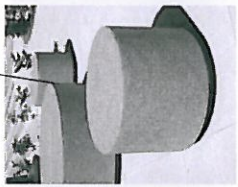
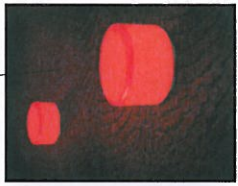
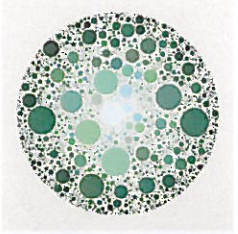
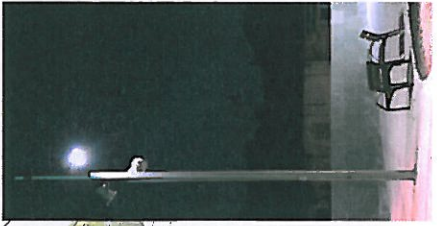




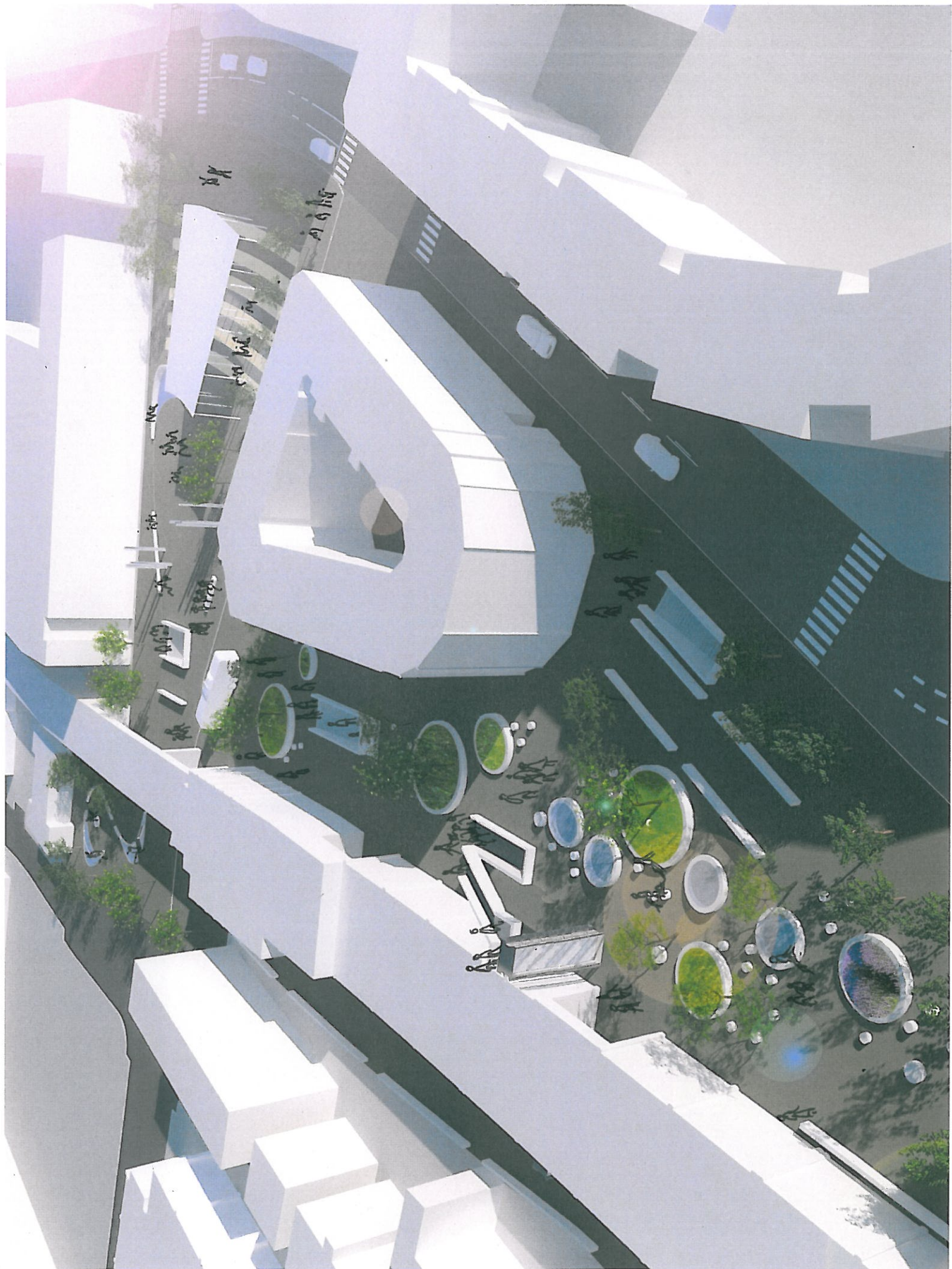


NØRREBRO STATION

Thing & Wainø  
landskabsarkitekter aps







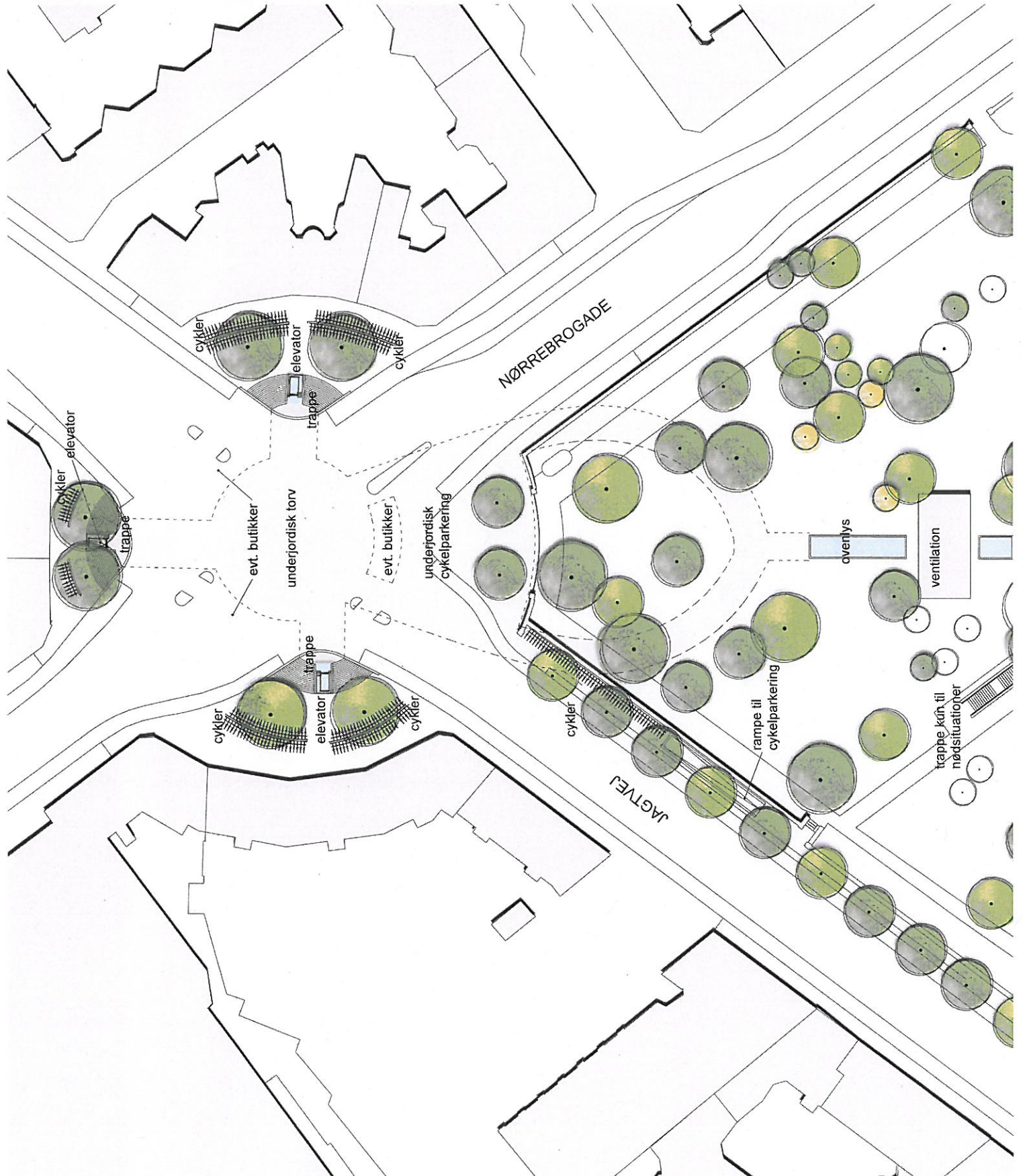












RUNDELEN

MAL: 1:500



Thing & Wainø  
landskabsarkitekter aps







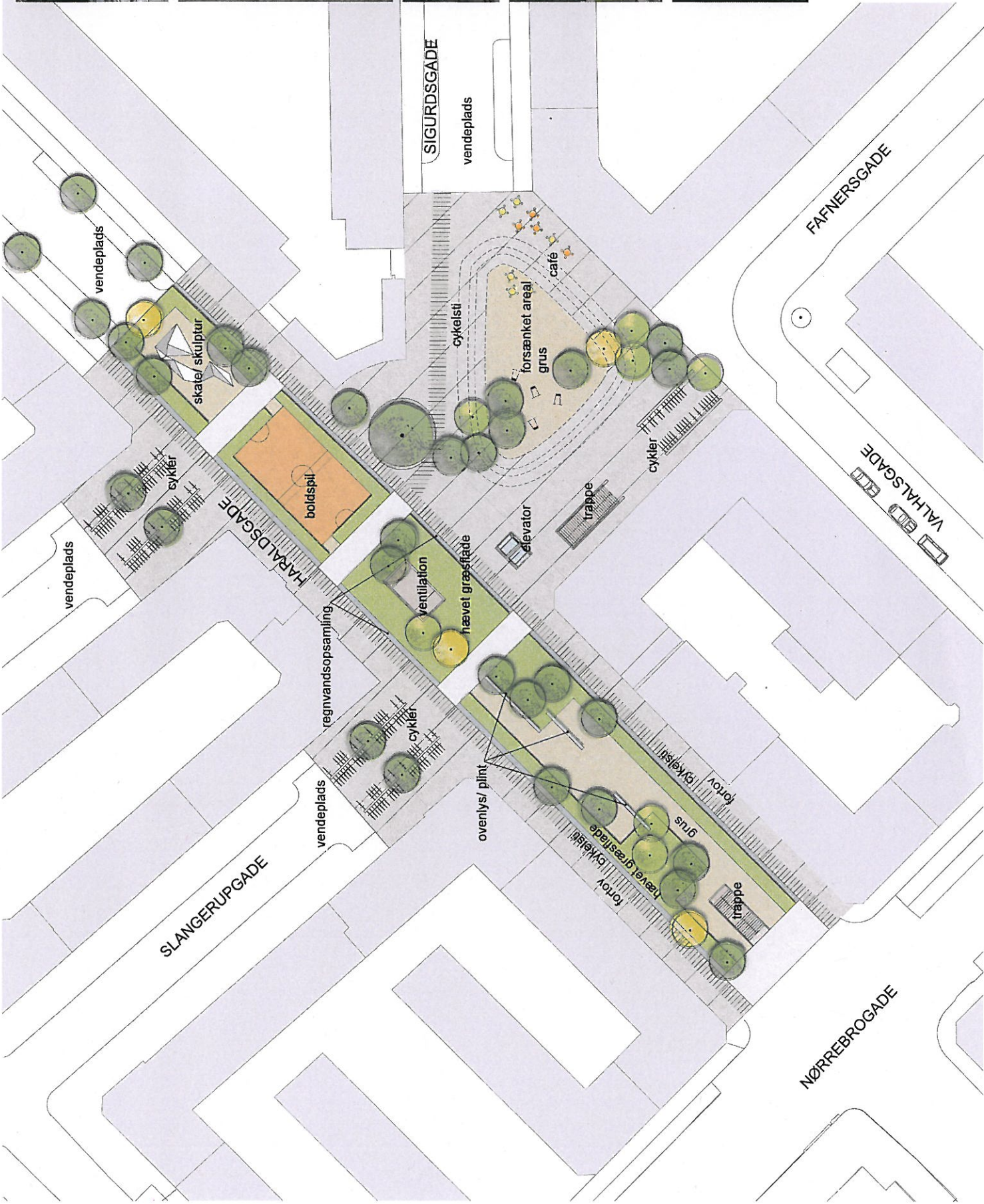


# SKJOLDS PLADS

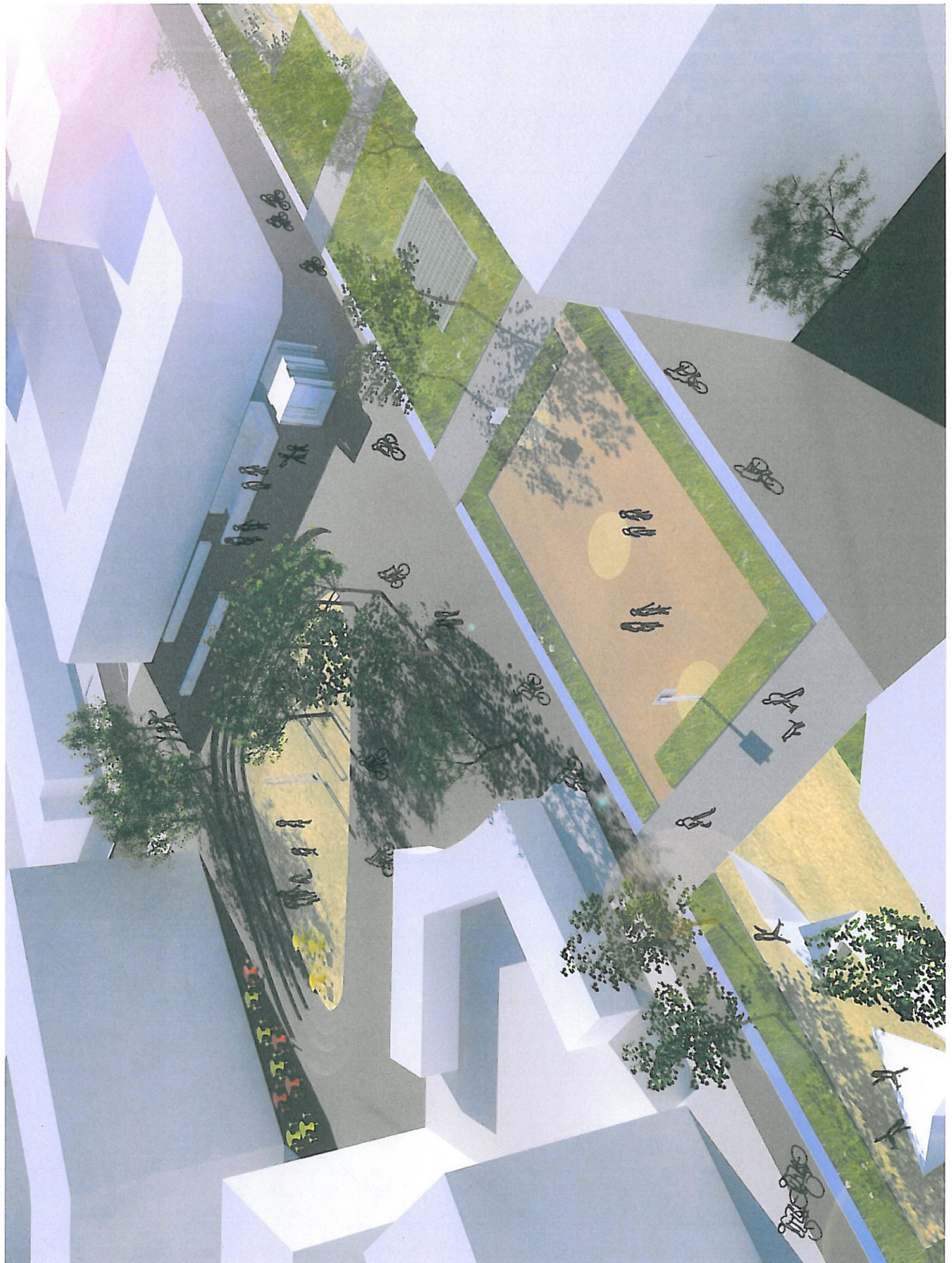
MAL: 1:500



Thing & Wainø  
landskabsarkitekter aps









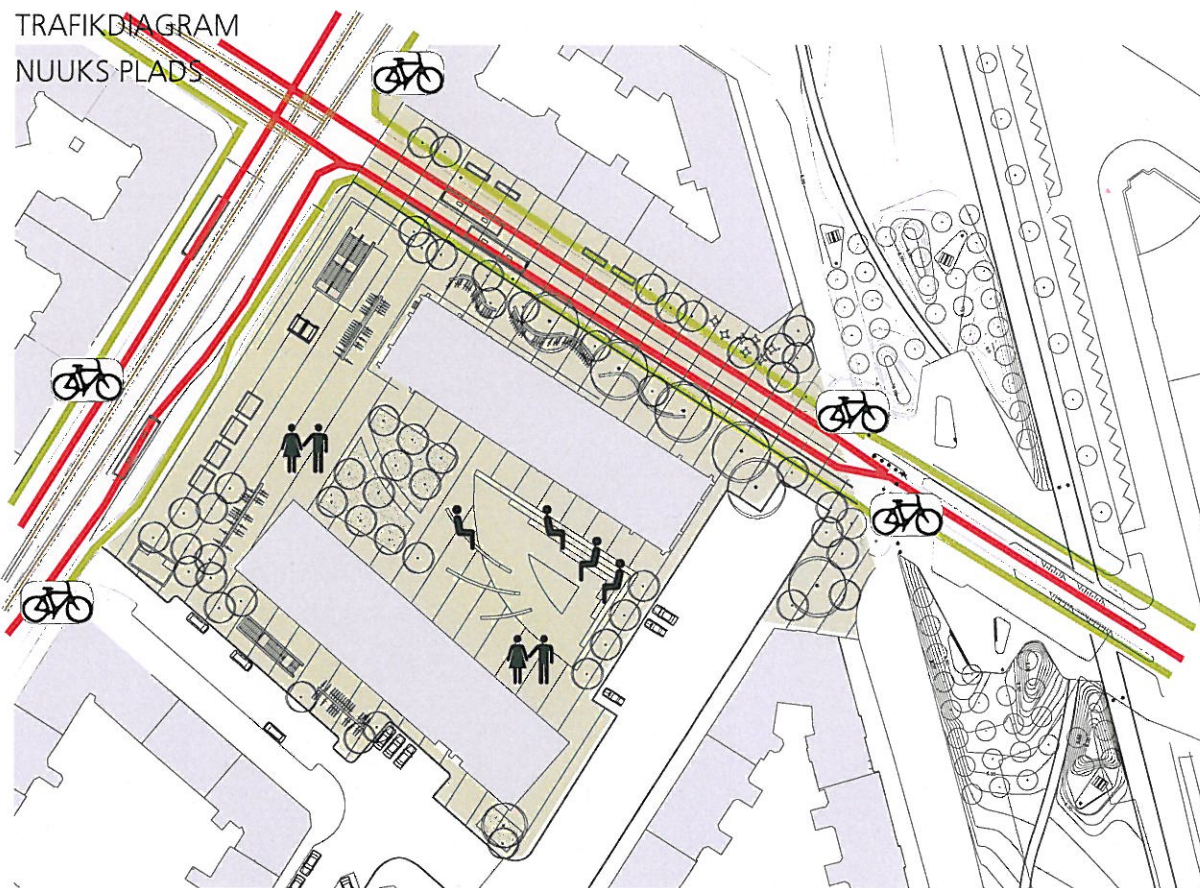
TRAFIKDIAGRAM  
NØRREBRO STATION



-  Gangzone
-  Cykler
-  Bus
-  Biler

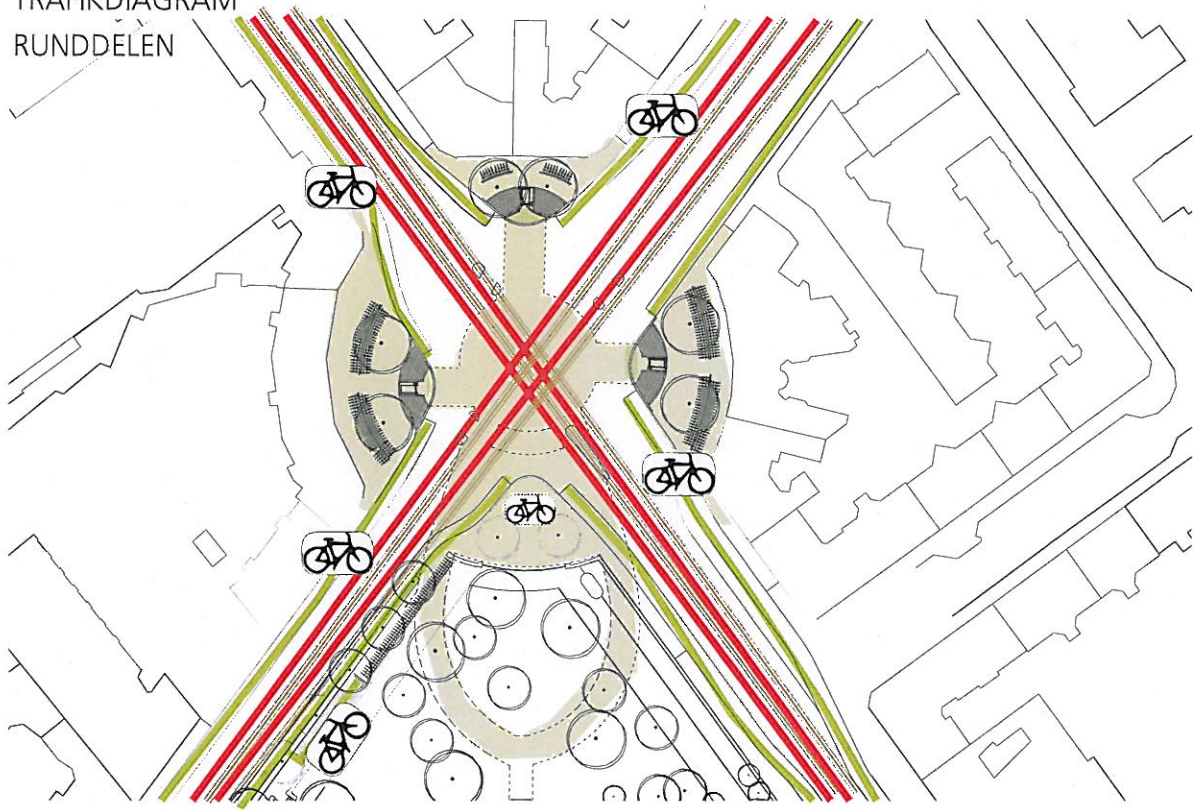



TRAFIKDIAGRAM  
NUUKS PLADS



-  Gangzone
-  Cykler
-  Bus
-  Biler

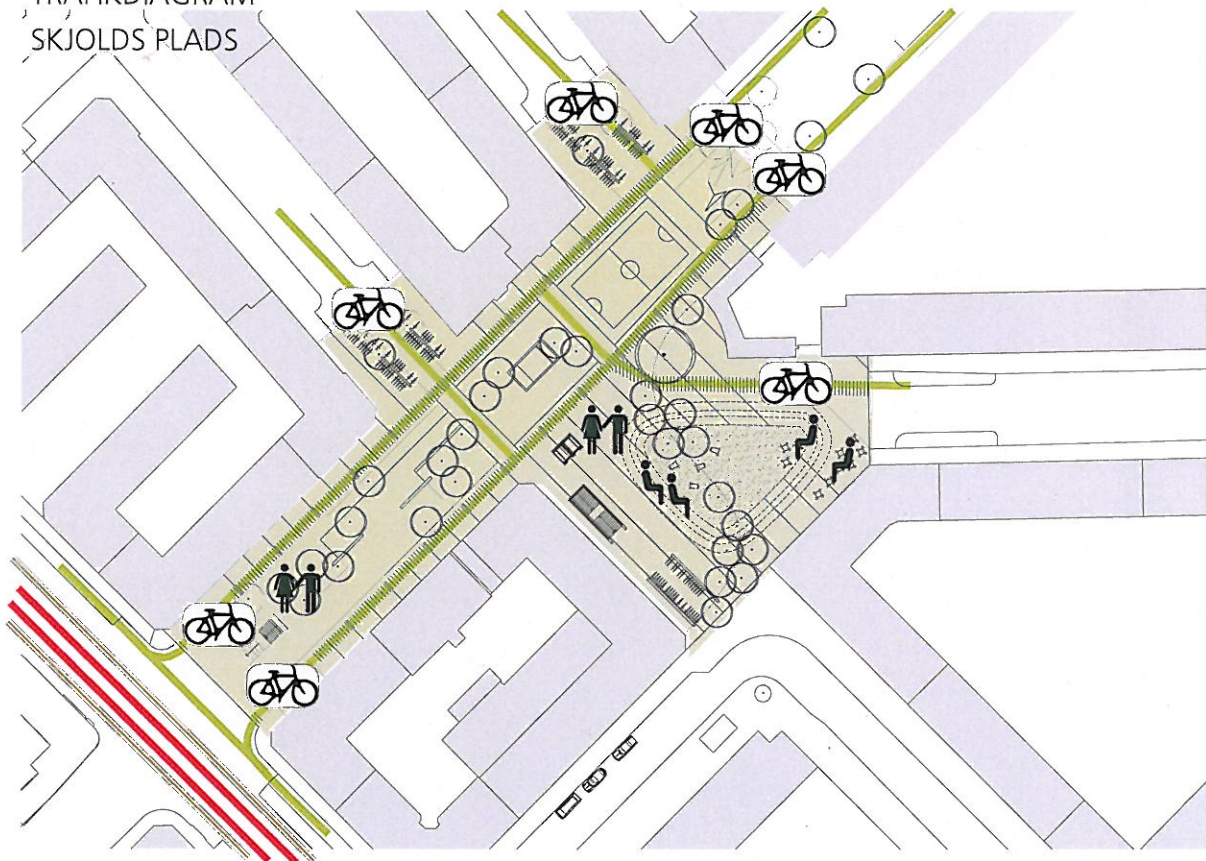
TRAFIKDIAGRAM  
RUNDDELEN



-  Gangzone
-  Cykler
-  Bus
-  Biler



TRAFIKDIAGRAM  
SKJOLDS PLADS



-  Gangzone
-  Cykler
-  Bus
-  Biler



07-10-2008

Sagsnr.  
2008-122212

Dokumentnr.  
2008-543564

## **Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse**

I forbindelse med den af Borgerrepræsentations vedtagne høring af forslag til kommuneplantillæg med miljøvurdering (VVM redegørelse) af anlæg og drift af Cityringen, har Københavns Kommune, Bispebjerg Lokaludvalg og Nørrebro Lokaludvalg afholdt borgermøde den 16. september 2008. Endvidere har medlemmer af Nørrebro Lokaludvalg afholdt flere opklarende møder med repræsentanter fra Metroselskabet og Københavns Kommune, således at Lokaludvalget har modtaget så fyldestgørende information om det planlagte Metrocityringsprojekt som muligt, med henblik på tilsvarende at kvalificere Nørrebro Lokaludvalgs høringssvar.

Det er Lokaludvalgets holdning, at Metrocityringen vil være et stort løft for Nørrebro og den kollektive trafikbetjening af bydelen. Men vi har også en forventning om, at der skal tages hensyn til Nørrebros særlige forhold med tæt bebyggede boligkvarterer og få, nyligt etablerede grønne områder. Med fire stationer i den færdige ring, én stor arbejdsplads og flere mindre under hele byggefasen, bliver vores bydel både midlertidigt og permanent voldsomt påvirket af projektet.

Lokaludvalget har den forhåbning og tro, at man vil tillægge det stor betydning, at vi i det følgende har forsøgt at opsamle nogle af de bekymringer vi har modtaget fra borgerne på Nørrebro, men at man også vil kunne se, at der er fundet alternative løsninger ud fra vores kendskab til de lokale forhold. Således håber Lokaludvalget, at Nørrebros og Københavns borgere i sidste ende får den Metrocityring vi alle glæder os til.

Vi har i det følgende opdelt vort høringssvar i 4 punkter (A-D), som kan betragtes som 4 adskilte og ligeværdige indsigelser i forhold til det fremlagte projekt med forslag til løsninger, således at projektet gennemføres på den bedst mulige måde.

### **A. Etablering af tunnelarbejdsplads i den nordlige del af Nørrebro Park.**

Et af bydelens største aktiver er den nyetablerede Nørrebro Park. Parken er blevet færdiggjort for 2-3 år siden og har udviklet sig til et kraftcenter for sociale arrangementer, bydelsfester, sport etc. Parken er således en væsentlig årsag til, at kvarteret nu har meget lettere ved at fastholde ressourcestærke beboere. Vi frygter at den effekt vil forsvinde hvis en så stor del af parken skal anvendes til permanent

**Center for  
Borgerservice**

Rådhuset, 1. Sal,  
1599 København V

Telefon  
3366 2536

Telefax  
3366 7031

E-mail  
lou@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800213

www.kk.dk



arbejdsplads i 8–10 år. Hertil kommer naturligvis de voldsomme indgreb og gener, som der allerede er gjort opmærksom på i VVM-redegørelsen samt miljørapporten af maj 2008, hvilket formentlig også fremgår af mange andre høringssvar fra bydelen. Her tænkes på påvirkningen af ejendomme og beboere i forhold til rystelser og støj, men også den voldsomt øgede lastbilstrafik. Lokaludvalget er opmærksom på, at disse forhold gør sig gældende i forbindelse med hele anlægget, men netop her tilføres en væsentlig social dimension af stor betydning for hele kvarteret.

Nørrebro Lokaludvalg er gjort opmærksom på, at der er fire væsentlige grunde til at man, uanset de anførte problemer, alligevel har valgt at anlægge en så stor arbejdsplads i Nørrebro Park. Grundene er 1) Arbejdspladsen må nødvendigvis anlægges over/i direkte forbindelse med den planlagte tunnelfremføring, da arbejdspladsen skal kunne håndtere udgravning og bortfjernelse af materiale (muck) samt håndtere tilførsel af maskiner, materiel, skinner og elementer. 2) Den planlagte udgravning skal kunne være så stor og dyb, at den skal kunne håndtere crossover/skiftespor, således at Nørrebro Station vil kunne betjenes med dobbeltdrift af begge planlagte metrolinier; den skal således være placeret ”efter” Nørrebro station. 3) Arbejdspladsen skal være 20.000 m<sup>2</sup> stor inkl. udgravninger for at rumme de forskellige tekniske installationer der skal være på overfladen for at forsyne arbejdspladsen, skurby, kraner, oplag m.m.. 4) Der skal kunne etableres adgang for ca. 230 lastbiler i tidsrummet kl. 6 morgen til kl. 18 eftermiddag til det overordnede vejnet, da det opgravede materiale skal flyttes til Nordhavnen.

Nørrebro Lokaludvalg skal på det kraftigste anmode om, at den planlagte tunnelarbejdsplads flyttes fra Nørrebroparken og anbefaler, at man arbejder videre med muligheden for at etablere den et af to anviste steder. Det første opfylder de stillede krav fuldt ud og vil samtidig tilføre anlægget yderligere kvaliteter. Det andet sted vil reducere voldsomheden af indgrebet i bydelen væsentligt, men vil ikke kunne opfylde alle fire punkter. Til gengæld vil det være billigere at gennemføre.

- a. Metroarbejdspladsen etableres på den såkaldte ”Engstrømgrund”, tillagt Hans Egedesgade, Metropolitanskolen, grunden mellem Cykelruten, Hørsholmgade, Hellebækgade, Jagtvej, ligesom arbejdspladsen samarbejdes med stationsbyggepladsen ved Landsarkivet/Rantzausgade, således at man opnår synenergi mellem de to arbejdspladser. Denne placering betyder, at alle stillede krav kan opfyldes.

- 1a) Arbejdspladsen etableres på Engstrømgrunden over tunnelen hvor den løber parallelt med Jagtvej. 2a) Der er angiveligt plads til at gennemføre det samlede underjordiske anlæg evt. i forbindelse med stationen ved Landsarkivet, der kan etableres



crossover/skiftespor, Nørrebro station vil kunne betjenes med dobbeltdrift, der tilføres den kvalitet, at det kan Runddelen station også! 3a) Arealet er ca. 20.000,- m<sup>2</sup> inkl. Metropolitanskolen der står tom fra 2010 og således kan erstatte den planlagte skurby til arbejdspladsen, idet der kan etableres diverse kontorfaciliteter til byggepladsledelse, ingeniører, arkitekter ligesom der findes diverse lokaler og sanitære anlæg, der kan håndtere en sådan større arbejdsplads. 4a) Der er kun ca. 100 meters kørsel af Jagtvej til det overordnede vejnet hvilket betyder at man igen kan inddrage begge transportruter (jf. VVM 9.1.1) for tunnel - muck fra tunnelarbejdspladsen i det den væsentlig kortere rute gøres endnu kortere. Som en ekstra gevinst kan tilføjes, at der med denne etablering allerede er etableret signallys og gangtunnel så den omfattende transport til og fra pladsen kan reguleres sikkerhedsmæssigt forsvarligt i forhold til pladsens omgivelser.

- b. Metroarbejdspladsen etableres på "DSB - arealet" eksempelvis hvor det nu aflyste forgreningskammer til Brønshøj skulle have ligget. Denne placering betyder, at en del af de opstillede krav kan opfyldes og formentlig vil det betyde en reduktion af omkostningerne, da der ikke vil kunne gennemføres dobbeltdrift til Nørrebro station, men: 1b) Arbejdspladsen kan her placeres umiddelbart over tunnelen. 2b) Der er angiveligt plads til at gennemføre det samlede underjordiske anlæg, men det vil altså være "før" Nørrebro station. Dette vil reducere udgifterne, da man formentlig også kan reducere antallet af togsæt, da der ikke kan etableres dobbeltdrift til Nørrebro station og Runddelen. 3b) Der er rigelig plads til at etablere et arbejdsplads på 20.000 m<sup>2</sup>, ligesom muligheden for enten ved anlæg af skinner eller vej via banelegemet 4b) vil kunne etablere en transportvej der kan føres direkte til Nordhavnen til fjernelse af mucken enten ved lastbil eller godsvogne.

Som tidligere nævnt vil anlæggelsen af en så stor arbejdsplads i et tæt bebygget område medføre store gener og problemer. De placeringer Nørrebro Lokaludvalg forslår, vil også medføre problemer for Nørrebros borgere, men ud fra en samlet bedømmelse vil disse forslag være mere skånsomme i forhold til trafikmængde og de dermed forbundne miljøproblemer. Men de vil også give en øget trafikikkerhed i anlægsperioden ud over at de for løsningen ved "Engstrømgrunden" giver anlægget øget kvalitet og flere potentielle passagerer via Runddelen station.

## **B. Placering af metrostation på "Nørrebros Runddel"**

Nørrebro Lokaludvalg finder det naturligt og glædeligt, at der placeres en metrostation i det handelsmæssige og trafikale centrum af Nørrebro, men finder dog to aspekter uheldige og dybt problematiske.



Det første er, at man etablerer stationen og hermed adgangen til denne på det ubeboede hjørne af Runddelen. Vi finder det problematisk at alle passagerer således skal krydse en stærkt trafikeret vej en eller to gange og derefter gå igennem et kun få meter bredt hul i den fredede kirkegårdsmur for at nå frem nedgangen til metrostationen. Det andet er, at man vil inddrage en tredjedel af den planlagte park bag kirkegårdsmuren både midlertidigt og permanent til metrostation. En park i forbindelse med kirkegården der har været arbejdet for og som hele Nørrebro havde glædet sig til skulle udvikles til et fredeligt grønt åndehul lige ved siden af bydelens centrum. En ækvivalent til Manhattans Central Park..

- a. Nørrebros runddel er placeret i centrum af Nørrebro med dets 72.000 indbyggere, i VVM-redegørelsen anslås (jf. 10.1.3) stationen at skulle betjene 10.000 passagerer på et hverdagsdøgn i 2015. Københavns kommune angiver, at der på Nørrebrogade dagligt passerer 32.000 cyklister, 16.000 biler i 2008. 32.000 buspassagerer må forventes i stort omfang at flytte over i Metroen, men tilsvarende trafiktal er formentlig aktuelle for Jagtvej. Det er derfor fuldstændigt uforståeligt, at man i VVM-redegørelsen ikke tager højde for disse trafiksikkerhedsmæssige problemer i den foreslåede placering af station, metroplads og cykelparkering inde på Assistents Kirkegård.

Det burde stå klart, at betydningen af, at 9000 personer dagligt via 2 fodgængerovergange skal krydse over Nørrebrogade og Jagtvej for at nå ind på kirkegården vil give risiko for masser trafikuheld udover masser af unødigt ventetid for at nå frem til Metroen. Meningen med Metroen er, at man skal komme hurtigt fra sted til sted, det problem løser man ikke ved, at det fra nogle steder på Runddelen kan tage 2-4 livstruende minutter at nå frem til stationen! Medmindre der opstår kø ved det smalle hul i muren, så kan det naturligvis tage meget længere! Det må derfor anses for indlysende at concours til selve stationen placeres under selve Runddelen og at der skabes adgang hertil fra alle 4 hjørner i krydset.

Det er over for Nørrebro Lokaludvalg anført, at det vil kunne genere trafikken på Jagtvej og Nørrebrogade i anlægsfasen at gennemføre denne løsning! Lokaludvalget finder det bedre at genere trafikken i en forholdsvis kort anlægsfase, men til gengæld få skabt en permanent og velfungerende metrostation.

- b. Nørrebro Lokaludvalg må således også kræve, at adgangen og metroforpladsen til Runddelen station placeres uden for Assistents kirkegård. Vi anerkender at det i anlægsfasen er nødvendigt at inddrage et hjørne af kirkegården, men er dybt forundret når Københavns Kommunes byrumsprogrammer tillader sig at kalde det fremlagte forslag for den Grønne Metrostation! Dette vil Nørrebro Lokaludvalg gerne medvirke til at den bliver. Det indebærer, at der ikke er metroforplads og cykelparkering inden



for kirkegårds-muren. Men når stationen er nedgravet og anlagt, sker der en reetablering området i sammenhæng med kirkegård og park. Cykelparkering kan placeres i forhold til de 4 adgange til concours. Der kan således kun tillades placering af nødinstallationer og ovenlyszone inden for kirkegårds-muren. Dette vil give den færdige station en meget større sikkerhed og brugervenlighed og desuden bevare kirkegården som rekreativt område.

Nørrebro Lokaludvalg kan ikke afvise at anlægget af Runddelen station bliver marginalt dyrere end den foreslåede discountløsning. Vi tillader os sådan set også at foreslå, at man ved denne station reetablerer de tidligere underjordiske toiletter. Til gengæld vil 72.000 skatteborgere kunne glæde sig over at have fået en flot og trafikssikker adgang til Metrocityringen med en grøn og ugenert park ved siden af.

### **C. Muligheden for at flytte muck - transporten fra lastbiler til en rørledning der føres direkte fra tunnelarbejdsplads til Nordhavnen.**

Som byens tættest befolkede kvarter, med den nyeste viden om partikelforureningens betydning for sundheden i byområder mener Nørrebro Lokaludvalg, at muligheden for at transportere mucken fra tunnelarbejdspladsen til Nordhavnen via rørledning i stedet for med lastbiler bør undersøges grundigere. I Høringssvarets afsnit A foreslår Lokaludvalget at tunnelarbejdspladsen placeres på "Engstrømgrunden" eller "DSB – arealet. Uanset disse forslag og den oprindeligt tænkte placering i Nørrebroparken, mener Lokaludvalget, at muligheden for at fjerne mucken via rørledning fra de tre placeringer er til stede. Lokaludvalget anerkender at der er usikkerhedsmomenter i forhold til øgede støjproblemer, installationsomkostninger og føringsveje, idet Lokaludvalget i forhold til alle tre arbejdspladsforslag mener at rørene skal føres til DSB-arealet og derfra videre til Nordhavnen. Men alternativet vil kunne fjerne en væsentlig del af den lastbiltrafik, der både trafikssikkerheds- og miljømæssigt bliver et af de helt store belastningsmæssige problemer på Nørrebro.

### **D. Generelle forhold**

Det er Nørrebro Lokaludvalgs ønske, at der **ikke** gives nogen dispensationer fra lovgivningen vedrørende forhold som partikelfiltre, støjforurening og andre miljøforhold, uanset at der i VVM-redegørelsen anføres mulighed herfor. Faktisk er det udvalgets ønske, at der indføres skærpede krav i forhold til, at der skal bruges nyeste teknologi inden for partikelfiltre til de lastbiler der skal udfører kørsel i forbindelse med anlægsarbejderne. Endvidere anbefaler vi, at Københavns Kommune opretter et kontor og en hotline for borgere på

Nørrebro, som måtte blive generet af støj, manglende lysindfald, besværlige adgangsforhold samt inddragelse af privatejede arealer til behandling af disse forhold, så borgerne ikke påføres advokatomkostningerne eller tilsvarende udgifter til teknisk bistand i forbindelse med håndtering af klager og krav i forhold til anlægsmyndighedens og dens entreprenører. Det bør også her tages med om nogle ejendomme bliver så voldsomt belastede i anlægsfasen, at beboerne skal tilbydes genhusning eller ekspropriation. I forhold til støjforholdene ved metroarbejdspladser og transportveje foreslår Nørrebro Lokaludvalg, at der etableres en særlig pulje penge til isættelse af støjisolerende vinduer i ejendomme placeret med front imod disse dele af anlægget.

Endelig bemærkes, at de aftaler der er indgået eller foreslået indgået mellem forskellige parter under forudsætning af at de foreslåede arbejder gennemføres som forudsat i VVM-redegørelsen fastholdes. Eksempelvis gør Nørrebro Lokaludvalg opmærksom på, at såfremt der alligevel etableres arbejdsplads i Nørrebroparken, så støtter Lokaludvalget det forslag til fodboldfaciliteter, som er fremlagt af Nørrebro United.

I forhold til de her fremlagte høringsforslag er Nørrebro Lokaludvalg fuldt opmærksomme på, at dette kun er en meget indledende fase hvorfor, vi naturligvis ønsker og forventer at blive inddraget i den mere detaljerede planlægning af de dele der hører ind under udvalgets arbejdsområder, herunder trafikoplægninger, miljørestriktioner, byrumsplanlægning osv. Før under og efter anlæggets igangsættelse.

Venlig hilsen

Nørrebro Lokaludvalg

Kim Christensen



Metroselskabet I/S  
Metrovej 5  
2300 København S

**AFSLAG TIL BYGNINGSARBEJDER: ASSISTENS KIRKEGÅRDS GRAVERBOLIG,  
NØRREBROGADE 67, UDENBYS KLB. KVT., KØBENHAVNS KOMMUNE**

26. AUGUST 2009

Med brev af 29. juni 2009 bilagt fuldmagt fra ejeren Københavns Kommune og projektmateriale har Metroselskabet søgt Kulturarvsstyrelsen om tilladelse til påtænkte bygningsarbejder på ovennævnte fredede bygning og fredede kirkegårdsmur.

**KULTURARVSSTYRELSEN**  
bygninger

H.C. ANDERSENS BLVD. 2  
1553 KØBENHAVN V

CVR 2648965

TELEFON 33 74 51 00  
FAX 33 74 51 01

postbyg@kulturarv.dk  
www.kulturarv.dk

Arbejdet omfatter flytning af den fredede Graverbolig til en ny permanent placering på kirkegården, der er langt væk fra den nuværende placering i forhold til runddelen og i forhold til den akse den i dag ligger på. Endvidere at ændre den fast tilgittede åbning i kirkegårdsmuren (der består af søjler med jerngitre i mellem) mod Nørrebros Runddel til ny permanent indgang. Arbejderne skal udføres i forbindelse med anlæggelse af den kommende metrolinie, Cityringen.

Kulturarvsstyrelsen kan ikke give tilladelse til arbejderne udførelse, idet styrelsen er af den opfattelse, at den fredede bygning skal blive stående på sin nuværende plads i Assistens Kirkegård og forhold til Nørrebros Runddel og den akse den indgår i. Der kan godt udføres en understøttelse og hævnning af hele bygning så det bliver muligt at udføre anlægsarbejder under den fredede bygning.

Men, bygningen kan ikke skilles ad i mindre dele for at blive deponeret og samlet igen - og med en ny og fremmed placering af den fredede Graverboligen i Assistens Kirkegården.

Hvad angår åbning af den tilgittede del mod Nørrebros Runddel til en permanent åbning foreslår Kulturarvsstyrelsen, at der kun udføres en åbning i den midterste del frem for, at der udføres permanente åbninger alle tre steder.

Afgørelsen er truffet i henhold til bygningsfrednings- og bevaringslovens § 10 og kan ikke påklages til kulturministeren, jf. delegationsbekendtgørelsens § 12, stk. 4.

J.NR. 2003-121/101-  
0768

REF: Bygninger, TBM  
2009-7.83.01/101-0431

Har De nogen spørgsmål er De naturligvis velkommen til at kontakte undertegnede på telefon (direkte) 33 74 52 65.

Med venlig hilsen

Tony Bødtker Munch

KOPI ER SENDT TIL

- Københavns Kommune, , Byggeri og bolig, Njalsgade 15, 1. sal , 2300 København S



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg Christiansborg 1240 København K

DatoDok.idJ. nr.

28.08.2009890386004-u18-1205

Frederiksholms Kanal 27 F1220 København K Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 11. august 2009 stillet mig følgende spørgsmål 1322 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

**Spørgsmål nr. 1322:**

"Ministeren bedes oplyse, om der ligger beregninger på hvor mange ekstradødsfald / trafikulykker der vil ske på Nørrebros Runddel med placeringen af metrostationens nedgang på det mindst befærdede hjørne af runddelen iforhold til, hvis nedgangene blev placeret på alle 4 hjørner."

**Svar:**

Sådanne beregninger er ikke foretaget. Etablering af nedgange på alle 4 hjørner på Nørrebros Runddel vil være relativt bekosteligt, og anlægsarbejdet vil være til betydelig gene for trafikafviklingen på Nørrebrogade og Jagtvej.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed

pagebreak

**NATURKLAGENÆVNET**  
\*\*\*\*\*

Rentemestervej 8, 2400 København NV  
Tlf.: 7254 1000 Fax: 7254 1001  
E-mail: [nkn@nkn.dk](mailto:nkn@nkn.dk) Web: [www.nkn.dk](http://www.nkn.dk)  
CVR: 18210932

Center for Bydesign  
Islands Brygge 37, 5. sal  
1505 København V

14. oktober 2009  
J.nr. NKN-33-03488  
NKN-33-03489  
ajens

Hermed følger Naturklagenævnets afgørelse af dags dato i sagen om genoptagelse af Naturklagenævnets afgørelser i sagerne om lokalplanpligt for metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken.

Med venlig hilsen



Anne Jensen  
Afdelingssekretær

Afgørelsen er sendt til:

- Center for Bydesign, Islands Brygge 37, 5. sal, 1505 København V
- Advokatfirmaet Varming & Riise-Knudsen, Att.: Advokat M. Riise-Knudsen, Østergade 24 A, 1. sal, Postboks 2226, 1018 København K
- Metroselskabet, Metrovej 5, 2300 København S
- Transportministeriet (Sendes pr. mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og [bgk@trm.dk](mailto:bgk@trm.dk))
- By- og Landskabsstyrelsen, Att.: Bo Christiansen (Sendes pr. mail til [blst@blst.dk](mailto:blst@blst.dk) og [boc@blst.dk](mailto:boc@blst.dk))
- Frederiksberg Kommune (sendes pr. mail til [raadhuset@frederiksberg.dk](mailto:raadhuset@frederiksberg.dk))
- Lokalavisen for Nørrebro og Nordvest, Att.: Henriette Søj, Solbjergvej 2A, 2000 Frederiksberg



**14 OKT. 2009**

 J.nr.: NKN-33-03488  
 NKN-33-03489

SSC

**Afgørelse**  
**efter anmodning om genoptagelse af Naturklagenævnets afgørelser**  
**i sagerne om lokalplanpligt for metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken**

Naturklagenævnet traf den 18. juni 2009 afgørelse i sagerne om lokalplanpligt for metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken. Klagerne fik medhold i, at etablering af metrostationerne de pågældende steder ville medføre en så væsentlig ændring i det bestående miljø, at der skulle udarbejdes en lokalplan. Københavns Kommunes afgørelse om ikke at lokalplanlægge de pågældende steder blev derfor ophævet, og sagerne hjemvist til fornyet behandling.

**Anmodningen om genoptagelse**

Københavns Kommune har med brev af 30. juli 2009 og 31. august 2009 anmodet Naturklagenævnet om at genoptage sagerne om lokalplanpligt for de to metrostationer. Københavns Kommune er ikke enig i afgørelserne. Kommunen er af den opfattelse, at nævnet har lagt præmisser til grund om mulighederne for at øve indflydelse på placering af trapper, elevatorer, ventilationsskakter, lysningshuller m.m., som kommunen ikke mener, at der er grundlag for at behandle i en lokalplan. Kommunen finder det i øvrigt uklart, om lokalplanpligten er knyttet til stationerne og dermed hele cityringprojektet, eller om pligten alene omfatter udformningen af stationsforpladserne.

I genoptagelsesansøgningen er det med henvisning til kommunens indlæg i klagesagerne og transportministerens godkendelse, navnlig anført:

- Der er i lov om Cityringen taget endelig stilling til stationsplaceringerne. Der henvises til lovens bestemmelser om bl.a. VVM-redegørelsen for Cityringen, der medfører ændrede procedurer i forhold til den generelle planlovgivning. Det fremgår, at Frederiksberg og Københavns Kommuner skal forelægge en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for ministeren.
- Der er med transportministerens detaljerede godkendelse (dispositionsforslaget) grundlag for at iværksætte et udbud med henblik på at gennemføre metroanlægget, idet der med stationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken er taget endelig stilling til placering af stationen inklusiv hovedtrappe, nødtrapper, elevatorer, ventilation samt ovenlyszone. Godkendelsen er efter kommunens opfattelse i overensstemmelse med de forudsætninger, som er omtalt i bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer og skakte m.m.
- Sammenfattende finder kommunen, at det klart fremgår af lov om Cityringen, at debatten om den endelige linjeføring, stationsplacering, stationsudformning m.m. er knyttet til VVM-redegørelsen og kommuneplantillægget, og at det er transportministeren, der er den godkendende myndighed.
- Det må lægges til grund, at lov om Cityringen gør op med formelle krav, der er knyttet til godkendelse af det endelige projekt. Den ændrede anvendelse kan ikke påvirkes gennem lokalplanlægning.

En lokalplan vil således efter kommunens opfattelse alene kunne handle om indretning af vejarealerne, efter metrobyggeriet er gennemført. Ifølge kommunens praksis gennemføres omlægning af veje og pladser m.v. uden lokalplan.

- Endelig er det kommunens opfattelse, at der ved inddragelse af offentligheden vil blive tale om en "skindebat", idet de forhold, som i den hidtidige debat har haft betydelig vægt – nemlig placeringen af de to stationer – ikke kan indgå i debatten om lokalplanlægning. Det vil være i strid med lov om Cityringen.

Københavns Kommune har henvist til, at det godkendte dispositionsforslag er i overensstemmelse med forudsætningerne i bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer og skakte m.m. Af bekendtgørelsen fremgår, at projekteringsarbejdet for en Cityring skal ske på grundlag af bilag 1 og 2 i bekendtgørelsen.

Bilagene indeholder en omfattende beskrivelse af stationstyperne, arkitektur, oversigt over stationernes overflademomenter, adgangstrapper, cykelparkering, trafikbelastning og en række andre forhold. Om stationernes overflader fremgår, at der er en række frihedsgrader med hensyn til udformning og placering af overfladeelementerne. Udnyttelsen af frihedsgraderne har konsekvenser i form af merudgifter, ringere komfort etc. Om trafikbelastninger fremgår det, at der på metroens etaper 1 og 2A er indført belastningsbegrænsninger på forpladserne. På Cityringen projekteres stationerne efter ønske fra kommunerne, så de kan bære almindelig trafiklast. De specifikke krav til i form af overfladelast m.v. koordineres og aftales med kommunerne.

#### **Naturklagenævnets tidligere afgørelser**

Naturklagenævnet har truffet afgørelse i tre sager om Cityringen. Den første afgørelse af 14. maj 2009 handlede om VVM-redegørelsen (NKN-33-02765) og de to næste afgørelser af 18. juni 2009 om lokalplanpligt for metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken (NKN-33-02843 og NKN-33-02855).

Af *afgørelsen af 14. maj 2009 (NKN-33-02765)* fremgår bl.a. en beskrivelse af procedurerne i lov om Cityringen for transportministerens endelige godkendelse af linjeføringen m.v. Ifølge loven forelægger kommunerne en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for transportministeren, der træffer afgørelse om den endelige godkendelse af linjeføring og udformning efter høring af kommunerne og et udvalg nedsat af Folketinget.

Af Naturklagenævnets høring af Transportministeriet i denne sag med brev af 3. februar 2009 – som er sendt til Københavns Kommune til orientering – fremgik, at det efter nævnets opfattelse under alle omstændigheder måtte være Naturklagenævnet, der skulle behandle en klage over kommunens afgørelse om, at byggeriet af metrostationerne *ikke* er lokalplanpligtige, samt at sådanne klager allerede var modtaget for så vidt angår stationerne ved Marmorkirken og Frederiksholms Kanal.



Af Transportministeriets udtalelse med brev af 27. marts 2009 fremgik, at ministeriet var enig med Naturklagenævnet i, at spørgsmål om, hvorvidt der skal udarbejdes lokalplaner for stationer og skakter m.v., ikke er omfattet af lov og Cityringen, og at det fulgte heraf, at klager over manglende lokalplaner må afgøres efter planlovens regler, dvs. at spørgsmål herom kunne indbringes for Naturklagenævnet. Transportministeriet har bekræftet, at der blev sendt kopi af denne udtalelse til klagerne og Frederiksberg og Københavns Kommuner.

Af afgørelserne af 18. juni 2009 (NKN-33-02843 og NKN-33-02855) fremgår bl.a. om den overordnede planlægning, at det forhold at den overordnede placering af alle stationerne på Cityringen fremgår af et kortbilag til lov om Cityringen ikke i sig selv udelukker en lokalplanlægning, der tager nærmere stilling til den endelige placering og udformning af selve stationspladsen. Alene målestoksforholdet på lovens kortbilag gør, at der inden for den prik, hvormed stationerne er angivet med på kortbilaget, er flere muligheder for placering af alle de funktioner, der hører til metrostationerne (hovedtrapper, nødudgange, parkeringsområder, elevatorer m.v). Men den fastlagte placering i bebyggede områder ved henholdsvis Gammel Strand og Marmorkirken bevirker, at det er begrænset, hvor stort spillerum der er for detailplanlægningen.

Om den ændrede anvendelse fremgår bl.a. af afgørelsen, at etablering af en hovedtrappe og nødtrapper, elevatorer, stationsventilation, trykudligningsventilation, brandventilation og ovenlys på forpladserne ikke isoleret set kan betragtes som større byggeri sammenholdt med omfanget af det byggeri, som områderne ved Gammel Strand og Marmorkirken i øvrigt indeholder. Men den påtænkte anvendelse, der vil medføre en stærk trafik af gående og cyklende og bl.a. etablering af cykelparkeringer de to steder med henholdsvis 200 og 250 cykelstativer på terræn, vil være med til væsentligt at ændre karakteren af meget følsomme områder, både ved Gammel Strand, der allerede er stærkt presset af trafik, og ved Marmorkirken, der vil ændre karakter fra kirkeplads til stationsplads.

Naturklagenævnet fandt, der burde lægges vægt på det store antal passagerer, der ville passere gennem stationerne. Cityringen forventes at få et passagertal på 240.000 om dagen. Ved Gammel Strand forventedes 12.000 passagerer om dagen og ved Frederiks Kirken 11.000 passagerer om dagen. Uanset områdernes beliggenhed i områder, der allerede er præget af trafik og mange mennesker, så vil en intensivering af antallet af trafikanter i denne størrelsesorden, der dagligt benytter offentlig transport til og fra det pågældende sted, efter Naturklagenavnets opfattelse udgøre en væsentlig ændring af arealanvendelsen i forhold til det bestående miljø. Hertil kom de øvrige funktioner knyttet til stationerne. Både byggeriet på forpladserne og cykelparkeringerne ville efter nævnets opfattelse få visuelle, funktionelle og miljømæssige konsekvenser i forhold til områdernes nuværende karakter.

Sammenfattende fandt Naturklagenævnet, at etablering af metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken ville medføre en så væsentlig ændring i det bestående miljø, at der skulle udarbejdes en lokalplan.

### Afgørelse

Denne afgørelse er truffet af Naturklagenævnets formand på nævnets vegne, jf. planlovens § 58, stk. 3.

Efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4, kan der klages til Naturklagenævnet over retlige spørgsmål i forbindelse med kommunens afgørelse efter planloven.

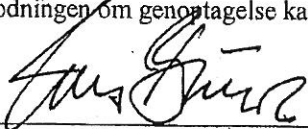
Genoptagelse af en sag som den omhandlede, hvor Naturklagenævnet har truffet afgørelse, forudsætter at afgørelsen lider af væsentlige retlige mangler, eller at der i forbindelse med anmodning om genoptagelse fremkommer faktiske oplysninger, som nævnet ikke var bekendt med ved behandlingen af sagen, og som må antages at ville have haft væsentlig betydning for sagens afgørelse.

Københavns Kommunes synspunkter om lov om Cityringen og lokalplanlægning for metrostationerne, som er beskrevet i genoptagelsesansøgningen, var Naturklagenævnet bekendt og indgik ved behandlingen af sagerne. Det indgik bl.a. også i nævnets vurdering, at placeringen af stationerne på Cityringen fremgik af et kortbilag til lov om Cityringen, og at der var et begrænset spillerum for detailplanlægningen.

Naturklagenævnet har taget stilling til lokalplanpligt i forhold til spørgsmålet om udformningen af de to stationer og den ændrede anvendelse af de to områder. Nævnet deler ikke kommunens opfattelse af, at lokalplanproceduren vil være ensbetydende med en "skindebat". Det fremgår som nævnt af nævnets afgørelser, at placeringen af stationerne er fastlagt. Et afgørende element i klagerne – og bestemmende for Naturklagenævnets afgørelser – har været den ændring i anvendelsen, som den intensiverede benyttelse af områderne vil bevirke og mulighederne for gennem lokalplanlægning at sikre stationernes indpasning i de pågældende følsomme områder på en sådan måde, at der tages størst mulige hensyn til den visuelle, trafikale og øvrige miljømæssige påvirkning af områderne og omgivelserne. Det anførte om kommunens generelle praksis om omlægning af veje og pladser m.v. uden lokalplanlægning ændrer ikke ved nævnets vurdering af spørgsmålet om lokalplanpligt i de konkrete klagesager.

Der findes ikke at være fremkommet sådanne nye relevante oplysninger eller påvist sådanne retlige mangler i nævnets afgørelser af 18. juni 2009, at der er grundlag for at fastslå, at Naturklagenævnet har været forpligtet til at genoptage sagerne til fornyet behandling.

Anmodningen om genoptagelse kan på denne baggrund ikke imødekommes.



Lars Busck  
Formand



Susanne Spangsbørg  
Specialkonsulent

Afgørelsen er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. planlovens § 58, stk. 4. Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. planlovens § 62, stk. 1.



**NATURKLAGENÆVNET**  
\*\*\*\*\*

Rentemestervej 8, 2400 København NV  
Tlf.: 7254 1000 Fax: 7254 1001  
E-mail: nin@nkn.dk Web: www.nkn.dk  
CVR: 18210932

Center for Bydesign  
Islands Brygge 37, 5. sal  
1505 København V

14. oktober 2009  
J.nr. NKN-33-03488  
NKN-33-03489  
ajens

Som det fremgår af vedlagte afgørelse, har De ikke fået medhold i Deres klage.

Det følger af § 3, stk. 1, nr. 1, § 3, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 950 af 16. september 2004 om gebyr for indbringelse af klager til Naturklagenævnet, at det indbetalte gebyr på 500 kr. alene tilbagebetales, hvis klageren får helt eller delvist medhold i klagen, eller klagen afvises fra realitetsbehandling.

Der vil på denne baggrund ikke ske tilbagebetaling af det indbetalte gebyr på 500 kr.

I medfør af § 3, stk. 2, i bekendtgørelsen om gebyr for indbringelse af klager til Naturklagenævnet, kan nævnets afgørelse om gebyrspørgsmål ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Med venlig hilsen



Anne Jensen  
Afdelingssekretær

**18 JUNI 2009**

J.nr.: NKN-33-02843 og

NKN-33-02855

SSC

**Afgørelse**  
**i sagerne om lokalplanligt for metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken**  
**i Københavns Kommune**

Københavns Kommune har fremlagt et forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for Cityringen for offentligheden i perioden fra den 1. juli 2008 til 1. oktober 2008. Kommunen har samtidig truffet afgørelse om, at metrostationerne ikke er lokalplanpligtige.

Afgørelsen om ikke at udarbejde lokalplaner for stationerne inden for kommunens område er ikke offentliggjort med en selvstændig klagevejledning for så vidt angår spørgsmålet om lokalplanlægning, men afgørelsen fremgår af teksten i redegørelsen til kommuneplantillægget.

Kommunens afgørelse om ikke at tilvejebringe lokalplaner for metrostationerne er påklaget til Naturklagenævnet af "Borgergruppen Gammel Strand" og "Borgergruppen Nej til metro ved Marmorkirken". Klagerne i begge sager må forstås således, at klagerne mener, at etableringen af metrostationer ved Gammel Strand og ved Marmorkirken er lokalplanpligtige bygge- og anlægsarbejder. Klagerne er modtaget den 6. og 15. januar 2009.

**Kommuneplantillægget for Cityringen**

Af Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse fremgår bl.a. om Cityringen og lokalplanlægning:

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har aftalt at anlægge og finansiere en underjordisk ringbane, Cityringen, under den tætteste del af København og Frederiksberg. I lov om Cityringen er bl.a. linjeføring og stationsplaceringerne fastlagt. Med Cityringen vil der blive etableret et sammenhængende kollektivt transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg, der tilbyder passagererne øget komfort, frekvens og hastighed. Cityringen vil betyde, at 85 % af alle indbyggere og arbejds- og studiepladser i de indre bydele vil have mindre end 600 meters luftlinjefastand til en Metro- eller S-togsstation. Uden Cityringen vil den tilsvarende andel være 60 %.

Københavns Kommuneplan 2005 indeholder allerede retningslinjer i hovedstrukturen for etableringen af Metroens 4. etape - Cityringen. I overensstemmelse med projekterings- og anlægsloven er formålet med kommuneplantillægget således at implementere den endelige linjeføring og stationsplaceringer samt gøre rede for de miljømæssige aspekter herved i miljøredegørelsen. Endvidere skal rammerne for lokalplanlægningen i kommuneplanen ændres i de områder, der allerede er rammebelagt, og hvor stationsplaceringer ikke er i overensstemmelse hermed. I Københavns Kommune er ingen af de arealer, der er foreslået for placering af stationer og skakte m.v. omfattet af lokalplaner.

Der kan anlægges en dobbeltsporet Cityring i form af en metro i tunnel. Der etableres i alt 17 dybtliggende tunnelstationer, hvoraf 14 er i Københavns Kommune. Langs linjeføringen kan anbringes nødsbakke i fornødent omfang, og på baneterrænet ved Vasbygade kan opføres Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC). 6 af de 14 områder,



hvor der skal placeres stationer i Københavns Kommune, er omfattet af rammer for lokalplanlægningen, hvorimod de resterende 8 områder er vejarealer, der som udgangspunkt ikke er rammebelagt.

Rammerne for lokalplanlægningen i Københavns Kommune i de 6 områder skal ændres for at muliggøre stationerne som er en anvendelse til tekniske anlæg (T). Der er tale om følgende områder: Område til offentlige formål (O) ved Kongens Nytorv, område til offentlige formål (O) og område til boliger (B) ved Frederiks Kirke (Marmorkirken), område til boliger (B5) ved Jagtvej/Poul Henningsens Plads, område til parkformål (O1) ved Vibenshus Runddel, område til parkformål (O1) ved Nørrebros Runddel og område til offentlige formål (O3) ved Landsarkivet.

I Københavns Kommune vil der blive udarbejdet en lokalplan for det nye kontrol- og vedligeholdelsescenter (CMC) på jernbaneterrænet ved Vasbygade. Opførelse af CMC kræver ikke ændrede kommuneplanrammer, da arealet i forvejen er et område til offentlige tekniske anlæg (T). **Der påregnes ikke yderligere lokalplanlægning omkring stationer, skakte og tunnelarbejdspladser. Baggrunden er, at det er vurderet, at der alene er tale om anlægsarbejder af midlertidig varighed. Arealerne vil blive retableret efter arbejdernes ophør og fremstå med begrænsede miljømæssige påvirkninger, når Cityringen sættes i drift.**

Vedrørende området ved Marmorkirken består kommuneplanændringen i, at der for to rammeområder, der omfatter arealet med og omkring kirken fra Bredgade til Store Kongensgade samt til bebyggelserne i Frederiksgade fastsættes: "Der kan inden for området anlægges en station fra Cityringen med dertil hørende funktioner." Placeringen er ikke nærmere angivet i kommuneplanen. I VVM-redegørelsens kortbilag er tunnel, byggegruber og afgrænsning af arbejdsområdet skitseret.

### **Klagerne**

Den ene klager har anført, at metrostationerne er et lokalplanpligtigt anlægsarbejde, da der er tale om ændret anvendelse af bestående arealer, da anlægsarbejdet i øvrigt må ses i en større, planlægningsmæssig sammenhæng, hvor borgerne bør have lejlighed til at øve indflydelse på planlægningen, og da metrostationerne ikke ses at være tilstrækkeligt behandlet i kommune- eller regionplan. Der peges på, at projektets visuelle, funktionelle og miljømæssige konsekvenser ikke er forelagt offentligheden før borgermødet i september 2008, og at det derfor har været umuligt at få rimelig indflydelse i beslutningsfasen. Det er også anført, at Frederiksberg Kommune udarbejder lokalplaner.

Den anden klager har navnlig anført, at der er tale om en væsentlig ændring af det bestående miljø. Miljøet omkring Frederiks Kirken er særligt sårbart. Endvidere henvises til de væsentlige ændringer af trafikken, som må påregnes under anlægsfasen såvel som i forbindelse med den efterfølgende drift.

### **Udtalelser**

Naturklagenævnet har i begge sager bedt kommunen om en vurdering af, om etableringen af en metrostation det pågældende sted bør indgå i en større planmæssig sammenhæng, hvor offentligheden har mulighed for at få indflydelse på planlægningen samt om en beskrivelse af omfanget af de aktiviteter og den ændrede anvendelse (som etablering af en metrostation det pågældende sted vil medføre), kommunen har lagt til grund for sin vurdering af lokalplanpligten. Københavns Kommune har med breve af 8. april 2009 anført:

For så vidt angår spørgsmålet om lokalplanpligt skal nævnes, at de principielle stationsplaceringer og linjeføring af Cityringen er fastlagt i loven, og at den endelige placering fastsættes i kommuneplanen efter anvisning og godkendelse fra transportministeren. Det er således ikke muligt gennem lokalplanlægning at påvirke

disse aspekter. Det er heller ikke muligt gennem lokalplanlægning at vurdere de pågældende stationsplaceringer i en større planmæssig sammenhæng og i den forbindelse at indbyde offentligheden til debat.

De arealer, der berøres af anlægsarbejdet, består for langt den overvejende dels vedkommende af vejarealer. Efter stationsbyggeriet er gennemført vil arealerne blive reetableret som vejarealer, men i fornyet udtryk. Der vil blive anlagt en hovedtrappe fra St. Kongensgade i den vestlige ende af Frederiksgade midt for kirken og en hovedtrappe langs kanalen med nedgang fra Højbro Plads. Herudover vil der blive etableret 2 nødtrapper og et elevatortårn ved de to stationer.

Der henvises til skitser på hjemmesiden [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk), der viser de seneste forventninger til udformningen af pladsen. Anlægget vil blive gennemført inden for vejlovgivningens rammer. Beslutning om den videre udformning af pladserne vil finde sted i perioden 2011 til 2013. I den forbindelse vil kommunen gå i dialog med lokaludvalg og borgere om den endelige udformning af stationerne ved Frederiks Kirken og Gammel Strand.

Sammenfattende er det kommunens opfattelse, at linjeføring og placering ikke kan reguleres i en lokalplan, og at der herefter alene er tale om reetablering af Frederiksgade og en del af Gammel Strand, hvilket ikke vil medføre væsentlige ændringer i forhold til forholdene i dag.

Endvidere har kommunen bedt nævnet om at tage stilling til, om klagerne er rettidige. Der er henvist til, at kommunens afgørelse om ikke at udarbejde lokalplaner fremgår af et kommuneplantillæg, der har været fremlagt for offentligheden fra den 1. juli 2008 til 1. oktober 2008. Kommuneplantillægget blev endeligt vedtaget den 29. januar 2009.

Klagerne har fastholdt og uddybet emner i klagerne. Den ene klager har påpeget, at transportministeren over for borgergruppen har afvist at tage stilling til placeringen bortset fra de rent sikkerhedsmæssige hensyn. Det er således ikke rigtigt, når kommunen siger, at den endelige placering ikke kan påvirkes. Der er henvist til, at lov om Cityringen kun har et meget ringe og ikke detaljeret kortbilag, der viser linjeføringen og stationerne. Det er således formentlig kommunen og Metroselskabet, der har besluttet, hvor nedgangen til stationen skal placeres (midt i Frederiksgade frem for på hjørnegrunden "Tietgens ærgrelse"). Det er heller ikke korrekt, at området bliver reetableret efter anlægsarbejdet. Idet nedgangen placeres midt i Frederiksgade vil gaden blive lukket for trafik og parkeringspladserne i området vil for store deles vedkommende blive erstattet af trapper, ovenlys, elevatorskakte m.m. Det er klagerens opfattelse, at pladsen ændrer karakter fra en kirkeplads til en stationsplads med cykler, ændret belysning m.v.

Den anden klager har anført, at klagefristen må beregnes fra det tidspunkt, hvor kommuneplantillægget blev endeligt vedtaget den 29. januar 2009. Om lokalplanpligten for metrostationen ved Gammel Strand er det anført, at der forventes 12.000 passagerer i døgnet. Det er indlysende, at så højt et passagerantal vil gribe afgørende ind i pladsens karakter på en række områder i form af cykelstativer, informationsstandere, selve udgangen, elevatortårn og nødtrapper. Det er i VVM-redegørelsen også anført, at pladsen har en vigtig rekreativ funktion. Fra retspraksis er i øvrigt henvist til UfR1998.74H om tilladelse til at opstille containere til



komprimeret affald i et fredet område, hvor en lokalplan var nødvendig. Endelig har klageren fremhævet, at der er tale om et større bygge- og anlægsarbejde på et fysisk særdeles afgrænset og sårbart område i storbyen, hvor navnlig den trafikale påvirkning og den væsentligt ændrede anvendelse og brug af arealet bør føre til, at der udarbejdes en lokalplan. Denne klager har anmodet om, at klagen tillægges opsættende virkning, hvis nævnet ikke kan nå at færdigbehandle klagerne inden sommerferien.

### **Andre oplysninger om metrostationerne i VVM-redegørelsen**

Af VVM-redegørelsens *Kapitel 2 Ikke-tekniske resumé* fremgår:

Selve anlægsarbejdet forventes at blive påbegyndt i sommeren 2010 og afsluttet i 2018, hvor Cityringen tages i brug. Den tunge del af anlægsarbejdet, hvor der udgraves til stationer og skakte og hvor tunnelen bores, forventes at forløbe i foråret 2011 til 2016.

Byrummene ved stationer og skakte vil blive væsentligt påvirket i anlægsfasen, idet byggepladserne vil forandre gadebilledet, men denne forandring er midlertidig. Der vil under anlægsarbejdet blive taget udstrakt hensyn til kulturværdier. Hensynene omfatter bl.a. metodevalg i anlægsarbejdet, så bygninger ikke vil lide overlast, samt midlertidig og skånsom flytning og opbevaring af kulturminde, f.eks. statuer.

Det vurderes, at det færdige anlæg medfører, at mange byrum får tilført kvaliteter ved omdannelsen. Der vil i udformningen af stationsforpladser blive lagt vægt på såvel en fortsat lokal anvendelse som et effektivt flow af passagerer og tilfredsstillende forhold for cykelparkering. Den endelige udformning af forpladserne sker i Københavns Kommune i perioden 2011-2013 i en dialogproces mellem kommunen, borgerne og Metroselskabet. På Frederiksberg vil forslag til lokalplaner for forpladserne ved de tre stationer danne basis for dialogen med borgerne.

Det er klart, at anlægsarbejderne vil præge byen markant. Det vil være synligt og mærkbart både med hensyn til den fysiske tilstedeværelse af byggepladserne, de store maskiner, der vil være på pladserne, de lokale trafikomlægninger, trafikken til og fra pladserne, og den støj samt de vibrationer, som udsendes fra maskinerne.

Af VVM-redegørelsens *Kapitel 8 Eksisterende Forhold* fremgår:

#### **V/Christiansborg**

Området, som omfatter Gammel Strand fra Højbro Plads til Naboløs samt en del af Slotsholmskanalen, består af vej og fortovej der i den vestlige ende går over i plads. En stor del af husene langs Gammel Strand er opført efter branden i 1795, og mange af bygningerne med facaden ud mod Gammel Strand er fredede. Bygningsfredningen dækker dog ikke arealet foran facaderne. Bygningerne i den østlige del af Gammel Strand (ned mod Højbro Plads) har meget høj bevaringsværdi. De fredede bygningers samspil med den nye stationskomponenter vil kræve en tæt dialog med de berørte myndigheder (Kulturarvstyrelsen og Københavns Kommune). Der er to statuer på Gammel Strand, Fiskerkone (Charles Svejstrup Madsen, 1938) og Slægt løfter slægt (Svend Wiig Hansen, 1997). Pladsen har en vigtig rekreativ funktion.

#### **V/Frederiks Kirke**

Området omfatter den vestlige halvdel af kirkepladsen mellem Frederiks Kirke og St. Kongensgade. Inderst mod kirken er et bed omgivet af hegn, dernæst et fortovej, der følger kirken hele vejen rundt. Foran bygningerne er små haver bag et jerngitter samt et fortovej og parkeringspladser. Frederiks Kirke er beskyttet af lovgivning svarende til bygningsfredning. De tilgrænsende beboelses- og forretningsejendomme i St. Kongensgade 78-82 samt de øvrige bygninger rundt om kirken er bygningsfredede undtagen bygningen i det vestlige hjørne, der har en høj bevaringsværdi. Desuden er støbejernsgitrene omkring forhaverne rundt om kirken bygningsfredede.

Af VVM-redegørelsens *Kapitel 9 Anlæg* fremgår:

#### **V/Christiansborg**

Der etableres en arbejdsplads på Gammel Strand fra Højbro Plads til Naboløs samt et stykke ud i Slotsholmskanalen. I forbindelse med udgravning til stationen vil belægningen på pladsen blive fjernet. Det samme gælder granitboldværkerne med trapperne og det sænkede stykke ud mod vandet, samt platantræerne på pladsen. Flere af cafeerne vil blive kraftigt påvirket i anlægsfasen, da dele af arealet, der i dag anvendes til udendørs servering, bliver omfattet af arbejdsplads. Skulpturerne flyttes midlertidigt.

### **V/Frederiks Kirke**

Der etableres arbejdsplads fra hvor Frederiksgade møder St. Kongensgade og begge veje rundt om kirken indtil de to østlige hjørner ved den del af Frederiksgade, der ligger foran kirken. Hele stykket foran Frederiks Kirken og Frederiksgade ud mod Bredgade holdes åbent. I forbindelse med udgravning til stationen vil belægningen på vejen i den nordlige ende samt lindetræerne i hjørnerne blive fjernet.

Af VVM-redegørelsens *Kapitel 10 Drift* fremgår:

#### **Øvrige trafikale konsekvenser i hovedstadsområdet**

Der er foretaget beregninger af, hvordan trafikken i hovedstadsområdet vil se ud i en fremtidig situation, hvor Cityringen og et eksempel på et busnet, der er tilpasset Cityringen, er etableret. Resultaterne viser:

- 3.000 nye personture i hovedstadsområdet i et hverdagsdøgn, dvs. rejser der ikke ville blive foretaget uden etableringen af Cityringen.
- 35.000 flere kollektive personture i hovedstadsområdet i et hverdagsdøgn svarende til en stigning på 3,4 %.
- De nye rejser er jævnt fordelt på tidligere bilister, cyklister og fodgængere. Tidligere bilister udgør 34 %, mens cyklister og fodgængere udgør henholdsvis 31 % og 26 %.

#### **Passagerprognoser for Cityringen**

Cityringen forventes at få et passagertal på 240.000 om dagen i et hverdagsdøgn med København H og Nytorv som de største stationer. V/Christiansborg forventes 12.000 om dagen og v/Frederiks Kirken 11.000 om dagen.

#### **Landskab, byrum og kulturhistorie**

Alt efter lokalitet samt ønsker fra kommunerne, indpasses stationselementerne i terræn, så stationsforpladserne giver synlig og let adgang til stationerne og samtidigt bliver et attraktivt bidrag til byens rum. Følgende stationselementer skal indpasses på forpladserne:

- hovedtrappe og nødtrappe
- elevatorer
- stationsventilation
- trykudligningsventilation
- brandventilation
- ovenlys

Ved Christiansborg placeres desuden 200 cykelstativer og ved Frederiks Kirke 250 cykelstativer på terræn.

#### **Naturklagenævnets afgørelse**

I sagens behandling har deltaget samtlige Naturklagenævnets 10 medlemmer: Lars Busck (formand), Ole Pilgaard Andersen, Martin Glerup, Bent Hindrup, Britta Schall Holberg, Mogens Mikkelsen, Anders Stejnild, Poul Søgaard, Jens Vibjerg og Henrik Waaben.

Efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4, kan der alene klages til Naturklagenævnet over retlige spørgsmål i forbindelse med kommunalbestyrelsens afgørelser efter planloven. Det er et retligt spørgsmål, om Københavns Kommune skulle have udarbejdet lokalplaner før etablering af metrostationerne kan gå i gang.

#### ***Klagefrist***

Om klagefristen bemærkes indledningsvis, at fristen efter planlovens § 60, stk. 1, er på 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt. Hvis afgørelsen er offentligt bekendtgjort regnes fristen altid fra bekendtgørelsen. Afgørelsen om lokalplanlægning er ikke offentligt bekendtgjort, det vil sige at klagefristen må regnes fra det tidspunkt, hvor klagerne har fået kendskab til afgørelserne om lokalplanlægning.

Klagerne er indgivet efter kommunens offentlige bekendtgørelse af kommuneplantillægget, men inden kommunens endelige vedtagelse af kommuneplantillægget den 29. januar 2009.



Naturklagenævnet har på baggrund af kommunens oplysninger om offentlighedsfasen og den endelige vedtagelse af kommuneplantillægget ikke fundet grundlag for at afvise klagerne over manglende lokalplanlægning som for sent indgivet.

#### *Lokalplanpligt*

Efter planlovens § 13, stk. 2, skal der tilvejebringes en lokalplan, før der gennemføres større udstykninger eller større bygge- eller anlægsarbejder, herunder nedrivning af bebyggelse. Ved afgørelsen af, om et byggeprojekt skal betragtes som et "større" bygge- og anlægsarbejde, er det afgørende kriterium ifølge bestemmelsens motiver og praksis, om det vil medføre væsentlige ændringer i det bestående miljø. Det er i denne sammenhæng uden betydning, om projektet kan siges at medføre en forbedring af miljøet, når ændringen må anses for væsentlig.

Ændret anvendelse af bestående bebyggelse og ubebyggede arealer udløser lokalplanpligt efter samme kriterier som nybyggeri. Selve omfanget af projektet spiller en vigtig rolle, men hertil kommer projektets konkrete visuelle, funktionelle og miljømæssige konsekvenser i øvrigt bedømt i forhold til det eksisterende områdes karakter. Kriteriet skal ses på baggrund af formålet med lokalplanpligten, som er at sikre, at beboere m.fl. får mulighed for at udtale sig om større projekter i området, og at sådanne bliver vurderet i en planmæssig sammenhæng.

#### *Den overordnede planlægning*

Etableringen af metrostationerne er ikke i overensstemmelse med den gældende kommuneplanens rammer for lokalplanlægning i 6 af de 14 områder, og krævede derfor en ændring af rammerne (bl.a. ved Marmorkirken). Rammebestemmelserne indeholder alene en angivelse af anvendelse til station, men tager ikke stilling til den nærmere udformning af stationsanlæg og omgivelser.

Det forhold at den overordnede placering af alle stationerne på Cityringen fremgår af et kortbilag til lov om Cityringen udelukker ikke i sig selv en lokalplanlægning, der tager nærmere stilling til den endelige placering og udformning af selve stationspladsen. Alene målestoksforholdet på lovens kortbilag gør, at der inden for den prik, hvormed stationerne er angivet med på kortbilaget, er flere muligheder for placering af alle de funktioner, der hører til metrostationerne (hovedtrapper, nødudgange, parkeringsområder, elevatorer m.v). Men den fastlagte placering i bebyggede områder ved henholdsvis Gammel Strand og Marmorkirken bevirker, at det er begrænset, hvor stort spillerum der er for detailplanlægningen.

#### *Ændret arealanvendelse*

Etablering af en hovedtrappe og nødtrapper, elevatorer, stationsventilation, trykudligningsventilation, brandventilation og ovenlys på forpladserne kan isoleret set ikke betragtes som større byggeri sammenholdt med omfanget af det byggeri, som områderne ved Gammel Strand og Marmorkirken i øvrigt indeholder. Men den påtænkte anvendelse, der vil medføre en stærk trafik af gående og cyklende og bl.a. etablering af cykelparkeringer de to steder med henholdsvis 200 og 250 cykelstativer på terræn, vil være med til væsent-

ligt at ændre karakteren af meget følsomme områder, både ved Gammel Strand, der allerede er stærkt presset af trafik, og ved Marmorkirken, der vil ændre karakter fra kirkeplads til stationsplads.

Naturklagenævnet finder, der bør lægges vægt på det store antal passagerer, der vil passere gennem stationerne. Cityringen forventes at få et passagertal på 240.000 om dagen. Ved Gammel Strand forventes 12.000 passagerer om dagen og ved Frederiks Kirken 11.000 passagerer om dagen. Uanset områdernes beliggenhed i områder, der allerede er præget af trafik og mange mennesker, så vil en intensivning af antallet af trafikanter i denne størrelsesorden, der dagligt benytter offentlig transport til og fra det pågældende sted, efter Naturklagenævnets opfattelse udgøre en væsentlig ændring af arealanvendelsen i forhold til det bestående miljø. Hertil kommer de øvrige funktioner knyttet til stationerne. Både byggeriet på forpladserne og cykelparkeringerne vil få visuelle, funktionelle og miljømæssige konsekvenser i forhold til områdernes nuværende karakter.

Sammenfattende finder Naturklagenævnet, at etablering af metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken vil medføre en så væsentlig ændring i det bestående miljø, at der skal udarbejdes en lokalplan.

Københavns Kommunes afgørelse om ikke at udarbejde lokalplaner for metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken ophæves og på den baggrund hjemvises til fornyet behandling.

På Naturklagenævnets vegne

  
Susanne Spangsberg

Afgørelsen er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. planlovens § 58, stk. 4. Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. planlovens § 62, stk. 1.