



23. november 2012

Til Økonomiudvalget

Peter Bønløkke  
Vibeke Iversen

**Københavns Kommunes muligheder for at yde støtte og hjælp til berørte ejere og lejere af metrobyggerierne i København, herunder til at finde genhusningsmuligheder.**

**Baggrund**

Ekspropriationskommissionen vedr. anlæg i henhold til Lov om en Cityring – Metrocityringen – har den 16. november 2012 truffet beslutning om, hvorvidt der på baggrund af en overskridelse af den naboretlige tålegrænse er grundlag for ydelse af økonomisk kompensation til de berørte ejere og lejere af etableringen af Metrostation København H for forringelse af lejlighedernes brugsværdi.

Forud for beslutningen af 16. november 2012 traf kommissionen i februar 2010 afgørelse i en række sager vedrørende anmodning om overtagelse af lejligheder mv. i forbindelse med etableringen af metrostation København H. Taksationskommissionen, der er ankeinstans for Ekspropriationskommissionens afgørelser, har i september 2010 stadfæstet og præciseret denne praksis i flere kendelser. Ekspropriationskommissionen er som udgangspunkt bundet af disse afgørelser.

***Ekspropriationsbeslutningen af 16. november 2012***

I beslutningen af 16. november 2012 har Ekspropriationskommissionen bl.a. anført, ”at man ud fra de foreliggende oplysninger *ikke* finder, at der er lejligheder ved metrostation København, der kan siges at være *ubeboelige* eller *helbredsmæssige uforsvarlige* at opholde sig i på baggrund af de naboretlige gener fra metroarbejdspladsen”.

Kommissionen oplyser i den forbindelse, at ”kommissionen må anlægge en objektiv og generel vurdering, jf. praksis. De personer, som måtte være særligt følsomme over for støj og vibrationer m.v. henvises til muligheden for særskilt at indbringe sagen for kommissionen, idet særlige personlige forhold, herunder helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold kan indebære krav om permanent eller midlertidig overtagelse af lejligheder. Der vil normalt skulle fremlægges speciallægeerklæringer, erklæring fra børnesagkyndig el. lign., som dokumentation for det pågældende forhold.”

Videre har kommissionen anført, at det på baggrund af de foretagne støj- og vibrationsmålinger samt kommissionens iagttagelser i øvrigt må konstateres, at forudsætningerne for kommissionens afgørelse tilbage i 2010 fortsat er gældende. Kommissionen finder således ikke, at støj – og vibrationsgener i sig selv indebærer en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. Kommissionen henviser i den forbindelse til, at man ifølge retspraksis som beboer i et centralt byområde må være forberedt på at måtte tåle betydelige naboretlige gener.

Kommissionen finder dog, at der er andre gener ved metroarbejderne end støj- og vibrationsgener, som må anses for en overskridelse af den naboretlige tålegrænse. På den baggrund finder kommissionen, at de berørte lejligheder i stueetage skal ydes en økonomisk kompensation på 100.000 kr. Lejligheder på 1. sal skal ydes en økonomisk kompensation på 75.000 kr. Lejlighederne på 2. sal., 3. sal, og 4. sal skal ydes en kompensation på 10.000 kr. Dette er udover tidligere fastsatte beløb på 5.000 kr. for stue og 1. sal. Beløbene er efter det oplyste skattefrie.

#### ***Ankemuligheder***

Efter det oplyste i beslutningen vil Taksationskommissionen som ankeinstans kunne prøve sagen i sin helhed – herunder evt. beslutte overtagelse, midlertidig genhusning eller fastsætte en økonomisk kompensation, der vil kunne afvige fra kommissionens beslutning i både opadgående og nedadgående retning.

#### **De juridiske rammer for anlægget af Metrocityringen**

Anlægget af Metrocityringen er reguleret i Lov om Cityring (lov nr. 552 af 06/06/2007).

Dermed har lovgiver reguleret rammerne for Metrocityringen, herunder rollefordelingen mellem staten, de berørte kommuner og Metro-selskabet I/S.

Efter lovens § 2 forestår Metroselskabet I/S projektering, anlæg og drift af Cityringen.

Transportministeren er efter bestemmelsen i lovens § 13 bemyndiget til for Metroselskabet ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, herunder i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendige til at gennemføre anlægget.

Ekspropriation skal efter bestemmelsen ske efter reglerne i Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, og ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i Lov om offentlige veje.

Metroselskabet I/S skal endelig efter bestemmelsen afholde alle omkostninger til ekspropriationer.

Loven indeholder ikke hjemmel til generelt at overtage boliger m.m., der ikke er nødvendige for etableringen af Cityringen.

**Københavns Kommunes muligheder for at yde støtte og hjælp til berørte ejere og lejere af metrobyggerierne i København, herunder til at finde genhusningsmuligheder.**

Med bestemmelserne i loven om rollefordelingen mellem staten, de berørte kommuner og Metroselskabet samt med bestemmelsen i lovens § 13 om Metroselskabets adgang til mod erstatning at overtage ejendomme og herunder betale erstatning for gener som følge af metrobyggerierne har lovgiver udtømmende reguleret dels, hvem der har ansvar for hvad i forbindelse med Metrocityringen, dels om forholdet til de af metrobyggerierne berørte ejere og lejere af ejendomme, herunder tillige hvem der har kompetencen til fastsættelse af, i hvilket omfang de har krav på økonomisk kompensation i bred forstand for de gener, som arbejderne medfører.

Københavns Kommune kan derfor ikke med hjemmel i de ulovbestemte kommunalfuldmagtsregler kompensere yderligere for de gener, som ejere og lejere har af metrobyggerierne.

Det følger af opgavefordelingsprincippet, hvorefter en kommune ikke kan varetage eller afholde udgifter til / yde økonomisk støtte til forhold, som det efter lovgivningen påhviler andre offentlige myndigheder og selskaber at varetage.

***Genhusning efter lejeloven***

Reglerne om genhusning findes i lejelovens § 85a m.fl. En lejer, der opsiges som følge af ekspropriation, har ret til en erstatningsbolig. Kommunalbestyrelsen anviser i den situation erstatningsboligen, og anlægsmyndigheden refunderer kommunalbestyrelsens udgifter hertil, herunder til tilvejebringelse og anvisning af erstatningsboliger mv..

Bestemmelsen rummer ikke mulighed for genhusning af boligejere, herunder andelshavere.

Kommunen har ikke hjemmel til at tilbyde genhusning som følge af støj og andre gener, der er en følge af anlægsarbejder. Kommunen må kun yde genhusning, hvis man er lejer i en ejendom, der bliver eksproprieret.

***Mulighed for kommunal bistand til at finde andre boliger (varigt eller midlertidigt) til ejere og lejere, der er berørt af metrobyggerierne***  
Københavns Kommune kan ikke med hjemmel i kommunalfuldmagtsreglerne hjælpe ejere og lejere, der som følge af metrobyggerierne mener, at de har behov for at finde en anden bolig (varigt eller midlertidigt).

De er således henvist til at udnytte de aflastningsmuligheder, som Metroselskabet stiller til rådighed, og til at udnytte de almindelige adgange til at få anvist en lejlighed, herunder i givet fald tilbuddet til resourcestærke personer til en lejlighed i et udsat boligområde.



## Memo

**Subject:** Aflastningstilbud Cityringen

**From:** CHJ

**To:** AGF

**Copy to:**

**Date:** 2013-05-16

### Muligheder for overtagelse, aflastning m.v. af boliger/beboere berørt af Cityringen

Loven om Cityringen åbner følgende mulighed for overtagelse, aflastning m.v. af boliger/beboere berørt af Cityringen.

Ifølge loven kan transportministeren for Metroselskabet ekspropriere fast ejendom, der er nødvendig for at gennemføre anlægget af Cityringen. Ekspropriationer sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom.

Ekspropriationer gennemføres af Ekspropriationskommissionen, som også kan træffe afgørelse om, at Metroselskabet evt. skal etablere aflastningstilbud relateret til den enkelte byggeplads, eller at der skal ske genhusning af ejere/brugere m.v. på baggrund af bl.a. individuelle personlige forhold. Ekspropriationskommissionen kan desuden beslutte, at Metroselskabet skal udbetale kompensation til berørte beboere.

### Aflastningstilbud til beboerne omkring Cityringens byggepladser

Ekspropriationskommissionen har i to tilfælde på et konkret grundlag besluttet at pålægge Metroselskabet at anvise et fælles "aflastningssted" i nærheden for beboerne i form af en stor lejlighed eller lignende, som skal kunne imødekomme de forskellige behov, som beboerne har, herunder med hensyn til børnefamilier og personer med hjemmearbejdsplads. Kommissionen har i den forbindelse opfordret Metroselskabet til at tilbyde den pågældende aflastningsfacilitet til alle beboere, der har lejligheder ud til byggepladsen.

Metroselskabets ejere har desuden i oktober 2012 pålagt selskabet at stille yderligere aflastningstilbud til rådighed i relation til byggepladserne ved Københavns Hovedbanegård (Stampesgade) og ved Frederiksberg station.

Samlet har Metroselskabet stillet 7 aflastningstilbud til rådighed for disse to byggepladser, hvor der i alt er ca. 105 boliger. Aflastningstilbuddene består af en penthouselejlighed og 2 dobbeltværelser i DGI-byen, 2 dobbeltværelser på hotel Astoria og kontorfaciliteter i Københavns kommune og 1 værelse på hotel Radisson Blu i Frederiksberg Kommune. Aflastningstilbuddene kan bruges af alle beboerne ved de to byggepladser.

Benyttelsen af de tilbudte aflastningsmuligheder fremgår af nedenstående tabel:

Lokalitet	Tilmeldte	Besøg
-----------	-----------	-------



	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
<b>Kh</b>																								
- DGI-byen, penthouselejlighed	2	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- DGI-byen, dobbeltværelser	3	3	2	1	1	2	0	0	0	0	1	1	0	0	3	0	2	1	2	0	0	0	1	0
- Astoria, dobbeltværelser	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Regus, kontorfacilitet	0	1	2	9	3	1	0	0	4	2	0	1	1	4	2	1	2	0	1	2	3	3	3	3
<b>Fb</b>																								
Radisson Blu Falkoner	3	4	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*										

\* Brugeren af Radisson Blu Falkoner er efter aftale overgået til Regus fra uge 6 2013.

Som det fremgår er efterspørgslen generelt relativt begrænset, men størst efter hotelværelser og kontorfaciliteter.



## Notat

**Subject:** Støj i forbindelse med udvidet arbejdstid

**From:** Metroselskabet

**To:** Københavns Kommune

**Copy to:**

**Date:** 2012-03-26

På mødet d. 25. april om udvidet arbejdstid på metrobyggeriet tilkendegav Metroselskabet at ville udarbejde et notat, som besvarede følgende:

- Hvornår er støj sundhedsskadelig?
- Hvilke støjdæmpende foranstaltninger ibrugtages ved udvidet arbejdstid? Og virker støjdæmpningen?
- Hvilke internationale erfaringer med støjdæmpning anvendes i metrobyggeriet?

Nedenfor søges spørgsmålene besvaret.

### 1 Hvornår er støj sundhedsskadelig?

Sammenhængen mellem støjpåvirkning og menneskers helbred er meget kompleks. Virkningen er individuel og afhænger desuden af støjniveauet og varigheden. Nedenfor beskrives virkningen af kortvarig og langvarig støj.

#### Kortvarig støj

Til illustration af hvor meget støj de foreslåede arbejder svarer til, er en række eksempler på støjniveauer vist i nedenstående tabel. Tabellen er en forsimplet udgave af en figur udarbejdet af hearforever.org.

**Tabel 1: eksempler på støj, sundhedsskadelig og ufarlig**

	Støj - eksempler
Umiddelbar fysisk skade (160 dB)	Kanonslag (162 dB) Haglgevær (170 dB)
Maksimal tilladt eksponering med høreværn (140 dB)	Ballon som sprænges (157 dB) Båthorn (143 dB)
Øjeblikkelig smertetærskel (130 dB)	Grisekrig og trykluftbor (130 dB)



Kort eksponering på dette niveau kan forårsage høreskade og ringen for øret (120 dB)	Torden og rockkoncert (120 dB) Motorsav (118 dB)
Ekstremt højt (100 dB)	Ambulance sirene (112 dB) Accelerende lastbil (114 dB)
Påbudt høreværn ved eksponering i 8 timer over dette niveau (85 dB)	Motorgræsclipper (94 dB) Gaffeltruck (87 dB)
Høreværn skal stilles til rådighed ved 80 dB	Hårtørrer (80 dB) Elevator (85 dB) Ringende telefon (82 dB)
Ikke skadeligt (75 dB)	Støvsuger Affaldshåndtering (80 dB)
Behageligt (50 dB)	Opvaskemaskine (60 dB) Mikrobølgeovn (58 dB) Normal samtale (60 dB) Papirkølning (50 dB)
Tærskel for, hvad der er hørbart (20 dB)	Køleskab (43 dB)

### Langvarig støj

Embedslægen har i forbindelse med ekspropriationskommissionens kendelse af 8. januar 2013 (Metrobyggeriet ved Stampesgade) udtalt, at der ikke er nogen facitliste for, hvor meget støj man kan tåle. Udsættelse for støj ved høje niveauer over lang tid vil kunne påvirke menneskers sundhed. Med permanent udsættelse for over 55 dB udendørs målt på facaden viser undersøgelser forøget risiko for hjerte-kar sygdomme. Årsagen til dette menes at være øget stress og søvnforstyrrelser. Derfor anbefaler WHO en udendørs grænse for natstøj på 55 dB for vedvarende støjpåvirkning. Til trods for anbefalingen oplever 33% af alle boliger i København i dag støj på over 55 dB om natten. Ved de største indfaldsveje viser Miljøstyrelsens støjkortlægning at natstøjen kan nå op på ca. 75 dB. Støjkravet til natarbejdet i Nørrebroparken blev fastsat til 60 dB af miljømyndighederne.

Til sammenligning forventes Metroarbejdet at støje over 60 dB, målt på husfacaden på de værst ramte boliger på de værste tidspunkter. Kortvarigt vil støjen være væsentligt højere ved de få pladser med mindst afstand til nærmeste nabo. Facadens dæmpning vil udgøre ca. 25-30 dB.

Metroselskabets støjberegninger viser således, at ingen boliger forventes at opleve over 55 dB målt inde i boligen udenfor normal arbejdstid.

Antallet af støjbelastede boliger ved den udvidede arbejdstid kan sammenlignes med antallet af boliger, som udsættes for trafikstøj om natten. Ifølge Københavns Kommunes miljøregnskab er der i København mange støjbelastede boliger om natten på grund af støj fra trafikken. Det er veje som Åboulevarden, Folehaven og Ring 2, som har de højeste støjniveauer. Ifølge Miljøstyrelsen er ca. hver fjerde bolig i Danmark udsat for trafikstøj over 60 dB døgnet rundt. I Københavns Kommune er over 50.000 boliger udsat for mere end 60 dB fra trafikstøj, svarende til ca. 18 %. Antallet af støjbelastede boliger om natten fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 1: Antal boliger belastet af trafikstøj i Københavns Kommune, samt procentfordeling

GENNEMSNITLIG TRAFIKSTØJ OM NATTEN FRA KL. 22-07 BEREGNET VED BOLIGFACADEN	< 50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	> 65 dB
Antal boliger	122.900	67.500	41.900	45.400	8.400





<b>Andel af alle boliger</b>	43 %	24 %	15 %	15 %	3 %
------------------------------	------	------	------	------	-----

Støjen fra natarbejderne på Marmorkirken og Øster Søgade inklusive støjdemning på 5 dB påvirker ca. 150 boliger med mere end 60 dB i en begrænset periode. Det svarer til en forøgelse af antallet af støjbelastede boliger i København om natten med under 0,3 %. En stor del af disse vil i forvejen være påvirket af trafikstøj fra Østerbrogade, Store Kongensgade og Bredgade. Ifølge Miljøstyrelsens kortlægning af vejstøj, er der på disse veje mere end 60 dB støj om natten. Ved de andre byggepladser vil naboer i ca. 9 måneder opleve udendørs støj over 60 dB målt på facaden i op til fire timer yderligere om aftenen, og syv timer om lørdagen, men ikke om natten. Da metrostationerne anlægges ved trafikale knudepunkter, vurderer Metroselskabet at hovedparten af de boliger, som påvirkes af støj fra byggerierne, i forvejen er påvirket væsentligt af trafikstøj. Hovedparten af støjen fra arbejdspladsen udgøres af maskinstøj som har et lyd billede, som er sammenligneligt med trafikstøj. Det samlede lydtryk forøges i praksis næsten ikke ved at to støjklender bidrager på samme tid. På flere arbejdspladser, bla. Nørrebro Runddel, vil det på grund af baggrundsstøjen ikke kunne måles om pladsen er i drift eller ej.

## 2 Støjdæmpende foranstaltninger

Metroselskabet forventer at kunne iværksætte en række yderligere støjdæmpende tiltag, som kan bidrage til at reducere støjniveauerne væsentligt. Da det ikke kan sikres, at disse tiltag kan implementeres fuldt ud, er effekten af tiltagene vurderet med forsigtighed i støjberegningerne.

Flere af tiltagene vil kunne have en negativ effekt på produktiviteten, hvilket er årsagen til, at de ikke har været vurderet realistiske hidtil. Med de fordele for fremdriften, som en udvidet arbejdstid medfører, åbner der sig en ny mulighed for at anvende yderligere støjdæmpende tiltag, som også vil have en gavnlig virkning indenfor normal arbejdstid.

Nedenfor er vist en samlet oversigt over de tiltag, som p.t. er identificeret som muligheder for yderligere støjreduktion.

1. Støjdæmpning ved kilden
  - a. Lyddæmper på maskinens indsugning og/eller udstødning
  - b. Supplerende indkapsling af motoren
  - c. Valg af støjsvagt udstyr
2. Støjafskærmning mellem kilde og modtager
  - a. Inddækning af støjende aktiviteter
  - b. Lokal afskærmning omkring maskinen
3. Støjreduktion ved modtager
  - a. Lokal afskærmning tæt ved boliger
  - b. Nye lydreducerende forsatsvinduer

Mulighederne for at kunne støjdæmpe ved kilden er primært bestemt af selve kildens type og udformning. Kilderne er i store træk de samme på alle pladser, og mulighederne for at kunne støjdæmpe er derfor generelt de samme. Mulighederne for at kunne støjdæmpe ved modtager er primært bestemt af de lokale forhold på den enkelte plads. Derfor vil de variere meget fra byggeplads til byggeplads. Støjafskærmning mellem kilde og modtager vil til dels afhænge af begge forhold.

På denne baggrund vurderes, at de støjdæmpninger, som kan udføres ved kilden generelt kan inddrages i den overordnede beslutning om udvidet arbejdstid, mens de øvrige støjdæmpninger vil



være betinget af forhold, som ikke er klarlagt i tilstrækkeligt omfang endnu. Disse vil derfor skulle afklares efterfølgende. I forhold til denne afklaring er de nedenfor nævnte muligheder udtryk for en udtømmende liste.

Ad 1.a) Støjdæmpning ved kilden er at foretrække, da det dæmper støjen i alle retninger. Metroselskabet forventer at kunne dæmpe de mest støjende maskiners ind sugning og udstødning ved hjælp af lydpotter eller lydsluger.

Ad 1.b) Supplerende indkapsling af motoren vil også blive anvendt hvor muligt. Det kan dog vise sig vanskeligere, da der kan være problemer med tilstrækkelig køling.

Ad 1.c) Valg af støjsvagt udstyr er en meget effektiv metode til nedbringelse af støjen. Hvis der er kraner, som ikke kan støjdæmpes ved hjælp af lydpotter eller lydsluger, vil der så vidt muligt blive anvendt eldrevne kraner til udgravning af skakten og etablering af top- og bundplade. På Øster Søgade skal der etableres en eldrevet portalkran til håndtering af muck fra tunnelboringen. Etableringen af denne kran forventes fremskyndet, så den også kan anvendes til at løfte opgravet materiale under udgravningen mv. Dæmpning ved kilden forventes at kunne bringes i anvendelse samtidig med eller kort tid efter at den politiske beslutning er truffet. Det forventes, at støjniveauet i bedste fald kan nedbringes med ca. 5 dB(A) ved disse metoder.

Ad 2.a) Støjafskærmning mellem kilde og modtager optager plads, hvilket kan reducere de fremdriftsmæssige fordele på de snævre arbejdspladser, ligesom det kan være begrænsende for mulighederne for brandredning. Under disse forudsætninger vil det blive undersøgt om det er muligt at forhøje støjhegnet rundt om pladserne yderligere. Støjafskærmning er ofte mere omfattende og kan dermed tage længere tid at etablere. Til gengæld er den støjdæmpende effekt ofte god. En række tiltag vil blive forberedt, således at de kan iværksættes samtidig med eller kort tid efter at den politiske beslutning er truffet.

Fra udgravningsfasen og frem vil flest mulige huller i toppladen blive tildækket, så der sikres en dæmpning af støjen fra arbejderne i skakten. Kapning af pæle toppe indebærer et højere støjniveau end etablering af afstivende vægge. Dette arbejde udføres kun indenfor normal arbejdstid på hverdage og så vidt muligt med anvendelse af yderligere støjdæmpning i form af et 'støjhus', som omgiver arbejdet.

Ad 2.b) Stationære væsentlige støjkilder i Øster Søgade f.eks. maskiner på terræn forventes forsynet med lokal afskærmning.

Det forventes, at støjniveauet i bedste fald kan nedbringes med ca. 10 dB(A) ved støjafskærmning mellem kilde og modtager.

Ad 3) Støjreduktion ved modtager virker kun overfor den enkelte nabo, hvor det etableres. Lokal afskærmning tæt ved boliger kan udføres som facadeinddækning eksempelvis med udvendige facadepaneler eller indvendige lydreducerende forsatsvinduer. Ved fredede bygninger skal der gennem ekspropriation sikres adgang til fastgørelse af inddækninger til bygningen og der skal indhentes tilladelse hos fredningsmyndigheden. Da dette er mere omfattende og tids- og omkostningskrævende, vil det kun blive søgt anvendt i begrænset omfang.

Metroselskabet har i samarbejde med entreprenøren løbende arbejdet aktivt med at afprøve nye metoder til nedbringelse af støjniveauerne gennem forskellige former for dæmpning og afskærmning. Disse initiativer har haft varierende succes, men opbygget en erfaring for de praktiske muligheder for dæmpning af byggestøj.

Metroselskabet vurderer således, at der er tekniske muligheder for at nedbringe støjen væsentligt, som kan bringes i anvendelse indenfor en kortere tidsramme, uden at projektet forsinkes.



En del af støjen fra byggepladserne skyldes lastbiler. Metroselskabets forslag medfører ikke et øget antal lastbiler, da mængden af transporter er konstant. På tunnelbyggepladserne er der afsat plads til oplagring af tunnelelementer og tunnelmuck, således at lastbilkørsel normalt vil foregå om dagen og kun undtagelsesvist om aftenen og natten. På de øvrige byggepladser, hvor arbejdstiden foreslås udvidet til at omfatte perioden mellem 18 og 22, vil lastbilkørsel ligeledes som hovedregel ske i dagtimerne. Der vil dog, som forudsat, forekomme situationer, hvor lastbilkørsel vil være nødvendig uden for dagtimerne. På de fleste pladser vil der blive skabt mulighed for at lastbiler kan køre igennem pladsen uden at behøve at bakke. Bakkende lastbiler har en alarm, som udsender en høj bip-tone for at advare om, at chaufføren ikke har fuldt overblik bagud. Denne alarm er en arbejdsmiljømæssig sikkerhedsforanstaltning. På de få pladser, hvor bakning udenfor normal arbejdstid ikke kan undgås, vil Metroselskabet undersøge muligheden for at finde lige så sikre men mindre støjende alternativer til bakalarmerne efter aftale med arbeidstilsynet.

### **3 Udenlandske erfaringer**

Til udpegning af de mulige støj dæmpende tiltag har Metroselskabet inddraget internationale erfaringer på flere måder.

En lang række af medarbejdere i Metroselskabet har arbejdet med større anlægsprojekter i udlandet gennem flere år og har i den forbindelse været med til at gennemføre støj dæmpning af lignende aktiviteter i udlandet. Det er blandt andet erfaringer fra Malmø, Rom, Singapore og Hong Kong, som er inddraget. Mobile støjskærme omkring større maskiner blev f.eks. anvendt i Malmø. Erfaringerne har desuden medvirket til de metoder til indkapsling af visse aktiviteter på pladserne, som indgår i forslaget.

Metroselskabets konsulent – COWI – er en aktiv rådgiver på det internationale marked, som har erfaring med støj dæmpning fra tilsvarende opgaver i udlandet. Denne viden er indgået i deres rådgivning af Metroselskabet.

I forbindelse med udarbejdelsen af forslaget har Metroselskabet og CMT holdt møder med udenlandske leverandører af støj dæmpning og inddraget deres input i forslaget.

### **4 Overholdelse af støj grænserne**

Myndighedernes gældende krav om støj grænser for metrobyggeriet er fastlagt ud fra støj modeller og med krav fra myndighederne om bl.a. støj dæmpning. Myndighedskravene er fastsat med udgangspunkt i de mindre støjende metoder at gennemføre arbejderne med, som Metroselskabet i samarbejde med entreprenøren er nået frem til i den detaljerede projektering af arbejderne på baggrund af de udarbejdede støj strategier. Støj grænserne er derfor generelt fastsat til et decibelniveau, som kræver stor opmærksomhed fra entreprenørens side at leve op til.

På trods af de skrappe støj grænser har hovedentreprenøren, Copenhagen Metro Team, i langt de fleste tilfælde overholdt støj grænserne, og der har i 1. kvartal 2013 kun været ganske få hændelser, hvor de gældende støj grænser har været overskredet signifikant. I alt er der registreret 20 enkeltstående hændelser med overskridelser af gældende støj grænser på de 21 byggepladser i løbet af de første 90 dage af 2013, dvs. at der på 1890 arbejdsdage har været 20 enkelthændelser (ikke hele dage), hvor støj grænser er overskredet. Støjen fra byggepladserne overvåges ved kontinuerlige målinger døgnet rundt, foretaget af et godkendt støj firma. Samtlige hændelser indrapporteres til miljømyndighederne, og der udfærdiges en rapport herom.

Såfremt Metroselskabets ansøgning om udvidede arbejdstider imødekommes, vil selskabets bygherretilsyn over for entreprenøren blive udvidet.



17-05-2013

Sagsnr.  
2013-80972

Dokumentnr.  
2013-80972-11

## **Støj og metrobyggepladserne**

### ***Støj og sundhed***

Embedslægen har i forbindelse med ekspropriationskommissionens kendelse af, 8. januar (Metrobyggeriet ved Stampesgade) udtalt, at der ikke er nogen facitliste for hvor meget støj mennesker kan tåle.

Der er forskel på hvilke støjniveauer, der kan give direkte høreskader, hvilke støjniveauer, der er skadelige på længere sigt på grund af øget stress og søvnforstyrrelser og hvilke støjniveauer, der opleves som generende af naboer. Ifølge Arbejdstilsynet indebærer vedvarende støjbelastning over 75-80 dB risiko for høreskader.

Ifølge Miljøstyrelsen kan støj påvirke ydeevnen og påvirke børns indlæring og motivation. Støj kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredseffekter. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning.

### ***Regulering af ekstern støj***

Miljøstyrelsen har ikke fastsat vejledende grænseværdier for støj fra langvarige bygge- og anlægsarbejder som metrobyggeriet. Det er således op til kommunen i den konkrete sagsbehandling at fastlægge grænserne for støj fra metrobyggeriet inden for de rammer, som afstikkes i miljøbeskyttelseslovens § 42. På grund af metrobyggeriets helt særlige karakter og placering i en tæt bebygget storby findes der ingen praksis, som forvaltningen kan læne sig op ad.

Ved fastlæggelse af konkrete støjkrav skal miljømyndigheden foretage en afvejning af på den ene side miljøpåvirkningen og på den anden side den samfundsmæssige nytte af virksomheden samt omkostningerne ved beskyttelsesforanstaltningerne.

Ved fastsættelse af støjgrænser i en konkret sag bør man tilstræbe at komme så langt ned med støjbelastningen som muligt. Kun når miljømyndigheden finder, at der foreligger veldokumenterede og tungtvæjende tekniske/økonomiske grunde til at acceptere, at støjen er kraftigere end de vejledende grænseværdier, bør der fastsættes støjgrænser, som er højere end de vejledende grænseværdier.

Til brug for fastsættelsen af støjgrænser i påbud knyttet til bygge- og anlægsarbejder som metrobyggeriet kan kommunen tage udgangspunkt i andre vejledende støjgrænser:

#### *Bygge- og anlægsforskriftens støjgrænser*

Forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune, som metrobyggeriet ikke er omfattet af, har disse grænseværdier:

**Hverdage, fra kl. 7 - 19 samt lørdage fra kl. 8 – 17: 70 dB. Andre tidsrum 40 dB**

Center for Miljø kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne, når bygge- og anlægsarbejder pga. sikkerhed, trafikale forhold eller byggetekniske forhold kun kan finde sted i disse tidsrum.

#### *Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier*

For de fleste typer af ekstern støj har Miljøstyrelsen fastlagt vejledende støjgrænser. Støjgrænserne er almindeligvis fastlagt ud fra undersøgelser af store befolkningsgruppers opfattelse af støjen. Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser, er således et udtryk for en langsigtet støjbelastning, som Miljøstyrelsen vurderer, er miljømæssig og sundhedsmæssig acceptabel.

<i>Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder</i>	Mandag - fredag kl. 07 - 18, lørdag kl. 07 - 14	Mandag - fredag kl. 18 - 22, lørdag kl. 14 - 22, søn- og helligdag kl. 07 - 22.	Alle dage kl. 22 - 07
1. Erhvervs- og industriområder	70 dB	70 dB	70 dB
2. Erhvervs- og industriområder med forbud mod generende virksomheder	60 dB	60 dB	60 dB
3. Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder (bykerne)	55 dB	45 dB	40 dB
4. Etageboligområder	50 dB	45 dB	40 dB
5. Boligområder for åben og lav boligbebyggelse	45 dB	40 dB	35 dB
6. Sommerhusområder og offentligt tilgængelige rekreative områder	40 dB	35 dB	35 dB

Idet der kun er støjende aktiviteter på metrobyggepladserne under selve anlægsfasen, er Miljøstyrelsens grænseværdier ikke umiddelbart anvendelige i reguleringen af støjbelastningerne fra byggepladserne.

### *WHO's guidelines*

WHO-Europe har i publikationen 'Night Noise Guidelines for Europe' fra 2009 undersøgt sammenhængen mellem støjniveauer om natten, søvnforstyrrelser og helbredseffekter. WHO konkluderer, at langvarige nat-støjniveauer under 40 dB har meget begrænsede negative effekter. Ved langvarige nat-støjniveauer over 40 dB stiger sundhedseffekterne, befolkningen skal tilpasse deres liv til støjen, hvilket især går ud over sårbare grupper. Ved nat-støjniveauer over 55 dB i lang tid stiger de sundhedsmæssige effekter, især med hensyn til hjertekarsygdomme. Ved disse støjniveauer er en stor del af befolkningen meget generet og påvirket af søvnforstyrrelser.

### *Proces*

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder på at udforme principper for behandlingen af de forskellige kategorier af byggepladser, som indgår i Metroselskabets materiale, så der kan foreligge rammer for sagsbehandlingen af de konkrete byggepladsansøgninger, som Metroselskabet vil indsende.



## Notat

**Emne:** Nabopulje i forbindelse med udvidet arbejdstid

**Dato:** 17-05-2013

Metroselskabet har ansøgt om tilladelse til at udvide arbejdstiden for anlægsarbejdet på Cityringen. I den forbindelse har Metroselskabet ønsket, at:

1. iværksætte støjdæmpende tiltag
2. medvirke til en smidig erstatningsproces
3. afsætte en nabopulje på 10 mio. kr.

De to førstnævnte tiltag vil medføre udgifter til henholdsvis entreprenør og naboer. Disse udgifter er endnu ikke kendte, men forhandles med entreprenør henholdsvis fastsættes af ekspropriationskommissionen.

Det tredje tiltag – puljen på 10 mio. kr. - er udgifter **udover** de to førstnævnte, som foreslås afsat til initiativer, der kan fastlægges i samarbejde med naboerne. Puljen dækker således ikke de støjtiltag som allerede indgår i Metroselskabets ansøgning eller udgifter udløst af ekspropriationskommissionen.

Nabopuljen vil således alene dække fremadrettede tiltag, som giver naboerne mulighed for også at komme med forslag til virkemidler, der kan aflaste støj/gener, som følge af den udvidede arbejdstid. Det skal i den forbindelse bemærkes, at puljen ikke vil kunne anvendes til erstatninger, da disse dækkes af punkt 2.

Puljen vil blive udmøntet af Metroselskabet i samarbejde med naboer, og puljen vil derfor tage form efter naboernes ønsker og behov.

Metroselskabet er i øjeblikket i gang med at overveje mere præcist, hvordan processen for og efter hvilke retningslinjer udmøntning skal foregå. I overvejelserne indgår – udover naboinvolvering – også, hvorvidt lokaludvalg eller ejendoms-, beboer-, og andelsforeninger skal involveres i arbejdet med den konkrete udmøntning af puljen.

Københavns Kommune  
Frederiksberg Kommune

**Cityringen - hvidbog over  
indsigelser og bemærkninger**

**Januar 2009**





## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Resumé og konklusion</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Processen</b>	<b>12</b>
3.1	Proces og plangrundlag	12
3.2	Miljøkonsekvenser af det optimerede projekt for Cityringen	28
3.3	Udarbejdelse af strategier til håndtering af miljøgener	29
3.4	Myndighedsforhold og -kontrol i anlægsfasen	30
<b>4</b>	<b>Miljøkonsekvenser i anlægsfasen</b>	<b>33</b>
4.1	Trafik	33
4.2	Socioøkonomi og sundhed	36
4.3	Rekreative forhold	42
4.4	Natur	45
4.5	Overfladevand	50
4.6	Grundvand	52
4.7	Støj	56
4.8	Vibrationer	61
4.9	Luft	65
4.10	Energi og klima	69
4.11	Stoffer og materialer	70
<b>5</b>	<b>Miljøkonsekvenser i driftsfasen</b>	<b>72</b>
5.1	Trafik	72
5.2	Vibrationer	74
<b>6</b>	<b>Lokalplanforslag i Frederiksberg Kommune</b>	<b>76</b>
6.1	Generelt	76

6.2	Stationen ved Aksel Møllers Have - forslag til lokalplan nr. 156	77
6.3	Frederiksberg Station – forslag til lokalplan nr. 154	78
6.4	Stationen ved Platanvej - forslag til lokalplan nr.155	79
<b>7</b>	<b>Placering af stationer, byrum, ekspropriationsforhold m.v.</b>	<b>84</b>
7.1	Placering af stationer og linjeføring	84
7.2	Byrum i Københavns Kommune	105
7.3	Ekspropriationsforhold mv.	115
<b>8.</b>	<b>Referencer</b>	<b>118</b>
	<b>Bilag 1: Metroselskabet: Dispositionsforslag med supplement (optimering af projektet foretaget siden VVM-redegørelsen/miljørapportens udgivelse).</b>	<b>119</b>
	<b>Bilag 2: Oversigt over indkomne indsigelser i Københavns Kommune</b>	<b>120</b>
	<b>Bilag 3: Oversigt over indkomne indsigelser i Frederiksberg Kommune</b>	<b>121</b>
	<b>Bilag 4: Medlemsforslag BR 2008-117614</b>	<b>122</b>
	<b>Bilag 5: Referater fra borgermøder</b>	<b>123</b>
	<b>Bilag 6: Metroselskabet: Registrering af bygninger</b>	<b>124</b>
	<b>Bilag 7: Metroselskabet: Ekspropriations- og arealforhold</b>	<b>125</b>

## 1 Indledning

Forslaget til kommuneplantillæg i Frederiksberg og Københavns kommuner for Cityringen med tilhørende VVM-redegørelse og miljørapport (i det følgende omtalt som VVM-redegørelsen/miljørapporten) har været offentliggjort . juli - 1. oktober 2008. Forslaget blev udsendt elektronisk via plansystem.dk, samt med almindelig post i ca. 1100 eksemplarer til dem, der havde indsendt indsigelse og bemærkninger i første høringsrunde, lokaludvalg og andre interesserede. Endvidere blev et antal eksemplarer sendt til kommunernes biblioteker og uddelt på borgermøderne. Endelig har det været muligt at downloade VVM-redegørelsen/miljørapporten fra de to kommuners fælles hjemmeside [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk).

Frederiksberg Kommune holdt i samme periode offentlig høring om forslag til lokalplanerne 154, 155 og 156 for stationerne ved henholdsvis Aksel Møllers Have, Frederiksberg Station og Platanvej. I Københavns Kommune skal der i forbindelse med Cityringen udarbejdes en lokalplan for Otto Busses vej (kontrol- og vedligeholdelsescenteret (CMC) for Cityringen). Tilvejebringelsen af forslag til denne lokalplan forløber i en separat proces, og lokalplanforslaget har været i offentlig høring i perioden 15. oktober- 15. december 2008.

Formålet med denne hvidbog er at sammenfatte de indkomne indsigelser og bemærkninger, så de kan indgå i den videre politiske behandling af projektet. Hvidbogen ligger således sammen med VVM-redegørelse og miljørapport samt forslag til kommuneplantillæg til grund for, at Københavns Borgerrepræsentation og Frederiksberg Kommunalbestyrelse kan forelægge en indstilling til Transportministeren om endelig godkendelse af anlægget af Cityringen. Når Transportministeren har truffet beslutning om godkendelse, kan Københavns Borgerrepræsentation og Frederiksberg Kommunalbestyrelse endeligt vedtage de relevante kommuneplantillæg. Det bemærkes, at Transportministerens godkendelse træder i stedet for en VVM-tilladelse efter lov om planlægning.

Der er indkommet i alt 243 indsigelser, fordelt på 213 til Københavns Kommune og 30 til Frederiksberg Kommune. Indsigelser til Københavns Kommune er listet i bilag 2 med angivelse af, hvilke emner indsigelser og bemærkninger drejer sig om. Tilsvarende er indsigelser til Frederiksberg Kommune listet i bilag 3. To af de indkomne indsigelser til Frederiksberg Kommune angår forhold, som hovedsageligt berører Københavns Kommune (nærmere betegnet Hille-rødgade).

Fem af de indkomne indsigelser har form af underskriftsindsamlinger. Det drejer sig om 620 underskrifter mod placeringen af en station ved Frederiks Kirke (Marmorkirken), 1136 underskrifter mod placering af en station ved Christiansborg (Gl. Strand), 2504 underskrifter med forslag til ændring af stationsplaceringer ved både Frederiks Kirke og Christiansborg, 2272 underskrifter mod en placering af en tunnelarbejdsplads ved Øster Søgade (Sortedams Sø), samt 40 underskrifter fra erhvervsdrivende samt formænd for andels- og ejerforeninger med forslag til afværgeforanstaltninger ved tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken.

Frederiksberg Kommune har afholdt følgende borgermøder i offentlighedsfasen:

Ved Aksel Møllers Have:	27. august 2008
Ved Platanvej:	28. august 2008
Frederiksberg Station:	9. september 2008

Københavns Kommune har sammen med lokaludvalg afholdt følgende borgermøder i offentlighedsfasen for VVM-redegørelsen/miljørapporten:

Vesterbro og Kongens Enghave Lokaludvalg:	10. september 2008
Østerbro Lokaludvalg:	11. september 2008
Indre By Lokalråd:	15. september 2008
Nørrebro og Bispebjerg Lokaludvalg:	16. september 2008

Formålet med borgermøderne var at informere og give mulighed for at stille spørgsmål til projektet og VVM-redegørelsen/miljørapporten, så borgerne kunne blive klædt bedre på til at afgive deres indsigelser og bemærkninger. Spørgsmål og kommentarer afgivet på borgermøderne betragtes ikke som egentlige indsigelser, men resuméerne fra borgermøderne gengives her i hvidbogen i bilag 5 for at give politikerne i København og på Frederiksberg et indtryk af, hvad borgerne interesserede sig for.

Metroselskabet har udarbejdet et optimeret dispositionsforslag og efterfølgende suppleret dette. Det optimerede dispositionsforslag indeholder en række ændringer af projektet. Ændringerne ligger inden for rammerne af den VVM-redegørelse/miljørapport, som har været i høring. Dette er beskrevet nærmere i hvidbogen, afsnit 3.2.

De indkomne indsigelser og bemærkninger behandles emnevis i de følgende kapitler. De indsigelser, der omhandler skakte, som ikke længere er en del af projektet, er dog kun behandlet i det omfang, de også omhandler generelle miljømæssige problemstillinger af relevans for Cityringen. En lang række indsigelser omhandler linjeføringen og stationernes placering. Disse har væsentlig tilknytning til projektet og er af betydning for borgerne. Københavns og Frederiksberg Kommuner har derfor valgt at inkludere disse indsigelser i denne hvidbog, selv om de ikke skal vurderes i VVM-redegørelsen/miljørapporten, da stationsplacering og linjeføring er fastlagt i Lov om en Cityring. Alternative

forslag til linjeføring og placering af stationer er tidligere vurderet i forbindelse med "Udredning om Cityringen", som blev udarbejdet af Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR i perioden 2002-2005. Heller ikke spørgsmål vedrørende indsigelser og bemærkninger om byrum mv. i Københavns Kommune, samt forhold med relation til ekspropriationer skal vurderes i VVM-redegørelsen. Begrundelserne for ovennævnte afgrænsning findes i hvidbogens afsnit 3.1. Da disse indsigelser imidlertid har væsentlig tilknytning til projektet og er af betydning for borgerne, har Københavns og Frederiksberg Kommuner valgt at inkludere dem i denne hvidbog i afsnit 7.

Frederiksberg Kommune har udarbejdet forslag til lokalplaner, da de tre nye Metrostationer på Frederiksberg ligger i områder, hvor der forelå gældende lokalplaner, som ikke muliggør etablering af Metrostationer og stationsforpladser (lokalplanforslag 154, 155 og 156). Nogle af indsigelserne angår VVM-relaterede eller andre emner, der allerede behandles andetsteds i hvidbogen, og der vil konkret blive henvist hertil. De bemærkninger og indsigelser, der således ikke omtales andre steder, behandles under hver enkelt lokalplan i hvidbogens kapitel 6.

VVM-redegørelsen/miljørapporten omfatter samtidig en miljøvurdering af forslagene til kommuneplantillæg i henhold til loven om miljøvurdering af planer og programmer. I den forbindelse er berørte myndigheder blevet hørt elektronisk gennem plansystem.dk.

Det skal bemærkes, at kommunerne i forbindelse med udarbejdelsen af denne hvidbog har indhentet oplysninger hos Transportministeriet om banetekniske forhold og hos Metroselskabet om tekniske, økonomiske og tidsmæssige forhold vedr. anlæg og drift af Cityringen.

Københavns og Frederiksberg Kommuner er meget glade for det store engagement, som byens borgere har vist i debatten og takker for alle indsigelser og bemærkninger. Københavns og Frederiksberg Kommuner har lagt vægt på at skabe en åben dialog med borgerne. Kommunerne vil fortsætte videreføre dialogen i de kommende år.

I Københavns Kommune vil det videre forløb blive kommunikeret i samarbejde med lokaludvalgene samt [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk), så snart forløbet er fastlagt. Planen er at sikre alle et opdateret overblik over anlægsarbejdernes fremdrift, samt muliggøre, at alle berørte borgere og interessenter får mulighed for at blive involveret i processen omkring udformningen af de nye byrum, der udvikles i tilknytning til stationerne.

I Frederiksberg Kommune vil dialogen mellem de direkte berørte ejere og beboere, Metroselskabet og kommunen blive videreført. De kommende entreprenører vil få pålæg om at orientere de berørte i området i god tid, inden undersøgelser og anlægsarbejder påbegyndes. Desuden vil de enkelte stationsprojekter, tidsplaner for anlæg mv. blive offentliggjort via lokalpressen og på [www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk) og [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk).

## 2 Resumé og konklusion

Mange borgere giver udtryk for, at de er glade for den forbedring af den kollektive trafik, som Cityringen vil medføre. Samtidig har de synspunkter på forhold i anlægsfasen og/eller driftsfasen af Cityringen.

I anlægsfasen har borgerne interesseret sig for traditionelle miljøforhold som støj, vibrationer, trafik, luftforurening ved anlægsarbejder, men også for, hvordan natur og rekreative muligheder vil blive påvirket ved anlægsarbejderne.

Endvidere har borgerne interesseret sig for mulige bygningskader på grund af anlægsarbejderne, adgangsforhold til bygninger under anlægsarbejderne, brandredning, muligheder for genhusning, erstatning mv. som ikke er en del af den egentlige VVM-høring, men som for de berørte er særdeles vigtigt.

Der har været særskilt stor interesse for placeringen af stationer.

I driftsfasen har interessen samlet sig om indretningen af byrum, byrummenes ændrede karakter, adgangsforholdene og cykelparkeringen.

Essensen af nedenstående sammenfatning af synspunkterne i indsigelserne er, at der ikke er blevet peget på miljøaspekter ved Cityringsprojektet, hverken i anlægsfasen eller i driftsfasen, der ikke allerede er blevet vurderet i VVM-redegørelsen. Der er derfor ikke, efter kommunernes vurdering, behov for at ændre noget i VVM-redegørelsen og dermed i den miljømæssige vurdering af projektet. I forlængelse heraf finder kommunerne ikke, at der er tilstrækkeligt tungtvejende miljømæssige forhold, der kan medføre en ændret placering af stationer og justering af linjeføringen.

Konklusionen fra VVM-redegørelsen om, at anlægsarbejderne kan gennemføres miljømæssigt forsvarligt, når beskrevne afværgetiltag anvendes gælder derfor stadig. Kravet om, at Metroselskabet og kommunerne i tæt samarbejde udarbejder strategier for udvalgte områder (trafik, støj, vibrationer, overfladevand, grundvand og luft), hvor der er væsentlige udfordringer for entreprenører, bygherre og myndigheder i at sikre, at anlægsarbejderne forløber miljømæssigt tilfredsstillende, har været særdeles relevant. Der bliver i denne proces foretaget en nærmere analyse af de mulige afværgetiltag, en nærmere vurdering af deres potentiale til at reducere miljøpåvirkningerne, samt en mulighed for på et mere detaljeret niveau at kunne integrere dem i den kommende udbudsprojektering. Som et element i denne strategiproces, har Metroselskabet på Københavns

Kommunes opfordring arbejdet detaljeret med indretning af og afvikling af trafikken fra arbejdspladserne på v. Christiansborg (Gl. Strand) og i Nørrebro-parken på et tidligere tidspunkt, end selskabet ellers ville have gjort det. Dette har resulteret i, at det areal, der inddrages til byggeplads ved Christiansborg (Gl. Strand), vil kunne ændres, og at arealet i Nørrebro-parken i perioder vil kunne reduceres væsentligt. Endvidere er trafikafviklingen forbedret. Disse tiltag vil resultere i en væsentligt reduceret miljømæssig påvirkning af omgivelserne. Denne optimering af indretningen af byggepladser og trafikafvikling vil Metroselskabet fortsætte med i samarbejde med kommunerne.

Metroselskabet har udarbejdet et optimeret dispositionsforslag, og efterfølgende suppleret dette. Den miljømæssige vurdering af dette fremgår af afsnit 3.2, hvor det konstateres, at forslaget medfører betydelige miljømæssige forbedringer for borgere og erhvervsliv i København og på Frederiksberg, idet bl.a. 16 skaktarbejdspladser annulleres.

Kommunerne har endvidere i kraft af høringen konstateret, at der er et stort ønske hos borgerne om tæt dialog og myndighedskontrol før og under anlægsarbejderne, og om tæt dialog med borgerne om justeringer af de arealer, der inddrages i anlægsfasen. Borgerne ønsker også tæt dialog om eventuelle alternativer til de arealer, der inddrages, samt om indretning af de kommende byrum og stationsforpladser. Denne dialog er kommunerne interesseret i at føre.

Specielt vedrørende myndighedskontrol af anlægsarbejderne er det, en selvfølge, at der vil blive administreret efter gældende regler. I de tilfælde, hvor der – efter gældende regler – gives dispensationer, vil der blive stillet krav om relevante afværgeforanstaltninger, således at borgernes sundhed er sikret.

Sammenfatning af indsigelsernes synspunkter (rækkefølgen svarer til rækkefølgen i hvidbogen og VVM-redegørelsen/miljørapporten):

#### **Anlægsfasen:**

- **Trafik**, ca. 70 indsigelser. Mange indsigere giver udtryk for bekymring for trafikafviklingen ved tunnelarbejdspladserne og at tunnelarbejdspladserne bør flyttes til andre steder, hvor man mener, at trafikafviklingen kan ske mere hensigtsmæssigt, evt. med tog eller skib. Endvidere efterlyses en mere detaljeret planlægning af trafikken til og fra stationsarbejdspladserne. Kommunerne bemærker hertil, at det undersøges i det videre arbejde med miljøforholdene, bl.a. i det såkaldte strategiarbejde, se afsnit 3.2, hvorvidt det er muligt at sejle en del af det opborede materiale ud til Nordhavn, hvor det vil kunne anvendes til landvinding. Det er ikke muligt at transportere det opborede materiale med tog. Kommunerne bemærker endvidere, at detailplanlægningen af trafikken fra tunnelarbejdspladserne og stationsarbejdspladserne sker i samarbejde mellem Metroselskabet og kommunerne i strategiarbejdet, samt efterfølgende.
- **Socioøkonomi og sundhed** ca. 40 indsigelser. I indsigelserne gives der udtryk for bekymring for påvirkning af rekreative muligheder, erhvervsliv og befolkningens sundhed. Kommunerne bemærker hertil, at de miljøafledte

socioøkonomiske virkninger af projektet anses for acceptable og undersøgt fyldestgørende, samt at påvirkningen af menneskers sundhed er acceptabel, idet grænseværdier overholdes, eller at der i tilfælde af dispensationer fra grænseværdier anvendes afværgetiltag, der sikrer, at borgernes sundhed ikke påvirkes.

- **Rekreative forhold**, ca. 70 indsigelser. Interessen i indsigelserne samler sig om, hvordan inddragelsen af areal især i Nørrebroparken og i Sortedams Sø og til dels på Gl. Strand og i Aksel Møllers Have begrænser de rekreative udfoldelsesmuligheder. Københavns Kommune bemærker, at der bliver arbejdet med at finde alternative lokaliteter til rekreativ udfoldelse, jf. beslutning i Borgerrepræsentationen 2. oktober 2008 (BR 2008-117614) herom i Københavns Kommune, se bilag 4. Frederiksberg Kommune søger i videst mulig udstrækning at begrænse indgrebet i Aksel Møllers Have, således at parken både i anlægs- og driftsfasen kan bibeholde sin rekreative funktion.
- **Natur**, ca. 20 indsigelser. Interessen i indsigelserne samler sig primært om bevarelse af træer. Kommunerne bemærker i hvidbogen, at Metroselskabet i samarbejde med kommunen vil sikre, at naturen påvirkes mindst muligt, herunder at der fældes færrest muligt træer, og at der genplanter træer efter aftale med kommunerne.
- **Overfladevand**, ca. 10 indsigelser. Indsigerne er bekymrede for påvirkningen af vandkvaliteten i Sortedams Sø pga. etableringen af tunnelarbejdspladsen, samt vandkvaliteten i Svanemøllebugten ved udledning af grundvand. Kommunerne bemærker hertil, at man via de påkrævede myndighedstilladelser, som skal gives senere, vil sikre, at der ikke sker negativ påvirkning.
- **Grundvandsforhold**, ca. 10 indsigelser. Fokus i indsigelserne har været på v/ Christiansborg (Gl. Strand) og v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken), hvor man er bekymret for skader på de gamle træpælefunderede bygninger. Kommunerne vurderer, at anlægsarbejderne kan gennemføres forsvarligt, men understreger, at der kun kan gives tilladelser til grundvandssænkninger i byggegruberne, såfremt der i den ansøgning, som om nogle år vil blive fremsendt af bygherre eller entreprenør, er skabt sikkerhed for, at grundvandsforholdene kan kontrolleres, så der ikke sker bygningsskader.
- **Støj** under anlægsarbejdet ca. 80 indsigelser. Borgerne udtrykker bekymring over (langvarig) støjpåvirkning og overskridelse af grænseværdier. Kommunerne bemærker, at der i det igangværende strategiarbejde vil blive set på arbejdsprocesserne med henblik på at nedbringe støjbelastningen, samt set på mulige afværgeforanstaltninger under for arbejdspladserne, men at det dog sandsynligvis på nogle lokaliteter vil blive nødvendigt at dispensere fra de grænseværdier, som kommunerne har fastsat i deres forskrifter.
- **Vibrationer**, især bygningsskadelige, ca. 30 indsigelser. Der udtrykkes i indsigelserne bekymring for, at bygningsskadelige vibrationer vil medføre skader på naboejendomme. Kommunerne oplyser, at der i strategiarbejdet



arbejdes med at se på processerne på arbejdspladsen for at nedbringe vibrationsbelastningen. Kommunernes vurdering er, at anlægsarbejderne medfører, at Københavns Kommunes grænseværdi vil blive overskredet, og at Frederiksberg kommune skal meddele tilladelse til de konkrete vibrationsniveauer. I lyset af de tidligere Metroanlægsarbejder vurderes det, at der kun er meget ringe sandsynlighed for bygningsskader. Hvis der mod forventning skulle opstå skader, er det et erstatningsretligt mellemværende mellem Metroselskabet og bygningsejeren.

- **Luftforurening**, især fra trafik, ca. 50 indsigelser. Indsigerne er bekymrede for den øgede luftforurening og foreslår forskellige tiltag for at mindske denne. Kommunerne bemærker, at krav om partikelfiltre i den nyligt indførte miljøzone og kommende stramning i EU reglerne skal overholdes. Det vil indgå i strategiarbejdet, hvordan udslip af luftforurenende stoffer kan reduceres mest muligt

#### **Driftsfasen:**

- Cykelparkeringen, ca. 20 indsigelser. Der er bekymring for, at stationsforpladserne "sander" til i cykler. Indsigerne mener, at det vil ødelægge byrummene. Især for byrummene i Indre By er denne bekymring udtalt. Kommunerne bemærker hertil, at der vil være stor fokus på dette forhold i Københavns Kommune som en del af byrumsprogrammet, og i Frederiksberg Kommune i forbindelse med den endelige indretning af forpladserne. Herudover vil Frederiksberg Kommune lægge vægt på, at der ved stationerne etableres det størst mulige antal underjordiske cykelparkeringspladser med let og sikker adgang.
- Gangtunneler, ca. 10 indsigelser i Københavns Kommune. Indsigerne mener, at gangtunneler vil forbedre tilgængelighed og trafiksikkerhed. Kommunen bemærker hertil, at man har besluttet at koncentrere indsatsen om at skabe trafiksikre adgange på overfladen, frem for at flytte byens liv ned i gangtunneler.
- Vibrationer og strukturlyd, 7 indsigelser. Indsigerne er bekymrede for, om vibrationer og strukturlyd kan give gener, herunder forstyrre nattesøvn og kirkelige handlinger. Kommunerne bemærker hertil, at de tiltag, som Metroselskabet iværksætter, vil sikre, at grænseværdier overholdes, således at der ikke opstår gener.

#### **Lokalplanlægning på Frederiksberg:**

- **Lokalplanlægningen i Frederiksberg Kommune.** Det er indkommet i alt 30 indsigelser til Frederiksberg Kommune, 14 af disse indsigelser omhandler lokalplanforhold: to vedr. stationen ved Aksel Møllers Have, tre vedr. Frederiksberg Station og ni vedr. stationen ved Platanvej. Indsigelserne drejer sig dels om forhold i driftsfasen, dels i anlægsfasen. Vedr. **anlægsfasen** er der bekymring for, hvordan det skal fungere under anlægsarbejderne, fordi arbejdspladserne kommer til at ligge meget tæt på boliger. I indsigelserne vedr. **driftsfasen** udtrykkes bekymring for den endelige udformning

af forpladserne og indpasningen i det eksisterende byrum. Frederiksberg Kommune redegør i hvidbogen for, hvordan disse synspunkter vil indgå i den byrumsdiskussion, som kommer i forbindelse med indretningen af stationsforpladserne i 2011-2013.

### Uden for VVM-høringens område

Generelt:

- Placering af **stationer og tunnelarbejdspladser**, ca. 160 indsigelser, **samt linjeføring** ca. 30 indsigelser. I mange indsigelser gives der udtryk for, at de byrum, hvor stationerne er planlagt, ikke er egnede til en Metrostation, og der foreslås alternative placeringer eller udeladelse af stationer. Kommunerne vurderer, at placeringen af stationer og tunnelarbejdspladser skal fastholdes, jf. lovgivningen om Cityringen. Høringen har resulteret i, at Metroselskabet på anmodning fra Københavns Kommune på v/ Christiansborg (Gl. Strand) har arbejdet med detailplanlægning af arbejdspladsen på et tidligere tidspunkt, end selskabet normalt ville have gjort det. Dette har resulteret i, at dele af arbejdspladsen og den tunge trafik vil kunne flyttes væk fra Gl. Strand, men at stationens placering fastholdes. Dele af byggepladsen kan flyttes ud over Kanalen, og trafikken kan afvikles direkte ud på Vindebrogade. Det muliggøres herved, at en del af den sydlige ende af Gl. Strand vil kunne friholdes for byggepladsaktiviteter.

Høringen har endvidere resulteret i, at Metroselskabet på Københavns Kommunes opfordring har arbejdet med arbejdspladsindretningen og trafikafviklingen fra tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken. Dette har resulteret i, at arealinddragelsen kan reduceres, således at pladsen kun har den udstrækning, der er vist i VVM-redegørelsen i ca. 3 år, forventeligt i perioden fra 2012 - 2016, mens arealet i den øvrige anlægsperiode kan være reduceret til ca. en tredjedel. Den tunge trafik til og fra byggepladsen kan afvikles direkte ud i Hillerødgade, hvilket vil friholde Nordbanegade for tung trafik.

Disse ændringer medfører væsentlige miljøforbedringer for lokalområderne.

- **Byrum i Københavns kommune**, ca. 90 indsigelser om anlægsfasen eller den endelige udformning. I indsigelserne vedr. **anlægsfasen** udtrykkes bekymring for, hvordan byrummene skal fungere under anlægsarbejderne. Specielt fremhæver indsigerne situationen for tunnelarbejdspladserne i Nørrebroparken og i Øster Søgade (Sortedams Sø). Københavns Kommune redegør for det allerede iværksatte arbejde i den såkaldte bylivsgruppe, hvor der samarbejdes med Metroselskabet om at skabe liv nær arbejdspladserne, samt om Borgerrepræsentationens beslutning nr. 43 af 2. oktober (BR 2008-117614) om at styrke de rekreative muligheder i byen, mens anlægsarbejderne pågår. Kommunerne bemærker, at der er fokus på, at der inddrages så lidt areal som muligt til arbejdspladserne. I indsigelserne vedr. **driftsfasen** udtrykkes bekymring for den endelige udformning af stationsforpladserne og deres indpasning i det eksisterende byrum. Udformningen af de kommende stationspladser er beskrevet i de udarbejdede byrumsprogrammer på overordnet niveau, og dette skal videreudvikles i dialog med borgerne i perioden 2011-13.

## 3 Processen

### 3.1 Proces og plangrundlag

#### 3.1.1. Sammenfatning af indsigelser

Der er indkommet i alt 60 indsigelser, der drejer sig om den formelle proces, herunder tilblivelsen og indholdet af plangrundlaget.

Hovedsynspunkterne og de rejste spørgsmål er følgende:

- Hvad er fastsat i loven om en Cityring og de tilhørende bekendtgørelser? Ligger linjeføring og placering af stationer og tunnelarbejdspladser fast, eller kan der ændres herpå?
- Mangelfuld/for kort høring. Borgerne er ikke blevet ordentligt informeret, eller høringen falder på et forkert tidspunkt i beslutningsprocessen, der i øvrigt er udemokratisk
- VVM-redegørelsen/miljørapporten har indholdsmæssige mangler/konkrete forslag til præciseringer
- Kommunernes habilitet som medbygherre og myndighed ved kravfastsættelse
- Konkrete spørgsmål om klagemuligheder efter høring
- Konkrete spørgsmål til kommuneplantillægget/rammerne for lokalplanlægning.

Disse synspunkter er refereret og kommenteret i dette afsnit. Kommunernes kommentarer er samlet efter den samlede referering.

Bilag 2 og 3 refererer kort de enkelte indsigelser, mens nedenstående tabel viser fordelingen.

Tabel 3.1 Fordeling af indkomne indsigelser om processen

Emne/område	Antal
Flere emner	4
v/ Christiansborg (Gl. Strand)	7
v/ Christiansborg (Gl. Strand) og Frederiks Kirke (Marmorkirken)	3
Kongens Nytorv	1
v/ Frederiks Kirke(Marmorkirken)	2
Nørrebroparken	19
v/ Rådmandsmarken	2
Øster Søgade (Sortedams Sø)	17
v/ Aksel Møllers Have	1
v/ Platanvej	2
Trafik	2
<b>I alt</b>	<b>60</b>

### Flere Emner

Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe og Vesterbro Lokaludvalg påpeger, at mange borgere i bydelen ikke synes, de reelt er hørt i spørgsmålet om placeringen af stationen. I accept af, at stationen kommer til at ligge på Enghave Plads, kommer man med en række forslag og synspunkter.

En indsiger anmoder om, at Københavns Kommune tager de initiativer, der skal til, for at lovgrundlag, bekendtgørelser mv. for Metrobyggeriet ændres, således at der tages de nødvendige hensyn til Frederiks Kirke (Marmorkirken) og v. Christiansborg (Gl. Strand). Man mener, at man påtager sig et stort ansvar, hvis man ikke gør dette.

Det undrer Akadimirådet, at der ikke er formuleret kriterier for ændringer i de byarkitektoniske værdier, der berøres af de omfattende fysiske indgreb. De arkitektoniske konsekvenser - forstået i bred betydning - ved stationernes indpassning i byens rum vægtes forsvindende i den samlede vurdering. Akadimirådet mener, at pladserne, hvor der skal anlægges stationer i Indre by vil blive væsentlig forringet af Metrostationernes gadeinventar, med mindre der foretages særlige vurderinger af disse forhold. Dette ses ikke medtaget i VVM-redegørelsen/miljørapporten. VVM-redegørelsen/miljørapporten viser, at det er nødvendigt at omtænke stationskonceptet, så der udføres borede stationer i de områder, der har særlige kvaliteter.

Københavns Stiftsøvrighed konstaterer, at der er en række funktioner, f.eks. trapper, nødudgange, elevatorskakte, der allerede fra begyndelsen af 2009 vil ligge fast af hensyn til fremdriften i Metroprojektet (jf. kommuneplantillægget s.8). Placeringen af disse væsentlige elementer, som vil være særdeles synlige i byrummene, vil således være uden for den høring af offentligheden om byrummene, der kommer i 2011-2013.

Stiftsøvrigheden mener endvidere, at det er tvingende nødvendigt at afklare problemstillinger vedr. en række alvorlige problemer med anlægsarbejderne, inden den endelige linjeføring og placeringen af stationen ved Frederiks Kirke lægges fast. Disse alvorlige problemstillinger omfatter muligheden for skader på kirkens fundament, fastlæggelse af fundamentets geometri til undgåelse af bl.a. vibrationskader, samt forhold vedr. grundvandsspejlet. Den Kongelige Bygningsinspektør anbefaler, at hele materialet vedr. kirkens fundering aktiveres i høringssvaret. Nationalmuseet støtter det synspunkt, som Den kgl. Bygningsinspektør har fremhævet og mener, at der bør placeres en klar ansvarsplacering for de løsninger, som vælges ved grave/bygge/borearbejderne, så man har en entydig ansvarsplacering, hvis der sker skader på kirkens sårbare fundamenter.

#### **v/ Christiansborg (Gl. Strand) og v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)**

I en række indsigelser gives der udtryk for, at høringsperioden har været for kort og at der har været mangelfulde eller vildledende oplysninger om projektet, og man anmoder om, at høringsfristen udsættes. I en indsigelse anføres det, at man mener sig berettiget til en direkte kontakt fra kommunen om projektet.

Det anføres, at man på nuværende tidspunkt i projektet mangler oplysninger om de geotekniske undersøgelser, der godtgør, at ejendommene kan tåle grundvandssænkninger og boringer. Man mener, at denne del af rapporten (VVM-redegørelsen/miljørapporten) skal laves om.

Nogle indsigere mener, at der på borgermødet på Vartov blev givet ufuldstændige oplysninger og at mødet skæmmedes af, at ingen toppolitikere var til stede.

En indsiger anmoder om, at det konkrete ændringsforslag til placering af stationen v/ Christiansborg tages i betragtning og bliver indarbejdet i den endelige indstilling om projektet, uanset en evt. forskydelse i den samlede tidsplan. Man argumenterer med, at kommuneplantillægget ikke er endeligt vedtaget, og at man, såfremt den demokratiske proces skal kunne anses for varetaget, må have tillid til, at indsigelse, ændringsforslag og bemærkninger behandles seriøst.

En anden indsiger stiller forslag til ændringer af placeringen af stationerne v/ Christiansborg og Marmorkirken, som ikke ændrer linjeføringen. Indsiger mener derfor, at det ikke er et redeligt udsagn, at der ikke kan ændres på stationsplaceringen, som det blev sagt på borgermødet på Vartov, idet det samtidig vil være en erkendelse af, at enten kommer høringen på et alt for sent tidspunkt, eller at høringen er illusorisk, såfremt den ikke giver borgerne mulighed for ved indsigelser og visioner at tale byens og bylivets sag.

I en indsigelse anføres det, at det vel er værd at debattere, hvor de nye stationer skal placeres. Det burde bestemt ikke være for sent at få den reelle debat med de berørte parter. Indsiger mener, at det er umuligt at forestille sig, at der vil være begejstring overalt, men at en ordentlig og reel debat før beslutningen træffes, ville være hensigtsmæssig.

### **Kongens Nytorv**

I en indsigelse anføres det, at stationsplaceringen mv. er ændret i forhold til loven. Man foreslår, at projektet går tilbage til den oprindelige forslag, som giver mindre tab for naboerne. Det bør tillægges afgørende betydning, at der vælges løsninger, som minimerer skaderne på turisme, trafik, detailhandel, teater, restauranter og erhverv omkring Kongens Nytorv. Det er helt afgørende, at projektet vurderes ud fra en helhedsbetragtning, og derfor må de økonomiske tab for forretningslivet, turismen mv. indgå i de omkostningsmæssige konsekvenser gennem den lange periode, byggeriet vil pågå.

### **Nørrebroparken**

Nogle indsigere anser bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer overtrådt (§ 7, stk.1), idet programmets gennemførelse og rimelige alternativer skal fastlægges, beskrives og vurderes. Mener, at den drypvise placering af informationerne om tunnelarbejdspladsens placering er uanstændig over for områdets beboere. Der skal indgå en beskrivelse og vurdering af forringelser af sociale forhold og naturoplevelser samt deres konsekvenser for boligernes værdiansættelse.

Flere indsigere mener, at VVM-redegørelsen/miljørapporten er mangelfuld, idet der er en ufuldstændig vurdering af alternativer, især en sammenligning mellem en placering af tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken i forhold til en placering på "DSB-arealet" ved Borgmestervangen eller "Engstrømgrunden" ved Jagtvej. Der er endvidere en mangelfuld vurdering af transportruter til og fra parken, mangelfuld vurdering af forringelser af rekreative værdier og ejendomsværdier, samt mangelfuld vurderinger af usikkerheder, især i tilfælde af at anlægsperioden forlænges.

I flere indsigelser anføres det, at der kun tages hensyn til tekniske og økonomiske, samt i nogle svar også miljøtekniske forhold. Man mener, at der bør tages socioøkonomiske, naturmæssige, rekreative synspunkter i betragtning, samt også den betydning, som parken har for området. Man anmoder direkte om, at der foretages en (tilbundsgående) undersøgelse af Nørrebroparkens socioøkonomiske værdi for området, og sammenligner den med en given meromkostning på "DSB-arealet", før man træffer den endelige beslutning. Man mener ikke, at de oplysninger, som er fremlagt på Kommunens hjemmeside (Morten Kabel-notatet) er fyldestgørende.

Man mener endvidere, at det er uklart, hvilke sanktionsmuligheder, der er over for rådgivere, entreprenører, bygherre og myndigheder, hvis VVM-redegørelsen/miljørapportens prognoser overskrides.

Det bekymrer en indsiger, at det på den ene side vurderes, at det langvarige anlægsarbejde kan få stor betydning i bydelen, mens kommunen har besluttet ikke at ville overvåge og følge op på den sociale (socioøkonomiske) forandring i bydelen, som fraværet af parken kan få.

Man mener, at det er uklart, om betonblande anlægget er medtaget i den miljømæssige vurdering af tunnelarbejdspladsen og mener, at det fremgår af udkast til miljøgodkendelse, at der skal inddrages et meget større område til tunnelar-

bejdsplads. Endvidere at det er uklart, om det har nogen ændringer i de miljømæssige konsekvenser, at der på dele af strækningen skal bores med slurry-metoden.

En indsiger undrer sig over, at man som beboer ikke er kontaktet direkte med henblik på en afklaring af spørgsmål i forbindelse med anlæggelsen af tunnelarbejdspladsen. Andre mener, at en anlægsperiode på 2-4 år er acceptabel, men 8-10 år er uacceptabel.

En indsiger mener ikke, at borgerne på Nørrebro er blevet ordentligt informeret. Man mener, at der har været en påfaldende tavshed om placeringen af tunnelarbejdspladsen og at 2009 budgetforligets aflysning af afgreningskammeret medfører, at et alternativ til placeringen af tunnelarbejdspladsen bør undersøges.

#### **v/ Rådmandsmarken**

En indsiger anfører, at det ikke giver mening at tale om midlertidige foranstaltninger (anlægsarbejder), når disse skal foregå over 5-6 år.

En indsiger oplyser, at lokalplan nr. 76 udlægger A/B Haraldsgård til boligformål, dog kan stueetagen indrettes til kontor eller butik eller lignende. Kommuneplantillægget kan, hvis det vedtages, ikke danne grundlag for en ændret anvendelse af stueetagen til Metroformål.

#### **Øster Søgade (Sortedams Sø)**

Flere indsigelser refererer til Lov om en Cityring, § 4, stk.2, og mener derudfra, at placeringen af tunnelarbejdspladsen i Sortedams Sø kan afslås eller omstødes. Der spørges, om grundlæggende retsprincipper er overholdt, når det siges på borgermødet, at beslutningen om placeringen af arbejdspladsen er vedtaget ved lov og ikke kan laves om? En indsiger mener, at tunnelarbejdspladserne kun er beskrevet i bekendtgørelsen, så der må være mulighed for at få dem flyttet.

En række indsigere mener, at VVM-redegørelsen/miljørapporten er mangelfuld, fordi den ikke belyser alternative placeringer til tunnelarbejdspladsen, samt fordi de socio- og sundhedsøkonomiske aspekter ikke er belyst. Man spørger til beregningsgrundlaget, inkl. socio- og sundhedsøkonomiske vurderinger på kort og langt sigt for de berørte borgere for en placering i Sortedams Søen i forhold til Fælledparken. Man mener, at der bør udarbejdes en VVM-redegørelse for denne alternative placering så der kan foretages en sammenligning, inden den endelige beslutning tages. Man anfører, at beslutningsgrundlaget for den nuværende beslutning er for tyndt. Flere indsigere spørger, hvorfor nogle træer og boldbaner vejer tungere end borgernes ve og vel ved Sortedams Sø.

I en indsigelse opfordres der til at der udarbejdes en vurdering af virkninger på vores (naboernes) sundhed og livskvalitet, og man spørger, hvem, der har lavet sammenfatningen med tilhørende konklusioner i VVM-redegørelsen/miljørapporten.



En indsigelse spørger, om det overhovedet er lovligt at udsætte Østerbros børn for en forurening, der overskrider de gældende grænseværdier. Man ønsker angivelse af hjemmel og lovmæssig begrundelse for svarene.

I flere indsigelser anføres det, at der (af Københavns valgte forsamlings) bør tages beslutninger, som bygger på andre parametre end teknik og økonomi, idet konsekvensen af beslutningerne er så længevarende og indgribende i borgernes vilkår. Man spørger til, hvilke klagemuligheder der er, når høringsrunden er slut?

Der spørges til analyse og dokumentation for beskyttelsen af Østerbros børn omkring søerne? Er det lovligt at udsætte Østerbros børn for en forurening, der overskrider de gældende grænseværdier. Man ønsker angivelse af hjemmel og lovmæssig begrundelse for svarene.

I en række indsigelser undrer man sig over, at et så stort byggeri, der går ud over mange tusinde mennesker kan besluttes uden en forudgående demokratisk proces, hvor de berørte borgere inddrages aktivt i beslutningsprocessen. I en indsigelse mener man, at informationsniveauet om projektet er elendigt. Hvordan kan borgerne tro, at høringsrunden ikke er at betragte som proforma, når ingen alternativer er belyst, og når politikerne, som deltog i borgermødet ikke har læst VVM-redegørelsen/miljørapporten? Er grundlæggende retsprincipper overholdt, når det siges på borgermødet, at beslutningen om placeringen af arbejdspladsen er vedtaget ved lov og ikke kan laves om? Hvordan kan man tilsluttes menneskers sundhed og trivsel i otte år?

I en indsigelse spørges der til, om der er undersøgt andre alternativer end Nordhavn til placering af jord, idet man mener, at det er denne placering, der kræver mest transport gennem Østerbro.

#### **v/ Aksel Møllers Have**

En indsigelse mener ikke, at Frederiksberg Kommune har været omhyggelig med at melde tilbage på spørgsmål i relation til forløbet af processen.

#### **v/ Platanvej**

Frederiksberg Kommune har modtaget en beklagelse over, at projektet og linjeføringen er detaljeret fastlagt, inden der er foretaget en vurdering af virkningerne på miljøet. En anden indsigelse anfører, at lokalplanen burde have været udarbejdet før Metroens godkendelse.

#### **Trafik**

I en indsigelse anføres, at VVM-høringen bør sammenligne projektets positive og negative miljøeffekter med oplagte alternativer, og det fremføres, at det mest oplagte alternativ er sporvogne/letbane.

I en indsigelse, der i øvrigt handler om trafik, anføres det, at det forekommer indsigelse problematisk for Københavns Kommune både at være medejer af bygherren Metroselskabet I/S og samtidig være kontrolmyndighed for byggeriet.

### **3.1.2 Kommunernes bemærkninger**

#### **3.1.2.1. Cityringens linjeføring, placering af stationer, skakte og tunnelarbejdspladser**

På baggrund af henvendelserne om, hvad der er fastsat i loven om en Cityring og de tilhørende bekendtgørelser hvad angår linjeføring og placering af stationer og tunnelarbejdspladser og muligheden for at ændre herpå, har kommunerne bedt om en udtalelse fra Transportministeriet. Ministeriet har svaret, at Cityringens linjeføring og placeringen af stationerne er fastlagt i lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring (Cityringsloven). Såvel linjeføringen som placeringen af stationer i Cityringen fremgår af det kortbilag, som er en del af Cityringsloven. Placeringen af stationerne og linjeføringen er fastlagt på grundlag af den udredning, der er udarbejdet om Cityringen i maj 2005 og de efterfølgende politiske aftaler i december 2005 og februar 2006.

Transportministeriet anfører endvidere, at en mere specifik beskrivelse af placering og udformning af stationer, skakte m.m. fremgår af bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer og skakte m.m. Bekendtgørelsen har som foreskrevet i loven dannet grundlag for projekteringsarbejdet, herunder for VVM-redegørelsen. Projekteringsfasen munder ud i en detaljeret beskrivelse af projektet til brug for udbuddet – det såkaldte dispositionsforslag. Undervejs vil der være foretaget justeringer af projektet, fx justering af placering af stationsboksen på den i loven fastlagte lokalitet og antallet af skakte. Der vil ikke kunne ske ændringer af linjeføringen (fx til betjening af andre lokaliteter) eller placeringen af stationerne (placeringen skal være på de lokaliteter, der fremgår af kortbilaget i Cityringsloven), da disse er fastlagt i loven, og således alene vil kunne ændres ved nye politiske aftaler samt ved en efterfølgende lovændring.

Dispositionsforslaget vil, med de eventuelle ændringer som VVM-processen giver anledning til, indeholde linjeføring samt specifik udformning og placering af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte mv. Dette forslag skal, inden Metroselskabet kan bringe anlægsprojektet i udbud, godkendes af transportministeren efter høring af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune og Trafikudvalget.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forelægger en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget til transportministeren.

Indstillingen til transportministeren skal indeholde dispositionsforslaget med en beskrivelse af de ændringer, som VVM-processen har givet anledning til, de to kommuners kommuneplantillæg (som er vedtaget under forudsætning af transportministerens godkendelse uden ændringer) bilagt en beskrivelse af VVM-processen, herunder VVM-redegørelsen og hvidbogen.

Transportministerens godkendelse af anlægget træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i planloven.

Afslutningsvist bemærker Transportministeriet, at efter transportministerens godkendelse vedtager Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune hvert sit kommuneplantillæg endeligt med de eventuelle ændringer, der fremgår af godkendelsen, dvs. kommunerne er bundet af ministerens godkendelse.

På denne baggrund må kommunerne konstatere, at flytning af stationer og tunnelarbejdspladser uden ændringer i lovgivningen kun vil kunne ske i begrænset omfang inden for det område, hvor de er udpeget til at ligge og ikke helt væk fra lokaliteten. Det vil f.eks. sige, at stationen v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken) eller v/Christiansborg (Gammel Strand) ikke ville kunne flyttes til f.eks. Borgergade henholdsvis til Christiansborg Slotsplads eller helt undlades. Tilsvarende vil den nuværende lovgivning være til hinder for, at tunnelarbejdspladserne i Sortedams Sø og i Nørrebroparken flyttes til Fælledparken eller ”DSB-arealet” ved Nørrebro Station.

Der henvises i øvrigt til afsnit 7.1., hvor de indkomne bemærkninger til linjeføring, placering af konkrete stationer og tunnelarbejdspladser mv. er vurderet med baggrund i bl.a. tekniske og økonomiske forhold.

Kommunerne har som overordnet ønske at begrænse miljøgenerne i anlægsfasen. Kommunerne vil i deres administration af miljølovgivningen iagttage et generelt gældende princip om, at der skal være proportionalitet mellem de pålagte miljøomkostninger og den miljøeffekt, der kan opnås. Derfor vil problematikken omkring de enkelte arbejdspladser have særlig fokus i den videre proces med konkretisering af projektet, bl.a. via det samarbejde, der er indledt med Metroselskabet omkring strategier for miljøforhold i anlægsfasen, jf. den nærmere beskrivelse nedenfor i afsnit 3.3.

Konkret har det vist sig muligt at miljøoptimere udformningen af arbejdspladsen v/ Christiansborg/Gl. Strand og i Nørrebroparken.

På samme måde agter kommunerne at tilkendegive, at alle øvrige arbejdspladser undergives samme vurdering, således at anlægsarbejderne bliver til mindst mulig gene for de omboende.

Kommunerne forudsætter, at dette princip lægges til grund i det videre arbejde, og i øvrigt indgår i kommunernes fremsendelsesmateriale til Transportministeriet i forbindelse med dennes godkendelse af det endelige projekt, jf. lov om en Cityring, § 4, stk. 1 og 2, samt ved kommunernes tiltrædelse af det ændrede dispositionsforslag, som Metroselskabet har udarbejdet. De konkrete tiltag vurderes at ligge inden for de rammer, som VVM-redegørelsen/miljørapporten beskriver.

### **3.1.2.2 Mangelfuld/for kort høring om planforslagene/informationsniveau**

I de følgende afsnit redegøres for, hvordan oplysninger om Cityringen har været offentligt tilgængelige, og hvilken proces kommuneplanforslagene og VVM-redegørelsen har været igennem, samt hvilke informationer, der tidligere har været tilgængelige for offentligheden, og hvilke møder, der har været afholdt.

**a. Forhøring om planforslagene**

Den 25. juni 2007 indledte kommunerne en forudgående offentlighed med indkaldelse af ideer og forslag til processen med miljøvurdering og kommuneplantillæggene i de to kommuner efter bestemmelserne i planlovens § 11 g, stk. 2 og § 23 c, stk. 1 og 2.

Høringsperioden startede med annoncering i samtlige dagblade og lokalaviser, samt fremsendelse af høringsmateriale i form af en kort, informativ brochure til ministerier, kommuner og andre myndigheder og organisationer mv. Denne brochure blev også fremlagt på samtlige biblioteker samt i kommunens borger-servicecentre, og blev udleveret i ca. 1000 eksemplarer.

Brochuren beskrev baggrund og formål med projektet, samt de miljøpåvirkninger som forventeligt skal undersøges nærmere i selve VVM - redegørelsen. Endvidere blev henvist til, at materialet og yderligere oplysninger kunne ses og downloades på kommunernes fælles hjemmeside [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk). I Københavns Kommune blev lokaludvalgene og -rådene for Indre By, Østerbro, Bispebjerg, Nørrebro, Vesterbro og Kongens Enghave også orienteret om forhøringen.

Høringsperioden sluttede 4. september 2007. Der var ved høringsfristens udløb indkommet i alt 22 ideer og forslag i Københavns Kommune og 17 i Frederiksberg Kommune fra både myndigheder og private. Nogle af henvendelserne var sendt til begge kommuner.

5 af henvendelserne til Københavns Kommune indeholdt ikke bemærkninger, og de resterende omhandlede i grove træk følgende emner:

- Kulturminde, arkæologi, fredning 4
- Påvirkninger af bygninger 1
- Placering af stationer, 4
- Trafikplanlægning 12
- Trafik/anlægsarbejdet 3
- Planlægning af byrum, lokalplaner 5
- Miljø (kemi, vand, grundvand, støj) 5

I Frederiksberg Kommune indkom i alt 17 ideer og forslag, hvor dog ét var stilet til Københavns Kommune, og sendt i kopi til Frederiksberg. De 16 henvendelser omhandlede følgende emner:

- Kulturminde, arkæologi, fredning 1
- Påvirkning af bygninger 3
- Placering af stationer 6
- Trafikplanlægning 3
- Trafik/anlægsarbejdet 4
- Planlægning af byrum, lokalplaner 7

- Miljø (støj) 4

Efter høringsfristens udløb blev udarbejdet en såkaldt hvidbog, hvor bemærkningerne blev behandlet. Hvidbogen blev tiltrådt af Frederiksberg Kommunalbestyrelse den 5. november 2007 og af Borgerrepræsentationen i København den 29. november 2007. Hvidbogen har lige siden været tilgængelig på [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk).

Herefter blev udarbejdelsen af selve forslagene til kommuneplantillæg og den fælleskommunale VVM-redegørelse påbegyndt. I forarbejdet har hvidbogens konklusioner været inddraget.

For Københavns Kommunes vedkommende afholdt medarbejdere fra Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i april 2008 møder med de umiddelbart berørte lokaludvalg og – råd for at orientere om status på arbejdet med VVM-redegørelsen/miljørapporten og byrumsprogrammerne. I den forbindelse blev det aftalt at samarbejde om gennemførelsen af lokale borgermøder mv. under høringsfasen.

### **b. Høring om selve planforslagene med miljøredegørelse**

Borgerrepræsentationen i København og Frederiksberg kommunalbestyrelse vedtog henholdsvis den 11. juni og 16. juni 2008, at forslag til tillæg til Kommuneplan 2005 for Cityringen med VVM-redegørelse/miljøvurdering blev offentliggjort i 2 måneder, hvilket er i overensstemmelse med bestemmelserne i planlovens § 24, stk. 3.

Offentlighedsfasen begyndte den 1. juli 2008 og udløb den 1. oktober 2008. Den samlede offentlighedsfase var således 3 måneder, idet juli efter praksis ikke medregnes.

Borgerrepræsentationen i København vedtog også en dialogstrategi, hvorefter der blev informeret om høringsfasen og afholdelse af borgermøder gennem annoncer i relevante lokalaviser og dagblade og med informationsstandere på de steder, hvor der skal være tunnelarbejdspladser samt stationer og nødsakate.

Alle informationskanaler henviste til hjemmesiden [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk), med mulighed for at finde yderligere oplysninger og med mulighed for at komme med kommentarer og stille spørgsmål til selve forslaget og få svar.

Hjemmesiden har ligeledes været anvendt dels til information, dels til ”reklamesøjle” for både selve planforslagene og de forskellige arrangementer. Hjemmesiden er udstyret med en digitaliseret udgave af VVM-redegørelsen/miljørapporten og kommuneplantillæggene med søgefunktion online.

I de to kommuner blev forslaget til VVM-rapporten og kommuneplantillægget i trykt udgave fremlagt på samtlige biblioteker og borgerservicecentre, hvor materialet også kunne fås. Endvidere blev materialet lagt på ovennævnte hjemmeside fra starten af offentlighedsfasen.

Der blev i september gennemført fire borgermøder i Københavns Kommune i de særligt berørte bydele om planforslaget, hvor ca. 600 borgere alt i alt deltog. I Frederiksberg Kommune blev der afholdt 3 borgermøder ved de steder, hvor der skal være en station. Her deltog i alt ca. 130 borgere. Borgermøderne har været annonceret i kommunens lokalaviser. På møderne var VVM-rapporten og andet supplerende materiale fremlagt til udlevering til de interesserede.

På den baggrund er det kommunernes opfattelse, at høringsprocessen har været i fuld overensstemmelse med lovgivningens regler og i øvrigt har bestået af mange forskellige tiltag, der går videre end planlovens minimumskrav. Det er endvidere kommunernes opfattelse, at der ikke har været baggrund for at forlænge høringsfristen eller at fremlægge forslagene på ny.

Det bemærkes i den forbindelse, at individuel underretning af borgere og virksomheder m.fl. om et kommuneplanforslag ikke er et krav i henhold til lov om planlægning.

Det tilføjes, at planlægningen og indretningen af pladsarealerne i Københavns Kommune – på baggrund af de såkaldte byrumsprogrammer - vil ske efter en særskilt proces med borgerinddragelse på et senere tidspunkt, forventeligt fra 2011-13. I Frederiksberg Kommune vil det ske i samme periode med udgangspunkt i lokalplanerne. Detaljerne omkring pladsernes efterfølgende endelige udformning er således ikke en del af det nu foreliggende planforslag med VVM-redegørelse.

Der henvises i øvrigt til det nedenfor anførte om forholdet mellem byrumsarbejdet og det foreliggende forslag til plantillæg med miljøvurdering.

### **c. Tidligere tilgængelige informationer/møder om Cityringen**

På baggrund af den fremsatte kritik af, at der først på et meget sent tidspunkt har været mulighed for at sætte sig ind i Cityringens linjeføring og stationsplaceringer mv. skal her redegøres for de tidligere tiltag:

### *Kommuneplanstrategi 2004*

Cityringen er nævnt som et kommende projekt i byen i Københavns Kommuneplanstrategi 2004, som er en forløber for Kommuneplan 2005. Det er med baggrund heri, at der indkaldes ideer og forslag til den kommende kommuneplanlægning. Kommuneplanstrategien "Fremtidens København og københavnere" blev udsendt til ca. 500 offentlige og private institutioner m.fl., og ca. 300 personer eller virksomheder m.fl. modtog en orientering om Kommuneplanstrategiens offentlighedsperiode.

Strategien var tillige fremlagt på alle biblioteker, i Rådhusets oplysningskontor og i (daværende) Københavner Information på Rådhuspladsen. Strategiens offentlighedsfase var annonceret bredt.

Den offentlige debat vedrørende Kommuneplanstrategi 2004 bestod af forskellige typer møder, aktiviteter på Københavns Kommunes hjemmeside, samt en udstilling i Københavner Information.

I strategien omtales anlægget af Cityringen som et af de store, kommende anlægsarbejder og en stor investering, der skal højne kvaliteten og kapaciteten i den kollektive trafikbetjening af de tætte bydele, og der er vist et kort, der angiver en linjeføring, ligesom Cityringen er grundig beskrevet på side 48-49. Det er bl.a. nævnt, at kommuneplan 2005 vil indeholde den konkrete linjeføring.

Godt 225 københavnere deltog i de fire offentlige arrangementer, der blev gennemført i løbet af 2004. Der indkom 21 bidrag med bemærkninger til strategien – primært fra lokalråd og organisationer. Der blev fremsendt 13 korte visioner og 2 indlæg via kommunens hjemmeside. De synspunkter, der drejede sig om Cityringen, udtrykte tilfredshed med, at der kom mere Metro i byen.

Københavns borgerrepræsentation besluttede, at bemærkningerne i den offentlige debat skulle vurderes i forbindelse med revisionen af kommuneplanen, dvs. Kommuneplan 2005.

### *Københavns Kommuneplan 2005*

Den 12. maj 2005 vedtog Københavns Borgerrepræsentation at offentliggøre forslaget til Københavns Kommuneplan 2005 til debat. Debatperioden løb fra den 20. maj til den 20. september 2005. Samtidigt vedtog Borgerrepræsentation en kommunikationsstrategi, der i videst muligt omfang skulle medvirke til aktivt at inddrage offentligheden i processen. Strategien indebar bl.a. afholdelse af tre borgermøder, samt et orienteringsmøde for lokalråd, og interessegrupper m.fl. Samlet deltog godt 170 borgere og repræsentanter fra interesseorganisationer m.fl. i en dialog med politikere og embedsmænd om planforslagets indhold.

Kommuneplanforslaget var tilgængeligt i elektronisk form på kommunens hjemmeside i debatperioden. Det var også muligt at sende e-mails direkte til forvaltningen med spørgsmål til og synspunkter på forslaget. Forslaget lå på kommunens hjemmeside med mulighed for debat i tilknyttede debatfora. De-

batten om kommuneplanforslaget blev annonceret ved plakatoslag i bydelene, banner på Rådhusets facade, samt annoncering i dags- og lokalpresse mv. Forslaget var desuden fremlagt på samtlige biblioteker og medborgerhuse i kommunen samt i Københavner Information.

Selve kommuneplanforslaget med bilag blev udsendt i ca. 1000 eksemplarer til offentlige myndigheder, interesseorganisationer m.fl. og blev tillige udleveret i ca. 200 eksemplarer på de afholdte borgermøder.

I forslaget til Kommuneplan 2005 omtales Cityringen i hovedstrukturen under afsnittet "Trafik" med en konkret kortangivelse af den forventede linjeføring og stationsplaceringer, baseret på det udredningsarbejde om Cityringen, som Staten, Københavns og Frederiksberg Kommuner indledte i 2002 og med afslutning i maj 2005. I kommuneplanen blev angivet retningslinjer for anlægget, selvom den konkrete udformning og detailplanlægning var betinget af bl.a. den nu foretagne miljøvurdering og den stedfundne proces.

Inden for fristen til at komme med bemærkninger og indsigelser blev der modtaget i alt 258 henvendelser. Enkelte af disse vedrørte Cityringen, som overvejende blev opfattet som et positivt element i trafikbilledet, idet dog enkelte foreslog letbaner som den bedste løsning.

Kommuneplan 2005 blev endeligt vedtaget ultimo 2005 uden ændringer vedrørende Cityringen.

#### *Høring om Cityringen den 30. marts 2006*

Borgerrepræsentationen i København afholdt i samarbejde med Teknologirådet en høring den 30. marts 2006 i Festsalen på Københavns Rådhus, om den kommende Cityring. Denne høring var annonceret på Teknologirådets og Københavns Kommunes hjemmesider. Desuden var der indrykket annoncer i Berlingske Tidende, Politiken og MetroXpress. Frederiksberg Kommune deltog også i denne høring.

Formålet med høringen var at give Københavns Borgerrepræsentations medlemmer samt høringens andre deltagere et indblik i forskellige aspekter af Københavns kommende Cityring, og der var offentlig adgang.

#### **d. Sammenfatning**

Det er kommunernes opfattelse på baggrund af ovenstående, at det i gennem en længere årrække har været muligt for offentligheden at få kendskab til og deltage i debatten om anlæg af Cityringen, og at kommunerne har opfyldt alle formelle krav til inddragelse af offentligheden. Det må derfor afvises, at processen omkring tilblivelsen af plangrundlaget har været mangelfuld eller udemokratisk.



### **3.1.2.3 VVM-redegørelsen/miljørapportens manglende behandling af alternativer/indholdsmæssige mangler**

I mange indsigelser anføres, at VVM-redegørelsen/miljørapporten er mangelfuld i behandlingen af alternative placeringer af stationer og tunnelarbejdspladser eller ved beskrivelse af alternativet med letbaner i stedet for Metro.

VVM-redegørelsen/miljørapporten har ikke været fokuseret på behandling af alternative placeringer af stationer, skakte m.v.. Baggrunden er, at lovgivningen om Cityringen fastlægger den nærmere placering af stationer og arbejdspladser, og der er begrænsede muligheder for at ændre herpå. Der henvises i den forbindelse også til det foran i afsnit 3.1.2.1 af Transportministeriet anførte.

VVM-redegørelsen/miljørapporten beskriver således alene de miljømæssige påvirkninger af de lokaliteter, der er fastsat i lovgivningen om Cityringen. Kommunerne vurderer, at dette er i overensstemmelse med lovens § 3, stk. 2 og 3, jf. § 4 i bekendtgørelse nr. 1335 af 06/12/2006 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning, samt specielt §7, stk. 1, i lov nr. 316 af 5. maj 2004 om miljøvurdering af planer og programmer.

Vedrørende henvendelser om manglende behandling af de socio-økonomiske forhold omkring de forskellige arbejdspladser m.v. og f.eks. værdiansættelse af boliger, der berøres af anlægsprojektet, bemærkes, at forholdene er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsen/miljørapporten i afsnit 9.2.1

VVM-redegørelsen/miljørapporten må på den baggrund anses for fyldestgørende og inden for de nævnte lovgivningsmæssige rammer. Som fortolkningsbidrag til denne opfattelse henvises til forslaget til Lov om en Cityring og kommentaren til lovens § 3. Her er det specielt fremhævet, at Cityringens linjeføring og stationsplaceringer mv. ”skal lægges til grund for det videre arbejde med projektering, VVM-arbejde mv.”

Det tilføjes i øvrigt, at det tidligere udredningsarbejde også har indeholdt en grundig stillingtagen til forskellige valg af placeringsmuligheder for stationer og tunnelarbejdspladser, og at der i afsnit 7.1 om placering af stationer og linjeføring er givet en nærmere teknisk redegørelse for fravalgene.

Vedrørende letbane-alternativet bemærkes, at dette er beskrevet i VVM-redegørelsen/miljørapporten side 49-50.

Vedr. mangler af teknisk karakter, f.eks. vedr. konkrete geotekniske forhold eller stillingtagen til konkrete fundamenteres styrke bemærkes, at der først kan tages højde for dette detaljeringsniveau ved den konkrete myndighedsbehandlinger vedrørende grundvandshåndteringen og de enkelte byggesager.

Det er ikke formålet med en VVM-redegørelse på detaljeret niveau at beskrive eventuelle bygningsmæssige risici for en bestemt ejendom. Redegørelsen fastlægger rammerne for hvilke afværgeforanstaltninger, en myndighed senere kan

kræve iværksat for at sikre de enkelte bygninger. I denne forbindelse bemærkes, at der er et generelt forbud mod grundvandssænkninger i Indre By.

#### **3.1.2.4 Kommunernes habilitet som medbygherre og myndighed ved kravfastsættelse**

Kommunernes rolle som medejer af Metroselskabet og dermed en del af bygherregruppen er fastlagt ved lov. Tilsvarende gælder myndighedsbeføjelserne, både ved gennemførelse af planlægningen og ved udøvelse af de hertil knyttede godkendelsesbeføjelser. Der er således ikke hjemmel til at delegerer denne kompetence til andre, og alene på den baggrund er det ikke formelt relevant at rejse diskussionen om habilitet.

Kommunerne har selvfølgelig adskilte procedurer, og de myndighedsbeføjelser, der er tillagt kommunerne i medfør af lovgivningen, varetages på samme måde som over for enhver anden bygherre.

Det tilføjes i denne forbindelse, at Trafikstyrelsen i medfør af § 15 i Cityringsloven er byggesagsmyndighed på Cityringens tunneler, stationer og skakte. Som konsekvens heraf er Københavns Stiftsøvrigheds henvendelse om Cityringens eventuelle indvirkning på kirkernes fundamentsforhold, herunder specielt Frederiks Kirke (Marmorkirken) oversendt til Trafikstyrelsen.

#### **3.1.2.5 Konkrete spørgsmål om klagemuligheder efter høring**

I enkelte indsigelser er rejst spørgsmål om klagemuligheder over den stedfundne planlægning og over høringsprocessen. Hertil bemærkes, at Transportministeriet har oplyst følgende:

##### **”Klageadgang**

Cityringsprojektet gennemføres i det hele efter cityringsloven. Kommuneplanlægningen og VVM-arbejdet foregår inden for rammerne af cityringslovgivningen, der således går forud for planlovens bestemmelser. De planlægningsmæssige hensyn er tilgodeset i cityringsloven og den planmæssige behandling er sket efter principperne i planlovgivningens regler. Planloven viger, når der er tale om et anlæg, som er vedtaget i enkeltheder ved særskilt lov, jf. planlovens § 11 h, stk. 1.

En lang række forhold om fx stationsplacering og linjeføring er allerede fastlagt i cityringsloven. Disse forhold kan alene ændres ved en ændring af loven. Der er derfor ikke mulighed for at påklage disse forhold til transportministeren.

Klage over andre forhold, herunder sagsbehandlingen i forbindelse med VVM-processen, kan indgives til Transportministeriet, Frederiksholms Kanal 27 F, 1220 København K.”

### **3.1.2.6 Konkrete spørgsmål til kommuneplantillægget/rammerne for lokalplanlægning**

I en enkelt henvendelse rejses tvivl om, hvorvidt kommuneplantillæggets rammer muliggør, at der i bebyggelsen på hjørnet af Tagensvej og Haraldsgade kan etableres indgang til den Metrostation, der er beliggende under Rådmandsgade.

Hertil bemærkes, at den pågældende ejendom i rammerne for lokalplanlægning i Kommuneplan 2005 er beliggende i et større område til boliger (B3). I B-rammernes anvendelsesbestemmelser er tillige åbnet mulighed for, at områderne kan anvendes til andre formål, herunder til offentlige formål som kollektive anlæg og lign., hvilket efter kommunens opfattelse også dækker nærværende situation.

At det aktuelle forslag til tillæg til kommuneplanen indeholder supplerende af de gældende rammer i andre områder i byen, skyldes, at det er inden for disse rammebelagte områder, at selve stationsboksen og tilhørende overfladefaciliteter skal placeres. Derfor har kommunen fundet det mest korrekt, at disse rammer – fortrinsvis områder til offentlig anvendelse (parker eller institutioner) - blev suppleret med en bestemmelse herom.

For imidlertid at undgå enhver tvivl om dette hjemmelsgrundlag vil det blive indstillet, at det offentliggjorte forslag til tillæg til Kommuneplan 2005 suppleres med en præcisering herom af den gældende ramme for det B-område, hvor den pågældende ejendom er beliggende.

Denne ændring – som alene er en mindre præcisering af, hvad der allerede fremgår af VVM-redegørelsen/miljørapporten – medfører efter kommunens opfattelse ikke, at der skal foretages en supplerende høring af de berørte, jf. planlovens § 27, stk. 3.

### **3.1.2.7 Synspunkter vedr. byrum m.v.**

Til Akadimirådets kritik af, at der ikke i VVM-redegørelsen er formuleret kriterier for ændringer i de byarkitektoniske værdier, der berøres af Cityringens anlægsarbejder, bemærkes, at det er VVM-redegørelsens hovedformål ud fra en helhedsvurdering at belyse de miljømæssige konsekvenser af det store anlæg, som Cityringen er. VVM-redegørelsen udarbejdes inden for de rammer, som lovgivningen om Cityringen m.v. fastlægger.

Det er på den baggrund kommunernes opfattelse, at de interesser, der knytter sig til den detaljerede udformning af overfladerne omkring stationsarealerne m.v. bedst varetages i en proces, separeret fra VVM-redegørelsen og til gengæld fuldt koncentreret herom.

For at de nye stationsforpladser kan indarbejdes i de byarkitektoniske værdier, der findes i de eksisterende byrum, har Københavns Kommune udarbejdet et byrumsprogram for hver enkel plads. Disse programmer fungerer som værktøj i den videre udvikling af stationerne. I programmerne har kommunen taget stilling til de muligheder, der er for placering af trapper, elevatorer, ovenlys

og cykelparkering. Det er disse programmer, der overordnet behandler de emner, som lovgivningen forudsætter for arbejdet.

I København og på Frederiksberg vil offentligheden – herunder også Akademirådet - blive inddraget, forventeligt i perioden 2011-2013, når arbejdet med stationerne er tilpas fremskredent.

På Frederiksberg sker bearbejdningen i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplaner for stationerne.

### **3.2 Miljøkonsekvenser af det optimerede projekt for Cityringen**

Metroselskabets beskrivelse til kommunerne af det optimerede projekt (dispositionsforslaget), med supplement fremgår af bilag 1. Her redegøres der i korte beskrivelser overordnet for ændringerne i projektet ved det optimerede dispositionsforslag, og endvidere gennemgås ændringerne per lokalitet. Det optimerede projekt er i overensstemmelse med de overordnede principper for anlæg af Cityringen, der er fastlagt i loven og de projektrammer, der danner grundlag for VVM-redegørelsen/miljørapporten. Projektændringerne er derfor inden for rammerne af den VVM-redegørelse/miljørapport, som har været i høring.

Det fremgår af bilag 1, at ændringerne bl.a. består af følgende:

- Der er i alt 16 skakte, der ikke skal anlægges.
- På tre stationer kan stationsboksene hæves.
- På København H har det været muligt at forkorte stationen med 20 m.
- Reduceret antal sporskiftekamre
- Ændring af konstruktionen af skakten ved Øster Søgade/i Sortedams Sø.

Udeladelsen af de mange skakte og det i omfang og tid reducerede anlægsarbejde medfører tilsvarende betydelige reduktioner af projektets miljøpåvirkning. Det kan således konstateres, at den optimeringsproces, der er sket i projektet, har resulteret i betydelige miljøforbedringer for borgere og erhvervsliv i København og på Frederiksberg.

Forbedringerne kan sammenfattes som følger:

- Færre byrum, hvor træer bliver fældet og arealer bliver inddraget til arbejdsplads.
- Reduceret omfang af tunge transporter gennem byen.
- Reduceret påvirkning af omgivelserne med støj, vibrationer, luftforurenende stoffer.
- Reduceret behov for bortledning af grundvand og udledning til recipienter, og dermed reduceret påvirkning af grundvand, søer, åer og hav.

- Reduceret forbrug af energi (diesel, benzin og el), og deraf afledt mindre påvirkning af klimaet ved udsendelse af CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer.
- Reduceret forbrug af stoffer og materialer til anlægsarbejderne, dvs. beton, armeringsjern, kemiske produkter mv.
- Det vurderes, at den ændrede metode til konstruktion af skakten ved Øster Søgade ikke giver anledning til ændret miljømæssig påvirkning.

### 3.3 Udarbejdelse af strategier til håndtering af miljøgener

Københavns og Frederiksberg Kommuner har i VVM-redegørelsen/miljørapporten vurderet, at anlægsarbejderne for Cityringen kan gennemføres uden alvorlige miljømæssige konsekvenser, under forudsætning af, at der gennemføres passende afværgeforanstaltninger. Der vil være tale om væsentlige udfordringer for både entreprenører, Metroselskabet og kommuner i at sikre, at anlægsarbejderne kommer til at forløbe miljømæssigt tilfredsstillende. Der er derfor i VVM-redegørelsen stillet krav om, at Metroselskabet i tæt samarbejde med kommunerne udarbejder strategier for håndtering af de væsentligste miljøproblemer i anlægsfasen. Det drejer sig om:

- Trafikale forhold.
- Overfladevand.
- Grundvand
- Støj ved arbejdspladser
- Vibrationer
- Luftkvalitet ved arbejdspladser

Strategierne skal ses som en opfølgning på de vurderinger, som kommunerne har foretaget i VVM-redegørelsen/miljørapporten for hvert af de ovenstående emner. Strategierne har således til formål at angive muligheder for at afværge eller mindske de miljøproblemer, der er identificeret i VVM-redegørelsen/miljørapporten på de pågældende områder.

Strategierne skal således afdække, hvordan anvendelsen af de mulige teknologier, metoder til planlægning af arbejdsgange og indretning af arbejdspladser samt anvendelsen af de afværgetiltag, der er beskrevet i VVM-redegørelsen/miljørapporten, samlet kan bidrage til reduktion af de beskrevne miljøbelastninger.

Strategierne udarbejdes, inden Metroselskabet udbyder anlægsarbejderne, således at relevante krav til entreprenørernes projektering og udførelse kan indarbejdes i udbudsmaterialet.

Når entreprenørerne til sin tid er valgt, og anlæggene er detailprojekteret, skal der indhentes konkrete myndighedstilladelser, inden udførelsen af de enkelte anlægsarbejder påbegyndes.

De egentlige detaljerede myndighedskrav til anlæg og drift af Cityringen vil blive stillet i forbindelse med disse konkrete tilladelser.

## 3.4 Myndighedsforhold og -kontrol i anlægsfasen

### 3.4.1 Sammenfatning af indsigelser

Der er indkommet 11 indsigelser til Københavns Kommune, som eksplicit nævner kommunens rolle som myndighed under anlægsarbejderne:

Nogle indsigere har synspunkter vedrørende kommunernes rolle som myndighed i forhold til, at man er medbygherre af Cityringen i kraft af sit medejerskab af Metroselskabet. Man mener derfor, at kommunen er inhabil, når det gælder fastsættelse af grænser og klager over overskridelser.

Man mener, at det er vigtigt, at kommunen på alle tidspunkter i processen stiller krav til Metroselskabet om at gøre alt, hvad der er teknisk muligt – uden økonomisk begrænsning – for at sikre, at gener minimeres, og at kommunerne afsætter de nødvendige ressourcer og har øjnene åbne overfor at finde løsninger, som gør arbejdet så lempeligt som muligt for byens borgere.

Nogle indsigere mener, at det er vigtigt, at kommunerne tager deres rolle som kontrollerende myndighed alvorligt og håber, at kommunen vil forpligte sig til grundigt at overvåge og følge op på problemer, som anlægsarbejdet kommer til at forårsage i lokalområder rundt i hele København. Der opfordres til kontrollerende støjmålinger.

Nørrebro Lokaludvalg og andre indsigere ønsker, at der ikke gives nogen dispensationer fra lovgivningen vedrørende forhold som partikelfiltre, støjforurening og andre miljøforhold, uanset at der i VVM-redegørelsen/miljørapporten anføres mulighed herfor.

En indsiger mener, at nok så mange strategier ikke på betryggende vis kan forhindre de forhøjede koncentrationer af partikeludslip og den overskridelse af grænseværdierne for støjniveau, som byggeriet ifølge de foreliggende oplysninger vil indebære.

### 3.4.2 Kommunernes bemærkninger

#### 3.4.2.1 Vedr. VVM-redegørelsen/miljørapporten og strategiarbejdet

Der henvises til afsnit 3.3 for bemærkninger vedrørende strategiarbejdet.

VVM-redegørelsen/miljørapporten konkluderer, at anlægsarbejderne for Cityringen kan gennemføres på en for omgivelserne miljømæssigt forsvarlig måde. VVM-redegørelsen/miljørapporten konkluderer samtidig, at der er nogle væsentlige områder, hvor både entreprenører, bygherre og kommuner skal yde en særlig indsats for at sikre, at anlægsarbejderne forløber miljømæssigt forsvarligt.

Der er derfor i VVM-redegørelsen stillet krav om, hvor Metroselskabet og kommunerne i et tæt samarbejde udarbejder strategier for de pågældende seks områder, nemlig støj, vibrationer, grundvand, overfladevand, luftforurening og trafik. Der er redegjort nærmere for strategiprocesen i afsnit 3.3.

Imidlertid er der foretaget en yderligere bearbejdning af Cityringsprojektet i forhold til det dispositionsforslag, der forelå i marts 2008, og som lå til grund for VVM-redegørelsen/miljørapporten. Denne bearbejdning har allerede nu bl.a. resulteret i væsentlige miljømæssige forbedringer for mange berørte borgere og erhvervsvirksomheder, se afsnit 3.2.

Endelig skal entreprenørerne til sin tid bearbejde projektet, og først når det endelige design foreligger og entreprenørerne har valgt materiel og arbejdsmetoder, kan den præcise miljøbelastning beregnes og vurderes med henblik på ansøgninger om de nødvendige tilladelser og eventuelle dispensationer.

#### **3.4.2.2 Vedr. mulige overskridelser af grænseværdier**

I anlægsfasen vil det i nogle tilfælde blive nødvendigt at dispensere fra de støj- og vibrationsgrænser, som kommunerne har fastsat i deres forskrifter. Dispensationerne vil kun blive givet efter konkret ansøgning, og der vil blive stillet krav om forudgående undersøgelser af mulighederne for støj- og vibrationsdæmpende tiltag.

Københavns Kommune gav i forbindelse med Metroens tidligere etaper flere dispensationer vedr. støj og vibrationer. Frederiksberg Kommune gav ikke egentlige dispensationer, idet forskriften ikke fandtes i kommunen på dette tidspunkt. Der blev i de konkrete tilfælde stillet vilkår til støj- og vibrationsdæmpning samt til orientering af naboer. Det er generelt erfaringen fra anlæg af den eksisterende Metro, at arbejderne herefter kunne gennemføres forsvarligt, og med et meget begrænset antal klager til følge.

Metroselskabet har oplyst, at midlertidig fraflytning til hotel blev tilbudt i få tilfælde, men tilbuddet blev ikke modtaget. Endvidere har Metroselskabet oplyst, at der er registreret meget få sager om bygnings-skader på grund af vibrationer.

Kommunerne har derfor den opfattelse, at selv om der vil blive givet dispensationer for midlertidige overskridelser af grænseværdier for støj og vibrationer, vil dette ikke give borgerne væsentlige sundhedsmæssige gener eller bygnings-skader. (Supplerende bemærkninger vedr. dispensationer findes i øvrigt i afsnit om støj og vibrationer i anlægsfasen).

Det skal i øvrigt bemærkes, at der ikke vil blive givet dispensationer fra krav om opretholdelse af grundvandsspejl i Indre By.

Kommunerne vurderer samlet set, at det er miljømæssigt forsvarligt at gennemføre anlægsarbejderne.

#### **3.4.2.3 Kommunernes rolle som myndighed og ejer**

Der henvises til afsnit 3.1.2.4.

#### **3.4.2.4 Kommunernes rolle som tilsynsmyndighed**

Kommunerne vil i forbindelse med tilladelser og dispensationer sikre sig, at bygherre og/eller entreprenør gennemfører egenkontrol. Kommunerne vil derudover gennemføre stikprøvemæssig kontrol, der følger op på, om de givne vil-

kår overholdes. Endvidere vil der blive ført kontrol i tilfælde af klage. Dette er sædvanlig praksis.

Da anlægsarbejderne på Cityringen er så omfattende, vil kommunerne have stor fokus på projektet og sikre, at der er de nødvendige ressourcer i forvaltningerne til at håndtere arbejdsbyrden. Dette gælder både med hensyn til at behandle de indkomne ansøgninger, forholde sig til de krævede afrapporteringer, samt gennemføre kontroller og håndtere klagesager.



## 4 Miljøkonsekvenser i anlægsfasen

### 4.1 Trafik

#### 4.1.1 Sammenfatning af indsigelser

Der er modtaget 69 indsigelser, der på forskellig vis berører problemstillinger om trafik i anlægsfasen, heraf 59 i Københavns Kommune og 10 i Frederiksberg Kommune, se bilag 2 og 3.

*Tabel 4.1 Fordeling af indkomne indsigelser om trafik i anlægsfasen*

<b>Emne/område</b>	<b>Antal</b>
Øster Søgade	14
Nørrebroparken	19
Andre arbejdspladser	10
v/ Aksel Møllers Have	1
Frederiksberg Station	2
v/ Plantanvej	5
Køreveje fra store arbejdspladser	6
Køreveje fra små arbejdspladser	6
Skoleveje	6
<b>I alt</b>	<b>69</b>

Et stort antal indsigelser udtrykker bekymring for trafikafviklingen i forbindelse med arbejdspladserne, især tunnelarbejdspladserne ved Øster Søgade (Sortedams Sø) og Nørrebroparken. Det bemærkes, at man har svært ved at forestille sig, at der kan komme op mod 780 daglige ture med store lastbiler ind og ud af arbejdspladsen, samt at dette vil medføre store miljømæssige problemer. Der efterspørges i flere indsigelser en mere detaljeret beskrivelse af de forventede konsekvenser for trafikafviklingen og trafiksikkerheden. Med hensyn til tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken, er der udtrykt bekymring for, om Hillerødgade har kapacitet den øgede trafik med tunge køretøjer. Indsigerne peger på, at man bør overveje at flytte arbejdspladsen til "DSB-området" ved Borgmestervangen, hvor togtransport er mulig.

Der er fremkommet forslag til, at man kan benytte den gamle Frihavnsbane fra Lersøen til Østerport og derfra havnesporene til Nordhavn til at transportere

opgravet jord og tunnelmuck i stedet for at transportere det med lastbil. Forslagene går på at benytte banen enten ved omladning fra lastbil fra arbejdspladsen ved Nørrebroparken eller ved at flytte arbejdspladsen til godsbaneområdet.

Indsigere på Østerbro foreslår tunnelarbejdspladsen flyttet til havnen, hvorfra man kan sejle muck bort. En indsiger foreslår, at transport af muck bør ske i rørledninger.

Et antal indsigere i Københavns og Frederiksberg Kommuner gør opmærksom på, at trafikken til og fra arbejdspladserne vil give anledning til, at trafiksikkerheden på skoleveje vil blive forringet.

To indsigere gør opmærksom på, at der i forbindelse med opgørelsen af trafikmængder (VVM-redegørelsen/miljørapporten s. 111) ikke er anvendt de nyeste trafiktællinger fra 2006 og 2007.

#### **4.1.2 Kommunernes bemærkninger**

##### **4.1.2.1 Generelt**

Kapitel 3 om processen redegør for, hvorfor alternative tunnelarbejdspladser ikke er omfattet af VVM-redegørelsen/miljørapporten. En eventuel alternativ placering af tunnelarbejdspladserne af hensyn til trafik er derfor heller ikke vurderet i VVM-redegørelsen/miljørapporten. I afsnit 7.1 om placering af stationer og linjeføring belyses spørgsmålet.

De trafikale forhold i København og på Frederiksberg vil blive påvirket under anlægsarbejderne. Lastbiltrafikken til og fra tunnelarbejdspladserne kan medføre konsekvenser for trafikafviklingen langs de anvendte transportruter. Visse arbejdspladser vil helt eller delvist blokere trafikken, hvorfor det vil blive nødvendigt med trafikomlægninger. Først når detailplanlægningen af arbejdspladserne og anlægsarbejderne er udarbejdet, kan der laves konkrete planer for afvikling af trafikken. Strategien for håndtering af trafikale forhold i anlægsfasen skal sikre, at afviklingen af arbejdskørsel samt trafikomlægninger sker med mindst mulig gene for omkringboende og trafikanter.

##### **4.1.2.2 Arbejdskørsel ved tunnelarbejdspladserne ved Øster Søgade (Sortedams Sø) og Nørrebroparken**

VVM-redegørelsen/miljørapporten beskriver de overordnede trafikale konsekvenser af en tunnelarbejdsplads, herunder, at der vil blive tale om en mertrafik ved tunnelarbejdspladserne på maksimalt ca. 730 lastbiler dagligt (dvs. ca. 365 tilkørende og lige så mange frakørende lastbiler dagligt). Over en tre-årig anlægsperiode vil den gennemsnitlige mertrafik blive ca. 230 lastbiler dagligt (i begge retninger tilsammen). Københavns Kommune har vurderet, at arbejdet kan tilrettelægges, så det vil være muligt at afvikle denne trafik på en acceptabel måde.

Der er ikke lovhjemmel til at pålægge entreprenørerne bestemte transportruter. Både kommunerne og Metroselskabet er dog opmærksomme på, at der er behov for et samarbejde om at sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken un-

der hensyntagen til især bløde trafikanter. Dette sker ved f.eks. regulering af lyssignaler, etablering af cykelstier og ombygning af vejkryds på de veje, som begge parter anser for at være de bedste transportveje. I forbindelse med detailplanlægningen vil der blive udarbejdet en konsekvensvurdering af adgangsforholdene, så det sikres, at trafiksikkerheden og trafikafviklingen bliver så god som muligt. Det skal derudover sikres, at mindre veje, herunder små boligveje, ikke bliver overbelastede med trafik som følge af trafikomlægninger.

I forbindelse med detailplanlægningen vil kommunerne være meget opmærksomme på ovenstående problemstillinger, så gennemførelsen af anlægsarbejdet sker med så få trafikale gener som muligt.

Det bemærkes, at det i strategiarbejdet er ved at blive undersøgt, hvorvidt det er muligt at sejle det opborede materiale (muck) fra tunnelarbejdspladsen ved CMC i Vasbygade til Nordhavn, hvor materialet skal anvendes til landvinding.

Med hensyn til at transportere mucken i særlige transportsystemer henvises til afsnit 4.9 om luft. I forbindelse med tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken, er det Københavns og Frederiksberg Kommuner vurdering, at det vil være muligt at tilrettelægge arbejdet, så arbejdskørslen kan afvikles på en acceptabel måde i Hillerødgade. Det skal i denne sammenhæng nævnes, at der forventes etableret cykelstier i Hillerødgade, også i den del, der ligger i Frederiksberg Kommune.

Den endelige placering af ind- og udkørsler fra arbejdspladserne, herunder tunnelarbejdspladserne, er ikke endeligt fastlagt endnu, dog er udkørslen fra tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken forudsat placeret i Hillerødgade. Der sker en optimering af placeringen i strategiarbejdet. Herefter kan der være mulighed for at justere placeringerne efterfølgende, således at løsningerne er trafikalt forsvarelige, når entreprenørens endelige arbejdspladsindretning er kendt.

#### **4.1.2.3 Brug af bane til transport af muck**

I VVM-redegørelsen/miljørapporten er det vedr. banetransport af muck fra tunnelarbejdspladsen fra CMC ved Vasbygade anført, at togtransport af muck fra tunnelarbejdspladsen er ikke en mulighed ved CMC til Nordhavn, da der ikke er ledig kapacitet i banenettet. Der er alene et kort tidsrum om natten, som udnyttes til vedligeholdelsesarbejder mm., og som også vil skulle benyttes ved kommende projekter som signalprojekt og renovering af Nørreport Station.

Transportministeriet oplyser, at ”hvis man i denne situation ville forsøge at føre særtransporter igennem, ville det dels skabe risiko for ringere regularitet for den eksisterende trafik, og dels ville der være risiko for, at særtransporterne ville blive udsat for forsinkelser og aflysninger. Dermed vil denne løsning være uegnet til at indgå i supportfunktionerne til tunnelboringerne, hvor enhver forstyrrelse er tidskritisk og dermed kostbar.

I realiteten vil det generelt ikke være muligt at forene store jordtransporter på banen i den Indre By med den daglige drift, da kapaciteten er så godt som opbrugt.

Specifikt for forslaget om at benytte den gamle godsbane bemærkes desuden, at det sporområde på Østerport station langs Kalkbrænderihavngade, som Dan-Link-godstogene på Frihavnsbanen tidligere benyttede, i dag er ombygget til et vigtigt depotområde for persontogtrafikken i forbindelse med, at langt flere persontog vestfra i dag i stedet for at vende på København H fortsætter gennem Boulevardbanen til Østerport. At føre løbende tidskritiske særtransporter gennem dette depotområde vurderes i praksis som uforeneligt med den daglige drift. Antallet af passager vil også være et problem i forhold til, at transporterne skal passere jernbaneloverkørsler i hhv. Vordingborggade, Århusgade og Kalkbrænderihavngade (Ring II) med de deraf følgende gener og uheldsrisici for den øvrige trafik”.

#### **4.1.2.4 Arbejdskørsel til stations- og skaktarbejdspladser**

Overordnet forventes det, at der i forbindelse med stationsarbejdspladserne vil blive tale om to intensive perioder af hver fire ugers varighed, hvor der vil være op til 200 lastbiltransporter dagligt (begge retninger tilsammen). Ved de to skaktarbejdspladser på Halmtorvet og Sdr. Boulevard forventes der et væsentligt mindre antal transportpr. dag. Det er kommunernes vurdering, at arbejdskørslen til og fra alle arbejdspladserne kan håndteres på en acceptabel måde.

#### **4.1.2.5 Skoleveje**

VVM-redegørelsen/miljørapporten behandler ikke i detaljer, hvordan de trafikale forhold vil være lokalt under anlægsarbejderne. Dette betyder, at der ikke er gjort særligt rede for problemer og løsninger i forbindelse med skoleveje. Spørgsmålet om hvordan trafiksikkerheden omkring skoler og skoleveje sikres bedst muligt ved de enkelt arbejdspladser vil indgå i strategiarbejdet om håndtering af trafikale forhold i anlægsfasen, og der vil være stor fokus på trafiksikkerhed i denne forbindelse.

#### **4.1.2.6 Trafikmængder**

Til spørgsmålet om, at VVM-redegørelsen/miljørapporten ikke anvender de nyeste trafiktællinger fra 2006 og 2007, vurderer kommunerne, at det ikke giver anledning til at ændre på de overordnede trafikvurderinger, der er foretaget i VVM-redegørelsen/miljørapporten. Der foretages jævnligt nye trafiktællinger og der er anvendt de tal der var tilgængelige på det tidspunkt hvor baggrundsanalyserne til VVM-redegørelsen/miljørapporten blev gennemført. Trafiktallene fra 2006 og 2007 afviger meget lidt fra de tal, der ligger til grund for trafikvurderingerne.

## **4.2 Socioøkonomi og sundhed**

### **4.2.1 Sammenfatning af indsigelser**

Der er i alt kommet 37 indsigelser om socioøkonomi og sundhed, heraf 36 til Københavns Kommune og én til Frederiksberg Kommune (se bilag 2 og 3).

Tabel 4.4.2 Fordeling af indkomne indsigelser om socioøkonomi og sundhed

Emne/område	Antal
Nørrebroparken <sup>1)</sup>	17
Øster Søgade (Sortedams Sø)	16
v/ Christiansborg (Gl. Strand)	2
København H	1
Frederiksberg Station	1
<b>I alt</b>	<b>37</b>

1) Herunder én indsigelse fra ”flere emner”

De indkomne indsigelser indeholder bemærkninger om forskellige socioøkonomiske forhold, herunder påvirkningen af erhvervsliv, rekreative udfoldelsesmuligheder, værdi af boliger, værdi af et sundt miljø uden påvirkning af støv, støj og vibrationer i bredeste forstand.

En række indsigelser indeholder som nævnt synspunkter om tab af ejendoms-værdi, tab af erhvervsomsætning, eller begrænsning af erhvervsudøvelse med tab til følge. Disse er ikke listet i dette afsnit og deres synspunkter vurderes i afsnittet om ekspropriationsforhold mv., afsnit 7.3.

Endvidere indeholder en række af de indkomne indsigelser synspunkter om påvirkning af sundheden hos befolkningen i nærområderne. Herunder har flere borgere givet udtryk for bekymring for sundhedsmæssige konsekvenser ved længer tids udsættelse for høj støjpåvirkning.

I det følgende refereres indkomne synspunkter pr. lokalitet.

#### 4.2.1.1 v/ Christiansborg (Gl. Strand)

I to indsigelser anføres det, at VVM-redegørelsen/miljørapporten stort set ikke omhandler socioøkonomiske aspekter ved anlægget af stationen, og man mener, at dette burde være bedre belyst.

#### 4.2.1.2 København H

I en bemærkning spørges der, om Københavns Kommune vil indtænke kriminalitetsforebyggende foranstaltning i anlægsfasen, idet man mener, at området er hårdt belastet, og at en arbejdsplads vil tiltrække yderligere kriminalitet

#### 4.2.1.3 Øster Søgade (Sortedams Sø)

De indkomne indsigelser indeholder en bred vifte af synspunkter om socioøkonomi og sundhed i forbindelse med tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade. Der spørges, om der foreligger et økonomisk beregningsgrundlag for placeringen af tunnelarbejdspladsen i søen, sammenholdt med socio- og sundhedsøkonomiske beregninger og betragtninger ved placeringen på kort og på langt sigt. Man mener, at der bør opstilles beregninger, der sammenligner placeringen i søen med en placering i Fælledparken, og at beregningerne skal omfatte socioøkonomiske forhold.

En række indsigelser peger på, at mulighederne for at benytte området rekreativt forringes væsentligt og at den manglende rekreative anvendelsesmulighed vil påvirke befolkningens sundhed.

Der gives i nogle indsigelser udtryk for, at de sundhedsmæssige påvirkninger ikke er tilstrækkeligt belyst. Man mener, at det vil være umuligt at leve og færdes i området, samt at der bør tages højde for de belastninger af psykisk og helbredsmæssig art, som et så stort arbejde vil påføre befolkningen igennem otte år. Der spørges efter hvilke tiltag, der vil blive gennemført for at sikre beboernes sundhed i byggeperioden.

Nogle indsigere oplyser, at deres ejendom kun har vinduer mod arbejdspladsen, så man ikke kan fjerne sig fra en eventuel gene.

Flere indsigere, herunder fra Bordings Friskole og Sortedamskolen, mener, at børns indlæringsevne vil blive påvirket.

#### **4.2.1.4 Nørrebroparken**

I en række indsigelser efterspørges der en socioøkonomisk og sundhedsmæssig vurdering af konsekvenserne ved at anlægge en tunnelarbejdsplads i Nørrebroparken, og en sammenlignende beregning af den socioøkonomiske værdi ved at lægge den på "DSB-areale" eller andre steder i stedet for.

I flere indsigelser herunder indsigelsen fra Nørrebro Lokaludvalg, frygtes det, at tunnelarbejdspladsen vil få negative følger for det sociale og kriminalpræventive arbejde blandt børn og unge i området, og at de ressourcestærke beboere vil flytte fra området. I flere indsigelser spørges der til, hvordan kommunen vil kompensere for dette.

Man spørger, hvordan områdets beboere, især børn sikres mod negative helbredsmæssige konsekvenser.

Det bekymrer en indsiger, at det i VVM-redegørelsen/miljørapporten vurderes, at de begrænsede muligheder for at bruge Nørrebroparken kan få stor betydning i bydelen, mens kommunen har besluttet ikke at overvåge og følge op på den socioøkonomiske forandring i bydelen, som fraværet af parken kan få.

Lodsejerne og de erhvervsdrivende i parkens nærområde kommer i et høringsforslag med en række forslag til afhjælpende foranstaltninger for bymiljøet, krav om afhjælpende foranstaltninger til bevarelse af det sikkerhedsmæssige og sundhedsmæssige miljø i byggeperioden, samt kompenserende forslag for bymiljøet. En fodboldklub kommer også med forslag til alternativ placering og indretning af erstatningsbaner.

Hillerødgade Skole anfører, at det er en stor indskrænkning i skolens muligheder for at gøre en indsats på området sundhed og indlæring, når parkens areal reduceres.

I en række indsigelser ønskes en redegørelse for, hvordan kommunen vil sikre, at lokalmiljø og lokalbefolkning kompenseres for tab af naturværdier, rekreati-

ve værdier, livskvalitet og ejendomsværdi i en anlægsperiode, der andrager 10 % af borgernes levetid.

#### **4.2.1.5 Frederiksberg Station**

Beboerne i ejendommen Sylows Allé 4 anfører, at de over en lang årrække har været belastet af store anlægsarbejder, og at udsigten til, at facaden mod Holger Thornøes passage bliver lukket, vil være en stor belastning; ikke mindst for beboerne i det bofællesskab for psykisk og fysisk handikappede, der bor i ejendommen.

### **4.2.2 Kommunernes bemærkninger**

#### **4.2.2.1 Generelle kommentarer**

Indledningsvist skal det bemærkes, at der ifølge VVM-reglerne kun er krav om at beskrive de miljøafledte socioøkonomiske konsekvenser. Dette forstås således, at hvis anlæggets miljøkonsekvenser vil kunne påvirke andre igangværende eller for området naturlige erhvervmæssige eller rekreative aktiviteter, skal det vurderes. Socioøkonomi dækker i VVM-sammenhæng således ikke forhold som tab af ejendomsværdi.

Kommunernes generelle vurdering er, at såfremt anlægsarbejderne gennemføres som beskrevet i VVM-redegørelsen/miljørapporten vurderes de af miljøforhold afledte socioøkonomiske konsekvenser samt effekter på menneskers sundhed at være begrænsede i anlægsperioden. Der er i forlængelse af den offentlige debat, i høringsperioden, iværksat en række initiativer, som imødekommer nogle konkrete lokale påvirkninger af nærmiljøet i anlægsperioden. Endvidere har Københavns Kommune med BR-beslutning fra 2. oktober 2008 (BR 2008-117614) om brug af alternative byrum i Cityringens anlægsfase besluttet at undersøge mulighederne for anvendelse af andre byrum til de aktiviteter, som arbejdspladserne måtte fortrænge. Dette vil ske i samarbejde med lokaludvalg.

#### **4.2.2.2 Øster Søgade (Sortedams Sø)**

Der vil blive etableret en cykel- og gangbro, der sikrer, at de rekreative muligheder for anvendelse af søbredderne stort set opretholdes, således at påvirkning af sundheden i denne sammenhæng bliver begrænset. Endvidere vil kommunerne sikre, at der tages afværgeforanstaltninger i brug, så borgernes sundhed ikke påvirkes væsentligt negativt i anlægsperioden på grund af støv, støj, vibrationer og luftforurening. Omfanget af nødvendige tiltag analyseres i strategiarbejdet mellem Metroselskabet og kommunerne, og konkretiseres efterfølgende i tilladelser eller eventuelle dispensationer, såfremt vejledende krav ikke kan overholdes. Se i øvrigt afsnit om sundhed nedenfor, samt afsnittene om støj, vibrationer og luftforurening.

I en af de indkomne indsigelser stilles der et forslag om, at der midlertidigt etableres fodboldbaner i Sortedams Sø i forlængelse af tunnelarbejdspladsen. Ideen vil blive nærmere undersøgt i forbindelse med det arbejde, der iværksættes i konsekvens af BR beslutningen af 2. oktober (BR 2008-117614) om, hvordan de rekreative interesser kan styrkes under anlægsarbejderne. I undersøgelsen vil indgå fredningsforholdene omkring søen.

Det er vurderingen, at der ikke vil være en miljømæssig afledt negativ påvirkning af områdets erhvervsliv. Det er dog muligt at rejse enkeltsager for ekspropriationskommissionens vurdering, jf. afsnit 7.3 om ekspropriationsforhold.

På basis heraf er det Københavns Kommunes vurdering, at der ikke er en væsentlig afledt negativ socioøkonomisk påvirkning af lokalområdet omkring søen i kraft af miljøpåvirkningen fra anlægsarbejderne.

#### **4.2.2.3 Nørrebroparken**

Den renoverede Nørrebropark har fået en væsentlig betydning for lokalområdet. Det er derfor nødvendigt i samarbejde med de lokale kræfter at fastholde og styrke områdets rekreative værdier. I afsnit 7.2 om byrum mv., hvor synspunkter om de rekreative muligheder behandles nærmere, redegøres der for, at kommunen i samarbejde med de berørte brugere vil søge at etablere midlertidige rekreative erstatningsarealer. Det vurderes umiddelbart, at der er mulighed for at indrette midlertidige boldbaner i umiddelbar nærhed af dem, der inddrages i arbejdspladsen. Herudover vil mulighederne for at indrette midlertidige rekreative arealer på "Engstrømgrunden", (når det er muligt at hensyn til opsigelse af lejemål), på Superkilen og på "DSB-arealet" ved Borgmestervangen være konkrete tiltag, som er ved at blive undersøgt i overensstemmelse med Københavns Borgerrepræsentations beslutning fra 2. oktober 2008 (BR 2008-117614)

De forslag, som lodsejere og erhvervsdrivende, samt fodboldklubben i lokalområdet er kommet med vil indgå i dette arbejde, og kommunen vil etablere et samarbejde herom med lokaludvalget, lodsejerne, de erhvervsdrivende og fodboldklubben.

Endvidere vil kommunen sikre, at der tages afværgeforanstaltninger i brug, så borgernes sundhed ikke påvirkes væsentlig negativt i anlægsperioden på grund af støv, støj, vibrationer og luftforurening. Omfanget af nødvendige tiltag analyseres i strategiarbejdet mellem Metroselskabet og kommunerne, og konkretiseres efterfølgende i tilladelser eller eventuelle dispensationer, såfremt vejledende krav ikke kan overholdes. Se i øvrigt afsnittet om sundhed nedenfor, samt detaljer i afsnittene om støj, vibrationer og støv og luftforurening.

På basis heraf er det Københavns Kommunes vurdering, at der ikke er en væsentlig afledt negativ socioøkonomisk påvirkning af lokalområdet i kraft af reducerede rekreative udfoldelsesmuligheder eller påvirkning af befolkningens sundhed ved anlæggelsen af tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken.

#### **4.2.2.4 Frederiksberg Station**

Frederiksberg Kommune er opmærksom på at beboerne i ejendommen Sylovs Allé 4, har været udsat for mange anlægsarbejder i de sidste år. Derfor vil Kommunen sikre at Metroselskabet inddrager beboerne så meget som muligt i processen. Det skal i øvrigt oplyses, at kommunen og Metroselskabet sammen arbejder på at afhjælpe gener ved afskærmning af arbejdspladsen.



#### **4.2.2.5 Socioøkonomisk sammenligning mellem to lokaliteter for tunnelarbejdspladser**

I kapitel 3.1 er det beskrevet, hvorfor der ikke er redegjort for alternative placeringer af tunnelarbejdspladserne i VVM-redegørelsen/miljørapporten. Af samme grund indeholder VVM-redegørelsen/miljørapporten heller ikke sammenlignende socioøkonomiske og sundhedsmæssige vurderinger af mulige alternative placeringer af tunnelarbejdspladser.

#### **4.2.2.6 Påvirkning af caféliv, restauranter, samt anden erhvervsvirksomhed i nærheden af arbejdspladserne.**

Det er beskrevet i VVM-redegørelsen/miljørapporten, at der er en negativ påvirkning afledt af anlægsarbejdet ved nogle arbejdspladser, idet både den fysiske indskrænkning af areal til fortovscaféer, samt de tilbageværende caféers nærhed til en arbejdsplads kan afskrække kunder.

Der er ikke i VVM-redegørelsen/miljørapporten taget stilling til størrelsesordenen af denne påvirkning. Der er derimod redegjort kort for Ekspropriationskommissionens funktion. Dette er uddybet i hvidbogens afsnit om ekspropriationsforhold mv., afsnit 7.3.

Det skal i øvrigt oplyses, at kommunerne og Metroselskabet sammen arbejder på at afhjælpe gener ved afskærmningen af arbejdspladserne, f.eks. så man kan følge med i, hvad der sker inde på arbejdspladsen.

Specielt for erhverv nær de kommende arbejdspladser henvises til afsnit 7.3. vedr. eventuelle erstatningsforhold.

#### **4.2.2.7 Sundhed**

Det er udgangspunktet, at Københavns og Frederiksberg Kommuner grænseværdier for støj og vibrationer fra anlægsaktiviteter skal overholdes. Endvidere skal de generelle normer for luftkvalitet overholdes. I det omfang VVM-redegørelsen/miljørapporten har påvist, at dette ikke er muligt uden anvendelse af afværgeforanstaltninger, vil dette blive nærmere analyseret i den strategiprocess, som Metroselskabet gennemfører sammen med kommunerne.

Herved vil det blive sikret, at borgernes sundhed ikke vil blive påvirket af støj, idet gældende støjkrav enten vil blive overholdt, eller der vil blive anvendt passende afværgeforanstaltninger, der sikrer, at borgernes sundhed ikke vil lide overlast.

Der vil blive taget udstrakt hensyn til, at de institutioner, der ligger i arbejdspladsernes nærhed kan fungere. Frederiksberg Kommune vil holde tæt kontakt med Frederiksberg Gymnasium, således at der kan afholdes studentereksamen under acceptable forhold. Det skal bemærkes, at der ikke eksisterer særskilte grænseværdier for skoler og institutioner. De er i samme kategori af følsomhed som boliger.

Metroselskabet har oplyst, at skoler og institutioner i umiddelbar nærhed til arbejdspladserne vil blive inviteret til møde med Metroselskabet, hvor det konkret vil blive drøftet, om der er særlige forhold for den pågældende institution, der skal tages hånd om, og hvordan dette kan ske mest hensigtsmæssigt. Der henvises i øvrigt til afsnit om ekspropriationsforhold mv., afsnit 7.3, hvor Metroselskabets procedure for nabokontakt er beskrevet.

#### **4.2.2.8 Forebyggelse af kriminalitet**

Københavns Kommune vil med de tiltag, der i forlængelse af Københavns Borgerrepræsentations beslutning den 2. oktober 2008 (2008-117614) også have fokus på kriminalitetsforebyggende tiltag, bl.a. for at sikre, at den positive udvikling, som er i gang omkring Nørrebroparken ikke stoppes. Det skal forebygges, at arbejdspladserne tiltrækker forskellige former for kriminalitet. I samarbejde med Metroselskabet vil det derfor blive sikret, at belysningsforhold, vagtordninger, samt færdslen langs arbejdspladshegnene tilrettelægges, så det forebygger kriminalitet.

Samlet set er det kommunens vurdering, at kriminaliteten i områder ved arbejdspladserne ikke vil blive påvirket i negativ retning.

### **4.3 Rekreative forhold**

#### **4.3.1 Sammenfatning af indsigelser**

Der er i alt indkommet 65 indsigelser, hvor synspunkter om rekreative forhold omtales. Der er indkommet 59 indsigelser om rekreative forhold til Københavns Kommune (se bilag 2) og seks til Frederiksberg Kommune (se bilag 3).

Begrebet rekreativt området anvendes ofte i sammenhæng med beskrivelsen af et byrum eller et grønt område, og den afledte betydning for det gode, sunde liv eller oplevelsen af byrummet. Derfor vil nogle af indsigelsernes synspunkter også være at finde i hvidbogens afsnit om byrum og socioøkonomi og sundhed.

Tabel 4.4.3 Fordeling af indkomne indsigelser om rekreative forhold

Lokalitet	Antal
Enghave Plads	2
København H	1
v/ Christiansborg (Gl. Strand)	5
v/ Christiansborg og v/ Frederiks Kirke	3
v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)	1
Øster Søgade (Sortedams Sø) <sup>1)</sup>	21
v/ Rådmandsmarken	2
Nørrebroparken	21
Nørrebroparken og v/ Nørrebro Runddel	1
Flere Emner	2
v/ Aksel Møllers Have	1
Frederiksberg Station	2
v/ Platanvej	3
<b>I alt</b>	<b>58</b>

1) Tillagt en indsigelse kategoriseret under trafik.

Der er blandt indsigelserne enkelte synspunkter vedr. driftsfasen; men de fleste indsigelser handler om anlægsfasen.

Generelt giver borgerne i indsigelserne udtryk for bekymring over tab af rekreative arealer, populære byrum og oaser i anlægsfasen af Cityringen, og man foreslår i mange tilfælde en alternativ placering af tunnelarbejdspladserne og arbejdspladser for stationerne.

Der er i indsigelserne en generel værdsættelse af de byrum, som byder på rekreative muligheder. Der efterlyses en redegørelse for, hvad der skal ske i anlægsperioden, og hvilke muligheder, som kommunerne vil stille til rådighed for borgerne i stedet.

Der er enkelte forslag til alternative muligheder for rekreative udfoldelser, herunder et forslag til, at der anlægges fodboldbaner i Sortedams Sø i forlængelse af tunnelarbejdspladsen. Indsiger mener, at dette vil give rekreative muligheder som erstatning for de områder andre steder i byen, der inddrages af forskellige årsager. Et andet forslag til flere afværgeforanstaltninger kommer fra nogle indsigere ved Nørrebroparken. De foreslår f.eks. at noget af den opgravede jord anvendes til et krumt bjerg, så man fik tilskuerpladser til en ny boldbane, samt forslag til, hvor hundeluftere og Rosenshavens brugere kunne kompenseres andre steder i nærmiljøet. På Enghave Plads lægger en indsiger vægt på at arbejdspladsens afgrænsning sker i videst mulig omfang under hensyntagen til pladsens rekreative funktioner, mens en indsiger fra Haraldsgadekvarteret foreslår en midlertidig park på baneterrænet mellem Tagensvej og Lyngbyvej.

v/ Rådmandsmarken mener beboerne, at omlægningerne af gårdmiljøet betyder tab af privatsfære, og Haraldsgade Kvarterets byrumsgruppe foreslår at der anlægges en midlertidig park på baneterrænet mellem Tagensvej og Lyngbyvej som kompensation for midlertidige indgreb i bydelens rekreative områder.

På Frederiksberg giver Danmarks Naturfredningsforening udtryk for tilfredshed med de ændringer, der er sket siden første høringsrunde ved v/ Aksel Møllers Have, mens en beboer er bange for, at de grønne områder i Aksel Møllers Have vil blive "kørt over" af store maskiner. Kommunens planer for områdets fremtid ønskes fremlagt.

Ved Frederiksberg Station giver beboerne i naboområdet udtryk for utilfredshed med, at deres have vil blive brugt til arbejdsplads og at haven vil være væsentligt begrænset efter byggeriet af stationen. Der ønskes en form for fysisk afgrænsning mod stationsforpladsen.

Flere indsigelser foreslår, at der ikke bygges ovenpå stationen v/ Platanvej, men at området udlægges til et åndehul i byen.

## **4.3.2 Kommunens bemærkninger**

### **4.3.2.1 Generelle kommentarer**

Når der skal anlægges en Metro til løsning af de trafikale udfordringer i den tættest bebyggede del af byen, vil det kræve, at rekreative områder skal inddrages midlertidigt til arbejdspladser.

Det har i den hidtidige metroplanlægning været et princip så vidt muligt at undgå at nedrive boliger og erhvervsejendomme m.v. Alternativet har været at inddrage åbne pladser o. lign. midlertidigt til anlægsarbejderne.

Dette afsavn af byrum og oaser i anlægsperioden er der mange indsigelser, der fremhæver. At mange vil savne de rekreative byrum, der inddrages til stationsarbejdspladser, er forståeligt, og det er tydeligt, at borgerne i den grad værdsætter livet i Nørrebroparken, omkring Sortedams Sø, på Gl. Strand og i Aksel Møllers Have som betydningsfulde elementer i deres daglige liv.

Københavns og Frederiksberg kommuner har på trods af dette vurderet, at der er tale om de efter omstændighederne bedst mulige placeringer af arbejdspladserne, også ud fra et rekreativt synspunkt. Københavns Kommune forventer, at det formodentlig er muligt at finde erstatningsarealer i Nørrebro-området, og at det fortsat vil være muligt at anvende den væsentligste del af området omkring søerne til rekreative formål.

Specielt er der i denne vurdering lagt vægt på, at områderne retableres fuldstændigt, når Metroen er anlagt, således at det kun er i en kortere årrække, hvor byens rekreative områder er mindsket.

I flere indsigelser gives der udtryk for et ønske om dialog mellem borgere, lokaludvalg og kommune om, hvordan byens rekreative liv skal udfolde sig under

anlægsfasen. Københavns kommune har med et forslag fra et medlem af Borgerrepræsentationen af 2. oktober også et ønske om denne dialog.

Ved Nørrebroparken er der tanker om at anlægge midlertidige fodboldbaner i den vestlige del af parken til erstatning for de baner, der nedlægges midlertidigt på grund af tunnelarbejdspladsen. I den nordlige Sortedams Sø anlægges en stibro i anlægsperioden over vandet, således at man kan gå rundt om de 2/3 af søen, der ikke bruges til arbejdsplads.

Vedr. idéen med Projekt Søfodbold, henvises til afsnit 4.2.2.2.

Københavns Kommune tager alle de gode idéer om kompenserende tiltag i Nørrebroparken og Haraldsgadekvarteret med i det videre forløb. Som det er beskrevet i afsnittet om byrum, så er der i Københavns Kommune fokus på udfordringen med at finde alternative arealer, hvor bylivet kan udfolde sig i den årrække, hvor arbejdspladserne vil beslaglægge en række centrale byrum. Der er allerede nedsat en bylivsgruppe, og i samarbejde med Metroselskabet er der bl.a. taget initiativ til udvikle idéer til at skabe liv ved de mange arbejdspladshegn.

Københavns Borgerrepræsentation har endvidere vedtaget en indstilling om, at kommunen i samarbejde med bl.a. lokaludvalgene skal gennemgå byens muligheder og lave en plan for erstatningsarealer for Metroarbejdspladserne, hvor københavnere kan cykle, dyrke motion eller nyde solen i anlægsperioden (BR beslutning nr. 43 den 2. oktober 2008). Der er således allerede taget initiativer til at mindske generne fra Metrobyggeriet. Høringen har i øvrigt vist, at der er et udbredt ønske blandt borgerne om at blive involveret i denne proces. Københavns Kommune ser frem til dette engagement.

I Frederiksberg Kommune har man endnu ikke fastlagt, hvad arealet oven på stationen ved Platanvej skal bruges til. Dette vil blive afklaret i en senere fase i dialog med borgerne. Der henvises i øvrigt til afsnit 6.4 om lokalplanforslag for stationsforpladsen ved Platanvej.

På sigt vil Cityringen være en gevinst for mange rekreative områder og brugen af den. Det skyldes først og fremmest, at Cityringen forbedrer den kollektive transport og dermed skaber øget tilgængelighed også til rekreative områder. Herudover vil Cityringen begrænse specielt bustrafikken på vejene og dermed give renere luft og mindre støj ved flere af byens rekreative arealer.

## **4.4 Natur**

### **4.4.1 Sammenfatning af indsigelser**

#### **4.4.1.1 Fredningsforhold**

Der er indkommet i alt 8 indsigelser, der berører spørgsmålet om projektets forhold til eksisterende og igangværende fredninger.

Tabel 4.4.4 fordeling af indkomne indsigelser om fredning.

Emne	Antal
Øster Søgade (Sortedams Sø)	6
Nørrebroparken	2

I henvendelserne nævnes, at Sortedams Sø er fredet, og at en arbejdsplads for Cityringen må være i strid hermed, og at Fredningsnævnet vil blive inddraget, såfremt placeringen fastholdes.

Omkring Nørrebroparken mener indsigerne, at placering af en tunnelarbejdsplads vil være et brud på fredningslovgivningen, og at træerne i parken er så godt som fredede, hvorfor fældning vil være i strid hermed.

#### 4.4.1.2 Naturforhold

Der er indkommet i alt 26 indsigelser om naturforhold, heraf 19 indsigelser til Københavns Kommune (se bilag 2) og syv indsigelser til Frederiksberg Kommune (se bilag 3). Ved natur forstås her synspunkter i indsigelserne, der relaterer sig til Cityringens virkninger på dyre- eller plantelivet.

Tabel 4.4.4 Fordeling af indkomne indsigelser om natur

Emne/område	Antal
Generelt om træer	1
v/ Enghave Plads	3
v/ Christiansborg (Gl. Strand)	1
Nørrebroparken	5
v/ Nørrebro Runddel	1
Øster Søgade (Sortedams Sø)	8
v/ Platanvej	6
v/ Aksel Møllers Have	1
<b>I alt</b>	<b>26</b>

I de indkomne indsigelser har der primært været fokus på naturforhold vedr. v/ Enghave Plads, v/ Christiansborg, Nørrebroparken, v/ Nørrebro Runddel, Øster Søgade, v/ Platanvej og v/ Aksel Møllers Have. Ved de fleste af de nævnte lokaliteter er det især fældning af større træer, der gøres indsigelser imod under henvisning til træernes betydning for lokalitetens atmosfære, skønhed og/eller funktion som grøn plads og grønt åndehul. De indkomne indsigelser henviser specifikt til kastanjetræet på Enghave Plads, til platantræerne på Gl. Strand, til allétræerne i og ved Nørrebroparken, til haven ved Platanvej, til træerne i Øster Søgade langs Sortedams Sø, til træerne på Assistens Kirkegård ved Nørrebro Runddel og Frederiksbergs Allés træer. På stationen ved Platanvej er der et ønske at bevare haven ved villaen, der planlægges nedrevet i forbindelse med byggeriet.

Ved Nørrebroparken opfordres til at skåne træerne langs Nordbanegade, især træerne ud for Nordbanegade 24, idet de vil skærme beboerne mod arbejdspladsen. I en af de indkomne bemærkninger forslås det, at der laves hul i træ-rækken i Hillerødgade i stedet for i Nordbanegade, dels for ikke at ødelægge den buede lindeallé, dels for at lastbilerne kan køre direkte til byggegruben.

Der spørges til, hvordan man vil sikre sig, at Nørrebroparken efter anlægsarbejdernes slutning igen kan fremstå med smukke alléer.

Nørrebro Lokaludvalg finder det problematisk, at man inddrager væsentlige dele af den planlagte park på Assistens Kirkegård ved Nørrebros Runddel både midlertidigt og permanent til Metrostation.

Et par indsigelser foreslår at flytte tunnelarbejdspladsen i Øster Søgade til indgangen til Fælledparken, så træerne langs Sortedams Sø kan bevares i helhed. Indsigerne mener, at det vil være mere hensigtsmæssigt at fælde træer i Fælledparken.

De indkomne indsigelser vedr. Øster Søgade forholder sig også til påvirkningen af dyrelivet ved søen, som man mener, vil lide overlast og begrunde en flytning af arbejdspladsen. Specielt fremhæves fuglelivet, herunder tilstedeværelsen af skarven.

Københavns Bymuseum har anført, at Frederiksberg Alle blev anlagt i 1700-1704 med to dobbelte rækker lindetræer. Frederiksberg Alle var oprindeligt kongens private vej, afspærret med porte i begge ender, indtil alléen i 1863 blev åbnet for offentlig adgang.

Tre indsigelser vedrørende stationen ved Platanvej anfører, at træerne i haven er mere end 25 år gamle, og at de ifølge lokalplanen ikke må fældes uden Frederiksberg kommunalbestyrelses tilladelse

Der er nogle indsigelser, der anfører, at arbejdspladsen kommer til at ligge for tæt på træerne på Frederiksberg allé.

Danmarks Naturfredningsforening, Frederiksberg Afdeling, udtrykker tilfredshed med, at tidligere indsendte indsigelser om Aksel Møllers Have vedr. elevatortårnets placering og parkens beplantning er fulgt.

## **4.4.2 Kommunernes bemærkninger**

### **4.4.2.1 Fredningsforhold**

Vedrørende Sortedams Sø bemærkes, at denne og de to øvrige søer er fredet ved deklaration af 3. marts 1966. I henhold til fredningen må ikke foretages en række nærmere beskrevne ændringer af søområdet. Der er dog undtagelser herfra, idet deklarationen bl.a. indeholder en bestemmelse om, at der under søerne kan udføres tunnelbaneanlæg, og at der til gennemførelse heraf kan finde midlertidig spærring og tørlægning sted. Derfor er en midlertidig tunnelarbejdsplads i den nordlige ende af Sortedams Sø ikke i modstrid med fredningen.. Det

eneste synlige tegn efter byggeriet vil være en trappe i kanten af søbredden langs Øster Søgade. Dette forhold er i relation til de fredningsmæssige bestemmelser reguleret af Cityringslovens § 14.

Det skal bemærkes, at samme fredning heller ikke var til hinder for en midlertidig arbejdsplads/permanent trappe ved Søpavillonen ved anlæggelsen af metroens etape 1 og 2.

Hvad angår Nørrebroparken bemærkes, at denne park ikke er fredet, men at der er rejst fredningssag. Fredningsnævnet har endnu ikke taget stilling til indholdet af den konkrete fredning. Lov om en Cityring indeholder i § 14 en bestemmelse, hvorefter de naturfredningsmæssige hensyn vedrørende anvendelse af arealer i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen alene varetages efter denne lov. Derfor vil evt. fredningsbestemmelser, der senere bliver fastsat, skulle respektere denne bestemmelse. Det betyder, at en senere fredning ikke vil være til hinder for etablering af en tunnelarbejdsplads i parken.

#### **4.4.4.2 Bevarelse af træer generelt**

Som anført i VVM-redegørelsen/miljørapporten vil fældning af træer, herunder visse gamle træer og allétræer, blive nødvendig ved en række arbejdspladser for at sikre plads nok til, at anlægsarbejderne kan gennemføres. Nogle steder, som f.eks. ved Assistens Kirkegård, vil den fremtidige station endvidere optage plads, hvor der i dag er plantet træer.

Generelt vil Københavns og Frederiksberg Kommuner i samarbejde med Metroselskabet sikre, at anlægsarbejderne påvirker naturen, herunder dyreliv og træer mindst muligt. De indkomne indsigelser vil indgå i det videre arbejde med at miljøoptimere arbejdspladsernes indretning. Træer på og ved arbejdspladserne vil blive bevaret i videst muligt omfang. Efter anlægsfasen vil der blive gentilplantet med nye træer. Antal, arter, størrelse og placering vil blive aftalt mellem Metroselskabet og de to kommuner i overensstemmelse med samarbejdet om byrum.

En eventuel placering af tunnelarbejdspladsen ved indgangen til Fælledparken ved Trianglen ville det medføre, at der ville skulle fældes adskillige ældre træer på ca. 100 år i indgangspartiet til parken. Københavns Kommune vurderer, at dette ville være et væsentligt indgreb i Fælledparkens udseende både set fra Trianglen og inde fra parken. Kommunen finder det bl.a. af den grund ikke hensigtsmæssigt at placere tunnelarbejdspladsen på dette sted i Fælledparken. Det er ligeledes ikke hensigtsmæssigt at placere arbejdspladsen længere inde i parken fri af træerne, da dette vil medføre, at alt materiale fra tunnelen skal transporteres ud mellem trærækkerne. Arbejdsførelse kan medføre, at der skal fældes i trærækkerne. Ovennævnte argumenter gælder også for træerne ved en eventuel placering af tunnelarbejdspladsen ved Vibenshus Runddel.

Ved Aksel Møllers Have er der i lokalplanområdets nordlige afgrænsning mod Godthåbsvej en række træer, der ikke må fældes eller beskadiges i forbindelse med anlægsarbejder. Øvrige træer, der er over 25 år gamle, må ikke fældes eller beskadiges uden Frederiksberg kommunalbestyrelses tilladelse. I lokalplanområdet er der ingen træer, der er omfattet af denne bestemmelse.



#### 4.4.2.3. Bemærkninger om konkrete træer

I Aksel Møllers Have sænkes stationsboksen for at give mulighed for at etablere træer ovenpå stationen og genetablere parken som et rekreativt åndehul.

Kastanjetræet på Enghave Plads er omkring 100 år gammelt og har en størrelse og en alder, samt en rådsygdom, der gør, at det vurderes ikke at ville kunne overleve en flytning til pladsens sydende, hvor en placering ville være mulig. Træet restlevetid på den nuværende plads vurderes at være 10-20år. Københavns Kommune prioriterer på den baggrund at sikre de bedste muligheder for genplantning ved bl.a. at sænke stationen, så der efterfølgende kan plantes større træer som erstatning for de træer, der måtte fjernes grundet anlægsarbejderne. Planlægningen af den ny beplantning vil ske i samarbejde med lokaludvalget og i dialog med borgere og interessenter.

Lindealléen gennem Nørrebroparken, træerne langs Hillerødgade og mod Stefansgade, træerne på Frederiksberg Allé, samt hovedparten af træerne mod Nordbanegade vil ikke blive berørt af anlægsarbejdet. Træerne vil være afskærmet mod arbejdspladsen i anlægsperioden, så hverken rødder, stammer eller kroner vil blive beskadiget. Det vil blive tilstræbt at fjerne så få træer som muligt. Efter anlægsperioden vil der blive plantet nye træer i en rimelig størrelse til erstatning for de fældede træer.

Ved anlæg af stationen v/ Christansborg (Gl. Strand) vil der i den videre planlægning af anlægsarbejderne, herunder også ledningsomlægningerne, blive forsøgt at bevare alle tre platantræer, men det er endnu for tidligt at udtale sig om, hvor vidt det er muligt.

Ved anlæg af stationen v/ Nørrebro Runddel vil der blive taget størst mulig hensyn til, at indgrebet i Assistens Kirkegårds natur bliver så skånsomt som muligt. Der vil blive fældet så få træer som muligt. Stationen og herunder adgangsvejene til Metroen samt området med cykelparkering vil blive udformet, så anlægget indpasses bedst muligt i den omliggende park.

Det vil blive nødvendigt at fælde et mindre antal kastanjetræer langs Sortedams Sø i Øster Søgade for at etablere en indkørsel til tunnelarbejdspladsen. Det er ikke endeligt besluttet, hvilke træer, der bliver tale om, idet flere forhold indgår i denne beslutning, herunder især trafiksikkerhedsmæssige (på grund af nærheden til Bordings Friskole) og trafikafviklingsmæssige forhold. Københavns Kommune vurderer, at der, efter at byggeriet er afsluttet, og træerne er blevet genplantet, ikke vil blive en væsentlig ændring af den visuelle oplevelse af trærækken set i forhold til i dag.

Hvorvidt træerne i haven ved Platanvej er mere end 25 år gamle, vil blive undersøgt. Såfremt de er det, vil Frederiksberg kommunalbestyrelses tilladelse blive indhentet.

I lokalplanforslaget anføres det, at træerne langs Frederiksberg Allé ikke må fældes eller beskadiges uden særskilt tilladelse, og at det skal sikres, at træerne ikke beskadiges under anlægsarbejdet.

#### 4.4.2.4 Øvrige naturforhold

Ved etableringen af tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade (Sortedams Sø) vil der i anlægsperioden blive et mindre vandområde til dyre- og plantelivet i søen end i dag. Størstedelen af den nordlige Sortedams Sø og herunder fugleøen, som områdets skarver benytter, vil dog fortsat være til fuglenes rådighed. Københavns Kommune vurderer, at fuglebestanden og herunder bestanden af skarver i københavnsområdet ikke vil blive påvirket i nævneværdig grad af Metrobyggeriet. Når anlægsarbejdet er afsluttet, og søen er genoprettet, er det endvidere vurderet, at forholdene for vandfuglene og herunder skarverne ikke vil være ringere i den nordlige Sortedams Sø, end de er i dag.

Det er kommunernes vurdering, at anlægsarbejdet kan gennemføres, uden at byens natur som helhed vil blive påvirket af arbejderne.

## 4.5 Overfladevand

### 4.5.1 Sammenfatning af indsigelser

Der er indkommet 12 indsigelser om overfladevand til Københavns Kommune (se bilag 2). Ved ”overfladevand” forstås emner, hvor der gives udtryk for synspunkter, der omhandler påvirkning af vandkvalitet i søer, åer, eller havnen, enten ved udledning af vand eller gennemførelse af anlægsarbejder.

Tabel 4.4.5 Fordeling af indkomne indsigelser om overfladevand

Emne/område	Antal
Sortedams Sø	11
Svanemøllebugten/ Svanemøllehavnen	1
<b>I alt</b>	<b>12</b>

De indkomne indsigelser om Sortedams Sø (tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade) indeholder varianter af synspunkter om et sårbart vandmiljø. Man mener, at den påvirkning, som søen vil blive udsat for ved etablering og drift af tunnelarbejdspladsen, er uacceptabel, især fordi Københavns Kommune har brugt mange ressourcer på at retablere vandkvalitet/økosystem. Der udtrykkes bekymring over, hvorvidt vandkvaliteten/økosystemet i søen vil kunne retableres efter færdigbygning af Cityringen.

Flere af de indkomne indsigelser omhandler den konkrete placering af tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade. For bemærkningerne omkring placering af tunnelarbejdspladsen henvises til afsnit 7.1 om stationsplaceringer og linjeføring.

En indsiger mener, at Københavns borgere modtager drikkevand fra søerne og er derfor bekymret over placeringen af tunnelarbejdspladsen.

Rigshospitalet påpeger, at deres kølesystem anvender vand fra søen og vil sikre sig, at dette fortsat vil være muligt.

Indsigelsen om belastning af Svanemøllebugten/Svanemøllehavnen ved eventuel udledning af overskudsvand fra Cityringen påpeger, at Svanemøllebugten er et lukket fjordlignende område, der ikke kan bære ekstra næringsstofftilførsel. Det anføres i indsigelsen, at de fjordlignende forhold også skal iagttages i forhold til de påtænkte planer om landvinding for Nordhavn. Det foreslås "at der ikke må udledes mere overflade- og grundvand i Svanemøllebugten og Svanemøllehavnen end den belastning, som allerede forekommer i dag - før Metro-ring".

## **4.5.2 Københavns Kommunes bemærkninger**

### **4.5.2.1 Generelle bemærkninger**

Metroselskabet er i samarbejde med Københavns Kommune i gang med at udarbejde en strategi for håndtering af overfladevand. I strategien indgår vurdering af vandmængder, koncentrationer af næringsstoffer, samt mulige udledningspunkter, se afsnit 3.3. Behovet for udledning af spildevand (oppumpet grundvand) kan ikke vurderes i detaljer, før detailplanerne for anlægsarbejderne er kendt. Det skal dog bemærkes, at de vandmængder, der skal håndteres, under alle omstændigheder vil være væsentlig mindre end antaget i VVM-redegørelsen/miljørapporten, fordi der kun skal etableres fire skakte, mens der var forudsat 20 skakte i beregningerne i VVM-redegørelsen/miljørapporten.

Der skal indsendes ansøgning om udledningstilladelse til den relevante kommune for hver enkelt arbejdsplads, og meddelelse af spildevandsudledningstilladelser vil ske efter kommunernes sædvanlige procedurer for sådanne tilladelser, se afsnit 3.4.

### **4.5.2.2 Øster Søgade (Sortedams Sø)**

Der vil ikke ske udledning af vand til Sortedams Sø fra selve tunnelarbejdspladsen. Konkrete tiltag til risikoforebyggelse, metoder, eller arbejdsgange, som Metroselskabet skal have særligt fokus på ved etablering, indretning, anvendelse og fjernelse af tunnelarbejdspladsen drøftes i forbindelse med den strategi for overfladevand, som Metroselskabet og Københavns Kommune samarbejder om. Vilkår for den konkrete udførelse er en del af den senere tilladelse.

Københavns Kommune vil i forbindelse med tilladelse til etablering, drift og fjernelse af tunnelarbejdspladsen stille vilkår om, at søens økosystem, dvs. vandkvalitet, flora og fauna reetableres til samme stand som i dag. Det vurderes endvidere, at den fjernelse af slamlaget under tunnelarbejdspladsen, som vil være en konsekvens af arbejderne, på sigt vil forbedre vandmiljøet i søen.

### **4.5.2.3 Drikkevandsforsyning**

Det kan oplyses at vand fra de indre søer ikke indgår i drikkevandsforsyningen i Københavns Kommunes, hverken under almindelige forhold eller i nødsituationer.

#### 4.5.2.4 Rigshospitalets kølevandsystem

Med hensyn til Rigshospitalets anvendelse af vand fra Sortedams Sø til køling vil dette ske uændret jf. den gældende aftale mellem Københavns Kommune og Rigshospitalet. Det er generelt ikke fysisk muligt at give nogen garanti for vandleverance, f.eks. i forbindelse med en længerevarende varm og tør sommerperiode, hvor søvandets temperatur stiger og behovet for køling er øget. Rigshospitalet adviseres, når vandstanden er lav (under 5.34 KN). Den gældende aftale med Rigshospitalet indeholder således ingen garanti til Rigshospitalet om indhentning af vand fra Sortedams Sø.

Det kan oplyses, at alternative kilder til supplerende og sikring af hospitalets øgede behov for køling er blevet foreslået af Københavns Kommune, senest i forbindelse med grundvandsboringer til sænkning af grundvandet ved etablering af det nye Finsen Strålecenter.

#### 4.5.2.5 Svanemøllebugten og Svanemøllehavnen

Københavns Kommune vil gennem sine udledningstilladelser sikre, at Svanemøllebugten og Svanemøllehavnen, samt Københavns Havn ikke påvirkes negativt ved udledning af overskudsvand fra Cityring projektet. VVM-redegørelsen/miljørapporten viser, at næringsstofkoncentrationerne i Svanemøllebugten kan blive forhøjede, hvis der udledes store vandmængder, også selv om næringsstofindholdet i det udledte vand kan være relativt lavt. Håndtering af eventuel udledning til Svanemøllebugten indgår i strategiarbejdet for overfladevand.

## 4.6 Grundvand

### 4.6.1 Sammenfatning af indsigelser

Der er indkommet i alt 12 indsigelser om grundvandsforhold til Københavns Kommune (se bilag 2).

Tabel 4.6 Fordeling af indkomne indsigelser om grundvandsforhold i anlægsfasen

Emne	Antal
Kongens. Nytorv	1
Skt. Annæ Plads	1
v/ Christiansborg (Gl. Strand)	4
v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)	1
v/ Christiandborg og v/ Frederiks Kirke	1
Nørrebroparken	1
Flere emner	3
<b>I alt</b>	<b>12</b>

### Problemer i forhold til nærliggende bygninger,

I en række indsigelser udtrykkes der bekymring for beskadigelse af bygninger i det centrale København under etablering af den kommende Metrostrækning,

som konsekvens af grundvandssænkning i forbindelse med anlægsarbejderne. Årsagen til bekymringerne er, at de træpælefunderede huse i Indre by er følsomme over for sænkning af grundvandet.

#### **v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)**

I en række indsigelser anføres det generelt, at risikoen for en grundvandssænkning vil føre til problemer for Frederiks Kirkes pæle - og slyngfundamenter. Københavns Stiftsøvrighed anfører specifikt en række byggetekniske argumenter for, at en grundvandssænkning kan føre til omfangsrige sætningsskader på såvel kuplen som indre og ydre murværk. Det oplyses, at der allerede på nuværende tidspunkt er konstateret forholdsvis lave grundvandsstandsmålinger, hvilket giver Stiftsøvrigheden anledning til bekymring for kirkens pæle - og slyngværk. Der argumenteres for, at der skal foretages fuldstændige geotekniske undersøgelser med henblik på at klarlægge grundvandsforholdene under og omkring kirken inden anlægsarbejderne påbegyndes, og procedurerne for, hvordan fundamenter og pæle - og slyngværk holdes skadefri skal fastlægges, allerede inden eventuelle prøvearbejder sættes i værk

#### **v/ Christiansborg (Gl. Strand)**

I flere indsigelser oplyses det, at grundvandet står højt på Gl. Strand, og at der på grund af grundvandssænkningen vil opstå problemer med de træpælefunderede huse, hvilket vil betyde skader på bygningerne og forlænge byggeperioden.

#### **Kirker nær flere stationer:**

Københavns Stiftsøvrighed hæfter sig generelt ved, at grundvandssænkning i Indre by, ikke vil blive tilladt af Københavns Kommune.

#### **Skt. Annæ Plads**

Menighedsrådet ved Garnisons Kirke er bekymret for, om selve tunnelboringen vil betyde ændringer i grundvandsforholdene under kirken.

#### **Kongens Nytorv**

En indsiger mener, at det ikke kan udelukkes, at grundvandssænkningen i forbindelse med anlægsarbejderne på Metroens etape 1 resulterede i revner i hendes loft.

#### **Nørrebroparken**

En indsiger spørger, hvordan de omliggende bygninger sikres som følge af en eventuel grundvandssænkning i forbindelse med byggeriet, idet deres bygning er klassificeret som bevaringsværdig.

### **4.6.2 Kommunernes bemærkninger**

#### **4.6.2.1 Generelt**

Som udgangspunkt vil grundvandssænkninger uden for byggegruberne ikke være tilladt i Indre By (Københavns Kommune), jf. VVM-redegørelsen/miljørapporten p. 150 fig. 9.5. Grundvandssænkning i selve byggegruben forudsættes derfor kun udført, hvis det samtidigt kan dokumenteres,

at den ikke medfører øget risiko for skader på omliggende bygninger og anlæg. Det betyder, at der for alle arbejdspladser, hvor grundvandssænkninger inden for byggegruben kan komme på tale, skal foreligge dokumentation for, at evt. sænkninger ikke vil medføre skader på bygninger mv. i byggegrubens nærhed. En forudsætning vil ligeledes være, at der foreligger veldokumenterede geotekniske og hydrogeologiske undersøgelser og risikovurderinger, måleserier over grundvandsstand, samt redegørelser for, hvordan grundvandsstanden tænkes styret ved hver enkelt lokalitet. Det vil desuden være en forudsætning for projektets igangsætning, især ved følsomme bygninger, at der etableres et overvågningsprogram, der løbende følger variationer i grundvandsstanden omkring arbejdspladserne. Endelig skal der foreligge beredskabsplaner for opretholdelse af grundvandsstanden i tilfælde af uforudsete problemer.

Fra miljømyndighedernes side er der skærpet fokus på grundvandsforholdene, da Cityringens linjeføring berører følsomme områder, hvad angår såvel bygninger som vandforsynings- og vandmiljømæssige forhold.

Som det er beskrevet i VVM-redegørelsen/miljørapporten vil alle grundvandssænkninger i forbindelse med Cityringprojektet kræve konkret tilladelse efter Vandforsyningsloven for hver enkelt arbejdsplads. Udgangspunktet vil her være, at behovet for bortledning af grundvand skal begrænses mest muligt, således at grundvandets kvalitet og mængde i videst muligt omfang bevares. Som det fremgår af VVM-redegørelsen/miljørapporten findes der en række byggetekniske foranstaltninger til begrænsning af vandindtrængning til byggegruberne, Der vil desuden være krav om en omfattende overvågning af udviklingen i grundvandets kvalitet og grundvandsstand såvel regionalt som lokalt ved de enkelte stationer.

Etablering af Cityringen er et kompliceret projekt, og der skal håndteres meget grundvand.

Metroselskabet gennemfører i øjeblikket detaljerede undersøgelser, som skal klarlægge præcis hvilke afværgeforanstaltninger der skal indgå i det videre arbejde ved de enkelte stationer og skakte. Afværgeforanstaltningerne består af f.eks.:

- Reinfiltration af oppumpet grundvand
- Infiltration af havnevand
- Udførelse af afskærende vægge, som reducerer mængden af grundvand der kan trænge ind i byggegruberne
- Brug af evt. såkaldt grouting (tætning af vandførende lag med betonprodukter)

Afværgeforanstaltningerne vil sikre, at der ikke sker skader på bygninger som følge af grundvandssænkninger, idet det skal understreges, at forudsætningen for en kommende tilladelse er entydig dokumentation i ansøgningen for at der ikke er en risiko for bygningsskader i forbindelse med grundvandssænkningen.

Det kan dertil oplyses, at hverken kommunerne eller Metroselskabet har kendskab til bygningskader som følge af grundvandssænkninger ved de tidligere Metroprojekter.

Med anvendelse af den rette anlægsteknik er det på baggrund af erfaringerne fra de tidligere Metroprojekter og andre store projekter i København/Frederiksberg myndighedernes opfattelse, at projektet kan gennemføres uden væsentlige konsekvenser for bygninger og vandmiljø.

Spørgsmål vedr. registrering af bygningstekniske forhold inden, under og efter anlægsarbejderne er beskrevet i afsnit 7.3 om ekspropriationsforhold mv.

#### **4.6.2.2 v/ Christiansborg (Gl. Strand)**

Stationen ligger i et område, hvor der ikke må foretages sænkninger af grundvandsstanden uden for stationsbyggegruben. Som afværgeforanstaltning vil der blive gennemføre reinfiltration af det oppumpede grundvand, dvs. vand, som pumpes op fra byggegruben, vil blive pumpet ned i det primære grundvandsmagasin. Evt. vil der blive benyttet havnevand til infiltration omkring bryggegruben. På denne måde sikres, at grundvandsstanden i området hele tiden oprettholdes, så der ikke sker ilttilførsel og dermed nedbrydning af de egetræspæle, som understøtter bygningernes fundament. Endvidere vil grundvandsspejlet blive løbende overvåget, og såfremt det varierer mere end årstidsvariationen vil der blive kompenseret for dette ved infiltration af enten havvand eller grundvand. Metroselskabet oplyser i supplement til det nævnte, at der ikke ved de indledende undersøgelser er konstateret forhold af geoteknisk eller hydrogeologisk karakter, som giver anledning til at antage, at der skulle være risiko for iltning af jordbunden omkring husenes træpæle eller risiko for sætninger/bygningskader i forlængelse af grundvandsforhold ved anlægsarbejdet, såfremt de forebyggende foranstaltninger der er nævnt ovenfor gennemføres. Metroselskabet oplyser yderligere, at man har erfaringer med anlægsarbejder under lignende geologiske og hydrogeologiske forhold, og hvor nærliggende huse også var funderede på træpæle. Der blev i denne forbindelse ikke konstateret bygningskader på grund af grundvandssænkninger.

#### **4.6.2.3 v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)**

Stationen ligger i det område, hvor der ikke må foretages sænkninger af grundvandsstanden uden for stationsbyggegruben. Derfor vil der ved Frederiks Kirke blive udført en række afværgeforanstaltninger, så grundvandsænkning i området udgås. Eksempelvis udføres afskærende vægge omkring skakte til trapper o. lign. Ligesom der forventes udført tætning omkring stationsrummet. Desuden vil oppumpet grundvand blive reinfiltreret omkring byggegruben og grundvandsspejlet blive løbende overvåget. Såfremt det varierer mere end årstidsvariationen, vil der blive kompenseret for dette ved infiltration af enten havvand eller grundvand. Metroselskabet oplyser i supplement til det nævnte, at der ved de indledende undersøgelser ikke er konstateret forhold af geoteknisk eller hydrogeologisk karakter, som giver anledning til at antage, at der skulle være risiko for iltning af jordbunden omkring kirkens træfundamenter eller risiko for sætninger/bygningskader i forlængelse af grundvandsforhold ved anlægsarbejdet. Metroselskabet oplyser, at de, når projektet er længere fremme, har til hensigt at drøfte tilrettelæggelse og resultater af forundersøgelserne med Menig-

hedsrådet og Københavns Stiftsøvrighed for at sikre, at alle tilgængelige oplysninger om kirkens fundamenter indgår i grundvandskontrolmetoder og tilrettelæggelse af monitoringsprogrammer. Metroselskabet oplyser i øvrigt, at man anser konstruktionen af stationen ved Frederiks Kirke for kompliceret, men mulig at udføre uden negative konsekvenser for kirkebygningen, såfremt tilstrækkelige forbyggende foranstaltninger tages i anvendelse.

#### **4.6.2.4 Kongens Nytorv**

Selvom nærheden til vand ikke er helt så stor som på Gl. Strand, så gælder de samme bemærkninger vedrørende grundvandet også for Kongens Nytorv. Synspunktet om, at det tidligere Metroanlægsarbejde kan have resulteret i revner i loftet, skal indsiges afklare direkte med Metroselskabet.

#### **4.6.2.5 Skt. Annæ Plads.**

Med hensyn til risikoen for at selve tunnelboringen skulle resultere i en ændring i grundvandsstanden er det sådan, at tunnelboremaskinerne netop er konstrueret således, at de kan balancere trykket mod undergrunden, så der ikke opstår grundvandssænkninger, når der bores, se VVM-redegørelsen/miljørapporten s. 28.

#### **4.6.2.6 Nørrebroparken**

Nørrebroparken ligger ikke i det område, hvor anlægsarbejder som udgangspunkt ikke må give anledning til ændringer i grundvandsstanden ud over års-tidsvariationen. Der vil her blive tale om en konkret vurdering af grundvandsforholdene, men udgangspunktet er fortsat, at der ikke må ske ændringer, der har negativ indvirkning på grundvandsmagasinet, og som kan give anledning til bygningsskader.

## **4.7 Støj**

### **4.7.1 Sammenfatning af indsigelser**

Der er indkommet i alt 81 indsigelser om støj i anlægsfasen, heraf 73 til Københavns Kommune (se bilag 2) og 8 til Frederiksberg Kommune (se bilag 3). En af henvendelserne er sendt til begge kommuner.



Tabel 4.7 Fordeling af indkomne indsigelser om støj i anlægsfasen

Emne/område	Antal
v/ Enghave Plads	2
v/ Christiansborg (Gl. Strand) og v/Christiansborg og v/Frederiks Kirke	4
København H	3
Kongens Nytorv	1
v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken), herunder svar vedr. alle kirkerne langs Cityringen	4
Nørrebroparken	13
v/ Poul Henningsens Plads	1
v/Landsarkivet	1
v/ Rådmandsmarken	4
Øster Søgade (Sortedams Sø)	29
Østerport Station	1
v/ Aksel Møllers Have	2
Frederiksberg Station	5
v/ Platanvej	1
Støj, flere emner, trafik	10
<b>I alt</b>	<b>81</b>

Der har især været fokus på støj ved tunnelarbejdspladserne i Nørrebroparken og Øster Søgade. Generelt er borgerne bekymrede for, at nærheden til en arbejdsplads eller tunnelarbejdsplads vil være et stort støjmæssigt problem, idet der henvises til, at VVM-redegørelsen/miljørapporten viser, at støjen periodevist kan komme til at overskride grænseværdierne.

I nogle indsigelser anføres, at EU-dom fra 35. juli 2008 sag C-237/07 medfører, at kompetente myndigheder skal udarbejde en handlingsplan vedr. støj med henblik på at opnå, at disse myndigheder træffer foranstaltninger til bekæmpelse af støj.

Flere borgere har givet udtryk for bekymring for sundhedsmæssige konsekvenser ved længere tids udsættelse for høj støjpåvirkning. Der henvises til bemærkningerne i afsnit 4.2 om socioøkonomi og sundhed.

Et mindre antal indsigelser angiver, at støjen fra trafikken er underestimeret og bør analyseres nærmere eller at støjberegningerne ikke er foretaget korrekt i henhold til EU-lovgivningen.

Flere borgere spørger til de afværgeforanstaltninger, der påtænkes gennemført, specielt for de bygninger, som ligger direkte op til stationsarbejdspladser. Dette gælder især for beboere i stue- og 1.sals lejligheder, samt erhvervsdrivende, der vurderer, at de af støjmæssige årsager periodevist ikke kan drive deres erhverv.

En række borgere spørger, om der er foretaget støjmæssige sammenligninger mellem placeringen af tunnelarbejdspladserne ved Øster Søgade i forhold til Fælledparken, og af Nørrebroparken i forhold til ”DSB-arealet” ved Borgmestervangen.

En række skoler og forældre til skolesøgende børn mener, at støjen fra arbejdspladserne og arbejdspladstrafikken vil give gener, der har konsekvenser for børnenes indlæring, og der spørges konkret til, hvilke afværgeforanstaltninger, der vil blive anvendt.

Det påpeges af Københavns Stiftsøvrighed, at det er væsentligt, at alle kirker i nærheden af en arbejdsplads kan gennemføre de kirkelige handlinger med ro og værdighed, uanset tidspunktet.

Nogle borgere spørger til, hvordan myndighederne vil håndhæve grænseværdierne og gennemføre kontrolmålinger.

En række borgere spørger til, hvordan Metroselskabet og kommunerne kan kontaktes i tilfælde af støjgener i anlægsfasen.

En række borgere foreslår en række støjdæmpende foranstaltninger, og spørger konkret til, hvordan anvendelse af støjdæmpende vinduer som afværgeforanstaltning iværksættes.

En række borgere spørger til, om man ikke kan afværge støj fra lastbiler, bl.a. ved at asfaltere med støjdæmpende asfalt på særligt belastede veje, eller anvende særlige dæk på lastbilerne.

## **4.7.2 Kommunernes bemærkninger**

### **4.7.2.1 Generelt**

Udgangspunktet for kommunernes administration er, at støjkrav skal overholdes. Det er imidlertid dokumenteret i VVM-redegørelsen/miljørapporten, at der vil blive problemer med at overholde støjkravene i anlægsfasen, hvilket er forventeligt, når man anvender store maskiner tæt på bygninger med boliger og erhverv. I overensstemmelse med kravene i VVM-redegørelsen/miljørapporten er Metroselskabet i samarbejde med Københavns og Frederiksberg kommuner i gang med at udarbejde en strategi for håndtering af støjproblemerne med henblik på at reducere støjgenerne mest muligt. Der vil blive udarbejdet en strategi for håndtering af støjforhold i anlægsfasen, og der vil løbende blive arbejdet med muligheder for reduktion af støjgener.

### **4.7.2.2 Arbejdstider**

Det fastslås i VVM-redegørelsen/miljørapporten, at støjende bygge- og anlægsarbejde på stations- og skaktarbejdspladserne vil blive udført i tidsrummet hverdage kl. 07.00-18.00. Støjende arbejde uden for dette tidsrum er ikke tilladt på arbejdspladser, og såfremt det er nødvendigt af særlige årsager, skal der søges dispensation. Kommunerne er fra Metroselskabet orienteret om, at særlige anlægstekniske forhold kan nødvendiggøre, at der i begrænset omfang arbejdes

uden for normal arbejdstid på arbejdspladserne, f.eks. ved større betonstøbninger. De mest støjende aktiviteter vil foregå i dagtimerne.

På tunnelarbejdspladserne vil de aktiviteter, som forsyner boremaskinerne med materiale og modtager udgravet materiale, være i drift døgnet rundt; se VVM-redegørelsen/miljørapporten side 66. Arbejdet på tunnelarbejdspladserne er omfattet af de samme regler og muligheder for dispensation som beskrevet ovenfor.

Derudover skal driften af betonblande anlægget reguleres ved en miljøgodkendelse. Miljøgodkendelsen vil indeholde krav til støj, jf. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder.

#### **4.7.2.3 Overskridelse af støjkrav**

VVM-redegørelsen/miljørapporten viser, at støjkrav i perioder kan blive overskredet. Beregningerne er foretaget på basis af nogle standardantagelser for én station (v/ Aksel Møllers Have). Beregningerne er gennemført under antagelse af, at spunsen er gravet og ikke rammet, hvilket ville støje mere. I beregningerne er der ikke taget højde for øvrige mulige afværgeforanstaltninger, som f.eks. støjskærme. Det vil sige, at der eksisterer muligheder for at reducere støjen i forhold til de beregninger, der er foretaget. En nærmere undersøgelse af disse muligheder indgår i udarbejdelsen af strategien for håndtering af støj

I de tilfælde, hvor støjkravene, selv med gennemførelse af afværgeforanstaltninger, skønnes ikke at kunne overholdes, skal der søges om dispensation hos den relevante kommune i hvert enkelt tilfælde. Dispensationsansøgningerne vil blive behandlet efter de kommunale miljømyndigheders sædvanlige procedurer, og der vil blive taget stilling til procesvalg, planlægning, udførelse og anvendelse af afværgeforanstaltninger, før en dispensation eventuelt gives.

Den EU-dom, som nogle indsigelser henviser til, handler specifikt om overskridelse af EU's grænseværdi for partikler i form af PM<sub>10</sub>. Det er den eneste af de gældende EU grænseværdier for luftforurening, der er problemer med at overholde i Danmark. Det er således en misforståelse, at EU-dommen omfatter støj, vibrationer og andre miljøparametre, hvor der ikke er fastsat EU-grænseværdier. Der henvises derfor til afsnittet om luft.

#### **4.7.2.4 Kontrol af overholdelse af grænseværdier.**

Kommunerne vil i henhold til deres tilsynspligt føre tilsyn og kontrol med de forskellige lokaliteter. Enhver klage til kommunerne vil blive behandlet individuelt i forhold til denne pligt.

#### **4.7.2.5 Metroselskabets procedure for kontakt til naboer vedrørende støjforhold**

Borgere kan også klage over støjgener til Metroselskabet eller direkte til den pågældende anlægsentreprenør. Henvendelse til Metroselskabet eller entreprenøren kan ske til udpegede kontaktpersoner, hvis navne og telefonnumre oplyses på Metroselskabets hjemmeside.

Hvis støjen fra det pågældende arbejde overskrider de gældende regler, vil Metroselskabet initiere, at der træffes foranstaltninger, som kan afhjælpe eller minimere generne.

I tilfælde, hvor entreprenøren har fået miljømyndighedernes dispensation til at udføre et støjende arbejde uden for normal arbejdstid, vil entreprenøren i henhold til den indhentede dispensation orientere naboerne på forhånd om det pågældende arbejdes art og varighed.

#### **4.7.2.6 Afværgeforanstaltninger på bygninger, der ligger direkte op til arbejdspladserne.**

De konkrete afværgetiltag ved de enkelte arbejdspladser vil blive behandlet i en dialog med de pågældende borgere inden anlægsarbejderne går i gang. Basis for denne dialog er detaljerede støjberegninger, hvori indgår entreprenørens valg af maskiner, samt vurderinger af mulighederne for afværgetiltag på de enkelte steder. I den forbindelse kan afværgeforanstaltninger direkte på bygninger eventuelt komme på tale i særlige tilfælde.

#### **4.7.2.7 Støjberegninger**

Støjberegningerne i VVM-redegørelsen/miljørapporten følger de fællesnordiske normer for beregning af støjdbredelse, som igen er i overensstemmelse med EU's regler.

Beregningerne af støj fra vejtrafikken er baseret på kommunernes trafiktal for den nuværende situation (jf. tabel 9.3 i VVM-redegørelsen/miljørapporten) tillagt den beregnede mertrafik som genereres i Cityringens anlægsfase, herunder transport af muck med lastbil. Støjudbredelsen herfra er beregnet på døgnbasis ved hjælp af den nordiske beregningsmodel for trafikstøj. Det er beregnet, at støjen fra trafikken, som genereres af projektet, højst vil medføre en stigning i støjniveauet langs transportruterne på 0,7 dB, hvilket ikke vil kunne registreres i omgivelserne. Langt hovedparten af trafik- og støjforøgelsen vil ske i dagtimerne.

#### **4.7.2.8 Støjmæssig sammenligning mellem to lokaliteter for tunnelarbejdspladser**

I kapitel 3 om processen er det beskrevet, hvorfor der ikke er redegjort for alternative placeringer af tunnelarbejdspladser i VVM-redegørelsen/miljørapporten. Af samme grund indeholder VVM-redegørelsen/miljørapporten ikke sammenlignende støjberegninger for mulige alternative placeringer af tunnelarbejdspladser.

#### **4.7.2.9 Støjdæmpende tiltag i form af støjdæmpende asfalt eller dæk på lastbiler.**

Synspunktet om at anvende støjdæmpende asfalt på udsatte veje, specielt på de veje, som benyttes til transport til og fra tunnelarbejdspladserne vil indgå i strategiarbejdet om håndtering af støj. Det skal bemærkes, at myndighederne ikke kan stille krav til Metroselskabet vedr. belægninger på offentlige veje. Københavns Kommune anvender i dag støjreducerende asfalt ved vedligeholdelse af veje, når det vurderes at kunne mindske støjen i omgivelserne. Kommunerne vil derfor indarbejde anvendelsen af denne type asfalt i deres planlægning af vej-

vedligeholdelse. Indsigelsen er konkret fremsat i forbindelse med tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade. Det bemærkes derfor, at Øster Søgade allerede har støjreducerende asfalt på strækningen mellem Zinnsgade og Webergade. Dag Hammerskjölds Allé er ligeledes belagt med støjreducerende asfalt. Frederiksberg Kommune lægger støjreducerende asfalt ved vedligeholdelse af trafikveje, hvilket bl.a. er sket på Godthåbsvej i 2008.

Spørgsmålet om der findes støjdæmpende dæk til lastbiler vil som udgangspunkt ikke indgå i strategiarbejdet, idet der er tale om en dyr løsning i forhold til, at der kun vil ske en beskedent stigning i vejstøjen (0,7 dB på de mest belastede strækninger) som følge af trafik til og fra arbejdspladserne. Effekten af denne afværgemulighed vil derfor blive tilsvarende begrænset.

#### 4.7.2.10 Støj ved skoler, kirker mv., der er naboer til arbejdspladser

Københavns og Frederiksberg Kommuner er opmærksomme på, at der kan foregå støjfølsomme aktiviteter i skoler, kirker mv., som er naboer til arbejdspladserne. Disse forhold behandles på linje med anden nabokontakt, og Metro-selskabets procedure herfor er beskrevet i afsnit 7.3.

## 4.8 Vibrationer

### 4.8.1 Sammenfatning af indsigelser

Der blev i høringsfasen indgivet i alt 32 indsigelser, der omhandler vibrationer i anlægsfasen, her af 28 til Københavns Kommune (se bilag 2) og fire til Frederiksberg Kommune (se bilag 3). Ved behandlingen af indsigelserne, er disse blevet grupperet efter lokalitet i det omfang, det har været muligt.

Tabel 4.4.8 Fordeling af indkomne indsigelser om vibrationer i anlægsfasen

Emne/område	Antal
Øster Søgade (Sortedams Sø) <sup>3)</sup>	12
Nørrebroparken <sup>1)</sup>	6
v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken) <sup>2)</sup>	3
v/ Christiansborg (Gl. Strand)	2
v/ Rådmandsmarken	2
v/ Christiansborg og v/ Frederiks Kirke	1
København H	1
v/ Aksel Møllers Have	1
Frederiksberg Station	1
v/ Platanvej	2
Kirker	1
<b>I alt</b>	<b>32</b>

1) Herunder én indsigelse fra ”flere emner”

2) Herunder en indsigelse repræsenterende en underskriftsindsamling på 620 underskrifter

3) Herunder en indsigelse repræsenterende en underskriftsindsamling på 2272 underskrifter

#### **4.8.1.1 Øster Søgade (Sortedams Sø)**

I flere af de indkomne indsigelser peges der på, at Kartoffelrækkerne er bevaringsværdige bygninger, der ikke kan tåle vibrationer, og man mener, at husene vil blive skadede af nærheden til tunnelarbejdspladsen. En indsiger anfører, at den støjdæmpende asfalt, der blev lagt på Østersøgade i 1999 har reduceret antallet af bygningsskader pga. vibrationer meget.

I indsigelserne fra skolerne i lokalområdet (Sortedamskolen og Bordings Friskole), samt i en anden indsigelse anføres det, at det er vigtigt, at eleverne ikke får forstyrret deres skolegang af vibrationer. Der spørges til, hvilke handlemuligheder Metroselskabet har i tilfælde af, at generne overstiger en acceptabel grænse, og hvilke afværgeforanstaltninger, der kan iværksættes. Endvidere forventes det, at skolen kompenseres for skader på bygninger og skolegård forårsaget af vibrationer.

I flere indsigelser peges der på, at hele lokalområdet vil blive generet af rystelser, og at søen og området omkring den vil blive ødelagt som rekreativt område. I flere indsigelser peges der endvidere på, at det er uacceptabelt, at grænseværdierne for vibrationer, (bygningsskadelige og/eller helkropsvibrationer) overskrides. I nogle indsigelser gives der udtryk for, at man mener, at vibrationsgenerne finder sted 24 timer i døgnet.

#### **4.8.1.2 Nørrebroparken**

Flere indsigelser, herunder indsigelsen fra Nørrebro Lokaludvalg, udtrykker bekymring for, at generne fra vibrationerne bliver store og spørger om, hvad der vil blive gjort af tiltag til sikring mod vibrationskader, herunder vibrationskader forårsaget af tung transport. Nogle indsigelser argumenterer for, at tunnelarbejdspladsen skal ligge så langt fra boliger som muligt. En indsiger mener, at der bør laves en sammenligning af vibrationsgenerne ved en placering af tunnelarbejdspladsen henholdsvis i Nørrebroparken og på "DSB-arealet" ved Borgmestervangen.

#### **4.8.1.3 v/ Christiansborg (Gl. Strand), v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken) samt kirker generelt**

I flere indsigelser spørges til, om Frederiks Kirke (Marmorkirken) og de gamle huse i Frederiksstaden kan blive påvirket af vibrationerne, og om de kan tåle dem. En indsiger opfordrer til, at Frederiks Kirke beskyttes mod rystelser, og en anden indsiger spørger, om kirken kan tåle rystelserne klods op ad kirkens fundamenter.

Københavns Stiftsøvrighed finder, at VVM-redegørelsen/miljørapportens bemærkninger om, at vejledende grænseværdier for bygningsskader og vibrationskomfort kan blive overskredet, er bekymrende, ikke kun i forhold til Frederiks Kirke, men også i forhold til andre kirker, som ligger tæt på arbejdspladser. Endvidere giver Stiftsøvrigheden udtryk for, at det bør sikres, at de kirkelige handlinger kan foregå med ro og værdighed. Specielt for Frederiks Kirke mener Stiftsøvrigheden, at der bør udføres tilbundsående undersøgelser af kirkens eksisterende geometri for at bestemme udstrækningen af kirkens fundament

eksakt, og når dette er klarlagt, foreslås det, at der anlægges en sikkerhedsafstand til fundamentene. Endelig foreslås det, at der træffes de fornødne foranstaltninger til sikring af kirken mod vibrationskader som følge af selve tunnelboringen og udgravningen af det underjordiske stationskammer.

En indsiger anfører, at erhvervene i kælderlokalerne på Gl. Strand vil blive umuliggjort pga. rystelser.

#### **4.8.1.4 v/ Rådmandsmarken**

Indsigelser fra to andelsboligforeninger giver udtryk for, at deres ejendomme vil blive udsat for vibrationsgener, og at grænseværdierne vil blive overskredet. Der udtrykkes bekymring for risikoen for akustisk betingede sygdomme. Det anføres endvidere, at der bør redegøres for, hvordan generne begrænses til et acceptabelt niveau, og det foreslås, at der tilbydes genhusning, hvis dette ikke er muligt.

#### **4.8.1.5 København H**

En indsiger giver udtryk for, at generne fra anlægsarbejderne, bl.a. vibrationer, må medføre, at de nærmeste naboer skal genhuses.

#### **4.8.1.6 Frederiksberg**

På Frederiksberg gives der i indsigelserne udtryk for en vis utryghed for at rystelserne vil medføre bygningskader. En boligforening ved Aksel Møllers Have spørger, hvilke konkrete gener rystelserne vil give beboerne. Og en indsigelse vedr. bygningen af stationen ved Platanvej, anfører at en ejendom skal undergraves af en tunnel i hele sin længde. For at kunne registrere sætningsskader mv. ønskes der opsat måleenheder rundt om hele ejendommen.

### **4.8.2 Kommunernes bemærkninger**

#### **4.8.2.1 Generelt**

Vibrationer, der fremkommer i forbindelse med anlægsarbejder kan overordnet inddeles i to grupper, komfortvibrationer og bygningskadelige vibrationer.

Vibrationer er omfattet af Miljøbeskyttelsesloven. Kommunerne kan derfor her stille krav om foranstaltninger, der begrænser vibrationsgener i forbindelse med anlægsarbejder.

Der er en mindre forskel på den måde, hvorpå de to kommuner har valgt at regulere vibrationsgener i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder. Frederiksberg Kommune har ikke fastsat bindende grænseværdier for vibrationer i forbindelse med bygge- og anlægsarbejde. I Frederiksberg Kommune reguleres vibrationer efter de almindelige bestemmelser i miljøbeskyttelseslovens § 42, hvilket betyder at kommunen via forebyggende påbud kan stille krav vedrørende vibrationsgener. I Københavns Kommune har man gennem en forskrift fastsat grænseværdier for hvor store vibrationsgener, der må forekomme i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder. Hvis bygherre og entreprenør på forhånd ved, at disse grænseværdier vil blive overskredet, skal der forud for byggeriet indsendes en dispensationsansøgning til Københavns Kommune.

I begge kommuner er det en forudsætning for en eventuel dispensation vedrørende vibrationer, at der ikke må ske skader på de omkringliggende bygninger på grund af vibrationer.

VVM-redegørelsen/miljørapporten viser, at der i perioder vil være overskridelser af de vejledende grænseværdier for bygningsskader, men at det højst sandsynligt ikke vil medføre bygningsskader. Det er derfor vurderet i VVM-redegørelsen/miljørapporten, at de vibrationsmæssige konsekvenser vil være acceptable for mennesker og bygninger, når der anvendes de afværgetiltag, som er beskrevet i VVM-redegørelsen/miljørapporten. Det skal i øvrigt bemærkes, at der kræves dispensation, hvis de vejledende grænseværdier forventes overskredet.

I samarbejde med kommunerne har Metroselskabet iværksat et strategiarbejde, hvor der arbejdes videre med afværgetiltagene. I dette arbejde vil der være fokus på tilrettelæggelse af arbejdsprocesser og anvendte arbejdsmetoder som skal sikre, at vibrationsbelastningen begrænses mest muligt.

Med hensyn til spørgsmål om, hvorvidt den støjreducerende asfalt på Østersøgade i sig selv har en vibrationsdæmpende virkning, bemærker kommunerne, at en støjdæmpende asfalt minder om en traditionel asfalt, blot med større hulrum, så der skulle ikke være nogen forskel i den vibrationsdæmpende evne. Det der derimod kan virke vibrationsdæmpende, er når en gammel belægning udskiftes med en ny og jævn belægning. Dette vil selvfølgelig medføre mindre vibrationer, specielt fra større køretøjer. På Øster Søgade projektet blev hele vejkassen udskiftet, hvilket helt sikkert har medført større jævnhed også over en længere periode, i forhold blot at udskifte slidlaget.

Med hensyn til mulige bygningsskader i forbindelse med tung trafik til og fra arbejdspladserne og på offentligt vej vurderer kommunerne generelt, at risikoen for bygningsskader på grund af tung trafik er begrænset. Eventuelle klager skal i første omgang rettes til kommunen.

Såfremt bygningsskader som følge af anlægsarbejderne mod forventning skulle opstå, vil Metroselskabet være erstatningsansvarlig over for grundejeren, jf. afsnittet om ekspropriationsforhold mv.

#### **4.8.2.2 Synspunkter vedr. genhusning på grund af vibrationsgener.**

Idet det er kommunernes udgangspunkt, at vejledende grænseværdier overholdes, eller at der alternativt ved dispensationer sikres naboerne acceptable forhold på anden vis, forventer kommunerne ikke, at der vil blive behov for genhusning. Der henvises til afsnittet om ekspropriationsforhold, hvor der er nærmere redegjort for dette.

#### **4.8.2.3 Kirkerne, specielt Frederiks Kirke (Marmorkirken)**

Der vil være særlig fokus på kirkerne i strategiarbejdet for vibrationer og i de kommende tilladelser/dispensationer. Dette gælder ikke mindst Frederiks Kirke (Marmorkirken), som der allerede i VVM-redegørelsen/miljørapporten har været særlig fokus på.



Metroselskabet oplyser, at sikringen af, at kirkelige handlinger kan foregå med ro og værdighed vil ske ved, at der etableres direkte kontakt mellem kirke og entreprenør, således at visse aktiviteter på arbejdspladsen om nødvendigt stilles i bero, hvis der gør sig særlige forhold gældende, f.eks. ved begravelser. Proceduren er nærmere beskrevet i afsnit 7.3 om ekspropriationsforhold mv.

Københavns Stiftsøvrigheds synspunkter om at iværksætte et arbejde for at kortlægge fundamentene til undgåelse af bl.a. vibrationsskader indgår i den frigravning og kortlægning af krikens fundamenter, som Københavns Bynuseum foretager i samarbejde med kirken og Metroselskabet.

#### 4.8.2.4 Synspunkter om sammenligning af lokaliteter pga. vibrationsgener.

I kapitel 3 om processen er der redegjort for, hvorfor der ikke er vurderet alternative placeringer af tunnelarbejdspladser i VVM-redegørelsen/miljørapporten. Af samme grund indeholder VVM-redegørelsen/miljørapporten ikke sammenlignende vibrationsvurderinger for mulige alternative placeringer af tunnelarbejdspladser.

## 4.9 Luft

### 4.9.1 Sammenfatning af indsigelser

Der er i alt modtaget 51 indsigelser om luftforurening og støv, heraf 48 til Københavns Kommune (se bilag 2) og tre til Frederiksberg Kommune (se bilag 3).

Tabel 4.4.9 Fordeling af indkomne indsigelser om luftforurening og støv

Område	Antal
v/ Enghave Plads	2
v/ Christiansborg (Gl. Strand)	1
v/Christiansborg (Gl. Strand) og v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken) <sup>1)</sup>	2
v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken) <sup>2)</sup>	2
København H	2
v/ Landsarkivet	1
Nørrebroparken	12
v/ Rådmandsmarken	2
Øster Søgade (Sortedams Sø)	18
Østerport Station	1
v/ Aksel Møllers Have	1
Frederiksberg Station	2
Flere Emner, luftkvalitet	5
<b>I alt</b>	<b>51</b>

1. En underskriftsindsamling med 2054 underskrifter

2. Underskriftsindsamling med 620 underskrifter

Der har især været fokus på luftforurening og støv i forbindelse med tunnelarbejdspladserne i Nørrebroparken og Øster Søgade. De indkomne indsigelser

handler dels om luftforurening, især NO<sub>x</sub> og partikler fra lastbiler og entreprenørmaskiner, dels om støvgener fra indtørret jord, der kan blive hvirvlet op fra arbejdspladserne.

#### 4.9.1.1 NO<sub>x</sub> og partikler

De indkomne indsigelser vedr. NO<sub>x</sub> og partikler spænder fra en generel bekymring over, at borgerne i nærheden af arbejdspladserne, samt langs transportvejene bliver udsat for forhøjede koncentrationer. En række indsigelser anfører, at det er bekymrende, at gældende grænseværdier kan blive overskredet.

Indsigelser fra skoler, forældre og beboere i nærheden af skoler giver udtryk for, at børn er særligt sårbare.

Der spørges til, hvad der gøres for at sikre at børn og unge ikke udsættes for risiko for at udvikle kroniske luftvejslidelser og astma.

En indsiger spørger til genhusning i forbindelse med luftvejsgener. Der henvises til bemærkningerne om genhusning i afsnit 7.3.

En række indsigelser foreslår, at alle lastbiler og maskiner udstyres med partikelfiltre, et enkelt også, at dette stilles som krav i Metroselskabets udbudsmateriale.

I tre indsigelser anføres, at EU-dom fra 35. juli 2008 sag C-237/07 medfører, at kompetente myndigheder skal udarbejde en handlingsplan vedr. luftforurening med henblik på at opnå, at disse myndigheder træffer foranstaltninger til bekæmpelse af luftforureningen.

I en indsigelse foreslås det, at der udelukkende anvendes elektriske lastbiler og tog til transporten af materialer. I en anden indsigelse foreslås der ud fra et partikelemissionssynspunkt en sporvej til køretøjer på gummihjul til transport af mucken fra tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade (Sortedams Sø). En indsigelse anbefaler, at der rørlægges fra tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken/"DSB-areale" således at det opborede materiale kan pumpes til Nordhavn. En indsigelse foreslår ud fra et NO<sub>x</sub> og partikelsynspunkt, at arbejdspladsen i Nørrebroparken flyttes til Lygten station for at afkorte kørevejen. En indsigelse fra Nørrebro Lokaludvalg mener, at der ikke skal gives dispensationer fra lovgivningen vedr. forhold som partikelfiltre.

Skoler nær tunnelarbejdspladserne udtrykker bekymring over, hvad luftforurening generelt kan betyde for børnenes indlæring og spørger til afhjælpende foranstaltninger.

I en indsigelse gives der udtryk for, at man mener, at der vil ophobes luftforurenede stoffer i et lukket gårdrum.

I en anden indsigelse lægges der vægt på kommunernes kontrolmuligheder og det præciseres, at valg af de to arbejdspladser, der skal anvendes som registrering/overvågning af de anvendte maskiner udvælges, så man får et realistisk billede af til vurdering af anlægsarbejdernes luftforureningsbidrag.

#### **4.9.1.2 Støv**

De indkomne indsigelser vedr. støv giver generelt udtryk for bekymring over, at støv fra arbejdspladser er generende og vil påvirke livet både indendørs og udendørs i byggeperioden. En skole giver udtryk for, at ophold i skolegårde bliver umuliggjort. Man spørger til, hvordan man sikres frisk luft uden at åbne vinduer, assistance til ekstra rengøring, bl.a. vinduespudsning. En indsiger mener ikke, at der er fremlagt dokumentation for, hvordan beboere skånes for støv i byggeperioden. En indsiger mener ikke, at det er forsvarligt at blande beton nær boliger og spørger til hvilke stoffer, støv fra denne proces indeholder.

### **4.9.2 Kommunernes bemærkninger**

#### **4.9.2.1 Generelle bemærkninger**

Luftforurening og støv fra anlægsarbejderne er omfattet af Miljøbeskyttelsesloven. Kommunerne kan derfor stille krav om foranstaltninger, der begrænser luftforureningen til omgivelserne. Transport med tunge køretøjer er omfattet af kommunernes regler om miljøzoner, hvilket betyder, at udslip af luftforurenende stoffer reduceres, enten ved anvendelse af partikelfiltre eller på grund af nyere motorer.

Metroselskabet er i samarbejde med kommunerne i gang med at udarbejde en strategi for håndtering af udslip af luftforurening fra anlægsarbejderne.

Københavns og Frederiksberg kommuner har forskrifter omkring støvgener ved bygge- og anlægsarbejder. Forskrifterne pålægger bygherre og entreprenør, at valg af maskiner, arbejdsmetoder og indretning af arbejdspladsen skal ske, så omgivelserne generes mindst muligt af støv. I tørre perioder skal udførende entreprenører foretage regelmæssig vanding i forbindelse med støvende aktiviteter.

#### **4.9.2.2 Overskridelse af krav til luftkvalitet**

Det fremgår af VVM-redegørelsen/miljørapporten, at der kan forekomme situationer, hvor de gældende grænseværdier for partikler og NO<sub>x</sub> kan blive overskredet. Dette gælder især, hvor arbejdspladserne ligger i lukkede gaderum med dårlige spredningsforhold, og hvor der i forvejen er høje koncentrationer f.eks. pga. trafik. Ved Metroens etape 1 og 2 var det dog i tilsvarende gaderum ikke muligt at måle merforurening med NO<sub>x</sub> som følge af anlægsaktiviteterne. Det er derfor vurderet, at disse eventuelle overskridelser vil være forholdsvist kortvarige og dermed acceptable.

Kommunerne vurderer, at der ikke er risiko for ophobning af luftforurening i et gårdrum, idet der ikke som antaget af boligforeningen vil være entreprenøraktiviteter i gården.

I flere indsigelser henvises til EF-domstolens Dom nr. C237/07 fra den 25. juli 2008. Dommen handler specifikt om overskridelse af EU's grænseværdi for partikler i form af PM<sub>10</sub>. Det er den eneste af de gældende EU grænseværdier for luftforurening, som der er problemer med at overholde i Danmark. EU-dommen siger, at borgerne har krav på, at myndighederne udarbejder en lov-

pligtig handleplan for området, når der sker overskridelser af grænseværdierne. I Danmark er det staten, der har ansvaret for at udarbejde de nødvendige handleplaner for luftforurening.

#### **4.9.2.3 Anvendelse af partikelfiltre på lastbiler og entreprenørmaskiner**

Entreprenørerne på Cityringen skal overholde de almindelige krav til emissioner fra lastbiler og entreprenørmaskiner fastsat af EU, samt af kommunerne via deres miljøzoner. EU-kravene til begrænsning af emissioner fra entreprenørmaskiner og lastbiler vil successivt blive skærpet frem mod 2014. Dette betyder i praksis, at grænseværdierne i emissionerne fra hhv. 2011 (entreprenørmaskiner) og 2013 (lastbiler) kun kan overholdes, hvis der er installeret partikelfiltre. Fra 2014 kan krav til emissioner af NO<sub>x</sub> fra entreprenørmaskiner kun overholdes, hvis der er installeret katalysatorer. EU - kravene vil gælde for nye maskiner.

#### **4.9.2.4 Særligt transportsystem for muck fra Øster Søgade og Nørrebro-parken på grund af emissionerne af luftforurenende stoffer**

Københavns Kommune vurderer, at særlige transportsystemer til transport af muck, enten i tunnel eller rørføring muligvis kan være en god idé set ud fra et luftkvalitetsmæssigt synspunkt. Kommunen vurderer dog samtidigt, at de miljømæssige og økonomiske konsekvenser af sådanne transportsystemer samt den genevirkning, det vil have i byrummet, ikke står mål med reduktionen af luftforurenende stoffer. Det har derfor ikke indgået i overvejelserne at etablere et rørlagt transportsystem for muck fra tunnelarbejdspladserne.

#### **4.9.2.5 Udsættelse af børn/skolebørn for luftforurening**

Emissionerne fra anlægsarbejderne vil kun udgøre en brøkdel af de samlede emissioner i København og Frederiksberg. Befolkningen, herunder børn i skoler, der ikke ligger i umiddelbar nærhed af en arbejdsplads, vil derfor kun blive udsat for marginalt forøgede luftforureningsniveauer som følge af anlægsarbejderne for Cityringen. Kommunerne vurderer, at dette ikke vil indebære en væsentlig sundhedsrisiko for befolkningen, herunder børn.

Luftkvaliteten umiddelbart omkring arbejdspladserne kan i perioder være påvirket med partikler og NO<sub>x</sub>. Sortedamskolen og Bordings Friskole ligger tæt ved tunnelarbejdspladsen i Øster Søgade. Ved disse skoler vil kommunerne og Metroselskabet derfor være særligt opmærksomme på mulighederne for begrænsning af emissioner, idet der dog fra kommunernes side ikke vil være mulighed for at stille skærpede krav til luftkvaliteten, fordi der ikke eksisterer særlige luftkvalitetskriterier for børn.

Det skal her bemærkes, at emissionsniveauet for NO<sub>x</sub>, partikler og støv fra en arbejdsplads vurderes at være sammenligneligt med, hvad der vil forekomme ved bygning af en større etageejendom med kælder, dog med en forøget lastbiltrafik ved tunnelarbejdspladserne.

Cityringen vil dog på sigt medvirke til en reduktion af emissionerne fra trafikken, fordi buskørslen som følge af Cityringen vil blive reduceret i den indre by.

#### 4.9.2.6 Støv, herunder støv fra betonblandeanlæg

Både Københavns og Frederiksberg kommuner har forskrifter for miljøforhold vedr. bygge- og anlægsarbejder, der omfatter støv. Almindeligt støv fra arbejdspladser er ikke i sig selv sundhedsskadeligt, og det er forholdsvis let at kontrollere for entreprenøren ved renholdelse af arbejdspladsen, anvendelse af passende belægningsmaterialer på køreveje på arbejdspladsen, samt vanding i tørre perioder, jf. VVM-redegørelsen/miljørapporten side 175. Kommunerne vil påse, at støv ikke generer naboerne.

Kommunerne kan ikke pålægge entreprenøren at forestå ekstra rengøring hos naboer, med mindre der pga. særlige omstændigheder skulle opstå store gener.

Emission af støv fra betonblandeanlægget vil blive reguleret af den miljøgodkendelse, som Københavns Kommune har udarbejdet i udkast. I det emissionskrav forudsættes overholdt, vil der ikke opstå støvgener hos naboerne. Se i øvrigt afsnittet om stoffer og materialer.

## 4.10 Energi og klima

### 4.10.1 Sammenfatning af indsigelser

Københavns Kommune har modtaget i alt otte indsigelser, der omhandler energi og klima (se bilag 2).

Tabel 4.4.10 Fordeling af indkomne indsigelser om energi og klima

Emne/område	Antal
Trafik	1
v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)	1
Nørrebroparken	4
Flere emner	2
<b>I alt</b>	<b>8</b>

Fokus i de indkomne indsigelser er den CO<sub>2</sub>-emission, der følger af energiforbruget til transporten af især muck fra tunnelarbejdspladser.

To indsigere foreslår, at mucken skal sejles fra Kvæsthusbroen til Nordhavn for at opnå større reduktioner i CO<sub>2</sub>-udslip. En indsiger argumenterer for, at stationen ved Frederiks Kirke bør flyttes til Kvæsthusbroen, og at der bør etableres en forbindelse til Holmen. Herved mener man, at resultatet vil blive en reduktion i CO<sub>2</sub>-udslip, fordi både Frederiksstaden og Holmen får en bedre kollektiv trafikbetjening. De indkomne indsigelser vedr. Nørrebroparken argumenterer ud fra en energiforbrugsvinkel, for at tunnelarbejdspladsen skal flyttes fra Nørrebroparken til ”DSB-arealet” ved Borgmestervangen. Der opstilles i flere af henvendelserne beregninger af reduktionen.

I en indsigelse (trafik) argumenteres der for, at transport af muck i rør fra tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken dels vil reducere lastbiltrafikken, og dels

vil reducere forbruget af energi og dermed emissionen af CO<sub>2</sub>. Vedr. dette forslag henvises der til bemærkningerne i afsnit 4.1 om trafik i anlægsfasen.

## **4.10.2 Københavns Kommunes bemærkninger**

### **4.10.2.1 CO<sub>2</sub>-udledning**

Generelt er det kommunernes vurdering, at den transport, der er forbundet med anlægsarbejderne for Cityringen er nødvendig for at anlægsarbejderne kan gennemføres.

I sammenhæng med den transport, der i øvrigt er i byen, vurderes påvirkningen at være af mindre betydning i forhold til eksisterende udledning af CO<sub>2</sub>.

Valget af transportmidler og -metoder baserer sig på de konkrete muligheder, som findes på basis af den valgte linjeføring og placering af stationer. Linjeføring og stationsplacering forventes ikke ændret, jf. afsnit 3.1. Derfor er de foreslåede transportmuligheder med skib fra Kvæsthusbroen ikke relevante at undersøge nærmere.

Metroselskabet undersøger pt. muligheden for at sejle mucken fra tunnelarbejdspladsen ved CMC i Vasbygade til Nordhavn.

## **4.11 Stoffer og materialer**

### **4.11.1 Sammenfatning af indsigelser**

Der er indkommet to indsigelser om stoffer og materialer til Københavns Kommune (se bilag 2) samt 2 til Frederiksberg Kommune (se bilag 3).

I en indsigelse spørges der til om hvilke kemiske produkter, der er i betonblandingen, og i en anden ønskes det, at placeringen af betonblande anlæggene revideres af hensyn til miljøforholdene.

En indsigelse til Frederiksberg Kommune efterspørger, at der anvendes principperne for "green construction". I en anden indsigelse spørges der til muligheden for at sælge den udborede kalk.

### **4.11.2 Kommunernes bemærkninger**

Emission af støv fra betonblande anlægget vil blive reguleret af den miljøgodkendelse, som Københavns Kommune har udarbejdet i udkast. Idet emissionskrav forudsættes overholdt, vil der ikke opstå støvgener hos naboerne.

Når de endelige betonblande anlæg er valgt af entreprenøren og den kemiske sammensætning af betonen er kendt, vil kommunen vurdere, om betonen indeholder stoffer, som er skadelige for miljøet. Hvis det er tilfældet, vil kommunen stille yderlige krav i den endelige tilladelse til betonblande anlæggene. Der skal så vidt muligt anvendes miljø- og klimavenlige materialer. Dette vil indgå på linje med andre parametre i materialevalg.

Vedrørende anvendelse af principperne fra "green construction": Generelt kan valget af byggematerialer og anlægsteknologi med deraf følgende energiforbrug ikke reguleres direkte af kommunerne. Det forudsættes derfor, at den endelige projektering af Cityringen foregår efter retningslinjerne i "miljørigtig projektering" eller lignende principper, således at den samlede miljøeffekt af produktion og metodevalg "fra vugge til grav" vurderes og søges begrænset (se endvidere: Cityringen - VVM-redegørelsen/miljørapporten, side 17).

Idéen med at sælge kalken er umiddelbart god. Mulighederne for at sælge den udborede kalk blev undersøgt ved anlæggelsen af den første metro. En af årsagerne til, at det ikke var muligt var, at indholdet af flint var for stort til, at kalken kunne afsættes.

## 5 Miljøkonsekvenser i driftsfasen

### 5.1 Trafik

#### 5.1.1 Sammenfatning af indsigelser

Der er indkommet i alt 32 indsigelser om trafikale forhold i driftsfasen, heraf 30 til Københavns Kommune (se bilag 2) og to til Frederiksberg Kommune (se bilag 3).

Emne/område	Antal
Frederiksberg Station	2
Cykelparkering	22
Gangtunneller	8
<b>I alt</b>	<b>32</b>

Beboerne omkring den kommende Frederiksberg Station er bekymrede for den ekstra trafik, stationen vil generere både gående og kørende. Det vil give anledning til støj og larm. Der udtrykkes ligeledes bekymring for, om der er tilstrækkelige muligheder for parkering af store lastbiler til forretninger og Falkonercenteret uden at det kommer til at parkere ved boligerne.

Der bliver generelt givet udtryk for, at de problemer, der er med cykelparkeringen ved flere Metrostationer i dag, er et stort problem, som ikke må gentages. En del af modstanden mod placering af Metrostationer på pladser i Indre By skyldes, at man mener, at henslængte cykler vil ødelægge pladsens stemning.

#### 5.1.2 Kommunernes bemærkninger

##### 5.1.2.1 Frederiksberg Station

For at sikre bedre forhold for fodgængerne ved den nye station og bedre passagemulighed for trafikken til og fra de underjordiske parkeringspladser, er Frederiksberg Kommune ved at undersøge mulighederne for at samle adgangen til parkeringsanlæggene i en ny rampe. Den vil starte ud for Sylows Allé ud for nr. 3-5, og der vil kunne skabes et fodgængerareal foran hovedindgangen til den nye station, der vil hænge sammen med fodgængerarealet foran Falkoner Bio. Der vil fortsat være begrænset biltrafik hen over arealet fra pladsen bag Falkonercenteret.



### 5.1.2.2 Cykelparkering

Det fremgår af bekendtgørelse nr. 588 udstedt i medfør af Lov om en Cityring, at der lægges vægt på, at der etableres et tilstrækkeligt antal cykelstativer i terræn ved stationerne. Hvor det ikke er muligt at anbringe de fornødne cykelstativer inden for stationernes forpladsområde, må det overskydende antal cykelstativer anbringes på andre fortovs- og pladsarealer tæt på stationerne. Det bemærkes endvidere, at udnyttelsen af de cykelkældre, der er anlagt på den nuværende metros stationer, har en lav udnyttelsesgrad, og at såfremt en cykelkælderfunktion evt. bevares, så skal funktionaliteten af adgangstrapperne inkl. at slidskeudformningen bearbejdes for at forbedre funktionaliteten.

I forbindelse med udvikling af byrumsprogrammerne i Københavns Kommune har der været særlig stort fokus på problemstillingerne omkring cykler. Københavns Kommune har derfor på baggrund af erfaringerne ved de eksisterende Metrostationer sammenholdt med passagerprognoser for de fremtidige Metrostationer fastlagt et niveau for det antal cykelparkeringspladser, som skal etableres ved de enkelte stationer. I Frederiksberg Kommune er der i lokalplanforslagene også fokus på, at der i forbindelse med færdiggørelsen af byrummene fastlægges et niveau for antallet af cykelparkeringspladser. Indretningen af stationsforpladserne skal bygge på erfaringerne fra de eksisterende Metrostationer.

Ved en del stationer vurderes behovet for cykelparkering at blive meget stort, og placeringen af cykelparkeringspladserne vil derfor blive en central opgave, når de enkelte stationsforpladser skal indrettes. Erfaringerne fra den eksisterende Metro viser, at de underjordiske cykelparkeringspladser bruges i begrænset omfang. Derfor er der fokus på at gøre de kommende underjordiske cykelparkeringer langt mere synlige og tilgængelige ved at forbedre slidskeudformningen og gøre trapperne bliver mindre stejle end ved de eksisterende metrostationer. Dette skal medvirke til at invitere cyklisterne til at parkere under jorden frem for på overfladen. Fra Frederiksberg Kommunes side vil der blive lagt vægt på indretning af det maksimalt mulige antal cykelparkeringspladser under terræn.

### 5.1.2.3 Gangtunneler

Der er i indsigelserne fra Østerbro og Nørrebro Lokaludvalg, Københavns Universitet m.fl. udtrykt ønske om at føre gangtunneler under trafikerede kryds frem til stationerne af trafikikkerhedsmæssige årsager. Københavns Kommune forstår bekymringerne omkring de trafikikkerhedsmæssige synspunkter, men mener, at udfordringen skal løses på overfladen frem for at sende folk ned under jorden. I Frederiksberg Kommune er det de samme overvejelser der ligger til grund for stationsplaceringerne og indretningen af adgangsforhold.

Det er besluttet, at konceptet for den kommende Cityring er: ”Mere af det samme”. Hermed menes et koncept, hvor de rejsende kommer helt hen til stationen, før de går ned under jorden og ind i stationen. Det betyder for det første, at der kan komme dagslys ned via trapperne, hvilket sammen med ovenlysene skaber stor tryghed. For det andet er der ingen lange underjordiske gange, der kan invitere til ophold for folk, der ikke skal med Metroen. Det erfaringen, at lange fodgængertunneler giver anledning til utryghed for dem, der skal færdes der, hvorfor de fravælger at bruge dem. For Metrostationerne vil de lange gangtunneler betyde, at man færdes i et stykke ingenmandsland, hvor man er uden

for synsvidde fra folk, der færdes på overfladen, samtidig med at man ikke er nået ind til stationen, hvor Metrostewarderne har opsyn.

Derfor har Københavns og Frederiksberg Kommuner besluttet at koncentrere indsatsen om at skabe trafiksikre adgange på overfladen, frem for at flytte byens liv ned i gangtunneler.

## 5.2 Vibrationer

### 5.2.1 Sammenfatning af indsigelser

Der er i alt modtaget syv indsigelser om vibrationer i forbindelse med drift af Cityringen, heraf fire i Københavns Kommune (se bilag 2) og tre i Frederiksberg Kommune (se bilag 3).

*Tabel 5.5.1 Fordeling af indkomne indsigelser om vibrationer i driftsfasen*

Emne/område	Antal
Kirker <sup>1)</sup>	4
v/ Platanvej	3
<b>I alt</b>	<b>7</b>

1) Heraf et argument om vibrationer i underskriftsindsamlingen mod placering af stationen v/ Frederiks Kirke (620 underskrifter)

Fire indsigelser om vibrationer i driftsfasen relaterer sig til kirkerum, hvor menighedsråd, Københavns Stiftsøvrighed eller borgerne i underskriftsindsamlingen ønsker sikkerhed for, at stilheden i kirkerne ikke bliver brudt af vibrations- og strukturlydsgener fra driften af Metroen.

Tre indsigelser på Frederiksberg vedrører strukturlyd fra Metroen i driftsfasen. Det er i området omkring stationen ved Platanvej, hvor der udtrykkes bekymring for generne ved strukturlyd om natten, især ved togenes opbremsning, inden de når stationen. Alle tre indsigere udtrykker ønsker om afværgeforanstaltninger.

### 5.2.2 Kommunernes bemærkninger

Grænseværdierne for både bygningsskadelige vibrationer, komfortvibrationer, strukturlyd og infralyd skal overholdes.

Det fremgår af VVM-redegørelsen/miljørapporten, at der ikke vil være overskridelser af grænseværdierne for bygningsskadelige vibrationer og komfortvibrationer i driftsfasen.

I VVM redegørelsen er det beregnet at driften af Cityringen kan medføre overskridelser af grænseværdien for strukturlyd (20 dB(A)) i tidsrummet mellem kl. 18 og kl. 07. Der er tale om begrænsede overskridelser på mindre end 3 dB. Generne heraf må derfor anses for at være begrænsede, idet et niveau på 20

dB(A) er meget lavt og selv om natten kan være vanskelig at skelne fra andre kilder, som vejtrafik, ventilation, køleskabe, radiatorer mv.

Der gennemføres i øjeblikket et samarbejde mellem Metroselskabet og kommunerne om en strategi for vibrationer og strukturlyd afledt af vibrationer. I dette arbejde indgår bl.a.:

- Vurdering af behovet for vibrationsdæmpning af sporene.
- Vurdering af mulige teknologier til vibrationsdæmpning af spor
- Vurdering af mulige vedligeholdelsestiltag for spor og rullende materiel, som kan medvirke til at nedbringe vibrationer.

Metroselskabet har oplyst, at for at sikre at grænseværdierne overholdes, når Cityringen er i drift, vil der som grundlag for vurderingen af behovet for vibrationsdæmpning blive lavet et kort, der angiver dæmpningskrav til spor i tunnel for hver delstrækning af Cityringen. Denne kortlægning af vibrationsfølsomhed er baseret på oplysninger om geologiske forhold, samt særligt følsomme bygninger i Cityringens linjeføring. Når Cityringens råkonstruktion er færdig, vil Metroselskabet på basis af målinger af effekten af en kunstig vibrationskilde anbragt i niveau med de kommende Metrospor vurdere, hvorvidt der måtte være behov for at anvende særlige spor konstruktioner nær følsomme bygninger.

Kommunerne finder på baggrund af oplysningerne fra Metroselskabet samt de hidtidige erfaringer fra den eksisterende Metro, at vibrationsgener fra drift af Metroen ikke vil forekomme.

## 6 Lokalplanforslag i Frederiksberg Kommune

### 6.1 Generelt

Frederiksberg Kommune har udarbejdet Lokalplanforslag 154, 155 og 156 for etablering af de tre nye Metrostationer på Frederiksberg, da de gældende lokalplaner for områderne ikke muliggør etablering af Metrostationer og stationsforpladser.

De tre lokalplanforslag blev offentliggjort samtidig med forslag til Kommuneplantillæg nr. 5, VVM-redegørelsen/miljørapporten og miljøredegørelsen. De tre borgermøder, der blev holdt på Frederiksberg, omfattede således både indholdet i kommuneplantillægget med VVM-redegørelsen og lokalplanene.

Efter offentlighedsperiodens udløb har Frederiksberg Kommune gennemgået og sorteret indsigelser og bemærkninger, således at disse behandles i den rette sammenhæng i relation til hhv. Kommuneplantillæg nr. 5 og VVM-redegørelsen/miljørapporten og lokalplanerne.

De indsigelser og bemærkninger, der er indkommet i relation til lokalplanerne har omhandlet følgende forhold:

- Områdets anvendelse, stationsforplads
- Cykelparkering samt vej- og stiforhold
- Bevaringsværdig beplantning og træer
- Bebyggelsens omfang og dimensioner, herunder bebyggelsestæthed
- Afskærmningsforanstaltninger
- Ændret anvendelse af ubebygget areal

Parkeringsforhold for cykler vil almindeligvis være et lokalplanspørgsmål, men i overensstemmelse med Lov om Cityringen er cykelparkeringsforhold omfattet af VVM redegørelsen. Indsigelser og bemærkninger vedr. cykelparkeringsforhold er beskrevet under afsnit 5.1.2.2

Mange af indsigelserne til lokalplanerne omhandler også miljøforhold. Disse er behandlet under de relevante afsnit i denne hvidbog, se afsnittene 4 og 5.

I flere indsigelser spørges til, hvorledes brand- og redningsforhold sikres i anlægsfasen. Tiltag i forbindelse med brand- og redningsforholdene i anlægsfasen er beskrevet i afsnit 7.3.

En indsigelse anfører at området mellem Frederiksberg Station og stationen ved Platanvej er et sårbart område, grundet de skader der opstod på bygningerne under bombardementet af den franske skole d. 21. marts 1945. Bemærkninger til forhold vedrørende konsekvenser af vibrationer er behandlet i afsnit 5.2.2

Flere indsigelser omhandler de reducerede parkeringsmuligheder i anlægsfasen og erstatning for disse. Da der er to ½ år til byggeriet går i gang, er detailplanlægningen endnu ikke på plads. Udstrækning af byggepladsen fastlægges, når der er valgt en entreprenør, og antallet af parkeringspladser, der nedlægges i byggeperioden opgøres i den forbindelse. Kommunen vil gøre sit yderste for, at generne for borgerne begrænses mest som muligt.

I flere indsigelser efterspørges, at der i anlægsperioden sikres ordentlig afskærmning mod arbejdspladserne. Tiltag for at sikre beboerne en afskærmning mod byggepladserne er beskrevet i afsnit 4: Miljøkonsekvenser i anlægsperioden.

Indsigelser, der omhandler de særlige lokalplanemner behandles nedenfor, anført under hver station.

## **6.2 Stationen ved Aksel Møllers Have - forslag til lokalplan nr. 156**

### **6.2.1 Sammenfatning af indsigelser**

I alt har der været fire indsigelser vedr. Aksel Møllers Have. En enkelt omfatter udelukkende parkeringsforhold.

Danmarks Naturfredningsforening, Frederiksberg afdeling, giver udtryk for, at de forslag, de fremførte i 1. høringsrunde, er blevet taget til efterretning, således at Aksel Møllers Have kan beholde sit parklignende præg.

I to af henvendelserne gøres opmærksom på, at cykelparkeringsforholdene skal være så gode, at cykelkaos undgås, og i en af henvendelserne anføres, at der bør anlægges lange cykelramper.

I to af indsigelserne anføres, at parkeringsforholdene bliver væsentligt indskrænkede i anlægsperioden, og at der bør anvises alternative parkeringspladser.

En indsigelse omhandler miljøforhold.

Desuden omhandler en af indsigelserne redningsforhold.

### **6.3.2 Frederiksberg Kommunes bemærkninger**

Cykelparkeringsforholdene er beskrevet i afsnit 5.1.2.2 og parkeringsforholdene for biler er beskrevet i afsnit 7.2.2.14

Miljøforhold er beskrevet i afsnit 4 og 5.

Redningsforhold er beskrevet i afsnit 7.3.2

## **6.3 Frederiksberg Station – forslag til lokalplan nr. 154**

### **6.3.1 Sammenfatning af indsigelser**

Der er i alt kommet otte indsigelser, der vedrører lokalplanemner ved Frederiksberg station. Fem af disse omhandler udelukkende miljøforhold. Tre indsigelser vedrører også lokalplanrelevante emner.

I en af indsigelserne anføres, at afgrænsningen af lokalplanområdet ligger for tæt op ad beboelsesejendommen på hjørnet af Sylows Allé og Holger Tornøes Passage, og at denne ejendom har ligget udsat i forbindelse med bygningen af Frederiksberg Centret, den eksisterende Metrostation og Frederiksberg Gymnasium.

For at undgå støj og larm fra passagerer til og fra Metroen har flere foreslået, at hovedadgang til stationen vendes 180 grader. Alternativt foreslås opgangen mod Sylows Allé udeladt, således at den eksisterende Metro nedgang ved Solbjergvej suppleres med en underjordisk forbindelse mellem de to stationer. Den eksisterende nedgang kommer således til at fungere som fælles nedgang til begge stationer.

Det foreslås også at flytte stationsboksen over mod gymnasiet for at sikre, at mest muligt af haven til ejendommen ved Sylows Alle/Holger Tornøes Passage kan bevares. I en anden af indsigelserne foreslås en arkitektonisk afskærmning af haven mod stationsforpladsen.

En af beboerne i ejendommen over for gymnasiet anfører, at søjlerne mod gymnasiet er en udsat konstruktion, der ved påkørsel risikerer at blive årsag til en svækkelse af ejendommen.

En indsiger foreslår, at kommunen anvender sin anvisningspligt til at regulere befolkningens sammensætning i ejendommen over for gymnasiet

### **6.3.2 Frederiksberg Kommunes bemærkninger**

Metroselskabet oplyser, at det ikke er muligt at flytte stationsboksen længere over mod Frederiksberg Gymnasium. Pladsforholdene på stedet er så trange, at den angivne placering er den eneste mulige.

Når stationen ikke vendes 180 grader skyldes det, at der også er et stort opland sydvest for stationen. Frederiksberg Centret og området omkring dette får i for-

vejen god adgang til stationen gennem den eksisterende hovednedgang, hvorfra der også bliver underjordisk adgang til den nye station. Mulighederne for at forbedre stationsforpladsen undersøges og er beskrevet i afsnit 5.1.2.1,

Brand- og redningsforhold er beskrevet og vurderet i afsnittet om ekspropriationsforhold i kapitel 7.3.2.

Med hensyn til påkørsel af søjlerne i ejendommen over for gymnasiet vil kommunen påse, at Metroselskabet iagttager alle de nødvendige sikkerhedsregler.

Planloven giver ikke mulighed for at regulere befolkningssammensætningen i ejendommen.

## **6.4 Stationen ved Platanvej - forslag til lokalplan nr.155**

### **6.4.1 Sammenfatning af indsigelser**

Der er i alt kommet 16 indsigelser, der vedrører forholdene på stationen ved Platanvej. Disse indsigelser omfatter miljøforhold under anlægs- og driftsfasen, som er beskrevet og vurderet i de foregående afsnit 4 og 5. Tolv indsigelser omfatter også forhold, der er beskrevet i lokalplanen.

Det gennemgående for indsigelserne i dette område, hvor anlægsarbejdet kommer tæt på boligområder, er bl.a., at beboerne ønsker at blive inddraget mest muligt i processen, og at de ønsker information om projektets fremdrift.

De ni af indsigelserne anfører, at det er uhensigtsmæssigt at opføre et seks etages hus ovenpå stationen, idet det vil ødelægge helhedsindtrykket i lokalområdet omkring hjørnet af Frederiksberg Allé og Platanvej. Det foreslås, at arealet udlægges til offentligt rekreativt formål. En enkelt foreslår, at såfremt der bygges, skal den ny bebyggelse være boligbyggeri.

En enkelt indsiger anfører, at der ikke bør etableres servicefunktioner på stationsforpladsen, men at disse skal integreres i nybyggeriet ovenpå stationen.

Det anføres i en indsigelse, at Lokalplan 155 medfører rådighedsindskrænkning i forhold til den hidtil gældende lokalplan 105. I denne indsigelse anføres også, at det er uklart, hvad der menes med det i redegørelsen anførte, at lokalplanområdet udlægges til ”færdselsareal og friareal/opholdsareal i tilknytning til boligbebyggelse i karreen”. Desuden anføres, at det er uklart, hvad der skal ske med det tinglyste gårdfællesskab under og efter anlægget.

Der foreslås endvidere en tilføjelse i lokalplanen (tilføjelsen er anført i *kursiv*): ”Gårdrummet vil i øvrigt blive retableret som før, *herunder retablering af beplantningen med træer i muligt omfang, uden offentlig adgang.....*”

I øvrigt spørges ind til adgangen til cykelparkering og nødtrappe til stationen.

En indsigelse anfører at bebyggelsesprocenten synes at kunne blive meget højere end langs Frederiksberg Allé i øvrigt. Samme indsigelse anfører det uhen-

sigtsmæssige i, at byggelinjen på østsiden af Platanvej medfører, at en strækning af Platanvej bliver uhensigtsmæssig smal.

Flere indsigere mener ikke, det er nødvendigt at nedrive bygningen på Frederiksberg Alle 41, da der findes tekniske muligheder for at udgrave stationen uden at berøre ejendommen.

Der er derudover indsigelser, der anfører risikoen for, at der kommer graffiti på bygningerne omkring stationsnedgangen og affald på stationsforpladserne.

Det anføres i to indsigelser, at der er træer i haven ved Frederiksberg Alle 41, som er mere end 25 år gamle.

En indsiger foreslår, at Løvefontænen på huset Frederiksberg Alle 41 bevares.

Der er forslag til lukning af Platanvej og etablering af sikre skoleveje. En indsigelse anfører det ønskelige i at forhindre gennemkørende trafik i at anvende de Kochsvej og Henrik Ibsens Vej der er ensrettet i hver sin retning og derfor indbyder til gennemkørsel.

En indsiger foreslår, at det udborede kalk sælges.

Der er et forslag om, at der anlægges yderligere en station mellem Enghave plads og Hovedbanegården, og at der intet afgreningskammer etableres ved Nørrebro.

Indsigelserne vedrørende strukturlyd er behandlet i afsnit 4.8: Vibrationer.

I en indsigelse anføres det, at stationen ved Platanvej trækkes tilbage for at sikre Frederiksberg Allés bredde.

Københavns Bymuseum har anført, at området omkring ejendommen Frederiksberg Allé 41 har kulturhistorisk betydning, og at villaen er kulturhistorisk bevaringsværdig. Der henvises til, at der tidligere langs Platanvej dels har ligget villaer og dels blev den beplantet med platantræer, der nu stort set er fjernet. Den nuværende villa fra 1935 – med tilhørende mindre bygninger fra 1866 – er således en af de få tilbageværende villaer i området. Bymuseet omtaler også Frederiksberg Allé, og herom skal der henvises til hvidbogens afsnit 4.4. Bymuseet mener, at disse forhold bør nævnes i lokalplanens redegørelse, idet man dog samtidig anfører, at bygningerne ikke mister deres kulturhistoriske betydning, selvom de står til nedrivning. I øvrigt foreslår Bymuseet, at to ældre baghuse genopføres på grunden.

Det anføres i en indsigelse, at cykelparkering under jorden ikke fungerer. En anden indsigelse foreslår så meget cykelparkering under jorden som muligt for at undgå for megen cykelparkering tæt på beboelsesejendommene.

En henvendelse foreslår et stiforløb fra Paludan Müllers Vej til Vesterbrogade, og at stationen ved Enghave Plads flyttes til Tove Ditlevsens Plads, som det



oprindeligt var planlagt. Der er også et forslag til, at der anlægges en station ved Vesterbrogade.

#### 6.4.2 Frederiksberg Kommunes bemærkninger

Metroselskabet vil angående ændrede friareal-, adgangs- og parkeringsforhold samt andre gener i anlægsfasen, herunder spørgsmålet om ekspropriation, tage kontakt til ejere og beboere forud for og undervejs i anlægsprocessen. Dette er beskrevet i afsnit 7.3.2.

Disse forhold kan der ikke optages bestemmelse om i en lokalplan.

Vedrørende muligheden for at opføre en bygning oven på stationen skal bemærkes:

Lokalplanen fastlægger *alene*, at stationen skal forberedes til, at der *kan* opføres en bygning oven på. Der er ikke i lokalplanen taget stilling til, *om* - og i givet fald *hvad* - der evt. skal bygges oven på stationen. Det vil ske i en senere fase. Der vil til den tid blive udarbejdet en ny lokalplan, som fastlægger anvendelses- og evt. bebyggelsesforhold mv. for ejendommen Frederiksberg Allé 41. I forbindelse med dette vil der komme en ny høringsperiode.

Under forudsætning af, at det ved lokalplan senere fastsættes, at der kan opføres en bygning oven på stationen, vil stationens servicefunktioner såsom, toiletter, adgang til rulletrapper og cykelkælder mv. komme til at ligge i bygningens stueetage med direkte adgang fra gadeniveau. Hvis der ikke skal opføres en bygning, vil disse funktioner – som på andre Metrostationer – skulle placeres indenfor stationskassen.

I Kommuneplan 2004 er i øvrigt fastsat en maksimal bebyggelsesprocent for området på 110.

Vedr. indsigelse om rådighedsindskrænkning skal bemærkes:

Lokalplan 105 fastlægger i dag området anvendt til boligformål mv. Med vedtagelse af lokalplan 155 aflyses lokalplan 105, og området fastlægges til metrostation, stationsforplads, færdselsareal og friareal/opholdsareal. Lokalplan 155 omfatter hele ejendommen Frederiksberg Allé 41 og vejarealer – benævnt delområde 1 – og dele af gårdrummet på de bagvedliggende ejendomme – benævnt delområde 2. I lokalplanens afsnit 3.3. (s. 14) er anført: ”Delområde 2 må på terræn anvendes til privat friareal/opholdsareal med adgangsmulighed for drift og vedligeholdelse af anlæg i tilknytning til stationen.”

Da lokalplan 155 således *ikke* omfatter de private ejendommers bebyggelser men udelukkende friarealerne, og da disse bl.a. fastlægges til private friarealer/opholdsarealer, vil der i praksis ikke ske rådighedsindskrænkning som følge af afløsning af lokalplan 105 og vedtagelse af lokalplan 155. Indsigelsen giver derfor ikke anledning til ændringer i lokalplan 155.

Vedr. udlæg til ”færdselsareal” og ”friareal/opholdsareal” skal bemærkes, at i lokalplanens redegørelse (s.9) er anført den bredere anvendelse for *hele* lokalplanområdet. I lokalplanens afsnit 3.3 (side 14) er – jf. ovenfor - specifikt anført, at *delområde 2* fastlægges til privat friareal/opholdsareal med adgangsmulighed for drift og vedligeholdelse.

Beplantningsmæssige forhold og træer er behandlet i afsnittene om rekreative forhold (afsnit 4.3) og natur (afsnit 4.4).

For at udgrave og anlægge stationsboksen vil det være nødvendigt at fjerne alle træer på Frederiksberg Allé 41 og bagvedliggende ejendomme indenfor lokalplanområdet. Bestemmelsen i lokalplanens afsnit 7.2 foreslås derfor ændret til: ”Øvrige træer, der er mere end 25 år gamle, må ikke fældes eller beskæres uden særskilt tilladelse. Undtaget herfra er de træer det, af hensyn til anlæg af metrostationen, er nødvendigt at fjerne.

Det er intentionen, at gårdrummet – efter anlæg af stationen - skal reetableres som det fremstår i dag, herunder med beplantning. I lokalplanens redegørelse (s.7) vil blive tilføjet: ”...herunder reetablering af beplantningen med træer i muligt omfang...” således som anført i indsigelsen ovenfor. Lokalplanen åbner mulighed for, at de to bagbygninger kan nedtages midlertidigt og senere genopbygges midlertidigt, såfremt det ønskes. Det tinglyste gårdfællesskab videreføres efter anlæggets færdiggørelse.

I lokalplanens redegørelse nederst s. 11 indføres bymuseets beskrivelse af de kulturhistoriske forhold i området.

Der etableres en kombineret nødtrappe og adgang til cykelparkeringen.

Muligheden for at bevare Løvefontænen på huset Frederiksberg Alle 41 vil blive vurderet i det videre arbejde.

Stationens placering er fastlagt i Lov om Cityringen, bl.a. som et kompromis mellem dels at sikre Frederiksberg Allé en vis bredde og bevare den karakteristiske allébeplantning - og dels at undgå at påvirke bygningerne inde i karreen.

Frederiksberg Kommune gør en stor indsats for undgå og imødegå graffiti i det offentlige rum. Der vil derfor blive indsat bestemmelser i lokalplanen til imødegåelse af graffiti.

En sti mellem Paludan Müllers Vej og Vesterbrogade vil gå henover private ejendomme, og vil derfor kræve ekspropriation, hvis kommunen ønsker at etablere stien. Kommunen vurderer, at tidsbesparelsen ved en sådan sti ikke er tilstrækkelig til at begrunde en ekspropriation.

Forslagene om anvendelse af alternativ udgravningsteknik er beskrevet i afsnit 7.2.2.3.

Lukningen af Platanvej og andre trafikmiljøspørgsmål er behandlet i afsnit 4.1.2.1 om trafik.

Cykelparkering under terræn er behandlet i afsnit 5.1

Mulighed for at sælge den udborede kalk er behandlet i afsnit 4.11: Stoffer og materialer.

Ændret linjeføring og andre tekniske løsninger er beskrevet i afsnit 7.1: Placering af stationer og linjeføring.

## **7 Placering af stationer, byrum, ekspropriationsforhold m.v.**

En del indsigelser omhandler forhold, der ikke skal vurderes i VVM-redegørelsen/miljørapporten for Cityringen. Det gælder spørgsmål om linjeføringen, placering af stationerne og skakte m.v., som er fastlagt i lovgivningen om en Cityring. Alternative forslag til linjeføring og placering af stationer er tidligere vurderet i "Udredning om Cityringen", som blev udarbejdet af Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR i 2002-2005. Heller ikke spørgsmål vedrørende indsigelser og bemærkninger om byrum mv. samt forhold med relation til ekspropriationer skal vurderes i VVM-redegørelsen. Da disse indsigelser har væsentlig tilknytning til projektet og er af betydning for borgerne, har Københavns og Frederiksberg Kommuner imidlertid valgt at inkludere dem i denne hvidbog.

### **7.1 Placering af stationer og linjeføring**

#### **7.1.1 Sammenfatning af indsigelser**

Der er indkommet i alt 160 indsigelser, der forholder sig til placeringen af stationer eller tunnelarbejdspladser, for så vidt de ønskes flyttet et andet sted hen. Endvidere er synspunkter om detailplaceringen af arbejdspladserne også indeholdt i opgørelsen. Københavns Kommune har modtaget 155 (se bilag 2) af de indkomne indsigelser om placering af stationer og tunnelarbejdspladser, hvoraf fem var i form af underskriftindsamlinger. Frederiksberg Kommune har modtaget fem indsigelser om dette emne (se bilag 3), heraf én indsigelse om v/ Enghave Plads.

Da kommunernes bemærkninger til indsigelser om stationsplaceringer ligger tæt op ad bemærkningerne til indsigelser om linjeføring er det valgt at slå disse emner sammen. Der er derfor to oversigtstabeller, men kun ét kapitel med bemærkninger.

Tabel 7.1 viser fordelingen af indsigelser om placering af stationer, og Tabel 7.2 viser fordelingen af indsigelser om linjeføringen.

Tabel 7.1 Fordeling af indkomne indsigelser om placering af stationer

Emne/område	Antal
v/ Enghave Plads	4
v/ Christiansborg (Gl. Strand) <sup>2)</sup>	38
v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken) <sup>3)</sup>	12
Kongens Nytorv	1
v/ Frederiks Kirke og v/ Christiansborg	7
Nordhavn og v/ Frederiks Kirke	1
v/ Nørrebro Runddel	1
Nørrebroparken <sup>5)</sup>	28
Nørrebroparken og v/ Nørrebro Runddel	2
v/ Rådmandsmarken	3
Øster Søgade <sup>4)</sup>	40
v/ Vibenshus Runddel	1
Østerport	1
v/ Aksel Møllers Have	1
Frederiksberg Station	3
v/ Platanvej	1
Trafik	3
Flere emner, linjeføring mv. <sup>1)</sup>	13
<b>I alt</b>	<b>160</b>

- 1) Omfatter kategorierne flere emner, linjeføring, linjeføring og placering, design
- 2) To underskriftsindsamlinger med henholdsvis 2054 og 1136 underskrifter (i alt 3190)
- 3) En underskriftsindsamling med 620 underskrifter
- 4) En underskriftsindsamling med 2272 underskrifter
- 5) En underskriftsindsamling med 40 underskrifter fra formænd for andels- og ejerforeninger samt erhvervsdrivende i Hillerødgade

Der er modtaget i alt 33 indsigelser, der forholder sig til linjeføringen. Københavns Kommune har modtaget 31 indsigelser (se bilag 2), og Frederiksberg Kommune har modtaget en enkelt indsigelse (se bilag 3).

Tabel 7.2 Fordeling af indkomne indsigelser om linjeføringen

Emne/område	Antal
Linjeføringen generelt <sup>1)</sup>	15
v/ Enghave Plads	5
v/ Christiansborg (Gl. Strand)	3
v/ Christiansborg og v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)	2
Nordhavn	1
v/ Poul Henningsens Plads	1
Øster Søgade (Sortedams Sø)	5
v/ Platanvej	1
<b>I alt</b>	<b>33</b>

Omfatter indsigelser fra kategorierne "linjeføringen", "linjeføring og placering af stationer", "trafik" samt "flere emner".

## Placering af stationer

### 7.1.1.1 Stationen ved Enghave Plads

Indsigelserne om Enghave Plads handler om, hvorvidt stationen kunne placeres på Tove Ditlevsens Plads i stedet. Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe og Vesterbro Lokaludvalg ønskede, at stationen skulle placeres på Tove Ditlevsens Plads, men accepterer, at den nu skal ligge på Enghave Plads. De øvrige indsigelser er enten en beklagende konstatering af, at stationen tilsyneladende er placeret på Enghave Plads, et spørgsmål om, hvorvidt den er placeret, og et forslag til at den alligevel placeres på Tove Ditlevsens Plads.

### 7.1.1.2 Stationen v/ Christiansborg (Gl. Strand)

Der er 38 indsigelser om v/ Christiansborg (Gl. Strand), hvorunder der er to underskriftsindsamlinger med i alt 3190 underskrifter mod at placere en station på Gl. Strand. Endvidere er der syv indsigelser, som både forholder sig til placeringen af stationer v/ Christiansborg og v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken), og tre af de indkomne indsigelser under flere emner, der omhandler v/ Christiansborg. Således er der i alt 48 indsigelser om v/ Christiansborg. Indre By Lokalråd, en del museer, flere foreninger samt erhvervsdrivende og grundejere har afgivet indsigelse om placeringen af en station på Gl. Strand.

I nogle indsigelser anføres det, at der ikke er behov for en station v/ Christiansborg, da nærheden til Kongens Nytorv, Nørreport, og den kommende station på Rådhuspladsen medfører, at gangafstanden til tog/Metro er så kort, at behovet for en station ikke er til stede.

De fleste indsigelser foreslår en ændret placering af stationen af en række forskellige grunde. I anlægsfasen peges der på problemer med grundvandssænkningen, sætningsskader, miljøforhold (støj, vibrationer og luftforurening), adgangen til husene på Gl. Strand, herunder til adgangen til restauranter og Kunstforeningen Gl. Strand. Disse argumenter er behandlet under de respektive emner.

I driftsfasen af Cityringen peges der i en række indsigelser på, at den ændring af byrummet som følger af stationens placering, vil være negativ i forhold til det gamle kulturmiljø, som findes på Gl. Strand. Der peges især på den kulturhistoriske og rekreative værdi og pladsens ro. Cykelparkering i driftsfasen nævnes som et særligt problem. Disse synspunkter behandles i andre afsnit i hvidbogen.

En række indsigelser argumenterer med en ændret placering ud fra passagermæssige overvejelser. Det fremføres, at en placering lidt væk fra Gl. Strand vil dække det samme passagergrundlag, eller endda få et forbedret grundlag, f.eks. fra kontorerne på Slotsholmen. Andre argumenter for en ændret stationsplacering er, at andre pladser og byrum bedre kan bære at blive indrettet til at rumme en Metrostations elementer. Der er peget på følgende alternative placeringer af stationen:

- Flytning af dele af arbejdspladsen
- På Højbro plads
- På Christiansborg Slotsplads
- På pladsen ved Thorvaldsens Museum og gavlen af Ridehuset, hvor stationen så kan forbindes med en cykel- gangbro til Nybrogade.
- I Kanalen

Mange enslydende indsigelser foreslår af hensyn til Kunstforeningen Gl. Strand, at stationen flyttes, så adgangen til kunstforeningen ikke hindres, man peger på en placering på Højbro Plads eller en placering i Kanalen. Kunstforeningen selv foreslår, at dele af arbejdspladsen kunne flyttes, altså den del af det område, der inddrages til byggeriet, men hvor selve stationen ikke skal placeres.

#### **7.1.1.3 Kongens Nytorv**

En indsiger mener, at stationsplaceringen er ændret i forhold til loven og ønsker den ført tilbage af forskellige grunde.

#### **7.1.1.4 v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)**

Der er i alt 19 indsigelser og én underskriftsindsamling med i alt 620 underskrifter, som vedrører placeringen af en station v/ Frederiks Kirke. Københavns Stiftsøvrighed og Menighedsrådet for Frederiks Kirke / Marmorkirken er blandt de høringsforslag, som anbefaler, at stationen ikke skal placeres ved Marmorkirken.

De fleste indsigelser kommer med en række forslag til alternative placeringer, f.eks. ved:

- Larsens Plads
- Skuespilhuset
- Kvæsthusbroen
- Hjørnet af Dronningens Tværgade/Adelgade/Borgergade

- Operaen.

Flere af disse indsigelser anfører, at disse placeringer tidligere har været inde i debatten, bl.a. i Udredning om Cityringen.

Argumenterne imod placeringen ved Frederiks Kirke er bl.a., at anlægsarbejderne menes at ville skade kirken, specielt peges på grundvandsforhold og vibrationer. Indsigerne peger også på støjforholdene i anlægsfasen. Argumenterne imod placeringen af den færdige station omfatter, at hovedtrappe og nødtrapper, samt ventilationsriste og cykelparkering vil ødelægge byrummet. Disse synspunkter behandles andre steder i hvidbogen. Endvidere argumenteres med, at et tilsvarende antal passagerer vil få glæde af den ændrede placering på de ovennævnte steder.

I nogle indsigelser foreslås en placering ved havnen af en tunnelarbejdsplads (og efterfølgende station) sammen med muligheden for at kunne sejle det opborede materiale til Nordhavn og modtage tunnelelementer med pram. Enkelte indsigelser kæder i samme forbindelse Cityringsprojektet sammen med et havnetunnelprojekt og foreslår også en station ved Kastellet.

En række indsigelser så gerne, at stationen, hvis den fastholdes ved kirken, blev rykket lidt bort fra kirken, f.eks. ved en spejlvending ud mod St. Kongens Gade. Der spørges i flere indsigelser til, hvorfor den løsning, som var fremme i Udredningsrapporten, hvor hovedtrappen var placeret på hjørnet af St. Kongens Gade og Frederiksgade, kaldet "Tietgens Ærgrelse", ikke længere er aktuel.

I en indsigelse spørges der om, der reelt er behov for stationen.

#### **7.1.1.5 Forslag om Metrostation i forbindelse med byudviklingen i Nordhavn**

Et par indsigelser foreslår en Metrostation i Nordhavnsområdet i forbindelse med byudviklingen, eventuelt kombineret med en tunnelarbejdsplads. Der argumenteres for, at det er en god løsning på transportproblemet for mucken (den udgravede jord), samt at det er hensigtsmæssigt i forhold til den kommende byudvikling.

#### **7.1.1.6 v/ Nørrebro Runddel**

Nørrebro Lokaludvalg mener, at stationen skal flyttes ud i krydset, så den ikke optager det kommende parkareal, og således, at der kan etableres nedgange på alle fire hjørner, så fodgængerne kan komme direkte ned til stationen uden at skulle ud i det befærdede kryds. En indsigelse fra Socialdemokraterne på Nørrebro foreslår, at hovednedgangen til stationen rykkes længere ud på Runddelen, og at der etableres gangtunneler af hensyn til fodgængertrafikken. Begge indsigelser argumenterer især med trafiksikkerheden ved adgangen til stationen. Bemærkninger vedr. parkarealet findes i afsnit 7.2 om byrum mv., mens bemærkninger vedr. trafiksikkerhed og gangtunneller findes i afsnit 5.1 om trafik i driftsfasen.



### 7.1.1.7 Tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken

I alt 30 høringsforslag omhandler Nørrebroparken, endvidere vedrører tre af de indkomne indsigelser, der er kategoriseret under trafik, også placeringen af tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken. Alle de indkomne indsigelser mener, at det vil være negativt for området, hvis Nørrebroparken inddrages til tunnelarbejdsplads. Der fremføres sociale, miljømæssige (støj og luftforurening), trafikmæssige, trafiksikkerhedsmæssige, kriminalitetsmæssige, samt rekreative argumenter, der behandles under de relevante afsnit i hvidbogen.

Mange indsigelser kommer med forslag til hvor tunnelarbejdspladsen kan flyttes hen eller placeres anderledes, følgende muligheder er foreslået:

- ”DSB-arealet” ved Borgmestervangen
- ”Engstrømgrunden” evt. med tilstødende arealer ved Metropolitanskolen, tilstødende vejarealer, og med forbindelse til arbejdspladsen v/ Landsarkivet
- Ryparken
- Fælledparken
- Banelegemet langs Rovsingsgade
- Inddragelse af vejarealet i Hillerødgade
- Rykkes mod nord, således at det nuværende asfaltområde mellem fodboldbanerne og legepladsen kan omdannes til fodboldbaner. For at få plads til tunnelarbejdspladsen suppleres med arealer på den anden side af Hillerødgade.
- Arealet til tunnelarbejdspladsen formindskes

En indsigelse anbefaler, at skakten på tunnelarbejdspladsen flyttes til midt på pladsen, så der er lige langt til beboere på hver side.

I en indsigelse spørges der om, der kan etableres en station i Nørrebroparken.

### 7.1.1.8 v/ Rådmandsmarken

Tre indsigere foreslår, at selve stationens indretning ændres, så hovedtrappen placeres, hvor Sigurdsgade og Fafnersgade løber ud i Haraldsgade. Man mener ikke, at det vil påvirke funktionen af stationen, og det vil begrænse generne for beboerne betragteligt. En indsiger anfører, at en gældende lokalplan medfører, at hovedtrappen ikke kan placeres i den pågældende bygning.

### 7.1.1.9 Tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade (Sortedams Sø)

Der er i alt 40 indsigelser om placeringen af tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade, heraf et med en underskriftsindsamling med 2272 underskrifter. Endvidere vedrører en af de indkomne indsigelser kategoriseret under trafik også placeringen af tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade.

I mange af de indkomne indsigelser, herunder indsigelsen fra Østerbro Lokaludvalg, fremføres det, at der ikke bør etableres en tunnelarbejdsplads i søen, og der fremføres en række argumenter imod dette, bl.a. ud fra sociale, erhvervs-mæssige, miljømæssige (støj og luftforurening), trafik- og trafiksikkerhedsmæssige, samt rekreative argumenter, der behandles andre steder i hvidbogen.

Østerbro Lokalråd finder fortsat, at placeringen af tunnelarbejdspladsen i Sortedams Sø er et mindre onde end en placering på Trianglen. Rådet mener derimod ikke, at der er taget tilstrækkeligt hensyn til beboerne på Øster Søgade, og stiller en række forslag om afværgeforanstaltninger, herunder at skakten flyttes ind midt på tunnelarbejdspladsen.

Der fremføres en række alternative placeringer for tunnelarbejdspladsen, herunder:

- I Fælledparken ved Trianglen
- I Fælledparken ved Vibenshus Runddel
- Langs østsiden af Østerport Station
- I havnen, hvor man kan sejle materialer til og fra anlægsarbejderne, og hvor man efterfølgende kan etablere en station, f.eks. ved Skuespilhuset
- I Nordhavn eller Sydhavn, så man kan sejle materialer til og fra anlægsarbejderne.

#### **7.1.1.10 Forslag om en station ved Rigshospitalet**

To indsigere foreslår, at Rigshospitalet med de mange arbejdspladser og besøgende bliver betjent direkte med en Metrostation.

#### **7.1.11 Trafik**

I tre indsigelser argumenteres ud fra trafikale synspunkter for, at tunnelarbejdspladserne skal placeres andre steder end i hhv. Nørrebroparken og Sortedams Sø. Indkomne indsigelser er derfor behandlet i afsnittet om trafik.

#### **7.1.12 v/ Vibenshus Runddel**

Københavns Universitet (KU) mener, at stationens placering et stort plus for universitetet, der er arbejdssted for mere end 20.000 mennesker. Universitetet foreslår dog, at stationen kan rykkes vestpå for at eliminere barriereeffekten af Nørre Allé, og at der i den videre projektering lægges vægt på at mindske barriereeffekten af Nørre Allé.

#### **7.1.13 Østerport Station**

En indsigelse anfører, at en placering af Østerport Metrostation på Oslo Plads 2 (ved hjørnet af Folke Bernadottes Allé) er bedre. Herved kan man samtidig kan fjerne nogle betonbygninger. Sekundært foreslås stationen placeret ud for Østre Anlæg over for den i redegørelsen anførte placering. Det fremføres, at den samlede miljøbelastning bliver mindre ved disse placeringer.

#### **7.1.14 v/ Poul Henningsens Plads**

Østerbro Lokaludvalg ønsker belyst, om andre placeringer af stationen v/ Poul Henningsens Plads er mulige, f.eks. centralt på Poul Henningsens Plads eller det trekantede område ved Borgmester Jensens Alle.

#### **7.1.15 Forslag til station mellem Enghave Plads og København H**

En indsigelse anfører, at der ikke har været samarbejde mellem Frederiksberg og Københavns Kommune, fordi behovet for en station ved mellem Enghave

Plads og København H ikke er blevet imødekommet. Indsigeren anfører, at der ikke er reelt behov for en station ved Stampesgade, da der er rimelig kollektiv trafikbetjening. En station på selve Vesterbrogade mellem København H og Enghave Plads ville være ideel.

#### **7.1.1.15 Andre synspunkter (under flere emner)**

I en indsigelse foreslås det, at man i forbindelse med en ændret linjeføring også etablerer en station kaldet Parken på Gunnar Nu Hansens plads, som vil være til stor gavn for alle ved de kommende arrangementer. Dette synspunkt er også fremført af Østerbro Lokaludvalg.

#### **7.1.1.16 Linjeføringen generelt**

En række indsigere spørger til, om det er muligt at ændre linjeføringen på nuværende tidspunkt. Dette er der redegjort for i kapitel 3 om processen.

#### **7.1.1.17 Forslag om ændret linjeføring for at mindske påvirkning af Indre By**

Nogle indsigere anfører, at stationsarbejdspladserne/de færdige stationer vil påvirke Indre By i København. En indsiger foreslår, at linjeføringen gennem Indre By via v/ Christiansborg, Kongens Nytorv og v/ Frederiks Kirke erstattes af en linjeføring langs havnen, hvor en del af byudviklingen har fundet sted i de senere år. Ud over at friholde historiske byområder for anlægsarbejder og betjene nybyggerier som Skuespilhuset og Operaen ville en linjeføring langs havnen give mulighed for at placere tunnelarbejdspladser på steder, hvor materiale til og fra tunnelbyggeriet kan sejles med pramme i stedet for at blive kørt på lastbil.

#### **7.1.1.18 Forslag om ændret linjeføring for at reducere trafikbelastningen fra tunnelarbejdspladserne i Nørrebroparken eller fra Østersøgade.**

I nogle indsigelser argumenteres ud fra trafikale synspunkter for, at tunnelarbejdspladserne skal placeres andre steder end i henholdsvis Nørrebroparken og ved Øster Søgade (Sortedams Sø). Indkomne indsigelser er derfor behandlet under disse placeringer.

#### **7.1.1.19 Forslag om radiale Metrolinjer i stedet for ringlinje**

En indsiger foreslår, at det overvejes, om ringlinjen bør erstattes af radiale linjer under Vesterbrogade – Østerbrogade og Nørrebrogade – Amagerbrogade.

#### **7.1.1.20 Forslag om sporvogne eller letbaner i stedet for Metro**

I en indsigelse foreslås planerne om Metrobetjening af de tætte bydele erstattet af planer om moderne sporvogne eller letbaner. Der argumenteres med, at letbaner er billigere i anlæg, at generne i anlægsperioden vil være mindre, og at letbaner bedre ville kunne sikre opfyldelse af kommunens målsætning om en afbalanceret, bæredygtig fordeling på transportmidler.

#### **7.1.1.21 Forslag om udvidelse af Metrosystemet, herunder afgreningskammeret**

I to indsigelser foreslås Metrosystemet udvidet til bl.a. Brønshøj, Ejby, Lyngby, Værløse og Avedøre. Udsættelsen af anlæg af afgreningskamre for en Metrolinje mod Brønshøj beklages, idet det anføres, at et senere anlæg vil blive dyrere

og mere kompliceret at etablere. Det anføres, at man frasiger sig muligheden for en afgrening til Brønshøj.

#### **7.1.1.22 Forslag om Metrostation i forbindelse med byudviklingen i Nordhavn**

Et par indsigelser foreslår en Metrostation i Nordhavnsområdet i forbindelse med byudviklingen, eventuelt kombineret med en tunnelarbejdsplads. Der argumenteres for, at det er en god løsning på transportproblemet for mucken (den udgravede jord), samt at det er hensigtsmæssigt i forhold til den kommende byudvikling.

#### **7.1.1.23 Forslag om afgrening fra Trianglen til Nordhavn**

Østerbro Lokaludvalg foreslår Nordhavnsområdet bundet mere direkte sammen med den centrale del af Østerbro gennem en afgrening ved Trianglen i stedet for ved Østerport.

#### **7.1.1.24 Forslag om ændret linjeføring på Østebro ved Lægeforeningens Huse**

En indsigelse foreslår, at man ændrer linjeføringen på Østerbro, så man undgår at komme under Lægeforeningens huse, der står på blød bund. Dette behandles i afsnit om ekspropriationsforhold mv.

#### **7.1.1.25 v/ Poul Henningsens Plads**

I en indsigelse spørges der om, det er nyt, at linjeføringen går ind under deres hus, Reersøgade 2/Jagtvej 229 og Østerbrogade 101.

#### **7.1.1.26 Forslag om rangerforbindelse mellem gammel og ny Metrolinje**

En indsigelse foreslår en rangerforbindelse mellem den gamle og den nye Metro, således at der kun er behov for ét klagøringscenter.

#### **7.1.1.27 Forslag om længere adgangstunneler til underjordiske stationer.**

I indsigelsen fra Indre By Lokalråd argumenteres for underjordiske stationer uden dagslys, og for længere op – og nedgange (gangtunneler), der gør, at stationen kan dække et større område.

### **7.2.1 Kommunernes bemærkninger**

#### **7.2.1.1 v/ Enghave Plads**

Placeringen af stationen på Enghave Plads i forhold til Tove Ditlevsens Plads er blevet undersøgt og dette er der redegjort for i VVM-redegørelsen/miljørapporten side 48. Placeringen er begrundet med, at den er mere central i kvarteret, og at byrumsmæssige, funktionelle og anlægstekniske forhold taler for placeringen på Enghave Plads.

#### **7.2.1.2 Forslag om linjeføring langs havnen for at mindske påvirkningen af Indre By**

Udgangspunktet for fastlæggelsen af linjeføringen har været at nå flest muligt med den kortest mulige linjeføring. Det betyder, at stationer midt i områder med mange mål (indbyggere og arbejdspladser) er prioriteret højt, og at hensy-

net til transport af materialer i den (relativt set) kortere anlægsfase er prioriteret lavere.

Med en linjeføring langs havnen ville oplandene for stationerne (trods de besøgende til kulturinstitutionerne) være væsentligt mindre, idet koncentrationen af indbyggere og arbejdspladser er langt mindre langs havneløbet end ved Middelalderbyen og i Frederiksstaden. Den foreslåede linjeføring langs havnen ville være længere og dyrere, og Metroen ville med denne linjeføring få færre passagerer og give en ringere kollektiv trafikbetjening. Driftsøkonomien ville også blive dårligere (jf. bilag 1.4 i Screeningsrapporten).

### 7.2.1.3 v/ Christiansborg (Gl. Strand)

Linjeføringen og dermed stationsplaceringerne for Cityringen er fastlagt efter ønsket om at betjene flest muligt for de lavest mulige anlægsomkostninger. I City er passagergrundlaget stort, og stationerne ligger derfor særligt tæt.

Med beliggenheden på Gl. Strand er det beregnet, at Metrostationen her vil blive en af de største på Cityringen (lige efter de fem store skiftestationer). Stationen betjener et meget tæt opland (med ca. 2.000 beboere og ca. 15.000 arbejdspladser) bedre end nabostationerne på Rådhuspladsen og ved Kongens Nytorv. Stationen forventes at få et passagertal i samme størrelsesorden som stationer, der i dag er blandt de 10 mest benyttede jernbanestationer i Danmark.

Hvis stationen ikke anlægges, vil en stor del af passagererne få en dårligere betjening, og en del ville falde helt væk / benytte andre transportmidler. Tilgængeligheden med den kollektive trafik til og fra området ville blive ringere, og den kollektive trafiks konkurrenceevne ville blive lidt dårligere. Uden en station nær Højbro Plads ville passagerer søge mod de meget travle stationer på Rådhuspladsen og Kongens Nytorv, der i så fald ville få endnu flere passagerer. Udeladelse af en station nær Højbro Plads ville ændre beregningsgrundlaget for passagertallet, og dermed grundlaget for den politiske aftale, der er indgået om Cityringen.

De foreslåede alternative placeringer gennemgås nedenfor:

- Omplacering af dele af arbejdspladsen. Den skitse af arbejdspladsens udstrækning, der findes i VVM-redegørelsen/miljørapporten (side 120) viser arealbehovet for arbejdspladsen. Metroselskabet har på Københavns Kommunes foranledning undersøgt mulighederne for, om dele af arbejdspladsen kan flyttes ud over kanalen, herunder om det er muligt at lade hovedparten af lastvogntransporterne ankomme/afgå fra Vindebrogade. Løsningen tilgodeser i en vis udstrækning bylivsinteresserne på Gl. Strand ved at en del af Gl. Strand kan friholdes for byggepladsaktiviteter, og således at kunsttransporter til Kunstforeningen Gl. Strand kan foregå stort set som hidtil. Løsningen medfører, at cyklister på Vindebrogade i vestlig retning ledes via Gl. Strand, samt at et busstop flyttes, men at busserne i øvrigt kører som hidtil.
- Højbro Plads. Set i forholdet til oplandet – de tætte kvarterer midt i Middelalderbyen og de mange strøgkunder – ville den ideelle placering være Højbro Plads tæt ved Amagertorv. Der er imidlertid ikke plads til en station på

tværs af Højbro Plads (som linjeføringen forudsætter), så Gl. Strand er det nærmeste / bedste alternativ. Københavns Kommune har en række meget store tekniske anlæg placeret under Højbro Plads, som man ville skulle placere i andre pladsarealer i området, hvis en station skulle placeres her. En flytning vil medføre uoverskuelige opgravninger i de nærliggende gader. Metroselskabet oplyser yderligere, at den foretrukne typestation ikke kan anvendes på en placering på Højbro Plads, idet den ville komme til at være placeret vinkelret på linjeføringen. Såfremt man skulle anlægge en tunnelstation, der skulle bores ud under husene i området, ville dette ifølge oplysninger fra Metroselskabet være markant dyrere, og stationen ville få dårligere adgangsforhold for passagerer. Endvidere ville det forudsætte, at Københavns Kommune havde omlagt de tekniske anlæg. En løsning på Højbro Plads er samlet set ikke hensigtsmæssig.

- Christiansborg Slotsplads eller Bertel Thorvaldsens Plads. Hvis stationen flyttes længere væk (over på Slotsholmen), fra et område med stort passagerpotentiale til et område med et ringere passagerpotentiale, sker i en vis udstrækning den samme forringelse som ovenfor nævnt. Passagergrundlaget forringes jo længere væk fra Højbro Plads stationen placeres. Det er ikke beregnet, hvor mange passagerer en station på Bertel Thorvaldsens Plads eller på den sydøstlige del af Christiansborg Slotsplads ville få, men det ville formodentlig være mærkbart færre. Metroselskabet oplyser, at en placering på Thorvaldsens Plads eller Christiansborg Slotsplads ville resultere i en længere linjeføring med skarpe kurver. Dette ville resultere i en lavere rejsehastighed og generelt lavere passagertal. Københavns Kommune vurderer, at en placering på Bertel Thorvaldsens Plads vil vanskeliggøre byens trafikafvikling i Vindebrogade. Derfor er de to lokaliteter på Slotsholmen ikke hensigtsmæssige.
- Placering i Kanalen. En placering af stationsboksen ude i kanalen vil ikke friholde Gl. Strand for anlægsarbejder, idet de metrokonstruktioner, der skal op over jorden (trapper, elevatorer, ventilation mv.) alligevel vil skulle placeres på Gl. Strand af hensyn til adgangen for passagererne. Disse installationer vil ikke kunne placeres på Slotsholmen/Vindebrogade, da hele arealet over til Slotskirken anvendes til nødvendige trafikarealer. En flytning af selve stationsboksen ud i Kanalen vil derfor ikke resultere i et væsentligt reduceret behov for inddragelse af areal på den smalle del af Gl. Strand. Denne placering forekommer derfor ikke hensigtsmæssig. Hertil kommer, at man uden at opnå fordele lægger væsentlige hindringer i vejen for den sejlende trafik i Kanalen.

#### **7.2.1.4 Kongens Nytorv Station**

Det Metroprojekt, der har været i VVM-høring, er på et forholdsvist tidligt projektstade, hvor det fortsat er muligt at optimere udformningen af de enkelte stationer. På Kongens Nytorv har optimeringen af projektet bevirket, at stationen nu planlægges udført som en højtliggende tunnelstation med direkte forbindelse til den eksisterende Metrostation på concoursniveau og med en fælles hovedtrappe for de to stationer. Den eksisterende hovedtrappe planlægges nedlagt. Den højtliggende station indebærer bl.a. den fordel, at stationen bliver lettere tilgængelig for passagererne, og sammenhængen mellem de to stationsrum bli-

ver mere funktionel og lettere at overskue. Ændringerne vurderes kun i ubetydeligt omfang at ville ændre på VVM-redegørelsens forudsætninger for trafikafviklingen, tilgængeligheden af de berørte ejendomme i anlægsperioden, placeringen af arbejdspladsen og omfanget af de forudgående ledningsomlægninger. Grund-idéen om friholdelse af Krinsen for synlige stationselementer fastholdes.

#### **7.2.1.5 v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)**

Placeringen af en station ved Frederiks Kirke er undersøgt både i screeningsrapporten, i Udredningens rapporter og tidlige undersøgelser af linjeføringsalternativerne i Frederiksstaden, som er politisk behandlede.

I det følgende gives et kortfattet resumé af begrundelsen for placeringen ud fra passagermæssige forhold:

- Frederiksstaden udgør et meget tæt opland med mange arbejdspladser. Stationen ved Frederiks Kirke ligger centralt i dette opland, med korte gangafstande for flest mulige passagerer, og stationen forventes at blive en af de største uden for gruppen af store skiftestationer København H, Kongens Nytorv, Østerport, Nørreport og Frederiksberg stationer.
- En udeladelse eller flytning af stationen væk fra tyngdepunktet i Frederiksstaden vil alt andet lige forringe passagergrundlaget og medføre længere gangafstande for et stort antal passagerer. En placering ved vandet (f.eks. ved Larsens Plads, Kvæsthusbroen, Skuespilhuset eller Operaen) ville således medføre, at en betydelig del af det stationsnære område vil være vand eller et lidt tyndt opland på den anden side af havneløbet (på Holmen). En placering ved Larsens Plads er beregnet at give Metroen både en dårligere anlægsøkonomi og en dårligere driftsøkonomi.
- En placering ved Adelgade eller Borgergade ville ligeledes give Metroen et opland med færre indbyggere og arbejdspladser (bl.a. på grund af Kongens Have), og med denne placering ville den østligste del af Frederiksstaden ikke blive Metrobetjent.

Med hensyn til trafikale hensyn er der foretaget følgende fravalg:

- En placering af en station i Adelgade/Borgergade medfører, at gaden lukker helt for trafik. Det vil give et uovervindeligt problem i forhold til trafikafviklingen fra nord (Lyngbyvejen/Tagensvej) til Frederiksstaden/Kongens Nytorv/Amager og den modsatte vej. Denne trafik vil ikke kunne omlægges til andre gader med tilstrækkelig kapacitet. Et resultat vil bl.a. være, at trafikken vil søge at komme frem via bolig-gaderne i området. Af trafikale grunde vurderer Københavns Kommune, at denne placering derfor ikke hensigtsmæssig.
- En placering af stationen i St. Kongensgade er mulig, men anlægsarbejderne vil blokere St. Kongensgade fuldstændigt i anlægsperioden. Københavns Kommune har vurderet, at dette vil være en så væsentlig gene for beboere,

erhverv og trafik, at denne mulighed ikke er hensigtsmæssig. Den er derfor ikke undersøgt nærmere.

Andre overvejelser:

- Kommunens bemærkninger til forslaget om at placere hovedtrappen på Tietgens Ærgrelse henvises til hvidbogens kapitel om byrum, afsnit 7.2. Det skal bemærkes, at en placering af hovedtrappen på Tietgens Ærgrelse ikke ville medføre en ændret placering af selve stationsboksen.

#### **7.2.1.6 Forslag om Cityringen til Nordhavn og forslag om stationer i Nordhavn**

Cityringens formål er at forbedre den kollektive trafikbetjening af de tætteste byområder i Københavns og Frederiksberg Kommuner, herunder af tætbefolkede områder, der i dag ikke er velbetjente med Metro eller S-tog. Den påregnes åbnet for trafik i år 2018 – dvs. mange år før der vil være en stor, ny bydel i Nordhavnsområdet.

En ændring af Cityringens linjeføring – således at den i stedet for Østerbro primært betjener Nordhavnsområdet – ville ganske vist kunne aflaste en del af vejnettet for tung trafik i forbindelse med transport af materialer til og fra Nordhavn i anlægsperioden, men ville til gengæld ikke i samme grad forbedre den kollektive trafik på Østerbro på langt sigt, og driftsøkonomien i en sådan løsning skønnes at ville blive uacceptabelt ringe.

Nordhavnsområdets primære kollektive trafikbetjening bliver i en årrække Nordhavn Station. Københavns Kommune arbejder i den forbindelse for en aftale med staten om en opgradering og modernisering af Nordhavn Station. Adgangsforholdene til stationen fra Indre Nordhavn og Marmormolen bør forbedres betydeligt.

På længere sigt (når kundegrundlaget er til stede) skal der etableres en højklaset kollektiv trafikbetjening af hele den nye bydel i Nordhavn, formentlig i form af en Metrolinje fra Østerport via Nordhavn Station til Ydre Nordhavn. Københavns Kommune har i forbindelse med budgettet for de kommende år afsat midler til en nærmere belysning af muligheder for og konsekvenser af en sådan Metrobetjening af Nordhavn – under forudsætning af statens medvirken.

#### **7.2.1.7 Forslag om afgrænsning fra ved Trianglen til Nordhavn**

En senere Metrolinje til Nordhavnsområdet er i forbindelse med Udredning om Cityringen foreslået etableret som en separat linje med udgangspunkt ved Østerport Station, som er en stor skiftestation, og ikke med udgangspunkt ved Trianglen. Det skyldes, at Nordhavn som en selvstændig bydel vil have hele hovedstadsregionen som opland, og at det derfor er vigtigst at koble den nye Metrolinje på Østerport Station, hvor der foruden Cityringen vil være mulighed for at skifte direkte til så godt som alle S-tog og regionaltog, inklusive Øresundstogene til Kastrup og Malmø.

#### **7.2.1.8 v/ Nørrebro Runddel**

Bemærkninger til stationens placering findes i afsnittet om byrum.



### 7.2.1.9 Tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken

Principperne bag placeringerne af tunnelarbejdspladserne er kort beskrevet i VVM-redegørelsen/miljørapporten, side 40. Der er behov for mindst tre jævnt fordelte tunnelarbejdspladser på en Metrostrækning af Cityringens længde. Tunnelarbejdspladserne kræver af hensyn til den omfattende transport af materialer mellem tunnel og terræn relativt store skakte med tilhørende kamre, hvor kraner fra terræn kan nå arbejdstogene i begge tunnelrør, og hvor arbejdstogene kan skifte fra ét tunnelrør til det andet og blive servicede mm. Tunnelarbejdspladserne er derfor placerede ved de skakte, der rummer disse muligheder. Endvidere skal tunnelarbejdspladserne placeres, hvor der er tilstrækkeligt arbejdsarealer på terræn, samt gode muligheder for afviklingen af trafikken. Specielt er der også taget i betragtning, at placeringen skulle genere så få naboer (borgere/erhvervsliv) som muligt.

Metroselskabet oplyser endvidere, at der til de to tunnelarbejdspladser er knyttet sporskiftekamre, der under alle omstændigheder skal etableres, således at der under alle omstændigheder skal etableres en arbejdsplads pågældende steder, om end i reduceret omfang.

Metroselskabet har oplyst, at hvis man arbejder fra kun én tunnelarbejdsplads, bliver anlægstiden længere. Der bliver en forsinkelse på minimum tre år. De væsentlige installationsarbejder (fx spor, lys, kabler, ventilation m.m.) kan først påbegyndes, når tunnelarbejderne er helt færdige på alle stationer hele vejen rundt, således at anlægsperioden for det samlede projekt forlænges til skade for det samlede projekts naboer, der i givet fald måtte tåle generne væsentligt længere end forudsat i VVM-redegørelsen. Tilsvarende har Metroselskabet oplyst, at en reduktion af antallet af tunnelarbejdspladser til kun 2 ville medføre en forlænget anlægstid på 1,5 – 2 år.

Tunnelarbejdspladserne skal endvidere fordeles jævnt på ringen. Med de behov, en tunnelarbejdsplads skal opfylde rent anlægsteknisk og trafikalt er de tre valgte placeringer, nemlig i Sydhavn, på Østerbro og på Nørrebro de optimale. Nørrebroparken er den bedst egnede/mindst ringe mulighed for placering af tunnelarbejdspladsen på Nørrebro. Dette uddybes nedenfor.

En tunnelarbejdsplads i Nørrebroparken kan beskrives som følger:

Tunnelarbejdspladsen etableres i forbindelse med et egnet sporskifteskammer. Der er tilstrækkelig plads på terræn, hvilket giver mulighed for at indrette arbejdspladsen, således at der tages størst muligt hensyn til naboerne. Dette omfatter placering af ind- og udkørsel, placering af støjende funktioner, mm. Der er endvidere relativt god afstand til naboer, og der kræves ikke ekspropriation af hverken boliger, institutioner eller erhvervsarealer, eller midlertidig lukning af veje. Endvidere ligger pladsen i nær tilknytning til overordnede færdselsårer, der har kapacitet til at afvikle trafikken til og fra arbejdspladsen. Placeringen af tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken er endvidere i overensstemmelse med lovgivningen for Cityringen. Metroselskabet har på Københavns Kommunes foranledning detaljeret arbejdet med indretningen af tunnelarbejdspladsen for at reducere det areal, der skal inddrages. Dette har resulteret i, at det areal, der

inddrages i Nørrebroparken kan reduceres væsentligt, således, at det kun har den fulde udstrækning som vist i VVM-redegørelsen i en periode på ca. 3 år fra 2012. Endvidere kan udkørslen fra byggepladsen placeres i Hillerødgade, og ikke som tidligere planlagt i Nordbanegade.

I det følgende kommenteres synspunkter for de forskellige placeringer, som borgerne har foreslået:

- På ”DSB-arealet” ved Borgmestervangen. Metroselskabet har oplyst, at der er en række tekniske, økonomiske og tidsmæssige årsager til, at denne placering ikke er hensigtsmæssig. Endvidere er der en række miljømæssige forhold, der ikke taler for denne placering. Der skulle etableres et separat midlertidigt kammer, med tilhørende midlertidig skakt. De geotekniske forhold på ”DSB-arealet” medfører, at disse anlæg må konstrueres som en åben boks-konstruktion. Der er tilstrækkelig plads på ”DSB-arealet”, men på grund af linjeføringen er det nødvendigt at etablere det midlertidige kammer tæt på boliger på det tilstødende areal, samt dele af Borgmestervangen og Hothers Plads. Dette giver ikke mulighed for at disponere arbejdspladsen hensigtsmæssigt med størst mulig hensyntagen til naboerne. Et betydeligt antal naboer vil blive påvirket af aktiviteterne på pladsen. Muligheden med at etablere sidetunneler hen til en mere central placering på ”DSB-arealet”, hvorved der kunne skabes større afstand til naboer er ikke mulig af geotekniske årsager, derfor må tunnelarbejdspladsen placeres helt tæt på naboejendommene. Det er endvidere nødvendigt at ekspropriere tilstødende arealer, samt midlertidig at lukke Borgmestervangen og Hothers Plads. Af miljømæssige forhold vejer det tungt, at et væsentligt større antal beboere vil skulle leve i umiddelbar nærhed af en tunnelarbejdsplads på ”DBS-arealeet”.

Metroselskabet oplyser, at en placering af tunnelarbejdspladsen på ”DSB-arealeet” tidsmæssigt vil forsinke arbejderne op til ét år og fordyre projektet væsentligt, ca. 0,6 mia. Endvidere skal der være en skakt med mulighed for at anlægge et vendekammer, så man kan sikre Nørrebro den forudsatte højklassede betjening med to Metrolinjer ved at togene kan vende efter Nørrebro Station. Dette er ikke muligt med en skakt på ”DSB-arealeet”, idet denne placering ligger på den forkerte side af Nørrebro Station. Dette medfører, at der under alle omstændigheder skal etableres en arbejdsplads i Nørrebroparken på ca. 1/3 af den fulde tunnelarbejdsplads.

Det har endvidere været et argument for en placering af tunnelarbejdspladsen på ”DSB-arealeet”, at det gav mulighed for at transportere muck med tog. Dette er ikke muligt, hvilket der er redegjort for i afsnittet om trafik. En mulig togtransport fra ”DSB-arealeet” er derfor ikke en begrundelse for at flytte tunnelarbejdspladsen til DSB-arealeet.

- ”Engstrømgrunden”. Den såkaldte ”Engstrømgrund” er placeret på den anden side af Jagtvej i forlængelse af Nørrebroparken. Metroselskabet har oplyst, at der er en række tekniske, økonomiske og tidsmæssige årsager til, at denne placering ikke er hensigtsmæssig. Endvidere er der en række miljømæssige forhold, der ikke taler for denne placering. Metroselskabet oplyser,

at ”Engstrømgrunden” i udgangspunktet er for lille. Såfremt man udover ”Engstrømgrunden” inddrager omkringliggende vejarealer, arealer vest for Jagtvej, samt Metropolitanskolens arealer, idet skolen forudsættes nedrevet, ville man kunne opnå et areal af nogenlunde brugbar størrelse. Det skal dog understreges af Københavns Kommune, at hvis man nedriver Metropolitanskolen, vil det bryde med det hidtidige princip i metroprojektet, nemlig at ekspropriation og nedrivning af andet end mindre bygninger hidtil er undgået.

Metroselskabet oplyser endvidere, at idet længden på et sporskifte- og vendekammeret er 190m, kan dette kammer på grund af geotekniske forhold ikke placeres på ”Engstrømgrunden”, uden at Jagtvejens Skole skal nedrives. Københavns Kommune vurderer, at dette ikke er realistisk og ønskeligt. Dette medfører, at selvom man anvendte ”Engstrømgrunden” til tunnelarbejdsplads, ville man stadig skulle etablere et sporskifte- og vendekammer under Nørrebroparken. Dette ville dog resultere i en reduceret udstrækning af arbejdspladsen til ca. 1/3 af den fulde tunnelarbejdsplads.

Metroselskabet oplyser endvidere, at de meget snævre pladsforhold medfører, at der er dårlige muligheder for at disponere arbejdspladsen hensigtsmæssigt med størst mulig hensyntagen til naboerne, incl. Nørrebro Park Skole. En tunnelarbejdsplads på ”Engstrømgrunden” vil ligge meget tæt op af et forholdsvist stort antal naboer og skloesøgende børn.

En placering på ”Engstrømgrunden” medfører endvidere en midlertidig lukning af Hans Egedes Gade, Hans Tavsens Gade, samt at cykelruten midlertidigt må omlægges.

Metroselskabet vurderer, at en etablering af tunnelarbejdspladsen på ”Engstrømgrunden” i forhold til Nørrebroparken betyder en forlænget anlægsproces på ca. 1 år, samt en ekstra anlægsomkostning på ca. 0,4 mia. kr.

Københavns Kommune bemærker, at ”Engstrømgrunden” i øvrigt forventes omdannet til midlertidig park, bl.a. som erstatning for de arealer, som tunnelarbejdspladsen lægger beslag på, når den eksisterende bebyggelse er fjernet. Grunden er udlagt til grøn cykelrute.

- Ryparken og Fælledparken. Jf. ovennævnte bemærkninger om antal og placering af tunnelarbejdspladser, så skal der placeres tre tunnelarbejdspladser jævnt fordelt på Cityringen. Ryparken og Fælledparken kan derfor ikke anvendes som alternativ til en placering på Nørrebro.
- Banelegemet langs Rovinggade ligger for langt væk fra linjeføringen. Denne grund er ikke hensigtsmæssig for placering af en tunnelarbejdsplads af samme linjeføringsmæssige årsager som for DSB-grunden; se ovenfor.
- Forslaget om at inddrage Farumgade 4 (tidligere tankstation) nord for Hille-rødgade i arbejdspladsen er ikke mulig, da matriklen er planlagt bebygget i hele sin udstrækning inden for de kommende år (lokalplan på vej). Da Hille-rødgade udover at være central i den lokale trafikafvikling på ydre Nørre-

bro, og da den får en central rolle i forbindelse med arbejdspladstrafikken, vil det ikke være muligt at indskrænke det nuværende vejareal.

- Formindske arealet til tunnelarbejdspladsen. Metroselskabet og Københavns Kommune har konstant fokus på ikke at inddrage mere areal ved arbejdspladserne end allerhøjest nødvendigt for at anlægsarbejderne kan foregå teknisk, sikkerhedsmæssigt og miljømæssigt forsvarligt. Der vil indtil anlægsarbejderne påbegyndes ske en fortsat optimering af arealbehovet, således at byens borgere generes mindst muligt. Endvidere vil arealer blive løbende frigivet, hvor det er muligt, når anlægsarbejderne er under afslutning.
- Station i Nørrebroparken. Balancen mellem en rimelig gangafstand og udnyttelse af Metroens potentielle hastighed udnyttes bedst med en stationsafstand på ca. 1 km, hvilket også er det generelle for Cityringens stationer. Der er kun 1 km i luftlinje mellem Nørrebro Station og Nørrebros Runddel. Placering af en station midt imellem disse stationer ville derfor ikke øge den kollektive trafikbetjening af området væsentligt. Omkostningerne ved at placere en station i Nørrebroparken ville således være meget høj i forhold til antallet af passagerer, stationen ville kunne få. Samtidig ville den korte afstand mellem stationerne betyde en generelt lavere hastighed på Cityringen. Cityringen ville dermed blive mindre attraktiv og totalt få et mindre passagerantal.

#### 7.1.2.10 v/ Rådmandsmarken

Behovet for at sikre et optimalt bus-/togskifte (A-bus – Metro) gør, at adgangen til stationen skal ligge i selve krydset med Tagensvej. Da kommunen imidlertid vurderer, at der er behov for at opretholde den eksisterende trafikkapacitet i Haraldsgade, kan hovedadgangen (trapper og elevatorer) kun placeres som foreslået. Metroselskabet vil erhverve de nødvendige lokaler ved ekspropriation. Med hensyn til de gældende lokalplanbestemmelser, se afsnit 3.1 om proces.

#### 7.1.2.11 Tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade (Sortedams Sø)

Der henvises til den indledende tekst i afsnittet om Nørrebroparken, idet de vurderinger, der findes her vedr. tunnelarbejdspladsers funktion, antal og placering på Cityringen også gælder for tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade (Sortedams Sø). I det følgende kommenteres synspunkter for de forskellige placeringer af tunnelarbejdspladsen, som borgerne har foreslået:

- En placering ved Øster Søgade (Sortedams Sø) kan ud over, at de anlægstekniske og trafikale forhold for etablering og drift af en tunnelarbejdsplads er gode, også begrundes med, at den rekreative brug af promenaderne rundt om søen kan opretholdes uden konflikt med arbejdspladstrafikken ved etablering af en midlertidig cykel- og gangbro over søen, og fordi søbredderne kan reetableres til den tilstand, de havde før anlæg af Cityringen og fordi vandkvaliteten i søen ikke vil blive påvirket.
- I Fælledparken ved Trianglen. Arealmæssigt vil der kunne være plads til tunnelarbejdsplads i Fælledparken. En mulig placering af tunnelarbejdspladsen i tilknytning til stationen på v/ Triangelen (Fælledparken) er ikke

fundet hensigtsmæssig, idet Metroselskabet har oplyst, at dette ville forsinke (mellem 0,5 og 1 år) og fordyre (ca. 0,5 mia.) anlægsarbejderne, Trafikken fra tunnelarbejdspladsen ville skulle ledes hen over Triangelen, og dette vurderer Københavns Kommune ville medføre så væsentlige gener for den øvrige trafik, at det ikke kan accepteres. Endvidere kan adgangen til Fælledparken ikke opretholdes. (Adgangen til Fælledparken kan lige netop opretholdes ved anlægsarbejderne på stationen uden tunnelarbejdsplads). Desuden ville en stor del af de gamle træer i parken skulle fældes (se i øvrigt afsnittet om natur).

- I Fælledparken ved Vibenshus Runddel. En placering ved Vibenshus Runddel ville have været mulig, hvis der kun skulle have været to tunnelarbejdspladser, idet den ene så kunne have været her, mens den anden skulle være ved CMC ved Vasbygade. Metroselskabet har imidlertid oplyst, at der af anlægstekniske årsager er behov for mindst tre jævnt fordelte tunnelarbejdspladser. Placering af en tunnelarbejdsplads ved Vibenshus Runddel ville skulle erstatte en tunnelarbejdsplads ved Øster Søgade og det vil ikke give en tilstrækkelig jævn fordelingen. En placering ved Vibenshus Runddel er derfor ikke aktuel (se også side 39 - 40 i VVM-redegørelsen/miljørapporten). Argumentet anført under punktet ”i Fælledparken ved Triangelen” vedr. fordyrelse og forsinkelse af anlægsarbejderne, når en station anvendes i stedet for en skakt til tunnelarbejdsplads gælder også for Vibenshus Runddel.
- En placering langs havnen, herunder Nordhavn eller Sydhavn, så materialerne kan sejles væk. Der henvises til afsnit om linjeføring i Indre By, samt til afsnittene om placering af Metrostationer v/ Christiansborg (Gl. Strand) og v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken).
- En placering langs banelegemet ved Østerport station. En placering her er ikke aktuel, da linjeføringen ikke går under dette areal. Endvidere ejes arealet af DSB og andre, og arealet anvendes til andre formål.

#### **7.1.2.12 v/ Vibenshus Runddel**

Der er ikke plads til på den givne linjeføring at placere en station på vestsiden af Nørre Allé. Den foreslåede station er placeret så tæt på krydset Vibenshus Runddel som muligt, under hensyn til Østre Allés tidligere linjeføring (idet muligheden for at genskabe den oprindelige runddel/rundkørsel ønskes opretholdt). Endvidere er trekantsarealet mellem Nørre Allé, Østre Allé og Vibenshus Runddel reserveret til et nyt klubhus til Fælledklubberne.

En placering af stationen vest for Lyngbyvej/Jagtvej i Aldersrogade har været overvejet, men ulemperne (snævre pladsforhold mv.) set i sammenligning med de nærmest ideelle pladsforhold på den valgte placering i Fælledparken var udslagsgivende, sammen med hensynet til den lejlighedsvist store passagertilstrømning fra Parken. Placeringen i Aldersrogade ville ikke forbedre adgangsforholdene for hovedparten af passagererne fra Københavns Universitet, idet de så skulle krydse Jagtvej i stedet for Nørre Allé.

### 7.1.2.13 Østerport Station

I Projekt Basisnet var Metrostationen vist på arealet foran Oslo Plads nr. 2 (på hjørnet ved Folke Bernadottes Allé). Etableringen af yderligere en jernbanetunnel under Oslo Plads umuliggjorde dog denne placering, der også havde den svaghed, at den dominerende omstigningsvej mellem Metroen og S-banen var meget lang. Placeringen ville endvidere medføre, at det eksisterende kryds mellem Folke Bernadottes Allé/Oslo Plads skulle lukkes i anlægsperioden, og at trafikken i stedet skulle føres ad en midlertidig vej, der skulle placeres i den fredede Kastelsgrav. Denne løsning blev valgt fra tidligt i processen, fordi den ikke ville give et bedre tog/tog-skifte, og fordi den midlertidige vej ville være i konflikt med naturhistoriske, fredningsmæssige og kulturhistoriske forhold. Endvidere ville løsningen medføre store trafikgener i anlægsfasen. Den nuværende placering er den løsning, som giver den korteste omstigningsvej. Den foreslåede placering ved Østre Anlæg vil naturligt give en længere omstigningsvej og er derfor ikke hensigtsmæssig. Også en tunnelstation under Østerport er jf. Udredningen om Cityringen undersøgt, men fravalgt på grund af en række ulemper.

### 7.1.2.14 Forslag om en station på Gunnar Nu-Hansens Plads eller mellem Enghave Plads og København H.

Generelt tilstræbes med Metrobetjeningen en balance mellem på den ene side stationstæthed og dermed god dækning af lokalområdet, og på den anden side en stationsafstand, der muliggør en udnyttelse af Metroens høje kørehastighed. Dermed kan den gennemsnitlige rejsehastighed med Metroen (inklusive stationsophold) bliver høj – og dette medvirker til at gøre den kollektive trafik konkurrencedygtig i forhold til biltrafikken. Cityringen er på denne baggrund planlagt med en stationstæthed på i størrelsesordenen 1 km.

Afstanden mellem stationerne v/ Trianglen og v/ Poul Henningsens Plads er 1100 m, så en ekstra station midt imellem disse to stationer ville med en acceptabel gangafstand på op til 600 m ikke tilføre Cityringen væsentligt nyt opland. En ekstra station ved Østerbro Stadion ville ganske vist være en fordel for de nærmestboende, og for brugerne af faciliteterne i området. Men ulemperne ved en ekstra station ville – ud over omkostningerne ved anlægget – være et ekstra stop og den deraf følgende forsinkelse for de mange gennemkørende passagerer. I dette tilfælde vurderedes fordelene ikke at ville stå mål med ulemperne.

De nærmeste stationer – v/ Trianglen og v/ Poul Henningsens Plads kan uden problemer afvikle de forventede passagerer uden en station midtvejs.

Samme synspunkter om oplande og afstand mellem stationer gør sig gældende vedrørende spørgsmålet om en station mellem Enghave Plads og København H.

### 7.1.2.15 Stationen ved Poul Henningsens Plads

Det fremgår af Udredningen om Cityringen, hvorfor det er valgt at placere stationen på Reersøgade frem for at placere den på Poul Henningsens Plads. De to stationsplaceringer vil give samme kvalitet i den kollektive trafikbetjening. Placering af stationen på Poul Henningsens Plads blev fravalgt, fordi der ikke vil kunne etableres tilstrækkelig kapacitet i krydset Jagtvejen/Østerbrogade i anlægsperioden. Ved placeringen i Reersøgade vil anlægsarbejderne kunne foregå

uden at påvirke trafikafviklingen på Jagtvej/Østerbrogade væsentligt. Derfor blev placeringen af stationen i Reersøgade valgt.

Placeringen ved Borgmester Jensens Allé er ikke hensigtsmæssig, da der ikke er omstigningsmulighed til busserne videre ud ad Strandvejen.

Det har også været et væsentligt argument, at placeringen på Reersøgade er i overensstemmelse med linjeføringen.

#### **7.1.2.16 Forslag om længere adgangstunneller til underjordiske stationer.**

Længere gangtunneler i forbindelse med Metrostationerne øger ikke stationernes opland. Gangafstanden til stationen regnes som afstanden fra gadedøren til perronen, uanset om en del af turen foretages under jorden. Stationerne skal under alle omstændigheder have trygge og komfortable adgangsveje, men disse bør tilstræbes ført i gadeniveau og i fri luft. Lange underjordiske gange – som det kendes fra udlandet – er en ulempe snarere end en fordel for bylivet og for passagererne. Se i øvrigt bemærkninger vedr. gangtunneller i afsnit 5.1 om trafik i driftsfasen.

#### **7.1.2.17 Forslag om en station ved Rigshospitalet**

En station direkte ved Rigshospitalet har tidligt i udredningsarbejdet været overvejet som alternativ til stationen v/ Poul Henningsens Plads. Analyser af oplandsstørrelser og senere beregninger har vist, at stationen v/ Poul Henningsens Plads vil få et større opland (21.000 indbyggere og 7.000 arbejdspladser mod 5.000 indbyggere og 16.000 arbejdspladser) og flere passagerer, også når man medregner de mange besøgende til Rigshospitalet.

Det er imidlertid vigtigt, at Rigshospitalet har en god betjening med kollektiv trafik, og det vil der blive taget hensyn til i de kommende års planlægning af det samlede kollektive trafiksystem efter åbningen af Cityringen. Afstanden fra Rigshospitalet til Metrostationen v/ Trianglen bliver ca. 700 m.

#### **7.1.2.18 Forslag om sporvogne eller letbaner i stedet for Metro**

Spørgsmålet er behandlet i VVM-redegørelsen/miljørapporten s. 49-50. Yderligere kan oplyses følgende:

Københavns Kommune gennemførte i årene 2004 – 2005 en undersøgelse af fordele og ulemper ved de to systemer – letbane og Metro. Resultatet heraf blev en redegørelse ”Planredegørelse for den kollektive trafik i København”, som i april 2005 blev tiltrådt af Københavns borgerrepræsentation.

Af undersøgelsen fremgik bl.a., at de største fordele ved Metroen er, at den er hurtigere, har større kapacitet, er mere trafiksikker, ikke har barrierevirkning og kun en beskeden effekt på det visuelle gademiljø. Metroen giver desuden en høj grad af fleksibilitet i anvendelsen af byens rum, herunder indretning af aflæsnings – og parkeringspladser, anlæg af cykelstier og gågadestrækninger.

Det konkluderes yderligere i planredegørelsen, at anlæg af letbaner i de tætte bydele i en årrække ville medføre omfattende anlægsarbejder (herunder ledningsomlægninger) og trafikomlægninger. Anlægsarbejderne ville lægge beslag

på væsentlig større arealer end anlægsarbejderne for Cityringen, idet der ville skulle laves omfattende tunnelering lige under overfladen i Indre By. Anlægsteknisk ville arbejdet kunne udføres på væsentlig kortere tid end anlægsarbejderne for Cityringen; men forventes alligevel at ville tage forholdsvis lang tid pga. arkæologiske udgravninger i forbindelse med anlægsarbejderne.

Letbaneløsningerne vil ganske vist fortrænge bilerne fra dele af gadenettet, men dette vil ifølge undersøgelsen i højere grad flytte biltrafikken til andre gader, end det vil flytte bilisterne over i den kollektive trafik.

På denne baggrund er der siden april 2005 alene arbejdet med Metroløsninger i forbindelse med betjening af centralkommunernes tætte byområder med højklasset kollektiv trafik.

#### **7.1.2.19 Forslag om radiale Metrolinjer i stedet for ringlinje**

Overvejelserne indgik i Projekt Basisnet og er behandlet i VVM-redegørelsen/miljørapporten s. 44.

Det har således tidligere, i samarbejde med relevante myndigheder og trafiksselskaber (i forbindelse med Projekt Basisnet fra 1999) været overvejet, hvordan man bedst betjener de dårligst betjente byområder med højklasset kollektiv trafik.

Cityringen, som blev resultatet af disse overvejelser, indebærer sammen med de første Metroetaper en udvidelse af området med højfrekvent banebetjening fra at omfatte et relativt lille område i City omkring de store S- banestationer (fra Hovedbanegården til Østerport) til at omfatte næsten hele det tætte byområde, herunder alle brokvartererne i København og på Frederiksberg.

#### **7.1.2.20 Udvidelse af Metrosystemet**

Det er tanken i de kommende år nærmere at undersøge mulighederne for og konsekvenserne af at udvide Metrosystemet yderligere. Dette skal ses i sammenhæng med de kommende årtiers byudviklingsplaner (i bl.a. Nordhavnsområdet) og i sammenhæng med eksisterende, allerede udbyggede byområder, der i dag mangler en tilstrækkelig højklasset kollektiv trafikbetjening.

Den aktuelle udsættelse/annulering af anlægget af afgreningskamrene for en Metrolinje mod Brønshøj, Herlev og Gladsaxe indebærer større og langvarige gener for den daglige Metrodrift på Cityringen, og også en vis fordyrelse og en mere kompliceret anlægsproces, hvis det på et senere tidspunkt besluttes at etablere en metroafgrening mod nordvest.

#### **7.1.2.21 Rangerforbindelse mellem de to Metrostationer**

Det er allerede i Udredning om Cityringen s. 18-19 og i bemærkningerne til lovforslaget vurderet, om det ville være hensigtsmæssigt at koble de to systemer. Det fremgår af Udredningen, at en sådan sammenkobling ville medføre, at leverandøren af etape 1-3 ville have monopol på at levere systemerne, og dette ville forhindre et frit udbud på denne vigtige leverance. Dette medfører også, at den hastige teknologiske udvikling, som finder sted på dette område, vil komme Cityringen til gode helt frem til udbudstidspunktet.



En anden årsag til at holde systemerne adskilt, som fremgår af lovforslagets bemærkninger s. 8, er, at en fuldstændig adskillelse i uafhængige delsystemer er almindelig ved nyere Metroer. Dette tjener til at hindre, at problemer på én linje ikke breder sig til andre linjer.

## 7.2 Byrum i Københavns Kommune

Byrum er et ord der bruges om byens gader og pladser, dvs. steder, der er offentligt tilgængelige for alle byens brugere og borgere. Københavns Byrum findes i mange størrelser og udformninger og bruges til mange forskellige ting. Fra de mindre mere intime byrum, som Gl. Strand med cafe, udstilling og marked, til de store mere åbne som Rådhuspladsen, med optog og koncerter, udstillinger og meget andet.

Blandt de indkomne indsigelser er der en del der beskæftiger sig med byrummene, samt brugen af disse, dels i anlægsfasen dels i driftsfasen. Byrummenes udformning er ikke en del af en VVM undersøgelse, men idet en del indsigelser forholder sig til byrummene vil dette afsnit forholde sig til emnet.

I dette afsnit er også behandlet synspunkter om P-pladser.

### 7.2.1 Sammenfatning af indsigelser

Der er indkommet i alt 84 indsigelser til Københavns Kommune, der omhandler emner om byrum mv., (se bilag 2). Indsigelserne giver udtryk for at mange af byrummene mister deres rekreative værdi nogle i anlægsfasen andre for altid, i forbindelse med anlæggelse af en Metrostation. Dette begrundes ud fra forskellige synspunkter, eksempelvis fjernelse af træer, etablering af trapper, elevatorer og ovenlys, der vil ændre det visuelle miljø på pladserne. Cykelparke- ring er også nævnt flere gange med henvisning til eksisterende Metrostationer og det kaos, cyklerne udgør på nogle stationer. Specielt er der mange, der udtrykker bekymring for Gl. Strand og byrummet omkring Frederiks Kirke. Indsigelserne om de manglende rekreative værdier i anlægsfasen omhandler især Sortedams Sø og Nørrebroparken.

Tabel 7.3 Fordeling af indkomne indsigelser om byrum mv.

Emne	Antal
Fredede bygninger	1
Flere emner	5
Kongens Nytorv	2
Nørrebroparken	6
Nørrebroparken og v/ Nørrebro Runddel	1
v/Christiansborg (Gl. Strand)	32
v/Christiansborg og v/ Frederiks Kirke	4
v/ Enghave plads	2
v/ Frederiks Kirke og v/ Christiansborg	11
v/ Landsarkivet	1
v/ Rådmandsmarken	4

Emne	Antal
Øster Søgade (Sortedams Sø)	1
Østerport	1
P-pladser	13
<b>I alt</b>	<b>84</b>

Der er blandt de indkomne indsigelser konstruktive forslag til byrummenes udformning, forslag til alternative rekreative arealer, der kan bruges, imens der anlægges Metro. Der er også en bekymring for, hvordan byen skal fungere, mens anlægsarbejderne pågår samt hvordan alting kan arrangeres bedst muligt. Der er ønske om dialog mellem borgere, erhvervsdrivende og kommunen om, hvordan byens funktioner kan opretholdes, mens anlægsarbejderne pågår. Man ønsker at drøfte konkret placering af arbejdspladshegn, belysning, erstatningsarealer mm. Det er også et stort ønske om dialog om, hvordan den fremtidige udformning af byrummene omkring Metrostationerne skal være.

#### 7.2.1.1 Fredede bygninger

Bymuseet gør opmærksom på, at der i de nye Save-registreringer er foretaget en særskilt arkitektonisk og kulturhistorisk vurdering af bevaringsværdi, hvortil der henvises. Museet mener, at det flere steder er svært at gennemskue konsekvenserne ved anlæggelsen af de forskellige stationer. F.eks. står der om Nørrebros Runddel, at graverboligen vil blive berørt, men ikke hvordan.

#### 7.2.1.2 Flere emner, linjeføring og placering af stationer

Flere indkomne bemærkninger kategoriseret her giver udtryk for at arbejdspladserne vil give store lokale barriereeffekter og opfordrer til, at arbejdspladserne begrænses mest muligt.

Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe mener, at der bliver inddraget meget store arealer i bydelen og efterlyser erstatningsarealer, idet man henviser til Kommunens politik om lommeparker (det grønne udspil). Lokaludvalget har konkrete synspunkter vedr. inddragelsen af byrummene, og ønsker inddragelsen begrænset mest muligt.

Flere indsigere mener, at erfaringerne fra stationerne på Amagerbro og Christianshavns Torv er, at torvene er blevet uegnede til ophold og er blevet infrastrukturelle knudepunkter, snarere end byrum. Det foreslås af Indre By Lokalråd, at stationerne placeres andre steder, og at der skabes forbindelser fra de centrale pladser via underjordiske gangtunneler. Dette synspunkt er behandlet i afsnittet om placering af stationer og linjeføring.

Der udtrykkes generel bekymring for den historiske bykerne, specielt de tre stationer v/ Christiansborg (Gl. Strand), Kongens Nytorv og v/ Frederiks Kirke. Flere indsigere mener, at områderne er følsomme over for så omfattende indgreb, og en indsigere mener, at Metrostationerne er helt uegnede til at indgå i bybilledet, fordi de skal anlægges på følsomme steder i byen. Det foreslås af Indre By Lokalråd, at stationerne placeres andre steder, og at der skabes forbin-

dels fra de centrale pladser via underjordiske gangtunneler. Dette synspunkt er behandlet i afsnittet om placering af stationer og linjeføring.

Et forslag fra Akademirådet anbefaler at omtænke stationskonceptet, idet man mener, at en boret station vil medføre reduceret indvirkning i det offentlige rum. Rådet foreslår, at der formuleres kriterier for ændringer i byens arkitektoniske værdier, der berøres af de omfattende fysiske indgreb.

#### **7.2.1.3 v/ Christiansborg (Gl. Strand)**

Der er mange indsigelser angående byrummet ved stationen v/ Christiansborg (Gl. Strand).

Generelt udtrykkes der mistro til, at byrummet kan genskabes og fortsætte som kultursted, med cafeer, restauranter, marked, bl.a. fordi stationen ikke kan indpasses denne oase med fredede bygninger. Man mener, at tilføjelsen af elevatorer, ovenlys og trapper, ophobede cykler, metropassagerer, der haster forbi, de mange parkerede turistbusser tilsammen vil ødelægge stemningen og det rekreative miljø på Gl. Strand.

#### **7.2.1.4 Kongens Nytorv**

En indsiger mener, at den tomme plads uden træer, men med elevatortårn ikke er skønt at se på, at cykelparkeringen er et problem og at den nuværende trappe er stejl. En indsiger mener, at trappens placering, ikke er hensigtsmæssig i forhold til den placering, der blev foreslået i udredningsrapporten og spørger om man ikke kan nøjes med én trappe. Indsiger kommer med en række konkrete forslag til arbejdspladsindretningen.

#### **7.2.1.5 v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)**

Der er i indsigelserne udtrykt bekymring for byrummet, og man mener ikke at en station med tilhørende trapper, elevatorer, ovenlys og cykelparkering kan indpasses i det historiske område, uden at forandre pladsen. Flere indsigere mener, at det unikke og historiske byrum, skal bevares som det er.

Der stilles spørgsmål til, om det er nødvendigt med to nødtrapper.

En indsiger forudsætter at Metroen indpasses i byrummet med respekt for det eksisterende byrum. Flere andre indsigere ønsker placeringen af hovedtrappen tilbage til Frederiksgade 2, kaldet Tietgens Ærgrelse, som var den oprindelige placering.

Der er forslag til en proces med borgerdialog omkring udformningen af det kommende byrum.

#### **7.2.1.6 Østerport**

En indsiger mener, at den fredede Østerport stationsbygning er skæmmet af betonbyggeriet på Oslo Plads, og at dette bør nedrives og omdannes til Metrostation. Spørgsmålet er ikke behandlet, fordi den omtalte stationsplacering ikke er aktuel, jf. kapitel 3.

### **7.2.1.7 Øster Søgade (Sortedams Sø)**

En indsiger citerer Østerbro Bydelsatlas, hvor søerne beskrives med bygninger og bykultur af høj kvalitet, smuk beliggenhed og som et markant element i hele Københavns bystruktur. Derfor mener indsigeren, at tunnelarbejdspladsen ikke bør etableres her.

### **7.2.1.8 v/ Rådmandsmarken**

Indsigerne mener, at en Metrostation på hjørnet af Sigurdsgade og Fafnersgade vil forstyrre færre mennesker i anlægsfasen af stationen. Man mener, at denne placering ikke vil påvirke funktionen, og at den vil give mulighed for nye aktiviteter/nyt byliv.

En indsiger konstaterer, at det er glædeligt, at forslaget til stationsområdet skal udvikles i samarbejde med Haraldsgadekvarteret.

### **7.2.1.9 Nørrebroparken**

Nørrebro Lokaludvalg med flere mener, at Nørrebroparken er et af bydelens største aktiver, der efter 7 års kvarterløft er ved at forvandle sig til et dejligt og livligt sted. Man anbefaler, at der etableres kompenserende faciliteter, såfremt tunnelarbejdspladsen placeres i parken. Dette handler især om at sikre at parkens funktioner kan foregå på andre lokaliteter, nogle fremhæver boldklubben og idrætsklubben, som spiller en vigtig rolle.

Bispebjerg Lokaludvalg finder der utilfredsstillende, hvis besparelserne på byrumsprogrammerne bevirker, at der bliver gået på kompromis med målet om at etablere attraktive bypladser ved Metrostationerne. De mener, at stationsforpladserne skal indbyde til ophold og byliv, med gode adgangsforhold og cykelparkering.

En gruppe af erhvervsdrivende, andels- og ejerforeninger i lokalområdet kommer med konkrete forslag til alternative anvendelser af andre byrum, som kan medvirke til at reducere effekterne af, at der inddrages areal fra parken i byggeperioden.

En boligforening mener, at man må kunne få tilskud til en tiltrængt gårdsanering, så dette kan kompensere for det reducerede parkareal. Mener derudover, at der må gennemføres andre kompenserende foranstaltninger for bydelen.

### **7.2.1.10 v/ Nørrebros Runddel**

Nørrebro Lokaludvalg mener, at der ikke skal være stationsforplads og cykelparkering inden for kirkegårdsmuren, og lokaludvalget er forundret over, at fremlagte forslag kaldes for den Grønne Metrostation.

### **7.2.1.11 v/ Landsarkivet**

En indsiger spørger til indretningen af byrummet ved stationerne og spørger, hvor høje metroelementerne bliver, og hvordan indsynsforholdene i stuelejligheder bliver.

### **7.2.1.12 v/ Enghave Plads**

Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe opfordrer til, at man inddrager lokalområdets borgere, handlende, institutioner og Lokaludvalget i planlægningen af forholdene i området sammen.

En indsigelse ønsker, at begrænse arbejdspladsarealet mest muligt, og at skaterbanen, petanquebanen, legepladsen og det omgivende område stadig kan bruges. Ønsker sikring af skoleveje. Ønsker konkrete bud på kompenserende foranstaltninger. Giver endvidere konkrete forslag til udformningen af Metroforpladserne.

En indsigelse opfordrer kommunen til at pladsen forbliver et grønt åndehul, når Cityringen er færdig.

### **7.2.1.13 P-pladser**

13 indsigelser omhandler mistede P-pladser, både i anlægsfasen, men også enkelte i driftsfasen. Man mener, at kommunen skal stille erstatningspladser til rådighed eller på anden vis sikre, at beboere stadig kan parkere.

### **7.2.1.14 Stibroer over CMC**

Vesterbro Lokaludvalg ønsker 2 stibroer over CMC ved Otto Busses vej.

### **7.2.1.15 Design**

Et par indsigelser giver udtryk for, at stationernes design skal afspejle den lokalitet, hvor stationen findes. F.x. skal stationen på Poul Henningsens Plads reflektere den kendte kunstner.

## **5.2.3 Københavns Kommunes bemærkninger**

### **7.2.2.1 Fredede bygninger**

Mange bygninger af bevaringsværdi ligger langs Cityringen, men berøres ikke direkte. Projektet berører alene "gartnerboligen" på Assistent Kirkegård direkte.

"Gartnerboligen" som er bygningen med søjlerne, vil under arbejdet med at etablere Metrostationen blive flyttet. Den permanente placering er endnu ikke fastlagt. Håndteringen af denne flytning planlægges med relevante myndigheder. Det er tanken at bygningen skal fungere som kobling mellem det urbane/Metroen og det rolige/parken og at den i fremtiden kan fungere f.eks. som cafe med udeservering eller lignende.

### **7.2.2.2 Byrum i anlægsfasen**

I flere indsigelser fokuseres der på, at der er en lang række gener under anlægsarbejderne. Der peges på barriereeffekter, vanskelig fremkommelighed, generne ved at undvære de arealer, der skal benyttes til arbejdspladser i de kommende år, lysforhold, manglende rekreative udfoldelsesmuligheder

Københavns Kommune er indstillet på at finde alternative arealer, hvor bylivet kan udfolde sig i den årrække, hvor arbejdspladserne vil beslaglægge en række centrale byrum. Der er blandt andet nedsat en bylivsgruppe, der i samarbejde med Metroselskabet skal arbejde med at udvikle idéer til at skabe liv ved de mange arbejdspladshegn. BR har med beslutning d. 2. oktober 2008 (2008-117614) besluttet, at Kommunen og lokaludvalgene skal gennemgå byens muligheder og laver en plan for, hvor københavnere kan cykle, dyrke motion og nyde solen andre steder. Der er således allerede taget initiativer til at bearbejde byrummene, og imødekomme borgernes ønsker om at blive involveret i denne proces. Hvordan selve processen med inddragelse af lokaludvalgene og borgere kommer til at forløbe er endnu ikke endeligt fastlagt. Men det vil blive aftalt med lokaludvalgene og bl.a. kommunikeret via [www.kk.dk](http://www.kk.dk) og [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk), så snart det er planlagt.

Akademirådet anfører i deres indsigelse, at anvendelsen af borede stationer i stedet for typestationer vil medføre reduceret indvirkning på byrummene. Metroselskabet oplyser, at dette er ikke korrekt, idet anlægsarbejderne for at etablere hovedtrappe, elevatorer, nødtrapper og evt. ovenlys medfører, at det samlede pladsbehov er af mindst samme størrelsesorden som ved en typestation.

I forbindelse med anlægsarbejdet på Cityringen skal der være arkæologiske udgravninger mange af de steder, hvor der skal være en arbejdsplads. Udgravningerne bliver samlet set den største arkæologiske udgravning i Norden og vil give uvurderlig viden om byens historie. Københavns Bymuseum har foreslået at gøre en del af disse arbejdspladshegn til interaktive medievægge, hvor københavnere og turister kan følge med i udgravningerne via webcam og vinduer, lære mere om byens historie gennem søgemaskiner og dele deres fortællinger om byens fortid og fremtid med hinanden gennem muligheden for selv at bidrage med materiale.

De mest interessante udgravninger set fra et historisk perspektiv vil ligge i den Indre By. Men projektet vil også kunne udbredes til andre bydele. På Østerbro foreslår Københavns Bymuseum, at projektet kobles med muligheden for, at københavnere kan få lov til at tage del i udgravningerne og selv forsøge sig som arkæolog. Og på Nørrebro foreslår museet, at den interaktive væg ved Nørrebros Runddel fokuserer på identitet, fællesskab og sammenhængskraft. Input til denne væg skal i høj grad komme fra bydelens egne beboere ved hjælp af opsøgende projektmedarbejdere.

Forudsætningen for projektets gennemførelse er tilsagn om støtte på det samlede budget, der udgør 70 mio. kr. Indtil videre har blandt andet Kulturarvsstyrelsen og Københavns Kommune ydet tilsagn om støtte.

### **7.2.2.3 Byrum i driftsfasen**

En del indsigelser udtrykker bekymring for, at de kommende metrostationer ikke kan forenes med de eksisterende byrum.

Erfaringerne fra de eksisterende stationer har været at metroforpladserne satte et metroaftryk med sine elementer og belægning i de eksisterende byrum.

Københavns Kommune er blevet enig med Metroselskabet om, at byrummet omkring de kommende Metrostationer skal udformes ud fra et helhedssyn, i overensstemmelse med den lokale identitet, bylivet og byrummets æstetiske identitet, samtidig med at stationsforpladserne udformes optimalt med hensyn til tilgængelighed.

På baggrund af en drøftelse i Bygge- og Teknikudvalget i juni 2005 om udformningen af byrummene ved de nye stationer på Cityringen besluttede Borgerrepræsentation i København i august 2006 at byrum, hvori der placeres nye stationer, skal udformes med udgangspunkt i et program for hver lokalitet.

Københavns Kommune har udarbejdet 14 byrumsprogrammer, som skal sikre, at byrummene omkring de nye stationer udformes ud fra et helhedssyn, at hvert enkelt byrum udformes i overensstemmelse med den lokale identitet og at stationsforpladserne udformes optimalt i forhold til tilgængelighed, byliv og byrummets æstetiske udtryk.

Byrumsprogrammerne fastlægger hvilke funktioner og krav, som udformningen af de fremtidige stationsforpladser skal opfylde, og hvordan de skal disponeres.

Det er klart at placeringen af en Metrostation vil ændre på indretningen og i nogle tilfælde også brugen af et givent byrum, men med byrumsprogrammerne har Kommunen sikret, at udviklingen af stationsforpladserne sker med udgangspunkt i de enkelte byrum og de funktioner der ønskes mulighed for.

Det er meningen at udformningen af Byrummene sker i dialog med borgerne i perioden 2011-13. Emnerne for denne dialog vil være beplantning, belægning, cykelparkering, eventuelle nye faciliteter og funktioner.

#### **7.2.2.4 v/ Christiansborg (Gl. Strand)**

Der er med metrostationen på v. Christiansborg (Gl. Strand) tilknyttet Metroelementer som vil optage plads i byrummet. Der bliver tale om elevator og trapper, en hovedtrappe mod Højbro Plads og en nødtrappe, der orienterer sig modsat. Københavns Kommune har i byrumsprogrammet valgt at prioritere og understøtte det byliv, som finder sted i dag, ved at fjerne den gennemkørende trafik, herunder turistbusserne, samt placere adgangen til stationen i det nuværende vejareal. Dette betyder, at pladsen fremover vil række helt ud til bolværket, hvor kanalbådene lægger til. Planlægningen af, hvordan de nuværende aktiviteter fortsat kan finde sted, samt hvordan cykelparkeringen tilrettelægges, indgår i projektudviklingen af pladsen, som er planlagt i 2011 - 2013.

#### **7.2.2.5 Kongens Nytorv**

Et centralt element i grundlaget for passagerprognoserne for Cityringen er skiftemuligheden til det øvrige Metronet ved Kongens Nytorv. Med mere end 10 år mellem beslutningerne om Metroens første etaper og Cityringen har det ikke været muligt at forberede den eksisterende Metrostation for omstigning til en anden linje. Derfor bliver anlægsarbejderne på Kongens Nytorv og tilstødende gader også meget omfattende denne gang.

I byrumsprogrammet er det besluttet, at den nye station skal underordne sig Krinsen. Det betyder, at ovenlysene er undladt, og at trapperne placeres ved det Kgl. Teater, samt tæt på hvor den eksisterende hovednedgang er placeret. Det har ved den videre bearbejdning af projektet vist sig, at den nye station kan etableres som en højtliggende tunnelstation med en ny hovedtrappe, der betjener begge stationer. Den nye trappe placeres dér, hvor det også i Udredningen og forudsætningerne for VVM-redegørelsen var forudsat, at hovedtrappen til Cityringen på Kongens Nytorv skulle placeres, nemlig på pladsareal ud for Kongens Nytorv nr. 21. Den eksisterende hovedtrappe til metroen nedlægges.

#### **7.2.2.6 v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken)**

Idet foreliggende byrumsprogram er det sandsynliggjort, at stationen kan indplaceres i byrummet mellem kirken og St. Kongensgade. Programmet danner grundlag for, at stationsforpladsen bliver udformet så respektfuldt som muligt i forhold til byrummets eksisterende karakter og geometri.

For at skabe tilstrækkeligt med cykelparkeringspladser ved stationen etableres der flest mulige underjordiske pladser med adgang via hovedtrappen.

Udredningsrapporten blev udarbejdet, uden at der var kendskab til byggeplanerne for Tietgens Ærgrelse (Frederiksgade 2, hjørnet af Frederiksgade og St. Kongensgade). Københavns Kommune har i lokalplanen "Frederiksgade 2" givet tilladelse til byggeri på grunden. I forbindelse med vedtagelsen af lokalplanen blev det drøftet, om det var muligt/hensigtsmæssigt at placere hovedtrappen på Tietgens Ærgrelse, men dette blev fravalgt. Der er efterfølgende givet byggetilladelse til byggeriet på Tietgens Ærgrelse. Københavns Kommune finder, at den nuværende placering af hovedtrappen i aksens understøtter byrummets symmetri i overensstemmelse med den barokke byplan og kirke.

#### **7.2.2.7 Øster Søgade (Sortedams Sø)**

Bydelsatlassets beskrivelse af Sortedams Sø som et vidunderligt sted anfægtes ikke af Københavns Kommune. Kommunen fastholder imidlertid, at den midlertidige placering af en tunnelarbejdsplads i søen ikke på sigt har en negativ indflydelse på byrummet, idet området på nær skakten retableres efter færdiggørelse af byggeriet. Dette ville ikke være tilfældet med andre placeringer af tunnelarbejdspladsen, hvorfor placeringen fastholdes, også af byrumsmæssige årsager.

#### **7.2.2.8 v/ Trianglen**

På grund af linjeføringen skal stationsboksen placeres på Trianglen i længderetningen mellem Østerport og Poul Henningsens plads. Boksen ville kunne placeres på selve Trianglen, men da det ikke vil være muligt at etablere en acceptabel trafikafvikling i anlægsperioden, er stationen flyttet over under grusarealet ved indgangen til Fælledparken.

Af det politisk besluttede byrumsprogram for Trianglen fremgår det, at Metrostationens elementer skal underordne sig den eksisterende udformning og de funktioner som pladsen har i dag. Det åbne grusareal omkranset af rækker med klippede lindetræer genskabes derfor efter Metrostationens etablering.



Det skal også bemærkes, at det er muligt at opretholde en adgang til parken under byggeperioden.

#### **7.2.2.9 v/ Rådmandsmarken**

Adgangen til stationen skal af hensyn til bus/tog-skiftet placeres helt fremme ved Tagensvej. Da kommunen har vurderet, at det er nødvendigt at opretholde den eksisterende trafikløsning i krydset Haraldsgade/Tagensvej, er hovedadgangen (trappe og elevator) placeret i en hjørneejendom. Da der ikke er plads til cykelparkering på dette hjørne anviser byrumsprogrammet for v/Rådmandsmarken station, at der etableres en ny plads på hjørnet af Fafnersgade og Sigurdsgade, hvor den nødvendige cykelparkering kan etableres i tilknytning til nødtrappen.

I byrumsprogrammet for arealet ved nødtrappen lægges der op til, at vejarealerne nedlægges, således at der kan skabes en ny lokal plads i tilknytning til stationen.

#### **7.2.2.10 Nørrebroparken**

Tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken vil optage en tredjedel af parkens areal i en periode på ca. 3 år, se i øvrigt afsnit 7.1.2.9. I resten af anlægsperioden vil tunnelarbejdspladsen optage et mindre areal. Arbejdspladsen planlægges udformet således, at den eksisterende allé beplantning bevares. Dog skal enkelte træer fældes for at skaffe vejadgang til dele af arbejdspladsen.

Københavns Kommune er meget opmærksom på, at den del af parken, der midlertidigt bliver inddraget til arbejdsplads rummer sociale og rekreative aktiviteter med stor betydning for kvarteret og dets beboere. Der vil i samarbejde med de berørte brugere blive søgt etableret midlertidige rekreative erstatningsarealer og andre attraktive byrum. Det vurderes umiddelbart, at der er mulighed for at indrette midlertidige boldbaner i umiddelbar nærhed af dem, der inddrages i arbejdspladsen. Herudover vil mulighederne for at indrette midlertidige rekreative arealer på "Engstrøm-grunden" og på "DSB-arealet" langs Borgmestervangen blive undersøgt.

#### **7.2.2.11 v/ Nørrebro Runddel**

I 2020 overgår en del af Assistens Kirkegård til parkformål og byrumsprogrammet beskriver således, at omdannelsen til park skal ske i forbindelse med anlæg af metrostationen som et gradueret forløb fra det urbane hjørne ved Runddelen til den mere rolige park. Det endelige udtryk af stationsforpladsen og arealet ovenpå stationen er ikke besluttet. Der er således stor mulighed for, at lokaludvalget og andre interessenter i perioden 2011-2013 kan være med til at udforme byrummet, herunder om det urbane eller det grønne skal have størst vægt.

#### **7.2.2.12 v/ Landsarkivet**

Trafikafviklingen i området mellem Ågade, Jagtvej og Hans Egedesgade, er fastlagt i den Trafik- og Byrumsplan som er udviklet i forbindelse med områdeløftet "Spydspidsen" og ensretningen af gader og dermed adgangsmulighederne til området er derfor ikke en del af projektet.

Stationens placering medfører, at Metroens elementer bliver placeret foran Landsarkivet, hvilket på denne plads giver relativ stor afstand til boliger. Stationselementerne består af elevatoren, trappe samt ovenlys. Elevatoren er godt 5,5 m høj. Metrostationen giver ikke væsentlige ændringer i indblikforholdene, da folk færdes i gadeniveau.

#### **7.2.2.13 v/ Enghave Plads**

Stationen på Enghave Plads blev placeret på den "urbane" del af pladsen, således at den grønne del af pladsen med en del ældre træer kan friholdes for anlægsarbejderne, og træfældninger kan udgås her. Det er kommunens opfattelse at det er muligt at genskabe næsten den samme funktionalitet som i dag på den urbane del af pladsen, mens det vil tage mange år at genskabe det grønne område i pladsens vestlige del, hvis man placerede stationen her.

Den valgte placering berører det ca. 100 år gamle kastanjetræ i pladsens østende. En ekspertvurdering af træets sundhedstilstand viser, at man på grund af rådangreb i træets stamme ikke kan anbefale en flytning af træet, idet det er overvejende sandsynligt, at træet ikke kan overleve denne.

Det er vigtigt for Københavns Kommune, at Enghave Plads også fremover vil være en lokal plads med plads til ophold og aktiviteter. Ambitionen for byrummet er beskrevet i byrumsprogrammet for pladsen.

Det er derfor hensigten, at pladsen genetableres efter Metrostationens etablering som en genfortolkning af de eksisterende funktioner med samme grønne karakter som det eksisterende anlæg. De lokale interessenter, herunder lokaludvalget skal deltage i planlægningen heraf.

#### **7.2.2.14 Parkeringsforhold**

I forbindelse med etablering af de mange arbejdspladser vil kommunen vurdere, i hvilket omfang det er muligt at øge antallet af gadeparkeringspladser i de berørte områder, således at der kan etableres flest mulige P-pladser som kompensation for de pladser, der midlertidigt nedlægges. Vejlovgivningen åbner ikke mulighed for, at kommunen kan reservere P-pladser på offentlig vej til bestemte køretøjer, bortset fra handikapparkering.

#### **7.2.2.15 Stibroer over CMC**

Der er i forslag til Lokalplan "Otto Busses Vej" indtegnet muligheden for 2 stibroer over klagøringscentret for Cityringen, CMC.

#### **7.2.2.16 Design**

Synspunkter vedr. design skal rettes direkte til Metroselskabet, det er ikke en del af VVM-høringen.

## 7.3 Ekspropriationsforhold mv.

### 7.3.1 Sammenfatning af indsigelser

Der er indkommet en del indsigelser, der vedrører emner relateret til arealforhold og ekspropriationer, langt de fleste til Københavns Kommune (se bilag 2) og fem til Frederiksberg Kommune (se bilag 3). Emnerne er ikke omfattet af VVM-høringen, men der redegøres i det følgende for de procedurer og retningslinjer, som efterspørges i indsigelserne.

*Tabel 7.4 Fordeling af indkomne bemærkninger og spørgsmål om ekspropriationsforhold mv.*

Emne/område	Antal
Bygningsskader	34
Ekspropriation, erstatning mv.	39
Arealforhold	47
Genhusning	22
<b>I alt</b>	<b>142</b>

#### **Bygningsskader/registrering af bygninger**

Der er en række indsigelser relateret til procedurer for erstatning i forbindelse med bygningsskader opstået som følge af anlægsarbejderne. Flere indsigere udtrykker bekymring for, om skader kan opstå, og hvordan det registreres, om en skade hidrører fra anlægsarbejderne. En del indsigere spørger, hvordan de skal forholde sig i tilfælde af skader.

#### **Ekspropriation, erstatnings- og arealforhold**

En række indsigelser omhandler forhold omkring forventet negativ påvirkning af ejendomsværdien i anlægsfasen og heraf følgende konsekvenser ved ønsker om flytning. Mange bruger begrebet stavnsbinding for at beskrive deres situation, nemlig ønske om at fraflytte deres andels- eller ejerlejlighed (på grund af anlægsarbejder, ønske om at få børn, få større bolig, få nyt arbejde andet sted mm.) og bekymring for ikke at kunne komme af med lejligheden – i hvert fald ikke uden tab.

I enkelte indsigelser omtales gener for erhvervslejere samt for ejere af erhvervslejemål, herunder forventninger forringet mulighed for genudlejning, krav om nedsat leje, omsætningstab samt frygt for, at anlægsarbejderne kan føre til lukning af erhverv. To spørgsmål omhandler restaurationsbranchen.

Konkret erstatningskrav optræder kun i én indsigelse.

I én indsigelse spørges i relation til en kommentar til arbejdspladsen ved Øster Søgade om, hvor stor den samlede erstatningssum er, og hvor meget den administrative omkostning vil være, når beboere og forretningsdrivende ønsker at benytte sig af deres ret til erstatning. Der spørges endvidere om, hvilke klagemuligheder man har, når høringsrunden er slut.

I nogle indsigelser spørges der til redningsveje for brandvæsenet i tilfælde af brand i ejendommen.

To indsigelser omhandler spørgsmål om mulighederne for renovering af nabo-ejendomme i anlægsperioden, herunder opsætning af stilladser ved ejendommens facader.

Fremkommelighed for kunsttransport er omtalt i en indsigelse fra Kunstforeningen Gl. Strand.

I nogle indsigelser rejses bekymring for placering af port og andre meget konkrete forhold.

### **Genhusning**

En del bemærkninger og spørgsmål omhandler forhold omkring genhusning. Indsigerne mener, at det vil blive umuligt at opholde sig i deres lejligheder af en række årsager og spørger til mulighederne for at blive genhuset.

### **Aktiviteter i ejendomme nær byggepladser**

En række indsigere spørger til, hvordan aktiviteter i naboejendomme, der er følsomme overfor støj og vibrationer sikres gennemført under anlægsarbejderne.

### **Kommunernes bemærkninger**

#### **Bygningskader/Registrering af bygninger**

Registrering af bygninger dækker over flere forskellige tiltag, som gennemføres af Metroselskabet inden anlægsarbejdernes start. Metroselskabet har udarbejdet en redegørelse for procedurerne, som fremgår af bilag 6. Registreringen af bygningerne sker for at sikre, at anlægsarbejderne ikke påfører skade på bygningerne, og danner basis for eventuelle sager om erstatningskrav. Disse sager henhører ikke under ekspropriationskommissionen, men under domstolene.

#### **Ekspropriation, erstatnings- og arealforhold**

Københavns- og Frederiksberg Kommuner har bedt Metroselskabet redegøre for de regler og procedurer, der gælder vedrørende ekspropriationer, erstatninger, samt hvordan konkrete forhold vedr. adgang til bygninger, bl.a. til tekniske installationer, porte, brandredning mv. drøftes med beboere og ejere af bygninger. Metroselskabets redegørelse findes i bilag 7.

### **Genhusning**

Ifølge gældende regler har kommunen genhusningspligt, hvis man bor til leje i en lejlighed som eksproprieres,

Hvis man derimod bor i en andelslejlighed eller en ejerlejlighed, der eksproprieres, så tilkendes man en erstatning, hvis størrelse fastsættes af ekspropriationskommissionen. Hvis der drives virksomhed fra en andels- eller ejerlejlighed, der eksproprieres, vil der typisk være forhold i forbindelse med virksomhedens

flytning eller lukning, som udløser erstatning. Endvidere kan helbredsmæssige årsager udløse en ekspropriation. Spørgsmålet om erstatning og dennes størrelse afgøres af ekspropriationskommissionen.

### **Aktiviteter i naboejendomme.**

Metroselskabet oplyser, at man er bevidst om, at information og oplysning er meget vigtige redskaber i forbindelse med at håndtere de mange udfordringer, som naboer til Cityringen vil stå overfor i anlægsfasen. Planlægning af kommunikationen med naboer og interessenter indgår i arbejdet med den overordnede planlægning af alle projektets faser fra de nødvendige omlægninger af ledninger og frem til Cityringen står færdig. Det indgår også som et vigtigt element i arbejdet med strategier til håndtering af miljøgener, ligesom der vil blive stillet krav til entreprenørerne om, hvordan nabokontakter skal håndteres. I det omfang særlige aktiviteter så som eksaminer, kirkelige handlinger og lignende kan nødvendiggøre, at der tages særlige hensyn, vil der blive etableret direkte kontakt mellem naboer og bygherre/entreprenør.

## 8. Referencer

Lov om en Cityring (Lov nr. 552 af 6. juni 2007).

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Cityringen - VVM-redegørelse og miljørapport. Maj 2008.

Københavns Kommune. Planredegørelse for den kollektive trafik. April 2005.

Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR. Udredning om Cityringen. Maj 2005.

Projekt Basisnet. Teknisk rapport april 1999

Ørestadsselskabet Metro Etape 4 – Cityringen. Screeningsrapport, december 2003.

Notat til Medlem af Borgerrepræsentationen Morten Kabel, dateret 3. september 2008 med redegørelse for spørgsmål til byggeriet af Cityringen.

**Bilag 1:  
Metroselskabet: Dispositionsforslag med  
supplement (optimering af projektet foretaget  
siden VVM-redegørelsen/miljørapportens  
udgivelse).**

Københavns Kommune  
Rådhuset  
1599 København V.

Metroselskabet I/S  
Metrovej 5  
DK-2300 København S

T +45 3311 1700  
F +45 3311 2301  
E m@m.dk

### **Dispositionsforslag for Cityringen**

Metroselskabets bestyrelse har på sit møde den 24. september 2008 godkendt dispositionsforslaget for Cityringen og det dertil knyttede anlægsoverslag med henblik på fremsendelse til selskabets interessenter.

I loven om Cityringen samt i Metroselskabets vedtægt er det forudsat, at Metroselskabet skal udarbejde et dispositionsforslag (skitseprojekt) for Cityringen. Dispositionsforslaget skal baseres på den i loven - incl. Udredningen fra 2005 og øvrige forarbejder samt tilhørende bekendtgørelse - fastlagte linieføring og placering og udformning af stationer, skakte m.v. Dispositionsforslaget skal danne grundlag for Metroselskabets udarbejdelse af udbudsprojekt for Cityringen.

Dispositionsforslaget er det første egentlige projekt for Cityringen, idet Udredningsrapporten, der dannede grundlag for Cityringsloven, er baseret på en sammenstilling af kendte anlægselementer – stationer, skakte, sporskiftekanre (crossovers) m.v. fra anlægget af den eksisterende Metro, herunder også de hermed forbundne erfaringsbaserede anlægsomkostninger. Det er således også første gang, der udarbejdes et anlægsoverslag på grundlag af et projekt for Cityringen, hvor hvert enkelt element er gennemarbejdet og vurderet på grundlag af de konkrete anlægsbetingelser.

Den første gennemarbejdning af dispositionsforslaget forelå i juli 2008. På dette tidspunkt vurderede Metroselskabet dog, at der fortsat var mulighed for optimering af projektet. Dette er sket, således at der nu foreligger et samlet optimeret dispositionsforslag, jf. vedlagte notat 'Optimering af dispositionsforslaget'.

Det optimerede dispositionsforslag er i overensstemmelse med de overordnede principper for anlæg af Cityringen, der er fastlagt i loven, og de projektrammer, der danner grundlag for VVM-redegørelsen. De i



forbindelse med optimeringen foreslåede projektændringer vurderes således at kunne gennemføres inden for rammerne af den igangværende VVM-procedure.

Det optimerede dispositionsforslag er udarbejdet på basis af de geotekniske undersøgelser og designmæssigt bearbejdet til en sådan detaljeringsgrad, at alle afgørende forhold og dispositioner er beskrevet, så de afgørende beslutninger om projektets udformning kan tages på dette grundlag. Derudover er der to udeståender, der er omtalt i det følgende.

Som det fremgår af det vedlagte notat 'Optimering af dispositionsforslaget', indeholder det optimerede dispositionsforslag en række væsentlige forbedringer af projektet både ud fra de kommende passagerers synsvinkel og ud fra hensynet til de berørte naboer i anlægsfasen, herunder at flere stationer ændres til en højere beliggenhed med lettere tilgængelighed, at de fleste nødsakke fjernes med en mindre sårbar drift og mindre gener i anlægsperioden til følge, og at togene forsynes med sprinkleranlæg, der forøger sikkerheden.

Det skal i den forbindelse understreges, at ændringerne, for så vidt angår bl.a. installation af sprinkleranlæg og fjernelse af nødsakke, i sikkerhedsmæssig henseende bygger på principper for vurdering af sikkerheden i Cityringen, som er accepteret af såvel Trafikstyrelsen som den uvildige assessor. Ifølge disse principper, som er indeholdt i det gældende regelsæt, Bostrab, er det afgørende, at det kan påvises, at sikkerheden kan fastholdes på mindst samme niveau eller på et højere niveau end ved anvendelsen af de oprindelige krav i dette regelsæt.

Metroselskabets bestyrelse lægger herudover vægt på, at der i det videre arbejde i samarbejde med de to kommuner skabes gode forhold for cykelparkering ved stationerne samt de bedst mulige forbindelser mellem Metroen og de øvrige kollektive trafiksystemer. Bestyrelsen lægger desuden vægt på at begrænse trafikale, erhvervsmæssige, miljømæssige og visuelle gener for anlæggets naboer mest muligt, bl.a. ved optimering af byggepladsernes omfang, således at byggepladserne søges tilpasset de vekslende behov i løbet af anlægsperioden og dermed etableret så sent og senere afviklet så hurtigt, det er praktisk muligt.

Endvidere er det væsentligt for bestyrelsen, at der indgås klare og entydige aftaler om grænsefladerne og arbejdsdelingen ved de anlægsarbejder, der berører DSB's og BaneDanmarks stationer m.v., med henblik på at undgå efterfølgende tvister. Endelig har bestyrelsen bemærket sig, at der teknisk set ikke vil være noget til hinder for at øge frekvensen på den vestlige del af Cityringen, der hidtil har været forudsat betjent med ca. 200 sekunder mellem togafgangene i myldretiden. Bestyrelsen er opmærksom på, at en sådan ændring forudsætter indkøb af flere tog og medfører øgede driftsomkostninger, men formentlig også flere passagerindtægter. Der vil i det videre forløb blive analyseret nærmere på passagertallene i forhold til,

hvilke stationer der mest hensigtsmæssigt betjenes af to, henholdsvis én linie.

Udarbejdelsen af dispositionsforslaget, herunder gennemførelse af en egentlig projektering baseret på de konkrete faktiske forhold, har vist, at en række anlægsopgaver må forventes at blive dyrere end forudsat i Udredningsrapporten. Bl.a. må der forventes større omkostninger som følge af vanskeligere jordbundsforhold end forventet og som følge af vanskeligere konstruktionsforhold på grund af en række konkrete lokale anlægsforhold, samt væsentligt større omkostninger til ledningsomlægninger, til arkæologiske udgravninger og til ekspropriationer.

Til gengæld indebærer de fleste af de forbedringer af projektet, som er opnået ved optimeringen af dispositionsforslaget, besparelser på anlægsomkostningerne. Selv om enkelte af de foreslåede optimeringer medfører fordyrelser, det gælder bl.a. forsyning af togene med sprinkleranlæg, indebærer optimeringen samlet set betydelige besparelser på anlægsoverslaget.

Som det fremgår af skemaet "Budgetafgivelser mellem Udredningen og det optimerede dispositionsforslag", ligger anlægsoverslaget således indenfor den ramme, som er fastlagt i selskabets vedtægt. Ifølge vedtægten er bestyrelsen forpligtet til at orientere interessenterne, hvis den forventede anlægsudgift øges ud over den til enhver tid skønnede totaludgift + 3 pct. Totaludgiften defineres som det til enhver tid senest af interessenterne godkendte anlægsbudget, inklusiv pris- og lønregulering, hvilket i dette tilfælde vil sige lovens anlægsoverslag på 15 mia. kr. i 2005 prisniveau.

Ved udarbejdelsen af overslaget er der taget udgangspunkt i bemærkningerne til forslag til lov om en Cityring, hvori det hedder, at "Det er forudsat, at anlægsarbejdet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusiv mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Der er derimod ikke afsat reserver til imødegåelse af unormalt store forsinkelser af anlægsarbejdet, som de der forekom på etape 1 og 2A, eller større uforudsete vanskeligheder".

Det hedder endvidere: "Anlægsskønnet for et stort anlægsprojekt som Cityringen indeholder en række risici. Der vil erfaringsmæssigt forekomme uforudsete fordyrelser i løbet af projektet, og prognoserne for de fremtidige nettoindtægter er ligeledes usikre. Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og regeringen er enige om, at uforudsete merudgifter i Metroselskabet I/S finansieres efter ovenstående fordelingsnøgle".

Anlægsoverslaget for dispositionsforslaget indeholder i overensstemmelse hermed ikke reserver til imødegåelse af unormalt store forsinkelser, uforudsete vanskeligheder og dermed uforudsete merudgifter, som nævnt i lovbemærkningerne.

Som det fremgår af notatet 'Optimering af dispositionsforslaget', indeholder det optimerede dispositionsforslag enkelte elementer, som endnu ikke er endeligt afklarede:

Dels foreslås stationen på Kongens Nytorv udført som en højtliggende station både af hensyn til tilgængeligheden for de fremtidige passagerer og for at undgå meget betydelige indgreb i driften af den eksisterende Metro i anlægsperioden. Som det fremgår af notatet, er der endnu ikke skabt fuld sikkerhed for, at denne løsning kan gennemføres.


Dels er der endnu ikke skabt fuld sikkerhed for, at opgivelsen af vendespor i sporskifteammeret (crossover) under Nørrebroparken ikke medfører en forringelse af regulariteten på Cityringen og en begrænsning af mulighederne for natkørsel samtidig med vedligehold i nattetimerne.

Metroselskabet forventer at fremsende endelig indstilling om udformningen af Kongens Nytorv Station og om eventuel etablering af et vendespor i forbindelse med den nødvendige crossover under Nørrebroparken inden udgangen af 2008.

## **Indstilling**

Det indstilles, at det optimerede dispositionsforslag danner grundlag for transportministerens godkendelse i henhold til Cityringslovens § 4 af den endelige linieføring samt udformningen og placeringen af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte mm. efter høring af Københavns kommune, Frederiksberg kommune og et af Folketinget nedsatte udvalg. Supplerende indstilling om udformningen af Kongens Nytorv Station og evt. etablering af vendespor i sporskifteammeret under Nørrebroparken vil blive fremsendt inden udgangen af 2008.

Med venlig hilsen



Henning Christophersen

## Optimering af dispositionsforslag

Nedenfor anvendes en række projektudtryk, som er forklaret i et bilag til dette notat.

### **Forudsætninger for det igangværende projekteringsarbejde**

I november 2007 blev der indgået to rådgiverkontrakter med hhv. Cowi-Arup-Systra og Rambøll-Atkins. Herefter kunne det egentlige projekteringsarbejde indledes med udarbejdelsen af dispositionsforslaget.

Forudsætningen for projekteringsarbejdet er Udredningen fra 2005 med de ændringer og tilføjelser, der fulgte af Cityringloven og den tilhørende bekendtgørelse nr. 588, begge fra 2007. Ændringerne omfatter primært en justeret linjeføring på Frederiksberg og Vesterbro. En samlet overskrift for dette grundlag er "mere af samme slags". Denne overskrift blev formuleret allerede i forudsætningerne for udredningsarbejdet. Til forudsætningerne hører også Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes ønsker om tilkøb.

### **Cityringens hovedelementer**

Cityringen omfatter i alt 17 stationer, der er fordelt således:

- Indre by: v/Rådhuspladsen, v/Christiansborg, Kongens Nytorv, v/Frederiks Kirke og Østerport
- Østerbro: v/Trianglen, v/Poul Henningsens Plads og v/Vibenshus Runddel
- Nørrebro: v/Rådmandsmarken, Nørrebro, v/Nørrebros Runddel og v/Landsarkivet
- Frederiksberg: v/Aksel Møllers Have, Frederiksberg og v/Platanvej
- Vesterbro: v/Enghave Plads og København H

Cityringen er en 100 pct. tunnellinje. Udover stationerne og selve tunnelstrækningerne omfatter Cityringen følgende større anlæg:

- Et antal transversal- og afgreningskamre samt skakte.
- Et kontrol- og vedligeholdelsescenter, kort betegnet CMC, placeret på et jernbaneareal ved Vasbygade.

Det rullende materiel er forudsat at omfatte metrotog af samme størrelse som de nuværende metrotog, samt et lille antal arbejdskøretøjer

Cityringen vil blive trafikeret af to metrolinjer, M3 og M4, der forudsættes at køre således:

- M3: Betjener hele ringen i begge retninger. Togafstanden i myldretiden vil være godt 3 min.
- M4: Betjener strækningen København H-Kongens Nytorv-Østerport-Nørrebro station i begge retninger. Togafstanden i myldretiden vil ligeledes være godt 3 min.

På strækningen København H-Kongens Nytorv-Østerport-Nørrebro, hvor både M3 og M4 kører, vil togafstanden i myldretiden derfor være godt 1½ min.

## Projekteringsarbejdet indtil nu

Med ovennævnte forudsætninger som udgangspunkt er projektet bearbejdet og optimeret. Ved deadline for VVM'en stod det klart at optimeringsmulighederne ikke var udtømt. Derfor er optimeringsbestrebelse fortsat, koncentreret om følgende områder:

1. Brandsikkerhed
2. Reduktion af generne for borgerne i anlægsperioden
3. Forbedringer for passagererne
4. Optimering af driften

### Ad 1:

De nuværende metrotog er meget brandsikre. Mængden af brandbare materialer og specielt materialer, der ved brand kan udvikle giftig røg, er holdt på et absolut minimum. Passagererne og deres tasker mv. udgør dog fortsat en brandrisiko. For at nedbringe denne risiko er undersøgt en afgørende nyskabelse, automatisk virkende brandbekæmpelsesudstyr i form af sprinkleranlæg eller lignende. I givet fald bringes togene herved på højde med den nyeste trend inden for togbygning. Tilsvarende anlæg findes i bl.a. Hamburg-metroen. Sprinkleranlæggene vil som alle andre vitale funktioner i togene være opbygget som to uafhængige anlæg, således at et funktionssvigt ikke kan sætte sprinkleranlægget ud af funktion. Udløsning af et sprinkleranlæg giver automatisk alarm til kontrolcentret. Automatisk alarm udløses også af detektorer i togenes passagerkabine og undervogn. En anden vigtig forbedring af brandsikkerheden er at etablere on-line TV-overvågning af togenes indre samt - via kameraer monteret i togenes fronter - tunnelområdet foran og bag toget.

### Ad 2:

De under 1 nævnte forbedringer betyder et sådant løft af brandsikkerheden, at maksimumafstanden mellem nødudgange i form af stationer og skakte kan øges udover den hidtidige maksimumafstand, 600 m. Denne afstand er fastsat i det for metroen gældende tyske regelsæt. Det er imidlertid et grundlæggende princip i samme regelsæt, at der altid kan afviges fra de enkelte regler, når det kan eftervises, at man på anden måde kan opnå mindst den samme sikkerhed. Trafikstyrelsen og assessoren har erklæret sig enige i dette princip. De foreløbige undersøgelser viser, at man kan opnå mindst samme sikkerhed for passagererne med installation af sprinkleranlæg, når disse kombineres med en forøgelse af afstanden mellem nødudgangene.

Den øgede maksimumafstand betyder, at 2/3 af alle skakte indeholdt i den første udgave af dispositionsforslaget kan undværes. Det betyder samtidigt bortfald af 1/3 af samtlige stations- og skaktarbejdspladser indeholdt i den første løsning. Bortfaldet af de mange arbejdspladser indebærer en meget betydelig lettelse for et stort antal borgere og erhvervsdrivende med adresse i nærheden af disse skakte.

### Ad 3:

Metroens typestationer er sammenlignet med typiske metrostationer i udlandet meget overskuelige og – med perronerne beliggende kun 18 m under gadeniveau – også let tilgængelige. Alligevel er det undersøgt, hvorvidt jordbundsforholdene og de lokale forhold i øvrigt ved nogle stationer er af en sådan beskaffenhed, at det er økonomisk og sikkerhedsmæssigt forsvarligt at bore op til højere beliggende tunnelstationer. Dette har vist sig at være tilfældet for i alt 4 stationer, nemlig Kongens Nytorv, v/Vibenshus Runddel, Nørrebro og v/Enghave Plads. På disse 4 stationer reduceres adgangsvejen for passagererne fra gadeniveau til perronen mærkbart. Perronniveauet hæves således 5½-7 m og typestationens to rulletrappeløb kan herved reduceres til ét. Den reducerede dybde begrænser samtidigt de tunge anlægsarbejder på disse stationer og derigennem også generne for borgerne i området. Den reducerede dybde betyder også en reduceret evakueringstid fra perron til gade.

Specielt for Kongens Nytorv er den høje tunnelstations-løsning kombineret med en løsning, hvor Cityringens tunneler føres over de eksisterende metro-tunneler. Herved sker der, som det nærmere omtales i punkt 5, en afgørende reduktion af driftsgenerne for den eksisterende metro i anlægsperioden. Den høje løsning på Kongens Nytorv er endnu ikke dokumenteret fuldt gennemførlig. Dette arbejde fortsættes og forventes afsluttet inden udgangen af 2008.

### Ad 4:

I Udredningen og den første udgave af dispositionsforslaget er der jævnt fordelt på Cityringen forudsat etableret i alt 6 kamre med sporforbindelse mellem de to tunnelrør. De 4 kamre var ikke forudsat anvendt under normal drift, men kun under driftsuregelmæssigheder og ved natkørsel samtidigt med vedligeholdelse. Kun kamrene under Halmtorvet og Nørrebroparken forudsattes anvendt under normal drift. Disse 2 kamre var desuden forudsat forsynet med et midtliggende spor, som M4-togene skulle anvende til at "vende" i, dvs. skifte retning i.

Detaljerede analyser af de særlige driftsforhold som en ringlinje giver, herunder analyser foretaget ved brug af simuleringstværværktøjer, har imidlertid vist følgende:

- Den ringformede linjeføring giver generelt væsentligt bedre vilkår for passagererne under driftsuregelmæssigheder og man kan uden væsentlig reduktion af disse muligheder fjerne 3 af de 6 kamre med sporforbindelser mellem de to tunnelrør. Fjernelse af de 3 kamre betyder samtidigt fjernelse af en række tekniske komponenter, herun-

der i alt tolv sporskifter, der alle ellers ville udgøre potentielle kilder til uregelmæssig drift.

- Den i udredningen forudsatte vending af M4-togene under Halmtorvet kombineret med vending af M4-togene under Nørrebroparken kan erstattes af en vending på CMC og eventuelt en vending i cross overen, men uden vendespor, under Nørrebroparken. Kammeret under Halmtorvet bevares som det ene af de tre forannævnte kamre, men forenkles. På CMC opnås en væsentlig mere fleksibel "vending", der kan optage uregelmæssigheder i driften. Under Nørrebroparken vender M4-togene i givet fald i ét af de to hovedspor, hvilket alt andet lige betyder en reduktion i fleksibilitet i forhold til løsningen med midtliggende vendespor. Simuleringer har vist, at der opnås en stabil drift i denne løsning, idet der dog fortsat består en usikkerhed om følsomheden overfor mindre uregelmæssigheder i driften, hvorfor vendesporet under Nørrebroparken fortsat indgår i de videre overvejelser jf. nedenfor under punkt 6. Konsekvensen af den ændrede løsning med vending på CMC og de deraf følgende besparelser er imidlertid, dels merudgifter til anskaffelsen af yderligere 1-2 tog, dels merudgifterne til merkørslen fra Halmtorvet til CMC. Merkørslen giver dog togpersonalet nem adgang til togene direkte fra en personaleperron på CMC. Herved spares enten arbejdstid eller udgifter til personalefaciliteter nær en af metrostationerne.

### **Det optimerede dispositionsforslag**

Den løsning, der foreslås i det optimerede dispositionsforslag, holder sig inden for rammerne af, hvad der er beskrevet i VVM-redegørelsen. Løsningen omfatter - ud over selve ringlinjens to hovedtunneler - nedennævnte større anlæg ringen rundt - regnet mod uret.

### **København H station:**

Typestation udført som "galleristation", dvs. cykelkældrene er udeladt og concoursniveauet er åbent i hele stationsboksens længde. Hovedtrappen er vestvendt mod Halmtorvet (bl.a. Øksnehallen og DGI-byen). I østenden fører concoursniveauet direkte over i perrontunnelen på den nuværende hovedbanegård og giver derved let omstigningsmulighed til S-tog og øvrige tog. Det indgår i Cityringprojektet at forsyne perrontunnelen med elevatorer til de eksisterende perroner. Der er kontakt med DSB og Banedanmark om arbejdet på den bestående banegård. Der vil blive indgået en klar aftale om grænsedragning mellem Metroselskabets ansvarsområde og DSB's og Banedanmarks ansvarsområder.

I Udredningens løsning var det pga. den begrænsede bredde af Stampesgade kun anset for muligt at udføre en station med 7 m perronbredde, hvilket blev anset for utilstrækkeligt. Som compensation herfor var det i Udredningen forudsat, at perronen skulle udføres godt 20 m længere end typestationen. Optimeringen har betydet, at det er lykkedes at indpasse en station med en 9 m perron, hvorefter længden og dermed indgrebene på gadeniveau er reduceret til hvad der svarer til en normal typestation. Konsekven-

sen af optimeringen er færre gener for borgerne i området og en bedre fungerende omstigningsstation.

## **v/Rådhuspladsen station:**

Typestation. Hovedtrappen er anbragt sydvendt i siden af concourse-niveauet. Stationens placering indebærer en permanent fjernelse af busterminalbygningen og en flytning af de underjordiske toiletter. I byggeperioden etableres midlertidige offentlige toiletter på overfladen. I byggeperioden vil der ske rokeringer af busstoppesteder.

## **v/Christiansborg station:**

Typestation specielt udformet til placeringen delvis ude under kanalen. Ingen cykelkældre. I anlægsperioden vil det være muligt for turbådene at passere arbejdspladsen, men Canal Tours anlægsplads må midlertidigt flyttes til en placering øst for Højbro. Der er kontakt til By og Havn og der vil blive indgået aftale om dette forhold.

I Udredningens løsning var stationen forudsat udført i en større dybde end en normal typestation svarende til afstanden mellem gade og kanalens bund. Denne løsning indebar også et større arealforbrug på gadeniveau til overfladeelementer. Optimeringen af stationsudformningen har betydet, at stationen nu kun har normal dybde og normal udstrækning på gadeniveau, idet det er lykkedes at komprimere den øvre del af stationen i den side af stationen, der ligger under Gammel Strand. Konsekvensen er forbedret tilgængelighed, færre gener for borgerne i området og en betydelig reduktion i de tunge anlægsarbejder.

## **Kongens Nytorv station:**

Højtliggende tunnelstation. Cityringens tunneler er forudsat ført over de eksisterende metrotunneler. Perronens dybde under gadeniveau svarer nogenlunde til forholdene på den nuværende Frederiksberg station.

Udredningens løsning havde som forudsætning, at Cityringens tunneler blev ført under de eksisterende metrotunneler og stationen havde karakter af en særlig dyb variant af typestationen. Anlæg af den forudsatte transfer-tunnel mellem Cityringen og den eksisterende metro har ved en nærmere analyse vist at være væsentligt mere problematisk end oprindeligt forudset. Dels ville pladsforholdene ikke muliggøre den fornødne omstigningskapacitet, dels ville generne for driften af den eksisterende metro under anlægget af især transferforbindelsen være meget omfattende. Det er nu ved at blive eftervist, at det er teknisk muligt at føre de nye metrotunneler over de eksisterende. Med den foreslåede løsning er generne for den eksisterende metro under anlægget begrænset samtidigt med at adgangen fra gadeniveau til stationen er markant forbedret. Omstigningsvejen mellem de to perroner har den fornødne kapacitet, men er lidt længere end i den første løsning.

Den højtliggende tunnelstation vil betyde et større indgreb i Á Porta-bygningen og Magasin-bygningen i form af sikring af kælderetagen. I Magasin-bygningen er der tale om et kælderområde, der i det væsentlige omfatter personale- og lagerfunktioner uden kundeadgang.



Effektiviseringen af, at det er teknisk muligt at føre Cityringens tunneler over de eksisterende tunneler, forventes afsluttet inden årets udgang.

## **v/Frederiks Kirke station:**

Stationen udføres som en speciel smal variant af typestationen. Trods de snævre pladsforhold har det været muligt at indpasse en Cut&Cover-”slidse” i gaderummet foran kirken, der giver plads til de nødvendige rulletrappeløb (og i begrænset omfang visuel kontakt mellem concourseniveau og perron).

I Udredningens løsning var stationen pga. de snævre pladsforhold forudsat anlagt som en såkaldt ”elevatorstation”, hvilket indebar at typestationens normale rulletrappe-forbindelser mellem concourseniveauet og perronen var erstattet af elevatorforbindelser. Stationstypen kendes fra en række ældre, dybtliggende stationer, bl.a. i London og Paris. Den kendes også fra en række dybtliggende stationer på et enkelt nyt metroprojekt under anlæg, Barcelonas nye førerløse linje 9. Elevatorstationen må dog anses for en knap så hensigtsmæssig løsning, sammenlignet med en rulletrappeløsning, hvor passagerflowet ud og ind af stationen forløber kontinuert og hvor der i den københavnske typestation tillige er visuel kontakt mellem concourseniveau og perron. Med den nu foreslåede løsning undgås elevatorløsningen og der opnås således en markant forbedring af adgangsforholdene.

## **Østerport station:**

Typestation udført som ”galleristation”, dvs. cykelkældrene er udeladt og concourseniveauet er åbent i hele stationsboksens længde. Hovedtrappen er nordvendt mod Østerbro. I sydenden er det forudsat, at concourseniveauet glider direkte over i en ny transfertunnel under Østbanegade, der via rulletrapper forbindes til hallen i den nuværende banegård og derved giver let omstigningsmulighed til S-tog og øvrige tog.

Udredningen forudser en fremtidig, selvstændig metrolinje mod Nordhavnen. Denne metrolinje forudses at udgå fra Østerport station, idet den forudsættes at få egen station her i form af en højtliggende tunnelstation i Østbanegade. Ved placeringen af Cityringens station er der taget højde for etableringen af denne fremtidige station. De to stationers concourse-niveauer vil således komme til at ligge i samme plan. Ved etableringen af den fremtidige station vil selve transfertunnelen skulle nedbrydes.

Hvorvidt den bebudede ændring af Københavns Kommunes strategi, hvorefter metrolinjen mod Nordhavnen er prioriteret højere end hidtil, vil have konsekvenser for etableringen af transfertunnelen, vil blive vurderet i samarbejde med Københavns Kommune.

Det indgår i Cityringprojektet at forsyne perronadgangsbroen i den nuværende banegårds østende med elevatorer til de eksisterende perroner. Disse elevatorer sikrer at der i lighed med, hvad der er tilfældet på de øvrige omstigningsstationer, er to elevatorer til rådighed i hele omstigningsvejen. Der er kontakt med DSB og Banedanmark om arbejdet på den bestående banegård. Der vil blive indgået en klar aftale om grænsedragning mellem

Metroselskabets ansvarsområde og DSB's og Banedanmarks ansvarsområder.

### **Øster Søgade transversalkammer og skakt samt tunnelarbejdsplads:**

Transversalkammeret er i forhold til den første løsning ændret fra NATM-kaverne til Cut&Cover-konstruktion. Ændringen har baggrund i de nu foreliggende geotekniske undersøgelser. Arbejdspladsudstrækningen er uændret.

### **v/Trianglen station:**

Typestation. Hovedtrappen er anbragt sydvendt i siden af concourse-niveauet. Hovedtrappen er orienteret ud mod Trianglen. Fremtidig brug af pladsen til cirkusbesøg er sikret. Forpladsens udformning tager højde for den kommende omlægning af Østre Allé.

### **v/Poul Henningsens Plads station:**

Typestation. Hovedtrappen er anbragt sydvendt, drejet ud mod Jagtvej. Stationen er delvis beliggende i Reersøgade, delvist på et eksproprieret, privat parkeringsområde. De private parkeringsmuligheder vil i størst mulig udstrækning blive reablerede og brugsretten overdraget til de hidtidige ejere.

### **v/Vibenshus Runddel station:**

Højtliggende tunnelstation. Ingen cykelkældre. Perronens dybde under gadeniveau svarer nogenlunde til forholdene på den nuværende Frederiksberg station. Hovedtrappen er anbragt vestvendt. Forpladsens udformning tager højde for den kommende omlægning af Østre Allé.

### **v/Rådmandsmarken station:**

Typestation. For at opnå gode omstigningsmuligheder til busstrafikken i Tagensvej mod NV-kvarteret er stationen anbragt i Haraldsgade op til krydset med Tagensvej.

Bredden af Haraldsgade tillader imidlertid ikke, at trafikken kan opretholdes ved en placering af hovedtrappen i gaderummet, hvorfor hovedtrappen er forudsat indbygget i et butiksareal i en tilstødende etageejendom.

### **Midgårdsgade afgreningskamre og skakt:**

På baggrund af den bebudede ændring af Københavns Kommunes strategi, hvorefter metrolinjen mod Nordhavn er opprioriteret og tilkøb af afgreningskammeret mod Brønshøj derfor fravælges, forventes afgreningskammeret med tilhørende skakt udtaget af dispositionsforslaget.

### **Nørrebro station:**

Højtliggende tunnelstation. Ingen cykelkældre. Rulletrapper fra perron er ført direkte til gadeplan. Rulletrapperne overdækkes af en let, åben konstruktion, der også giver ly for omstigende til S-togene på højbanen. Concourse-niveauet er på denne station populært sagt flyttet op på gadeplan. Forbindelsen mellem gadeplan og højbanens to sideperroner etableres i form af overdækkede rulletrappeforløb forbundet under højbanen af en ny passage i gadeplan. Det indgår i Cityringprojektet at etablere de nye ad-

gangsveje til de eksisterende S-togsperroner. Der er kontakt med DSB og Banedanmark om arbejdet på den bestående højbanestation. Der vil blive indgået en klar aftale om grænsedragning mellem Metroselskabets ansvarsområde og DSB's og Banedanmarks ansvarsområder

Københavns Kommune har ved en lokalplan fastlagt den såkaldte "Bazargrund" til fremtidigt torveareal og påregner at ekspropriere arealet og den nuværende basar-bebyggelse. Arealet vil i byggeperioden dels blive anvendt til busterminal, dels stillet til rådighed til arbejdspladsformål. Udover fremtidig etablering af et torv med busterminalfunktioner, har arealet hidtil været forudsat anvendt til etablering af en selvstændig tunnelstation for en fremtidig afgang mod Brønshøj.

**Nørrebroparken transversalkammer og skakt samt tunnelarbejdsplads:** Kammeret er i forhold til den første udgave af dispositionsforslaget ændret fra et vendespor- og transversalkammer (crossover) til et rent transversalkammer, idet løsningen med et vendespor fortsat indgår i overvejelserne, jf. nedenfor under punkt 6. Behovet for arbejdsplads er uændret.

#### **v/Nørrebros Runddel station:**

Typestation. Stationen er anlagt i kirkegårdsanlæggets akse udgående fra porten mod Nørrebros Runddel. Stationen anlægges på den del af kirkegården, der omdannes til park fra 2020. Der er kontakt med kirkegårdsmyndighederne om de særlige forhold, der skal iagttages ved arbejdet på kirkegården.

Der er i dag kun få grave tilbage på den berørte del af kirkegården og blandt dem er der kun enkelte gravsteder, hvor en flytning kan komme på tale. I givet fald vil flytningen komme til at foregå på en etisk forsvarlig måde. Det er således tanken, at anvende en særlig teknik, hvor hvert gravsted flyttes som et samlet jordlegeme til en anden placering på kirkegården.

Der er ligeledes kontakt med Kulturarvsstyrelsen om, hvilke forholdsregler, der skal iagttages vedrørende en fredet graverbolig på området. Det påregnes, at en rulning af bygningen bliver løsningen. Det er aftalt med kirkegårdsmyndighederne at øvrige mandskabs- og depotbygninger i området kan nedrives mod opførelse af et nærmere aftalt erstatningsbyggeri.

Stationen er i forhold til Udredningens løsning flyttet lidt længere ind på kirkegården. Herved undgås, dels betydelige gener for trafikken på Jagtvej og Nørrebrogade, dels midlertidig nedtagning af de delvist fredede kirkegårdsmure. Der opnås også bedre adgangsforhold til metrostationen fra Runddelen.

#### **v/Landsarkivet station:**

Typestation. Hovedtrappen er nordvendt med henblik på omstigning til buslinjerne i Rantzausgade.

## **v/Aksel Møllers Have station:**

Typestation. Hovedtrappen er nordvendt, bl.a. med henblik på omstigning til buslinjerne på Godthåbsvej.

## **Frederiksberg station:**

Typestation, som er tænkt udført som hel eller delvis "galleristation". Den endelige udformning vil blive aftalt med Frederiksberg Kommune inden udgangen af året. Hovedtrappen er sydvendt mod Sylows Allé (bl.a. Falkonercentret). I nordenden er concoursniveauet forbundet til concoursniveauet på den nuværende station og giver derved let omstigningsmulighed mellem de to metrolinjer. Da den nuværende metrostation er en højtliggende station, kan Cityringens tunneller uden problemer passere under den eksisterende station.

## **v/Platanvej station:**

Typestation. Udover på mindre arealer af Frederiksberg Allé og Platanvej er stationen placeret dels på en grund tilhørende Frederiksberg Kommune, dels på private gård- og havearealer. På Frederiksberg Kommunes grund forudsættes stationen efter anlægget overbygget med en bygning i indtil 6 etager. Det er Frederiksberg Kommune, der står for dette byggeri. Rulletrapper fra perron er ført direkte til gadeplan, d.v.s. den kommende bygnings stueetage. Al passageradgang via rulletrapper og elevatorer sker inden for byggefeltet for den nye bygning. Den endelige udformning af station og tekniske anlæg i tilknytning hertil vil blive aftalt med Frederiksberg Kommune inden udgangen af året. De private gård- og havearealer vil i størst mulig udstrækning blive retablerede og brugsretten, herunder rettighederne til parkering, blive overdraget til de hidtidige ejere.

## **v/Enghave Plads station:**

Højtliggende tunnelstation. Ingen cykelkældre. Hovedtrappen er vestvendt med henblik på at lette omstigningen til buslinjerne på Enghavevej.

## **Sønder Boulevard afgreningskammer og skakt:**

Afgreningskammer, hvor højre spor i retning fra Købehavn H mod v/Enghave Plads deler sig i et spor mod v/Enghave Plads og et spor mod CMC.

## **Halmtorvet transversalkammer, afgreningskammer og skakt:**

Kammeret er i forhold til den første løsning ændret fra et vendespors- og transversalkammer til et mindre, rent transversalkammer. Arbejdspladsudstrækningen er uændret.

Togene på linje M4 forudsættes nu at vende på CMC, hvorfor baggrunden for etableringen af førstnævnte kammer type er bortfaldet. Der er behov for transversalkammeret til fall-back drift.

Umiddelbart vest for transversalkammeret er anlagt et afgreningskammer for højre spor i retning mod København H, dvs. sammenløbet mellem sporet fra v/Enghave Plads og CMC

## **Baneteknik**

Udgangspunktet for baneteknikken – dvs. alle banetekniske systemer som f.eks. spor, strømforsyning, kørestrøm, togkontrol, overvågning og styring, passagerinformation, radio og tele og perrondøre – er ”mere af samme slags” som anvendt til den nuværende metro, idet der dog tages hensyn til erfaringer og teknologisk udvikling.

Der vil således blive etableret et redundant 10 kV/ 400V elforsyningssystem koblet til det offentlige elnet til henholdsvis kørestrøm og forsyning af stationer og udstyr. Kørestrømssystemet vil omfatte 750 V DC forsynet fra en tredje skinne. Et togkontrolsystem, også kaldet et ATC-system, vil tilvejebringe automatisk, førerløs drift af metrotogene, mens et SCADA-system vil opsamle og formidle alle alarm- og statusinformationer fra systemet til kontrolrummet. Endvidere etableres et passagerinformations- og sikkerhedssystem bestående af skilte, højttalere og nødkald til kommunikation med passagererne samt et CCTV-system til overvågning af stationer og metrotog. Et fiberoptisk datatransmissionssystem og radiosystemer til drifts- og nødradio, togradio og offentlig mobiltelefoni etableres i hele systemet. Samtlige stationer udrustes med perrondøre.

Væsentlige opdateringer i forhold til den nuværende metro omfatter et moderne CBTC-togkontrolsystem med færre vedligeholdelseskrævende komponenter i tunnelerne. Endvidere drages nytte af nye telekommunikationsteknologier med større båndbredde, som muliggør bedre overvågning af de tekniske systemer og ”live” videoovervågning af metrotogene. Der tilvejebringes forbedret passagerinformation blandt andet ved udnyttelse af nye medier og skærmteknologi og radiosystemet til beredskabet baseres på TETRA-standarden, som integreres i det fælles SINE radiosystem.

## **Rullende materiel**

Der anskaffes i alt 28 metrotog. Togene vil have de samme hovedmål som de nuværende metrotog, men må forventes at afvige i design og indretning, ligesom der vil blive taget højde for erfaringer og teknologisk udvikling. F.eks. må det påregnes at togene får et andet sædearrangement, der øger mulighederne for hurtig fordeling af passagererne i toget. Endelig hæves max hastigheden fra 80 til 90 km/t for at gøre rejsetiden så kort som mulig. Som tidligere nævnt vil togene også blive forsynet med sprinkleranlæg.

Ud over metrotogene anskaffes et lille antal arbejdskøretøjer.

## **CMC:**

CMC, Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter, er placeret på jernbaneareal ved Vasbygade. CMC er forbundet til ringstrækningen ved en dobbeltsporet tunnelstrækning mellem CMC og afgreningskamre under Sønder Boulevard/Halmtorvet.

CMC rummer metrotogenes depotspor, faciliteter for udvendig- og indvendig rengøring samt værksteder. Endvidere rummes base for infrastrukturvedligehold, administration, base for personalet og endelig metroens hjerne, kontrolcentret. Bortset fra kørsel ind og ud af værkstedsbygningen foregår

metrogenes kørsel overalt på anlægget førerløst. I østenden af CMC, på tunnelrampen op til CMC, anlægges sporforbindelser, der tillader "vending" af M4-togene. Hvor M4-togene vender etableres tillige en personaleperron, der tillader personalet at stige på M4-togene på CMC.

Anlægget indrettes for det antal metrotog, der anskaffes ved åbningen af Cityringen, men i udformningen af anlægget er der taget højde for de mulige udvidelser og den mulige intensivering af driften, der er beskrevet i Udredningen.

Ved østenden af CMC indrettes tunnelarbejdsplads.

## **Bilagsoversigt til optimering af dispositionsforslag**

Den vedlagte bilagssamling har følgende indhold:

- Ordforklaring
- Linjeføring på bykort.
- Skematisk sporplan.
- Principtegning og principlængdesnit af de 3 hovedstationstyper, nemlig typestation (v/Aksel Møllers Have), typestation udført som "galleristation" og høj tunnelstation (v/Enghave Plads).
- Forpladstegninger af alle 17 stationer.

Planer visende udstrækningen af arbejdspladserne for alle 17 stationer, de fastholdte skakte inkl. de to skakte, der samtidigt er tunnelarbejdspladser samt kontrol- og vedligeholdelsescentret i Vasbygade (CMC) inkl. tunnelarbejdspladsen her.

## Bilag til optimering af dispositionsforslag

### Indhold:

- Ordforklaring
- Linjeføring på bykort.
- Skematisk sporplan.
- Principtegning og principlængdesnit af de 3 hovedstationstyper, nemlig typestation (v/Aksel Møllers Have), typestation udført som "galleristation" og høj tunnelstation (v/Enghave Plads).
- Forpladstegninger af alle 17 stationer.
- Planer visende udstrækningen af arbejdspladserne for alle 17 stationer, de fastholdte skakte inkl. de to skakte, der samtidigt er tunnelarbejdspladser samt kontrol- og vedligeholdelsescentret i Vasbygade (CMC) inkl. tunnelarbejdspladsen her.

## Ordforklaring

I det følgende anvendes nogle projektspecifikke udtryk og nogle fagudtryk, der ikke kan forudsættes alment kendte. De er forklaret nedenfor:

- Typestation = Dyb tunnelstation udført som Cut&Cover-konstruktion og indrettet som grundmodellen på den nuværende metro = Forum og Lergravsparken station.
- Galleristation = Variant af typestation, hvor cykelkældrene er udeladt og concoursniveauet er åbent i hele stationsboksens længde.
- Højtliggende tunnelstation = Variant af typestationen, hvor perronniveauet er hævet med 5½-7 m. Der behøves kun ét rulletrappeløb fra perron til concoursniveau.
- Transfertunnel = Omstigningstunnel, der forbinder én af Cityringens stationer med enten en eksisterende metrostation eller en eksisterende DSB/Banedanmark-station.
- Concoursniveau = Metrostationernes niveau lige under gadeplan. Her findes billetmaskiner og informationstavler. Hvor der er cykelkældre befinder de sig også på dette niveau.
- Cut&Cover = Anlægsmetode, hvor tunnelkonstruktionerne udføres i åben udgravning fra gadeplan.
- NATM-kaverne (New Austrian Tunnelling Method) = kammer udført ved minemetode uden opgravning fra overfladen.
- Transversalkammer = Tunnelkammer indeholdende to krydsende sporforbindelser (transversaler), der forbinder hovedsporene i de to tunneler
- Vendespor = Sidespor beliggende mellem de to hovedspor og med sporforbindelse til begge disse hovedspor. Under opholdet i vendesporer er toget fri af begge hovedspor.
- Transversal- og vendesporskammer = Udvidet transversalkammer, hvor transversalkammeret er kombineret med et vendespor.
- Afgreningskammer = Tunnelkammer, der rummer et afgreningssporskifte.
- Tunnelboremaskine af EPB-type (Earth Pressure Ballance) = tunnelboremaskine, hvor stabiliteten i udgravningszonen foran borehovedet understøttes med jordtryk. Anvendt ved udførelsen af den nuværende metro.
- Tunnelboremaskine af slurry-type = tunnelboremaskine, hvor stabiliteten i udgravningszonen foran borehovedet understøttes med bentonitslam under tryk. Transporten af den udgravede muck tilbage til tunnelarbejdspladsen foregår som rørtransport, idet den udgravede muck er opslæmmet i bentonitslam.
- CMC = Control and Maintenance Center = Kontrol- og vedligeholdelsescenter
- DC = Direct Current = jævnstrøm
- ATC = Automatic Train Control
- SCADA = Supervisory Control And Data Acquisition = SRO = Styling Regulering Overvågning
- CCTV = Closed Circuit Television = Intern TV-overvågning



- CBTC = Communications Based Train Control = Togkontrolsystem, hvor løbende positionsmeldinger fra det forankørende tog i kontrolcentret omsættes til løbende meldinger til det efterfølgende tog, om hvor langt dette tog må køre. Kaldes også for "flydende blok". Er i forhold til klassiske "fast blok"-systemer karakteriseret ved at have færre komponenter i og ved sporet og samtidigt muliggøre en tættere og smidigere toggang.
- TETRA = TERrestrial TRunked RAdio = Europæisk standard for professionelle mobilradiobrugere. Benyttes i Danmark på den eksisterende metro og af redningsberedskaber
- SINE = Sikkerheds Netværk = Fælles dansk radiosystem til beredskabet baseret på TETRA-standard.

Københavns Kommune  
Transportministeriet  
Frederiksberg Kommune

Metroselskabet I/S  
Metrovej 5  
DK-2300 København S

T +45 3311 1700  
F +45 3311 2301  
E m@m.dk

### **Supplement til dispositionsforslaget for Cityringen**

Ved oversendelsen af det optimerede dispositionsforslag for Cityringen til interessenterne udestod afklaringen af to forhold:

1. Udformningen af stationen på Kongens Nytorv som en højtliggende tunnelstation.
2. Behovet for etablering af et vendespor i sporskiftekompartimentet under Nørrebroparken.

De to forhold har efterfølgende været underkastet detaljerede undersøgelser, hvoraf resultatet nu foreligger:

#### *Ad 1. Udformning af stationen på Kongens Nytorv.*

De detaljerede undersøgelser har godtgjort, at det er teknisk muligt og sikkerhedsmæssigt forsvarligt at udføre stationen på Kongens Nytorv som en højtliggende tunnelstation. Dette indebærer, at Cityringens tunneler føres over den eksisterende Metros tunneler, og at stationen på Cityringen placeres højere end den eksisterende station og med direkte forbindelse mellem de to stationer på Concourse-niveau. Den højtliggende station indebærer den fordel, at stationen bliver lettere tilgængelig for passagererne og sammenhængen mellem de to stationsrum og med omgivelserne bliver mere funktionelle og lettere at overskue.

Anlægsomkostningerne for den ændrede stationsudformning afviger ikke mærkbart fra omkostningerne for den tidligere forudsatte dybtliggende station. Driftsomkostningerne skønnes marginalt lavere, ligesom passagertallet må forventes marginalt højere. Den præcise effekt på passagertallet er endnu ikke beregnet. Det vurderes, at ændringen ligger inden for rammerne af VVM-redegørelsen.

#### *Ad 2. Behovet for et vendespor i sporskiftekompartimentet under Nørrebroparken*

Behovet for at forsyne sporskiftekompartimentet under Nørrebroparken med et vendespor har været grundigt undersøgt. Såvel Metroselskabets MTS rådgivere, Rambøll-Atkins med underrådgiver Parsons som MCW-rådgiver Cowi-Arup-System har med hver deres simulationsværktøjer gennemført detaljerede simuleringer af driften med og uden vendespor. Resultatet af simuleringerne giver desværre ikke den nødvendige sikkerhed for, at Cityringens drift kan gennemføres med en tilfredsstillende driftspålidelighed, såfremt vendesporet udelades.

Anlæg af vendesporet i sporskiftekommeret indebærer, som omtalt i forbindelse med behandlingen af dispositionsplanforslaget, en meromkostning på 90 mio. kr. (2005 prisniveau). Da vendesporet indgik i grundlaget for VVM-redegørelsen, vurderes der ikke at være konsekvenser for VVM-processen.

Bestyrelsen har besluttet, at dispositionsforslaget justeres således, at Kongens Nytorv Station udformes som en højtliggende tunnelstation, og sporskiftekommeret under Nørrebroparken forsynes med et vendespor. Som en konsekvens heraf forøges anlægsbudgettet for dispositionsforslaget med 90 mio. kr. til 15,417 mia. kr. (2005-prisniveau), hvilket fortsat ligger inden for den fastsatte grænse på 15 mia. kr. + 3 pct.

Med venlig hilsen



Henning Christophersen



Anne-Grethe Foss

**Bilag 2:  
Oversigt over indkomne indsigelser i  
Københavns Kommune**

































**Bilag 3:  
Oversigt over indkomne indsigelser i  
Frederiksberg Kommune**

**Frederiksberg Kommune:**  
**Høringsvar 2. Høringsrunde for VVM Cityringen**

Nummer	Navn	Vedr.	Indhold i høringssvar	proces	Lillebrøjtvej	Placering af stationer	Bygningskvalitet	Centrering	Eksist. anvendelse af ejendomme	Etableringsforhold, kompensation	Fredningsforhold	Bygningsprogrammer, kultur	Afgang til stationer, gangstier	trafik. anlæg	Parkerings	Cykelparkering	Trafik drift	Socialekonomi, sundhed	Rekreative forhold	Natur	Overflødnings	Grundbrønd	Støj anlæg	Støj drift	vibrationer, anlæg	vibrationer drift	Luftkvalitet, støv	Klima og energi isolering og materialer	Belysning anlæg	Myndighedskontrol anlæg	Arbejdsløst	Design	Særlige bemærkninger	Lokalitet			
1	Ivana Skovgaard	v. Aksel Møllers Have	støj/højtrykskvalitet fra perronnerne økologi /green construction dyr- fugle, rekreative forhold energieffektiv engelsk information													X			X	X								X								X	
2	De Københavnske Ejendomselskaber	v. Platanvej	det 6. etages hus bebygges % P-pladser over stationen, under det nye hus graffiti, affald P-pladser ventilations-udkast ekstra tårnforbrug på administration store revner i bygringer information i god tid ved igangsættelsen af støjende opgaver				X		X	X					X	X								X									X			X	
3 A	Lejrbo	Frederiksberg St	langvarige byggegener ved ejendommen information og samarbejde med lejerne megen trafik i forbindelse med stationerne			X				X			X	X				X	X				X	X			X									X	
3 B	Freddy Nielsson	Frederiksberg St	Trafik, Trafikken vil belaste Sylows Allé meget refusion af ejendomsskat						X			X					X						X													X	
3 C	Lejrbo	Frederiksberg St	undlade hovedtrappe til den nye station vende stationen 180 grader adgangsveje			X						X	X																								
4	Ejerforeningen Godthåbs Have	v. Aksel Møllers Have	risikovurdering af skadevirkninger tidsplan brand- og redningsforhold Miljøforhold trafik med tunge lastbiler P-pladser cykelparkeringsforhold tidsplan hvornår har vi svar op disse spørgsmål	X		X	X							X	X	X							X		X		X							X		X	
5	Erik Staffeldt	v. Platanvej	et gammelt træ usikkerheden om byggeriet ovenpå stationen v. Platanvej ensrettede Platanvej i anlægsfasen Trafik, cykler Føjmaskinerne											X		X				X																X	
6	for ejerforeningen Platanvej 6 og 8	v. Platanvej	huset: 4 ikke 6 etager servicefunktioner i nybyggeri ovenpå stationen																																	X	
7	vejgruppen Frydensdalsvej	v. Platanvej	Anlægning af yderligere trafiksanering af Frydensdalsvej Midlertidig trafiksanering (videresendt til V&F) undgå uhensigtsmæssig omlægning af trafikken ad mindre veje											X																							
8	I Olsen og J N Christensen	v. Platanvej	ikke et 6. etages hus men åben plads øvr 4. etager med service faciliteter (incl cykelparkering i bygn) bevar de gamle træer i ålleen støj kun i dagtimerne bør anvendelse til boligformål																	X												X	X			X	
9	Grete Gundelach	v. Platanvej	stationsplaceringerne linseforløb under den franske skole placeringen ved Platanvej; trække stationen tilbage fra ålleen		X	X																														X	
10	Preben Marcussen	Frederiksberg St	ved Lejrbo's ejendom skal søjlerne skal søjlerne mod gymnasiet sikres Kommissus skal vurdere etablering sikre en for kommunen repræsentativ befolkningsammensætning				X			X																											
11	Danmarks Naturrede forening Frederiksberg afdeling	v. Aksel Møllers Have	tilfredse med at tidligere fremsendte er fulgt																																	X	
		v. Platanvej	Tabet af villan Det 6. etages hus bør tages ud af lokalanen Huset vil medføre parkeringsbehov Grant område med træer i stedet for villan Gamle træer Cykelparkering													X	X			X	X															X	





**Bilag 4:**  
**Medlemsforslag BR 2008-117614**

### **43. Medlemsforslag om brug af alternative byrum under Metro-Cityringens anlægsfase (2008-117614)**

#### **MEDLEMSFORSLAG**

Det foreslås,

1. at Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen - med inddragelse af relevante forvaltninger og lokaludvalg - at udarbejde et forslag til, hvordan man kan styrke de rekreative muligheder, mens anlægget af METRO-Cityringen foregår og påvirker byens rum.

(Stillet af Socialdemokraterne)

#### **MOTIVERING**

At anlægge en Metro 20-35 meter under jorden er kompliceret, tager tid og kan til tider være til gene for københavnere.

København og Frederiksberg kommuner har med bistand fra en række rådgivere lavet redegørelsen ”Cityringen – VVM-redegørelse og miljørapport”. Redegørelsen viser, at arbejdet med at anlægge Cityringen får betydning for byrummene langs den nye Cityring i byggeperioden.

De steder hvor der skal være en station eller en nødsakt vil byrummene blive væsentligt påvirket i anlægsfasen. Byggepladserne vil forandre gadebilledet, men denne forandring er midlertidig.

Den samlede byggeperiode strækker sig over 8 år, og i den periode skal københavnere fortsat have mulighed for at cykle gennem byen, spille fodbold, nyde solen på en bæk eller græsplæne. Det foreslås derfor, at de involverede forvaltninger og lokaludvalg gennemgår byens muligheder og laver en plan for hvor københavnere kan cykle, dyrke motion eller nyde solen andre steder end der hvor tunnelarbejdspladserne etableres fra sommeren 2010 og frem til indvielsen i 2018.

I forbindelse med kommunikationen om anlægsfasen forventes det, at københavnere bliver informeret om alternative byrum at søge hen.

I forslaget bør indgå mulighederne for at Lokaludvalgene medfinansierer styrkelsen af de rekreative muligheder.

Forslaget forventes forlagt BR i starten af 2009.

#### **bilag**

#### **Borgerrepræsentationens beslutning den 02.10.2008**

Et forslag fra Venstre og Det Radikale Venstre om at udvalghenvisse medlemsforslaget til Teknik- og Miljøudvalget blev godkendt med 49 stemmer imod 0.

For stemte: A, B, C, F, C2, O, Winnie Larsen-Jensen (løsgænger), Wallait Khan (løsgænger), V og Ø.



## **Bilag 5: Referater fra borgermøder**

- 5.1 Ved Aksel Møllers Have, den 27. august 2008
- 5.2 Ved Platanvej, den 28. august 2008
- 5.3 Frederiksberg Station, den 9. september 2008
- 5.4 Vesterbro og Kongens Enghave Lokaludvalg, den 10. september 2008
- 5.5 Østerbro Lokaludvalg, den 11. september 2008
- 5.6 Indre By Lokalråd, den 15. september 2008
- 5.7 Nørrebro og Bispebjerg Lokaludvalg, den 16. september 2008



## Notat

### **Borgermøde om planer for Cityringen og for stationen ved Aksel Møllers Have**

Borgermøde onsdag den 27. august 2008, kl. 19-21, Mødecenter Frederiksberg, Lollandsvej 40, om Cityringen med forslag til kommuneplantillæg, VVM-redegørelse, og lokalplan for kommende station ved Aksel Møllers Have.

Program for mødet var:

1. Indledning
2. Cityringen, orientering fra Metroselskabet
3. Cityringen og miljøet, orientering ved plan- og miljøchef Niels Thygesen fra Frederiksberg Kommune
4. Lokalplan for stationen ved Aksel Møllers Have, orientering ved chefplanlægger Karl Topsøe-Jensen fra Frederiksberg Kommune

Pause

5. Spørgsmål og debat. Ordstyrer teknisk direktør Jacob Nordby
6. Opsamling og afslutning

I mødet deltog ca. 25 borgere samt repræsentanter fra Metroselskabet og Frederiksberg Kommune.

8. september 2008

Sagsbeh: GW

Sagsnr.: 1147-113422

Dokument: 1147-734291

#### **Teknisk Direktorat**

Plan- og Miljøafdelingen

Rådhuset

2000 Frederiksberg

[www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk)

Telefon

Telefax 38 21 45 25

[planogmil-](mailto:planogmiljoe@frederiksberg.dk)

[joe@frederiksberg.dk](mailto:joe@frederiksberg.dk)

Referat

## **1. Indledning**

Formand for Teknik- og Miljøudvalget, rådmand Margit Ørsted

Margit Ørsted bød velkommen til borgermødet og orienterede om, at der holdes 3 borgermøder – et om hver station – møderne vil handle om Cityringsprojektet generelt og om stationen ved Aksel Møllers Have.

Margit Ørsted indledte derefter mødet med synspunkter om hvorfor der skal bygges mere metro i hovedstaden og på Frederiksberg, om Cityringens forløb og stationer og om projektets fordele for borgerne og kommunen.

Det er forventeligt, at der vil blive gener som følge af så stort et anlægsprojekt, men Frederiksberg Kommune lægger stor vægt på at generne ved anlæg og drift af Cityringen mindskes mest muligt, og at stationerne og arbejdspladserne indpasses bedst muligt i lokalmiljøet.

Frederiksberg Kommune lægger også stor vægt på at byrummene omkring stationerne blive attraktive og der vil være særlig fokus på cykelparkeringspladser i det videre forløb. I fortsættelse af høringen om planerne for Cityringen vil være mulighed for dialog om byrummene i en senere fase.

Teknisk direktør Jacob Nordby gennemgik derefter aftenens program.

## **2. Cityringen**

Orientering ved projektleder Jens H. Gravgaard fra Metroselskab.

Jens H. Gravgaard orienterede om Cityringens forløb og stationer, tidsplanen for projektering og anlægsarbejde, hvordan Cityringen udføres og hvad arbejdet med stationen vil betyde for borgerne ifht. arbejdspladsens udstrækning, støj fordelt over perioden og døgnet, trafik til og fra arbejdspladsen og de omkringliggende boliger, samt nødvendige, midlertidige tiltag i anlægsperioden.

Generelt vil der blive arbejdet i tidsrummet 7-18, stærkt støjende aktiviteter må kun finde sted i tidsrummet 8-16. Kommunen skal, som miljømyndighed, give tilladelse til støjende aktiviteter. Der kan forekomme enkelte kortvarige perioder, hvor det vil være nødvendigt at arbejde om natten eller i weekenden. Det kan f.eks. være i forbindelse med støbning af bund og loft i stationsboksen, samt i forbindelse med optagning af tunnelboremaskiner.

Aksel Møllers Have vil blive lukket for gennemkørsel i anlægsperioden, idet vejen vil blive omfattet af arbejdspladsen. Der vil være udkørsel til og fra arbejdspladser ad Aksel

Møllers Have og Godthåbsvej. Der vil blive fjernet et antal P-pladser langs Aksel Møllers Have. Fortorvet vil blive friholdt og der vil ligeledes være mulighed for brandredning. Gaden på vestsiden af parken vil være åben i anlægsperioden.

Metroselskabet præsentation er lagt på Kommunens hjemmeside sammen med referatet.

### **3. Cityringen og miljøet**

Orientering ved plan- og miljøchef Niels Thygesen fra Frederiksberg Kommune

Niels Thygesen orienterede om, at Frederiksberg og Københavns Kommune har udarbejdet en samlet VVM-redegørelse for projektet. Redegørelsen beskriver projektets konsekvenser for mennesker, miljøet, kulturarven og landskabet.

Redegørelsen konkluderer, at der i forbindelse med anlægsprojektet vil være behov for en særlige indsats ifht. støj, vibrationer, trafik, luftforurening og klima.

Der vil nu blive udarbejdet strategier for hvordan problemerne håndteres.

Frederiksberg Kommunes præsentation er lagt på kommunens hjemmeside sammen med referatet.

### **4. Lokalplan for stationen ved Aksel Møllers Have**

Orientering ved chefplanlægger Karl Topsøe-Jensen fra Frederiksberg Kommune.

Karl Topsøe-Jensen oplyste, at det gældende plangrundlag i kommuneplanen ikke er tilstrækkeligt til at kunne opføre cityringens stationer. Derfor har kommunen tidligt i processen besluttet, at der skal udarbejdes et kommuneplantillæg, som muliggør anlæg af stationer og 3 lokalplaner, en for hvert stationsområde.

Karl Topsøe-Jensen orienterede om lokalplanens formål og bestemmelser.

Lokalplanens formål er at sikre områdets anvendelse til underjordisk station, med tilhørende stationsplads.

Inden for lokalplanens delområde 1 – mod godthåbsvej og Aksel Møllers Have kan der etableres en urban stationsforplads, med de anlæg som knytter sig til stationen, herunder trapper, elevatorer, toiletbygning mv. Inden for lokalplanens delområde 2 skal området fremstå som park og der må kun etableres få overflade elementer, såsom ovenlys. Ovenlysene vil ikke blive som på de nuværende metrostationer. Der arbejdes på et koncept, hvor ovenlysene bliver integreret i parken, samtidig med at de fungerer som ovenlys.

Lokalplanen fastlægger at der skal etableres et stort antal cykelparkeringspladser, men der er endnu ikke taget stilling til hvor de skal placeres eller hvordan de skal udformes.

Lokalplanen fastlægger, at de bevaringsværdige træer mod Godthåbsvej ikke må fældes eller beskadiges i forbindelse med anlægsarbejdet.

Parken skal reetableres efter anlæg af den underjordiske station og den markante beplantning skal ligeledes reetableres i størst muligt omfang.

Derudover er station sænket ½ m i forhold til oprindeligt for at sikre mulighed for plantning af træer i parken ovenpå stationen.

Frederiksberg Kommunes præsentation er lagt på kommunens hjemmeside sammen med referatet.

## **5. Spørgsmål og debat**

Ordstyrer var teknisk direktør Jacob Nordby. Alle blev anmodet om at indlede med navn.

Der fremkom følgende spørgsmål og synspunkter.

*Spørgsmål og bemærkninger fra beboer fra bebyggelsen Aksel Møllers Have:*

- beboeren var bekymret for sætningsskader på bygningen, som følge af arbejdet med Cityringen.
- beboeren gjorde opmærksom på problem med brandredning, når der ikke passagemulighed for biler foran bygningen.
- beboeren spurgte om kommune ville sikre alternative P-pladser i anlægsperioden.
- Metroen blev foreslået placeret på den modsatte side af Byggeriets hus.

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Kommunen er meget opmærksom på problemet med parkering. Problemet søges løst ved at der findes alternative p-pladser. Det kan dog ikke garanteres, at alle p-pladserne erstattes.

Alt hvad der skal foregå vil ske i tæt dialog med brandvæsnet.

Stationens placering er ikke til debat. Placeringen er fastlagt i loven. Stationen er i øvrigt placeret under hensyntagen til den rekreative anvendelse af parken, lys-skyggeforhold mv.

*Spørgsmål fra Linda Petersen:*

- Hvad sker der med parken Aksel Møllers Have og igangværende proces omkring fornyelse af Aksel Møllers Have?

*Svar fra Niels Thygesen, plan- og miljøchef:*

Som en del af områdefornyelsen er der udarbejdet et projektforslag for den sydlige del af Aksel Møllers Have omkring Svømmehallen. Den nordlige del af parken vil ikke blive fornyet, da den vil være arbejdsplads i mange år fremover. Der vil være borgerhøring om projektet og om et tilsvarende projekt for fornyelse af Langelands Plads i perioden 30. september 2008- 2. oktober 2008.

*Spørgsmål fra Lene Fønnsboe Nielsen:*

Hvorfor er stationen trukket tilbage fra Godthåbsvej? Det ville være mere skånsomt for parken, hvis stationen blev rykket længere mod nord.

hvorfor der være en nødtrappe, det er ærgerligt at så stor en del af parken optages af anlæg til metoen?

Man er desuden bekymret for om bygningen vil styrte sammen.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Der er behov for en passende forplads til metrostationen, blandt andet er det et sikkerhedskrav at der er afstand til gaden foran stationen. Afstanden er afpasset efter trafikmængden på Godthåbsvej.

Det er et sikkerhedskrav, at der er 2 udgange fra den underjordiske station. Parken vil efter anlægsarbejdet blive genetableret i videst muligt omfang. Kommunen har endvidere besluttet at sænke stationen, så det bliver muligt at plante træer ovenpå stationen.

I forhold til bekymring om nedstyrtning af bygninger og sætningsskader oplyste Anne-Grethe Foss, at samtlige nabobygninger vil blive fotoregistreret inden anlægsarbejdet går i gang, så det bliver muligt at identificere om der er sket skader på bygningerne som følge af anlægget af metroen.

Der bliver endvidere løbende foretaget målinger, således at der kan gribes ind, hvis der sker skader.

Der er i øvrigt gode erfaringer fra anlægget af den nuværende metro, hvor der opstod ganske få sætningsskader.

*Spørgsmål og bemærkninger fra borger:*

Borgeren udtrykte utilfredshed med placering af metroen og bekymring om sætningsskader som følge af anlægsarbejdet.

Borgeren har, for 10 dage siden, spurgt kommunen om hvor meget grundvand, der bliver pumpet op i forbindelse med prøveboringerne. Det er utilfredsstillende at kommunen ikke har kunnet give et klart svar. Hvor meget grundvand bliver pumpet op?

Borgeren stillede forslag om, at ejendomme, som var belastet af arbejdet med Cityringen, fritages for ejendomsskat.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Der er kun i enkelte tilfælde opstået sætningsskader på bygninger i forbindelse med anlæg af den nuværende metro. I et enkelt tilfælde har Metroselskabet støbt nye fundamenter under en bygning. Det er Metroselskabets vurdering, at det er usandsynligt, at der vil komme sætningsskader på bebyggelsen Aksel Møllers Have i forbindelse med anlæg af Cityringen. Metroselskabet foretager, som nævnt, en omfattende fotoregistring inden arbejdet går i gang.

*Svar fra Niels Thygesen, plan- og miljøchef:*

Der vil blive pumpet begrænsede mængder grundvand op i forbindelse med prøveboringerne. Det beklages i øvrigt, at der ikke fra kommunens side har kunnet gives et klart svar.

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Ejendomskatten vil ikke blive nedsat på ejendomme som er berørt af anlægget af Cityringen. Erfaringerne fra den nuværende metro er, at der har været en værdistigning på ejendomme, som er beliggende nær metroens stationer.

*Bemærkning fra en borger:*

Det er det eneste sted, hvor der er blevet bygget metro ved et så højt og smalt hus. Det må øge risikoen for sætningsskader.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Metroselskabet har erfaringer med at bygge metro ved bygninger der er højere end bebyggelsen ved Aksel Møllers Have. Metroselskabet har meget fokus på, at bygningerne ikke skades i forbindelse med anlægsarbejdet. Hvis noget går galt, vil arbejderne blive stoppet omgående.

*Spørgsmål fra Susanne Egebjerg:*

Ved man hvad fundamentet på bebyggelsen Aksel Møllers Have består af?

Har man kendskab til den undergrund bygningerne er bygget på?

Hvor vil lastbilerne køre ind og ud i forbindelse med arbejdspladsen?

Arbejdspladsen er beliggende 5 meter fra facaden, det er for tæt på. Det fremgår af VVM-rapporten, at der kan blive tale om facadeisolering af eller opstilling støjskærme ved berørte huse?

Det fremgår også at anlægsarbejdet vil være sundhedsskadeligt, fordi grænseværdier for støj og støj vil blive overskredet?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Fundamenter og undergrund vil blive undersøgt nøje i senere faser af arbejdet.

*Svar fra Jens H. Gravgaard, projektleder, Metroselskabet:*

Da der er blevet foretaget prøveboringer, findes der præcise oplysninger om undergrunden, der består af fast moræneler og kalk.

Ejerforeningen opfordres til at komme med oplysninger om bygningerne, såfremt de er usikkerhed om bygningernes tilstand.

Lastbiltransport til og fra byggepladsområdet vil ske fra begge ender af vejen Aksel Møllers Have.

*Svar fra Vibeke Lindahl, projektkoordinator, myndigheder, Metroselskabet:*

Der vil være steder hvor det kan forudses, at støjgrænserne bliver vanskelige at overholde. Der arbejdes med at minimere støjen blandt andet ved at vælge arbejdsmetoder, som begrænser støjen og støjafskærmning, evt. som støjisolerende vinduer. Det beror på den konkrete situation, hvilke tiltag, der er mulige og hensigtsmæssige.

Støjforholdene vil blive undersøgt i senere faser. Overskridelse af støjgrænser vil i øvrigt forudsætte at kommunen meddeler dispensation.

*Niels Thygesen, plan- og miljøchef supplerende med følgende:*

I VVM-rapporten indgår støjkonturer for Aksel Møllers Have. De viser, at støjbelastningen vil fordeles forskelligt på facaden, afhængigt af bygningshøjden og at 3-4 sals højde vil være mest belastet.

Det er korrekt, at det fremgår af VVM-rapporten at forurening fra udstødning vil blive øget i anlægsperioden. Det drejer sig om forurening med partikler og kvælstofoxider. Man er fra Kommunens side særlig opmærksom på overskridelse af grænseværdierne for disse.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Metroselskabet har fra anlægget af den nuværende metro gode erfaringer med at håndtere miljøproblemerne. Der har ikke været tilfælde, hvor folk er blevet skadet eller måttet flytte.

*Bemærkning fra borger:*

Der er mange ældre mennesker i ejendommen, som vil blive generet af støj og rystelser i løbet af dagen.



*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Nogle vil kunne mærke rystelser i den enkelte bygning i de ca. 4 dage, hvor tunnelboremaskinen passerer under jorden. Det vil i øvrigt være umuligt at undgå støj, når store maskiner arbejder i stationshullet. Men Metroselskabet vil søge at minimere støjen og se på konkret hvad der kan gøres i hvert enkelt tilfælde.

*Spørgsmål fra Jørgen Vess:*

Kan det risikeres, at de reelle jordbundsforhold er anderledes, en den gennemførte prøveboring har vist?

*Spørgsmål fra Lise Petersen:*

Hvor stor er afstanden fra tunnelvæggen til facaden?

Hvor dybt ligger stationen?

Vil der bliver arbejdet lørdag og søndag?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Det vil ikke være normen, at der bliver arbejdet lørdag og søndag.

Normalt vil arbejdet foregå inden for tidsrummet 7-18 på hverdage. Stærkt støjende aktiviteter må foregå inden for tidsrummet 8-16. Der kan være enkelte tilfælde hvor det vil være nødvendigt at arbejde uden for disse tidspunkter. I øvrigt vil det være Frederiksberg Kommune, der skal tage stilling til evt. dispensation

*Svar fra Jens H. Gravgaard, projektleder, Metroselskabet:*

Afstanden fra tunnelvæggen til facaden er ca. 6 meter. Perronen vil ligge i 18,5 meters dybde.

*Spørgsmål fra Lene Fensbo:*

Hvor meget jord vil skulle transporteres væk fra arbejdspladsen?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Det vil kun være jord, som bliver gravet væk for at gøre plads til stationsrummet, som skal køres væk fra jord fra arbejdspladsen ved Aksel Møllers Have. Jord, som blive gravet ud fra tunnelerne vil blive transporteret ud af tunnelerne baglæns og skal transporteres væk fra hovedarbejdspladser i Københavns Kommune.

*Spørgsmål fra Christine Østbirk:*

Er det kun de 4 træer som er udpeget som bevaringsværdige i lokalplanen, som bevares? Flere træer i parken bør bevares.

Hvor længe skal der arbejdes ved Aksel Møllers Have?

Hvad indebærer ophejsning af boremaskinerne?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Der vil være en arbejdsproces med at demontere og fjerne tunnelboremaskinerne, som ender deres arbejde ved Aksel Møllers Have. Tunnelboremaskinerne vil blive løftet op og kørt væk på blokvogne. Dette vil formentlig foregå i løbet af ganske få nætter. Arbejdspladsen vil være der i 5 år, det er ca. 1 år længere andre stationer, fordi boremaskinerne skal tages op ved Aksel Møllers Have.

*Svar fra Karsten Klintø, stadsgartner:*

Kommunen har besluttet, at stationsn skal sænkes, for at muliggøre plantning af nye træer oven på stationen. Der er store træer i parken, som vil blive beskyttet i anlægsperioden.

Arkadehækken langs Aksel Møllers Have, vil blive fjernet i forbindelse med anlægsarbejdet. Den vil blive retableret i størst mulige omfang, under hensyntagen til f.eks. ovenlys mv.

*Spørgsmål og bemærkning fra borger:*

Bestyrelsen ønsker en kontaktperson i kommunen og i Metroselskabet. Hvem skal betale, hvis der sker skader på bygningerne?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Der vil være en kontaktperson i Metroselskabet og på selve byggepladsen, som kan kontaktes når som helst.

Hvis bygningerne beskadiges som følge af metrobyggeriet, skal Metroselskabet betale for udbedring af skaderne.

*Spørgsmål fra Michael Lind:*

Vil caféerne ved byggeriets hus blive nedlagt i forbindelse med anlægsarbejdet?

*Svar fra Karl Topsøe-Jensen, chefplanlægger:*

Der er endnu ikke fastlagt, hvor stor en del af udeserveringen, der vil blive nedlagt i forbindelse med anlægsarbejdet.

*Svar fra Karsten Klintø, stadsgartner:*

Det fremgår af lokalplanen, at pladsen skal retableres.

*Spørgsmål fra borger:*

Hvordan vil cykelparkering blive organiseret, så der ikke opstår rod?

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Spørgsmål om cykelparkering ved metrostationerne har været drøftet i Teknik- og Miljøudvalget. Der er fra kommunens side meget fokus på at cykelparkeringen til at fungere. Erfaringerne viser, at cykelparkering i kælder kun benyttes meget lidt. Cykelparkeringen

ved Cityringens station ved Aksel Møllers Have er ikke lagt fast endnu.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Det er Metroselskabets erfaring at der er behov for at cyklisterne ændrer adfærd. Det er væsentligt at cykelparkeringen placeres tæt på nedgangen til stationen.

*Bemærkning fra borger:*

Det bør være muligt at udskrive en bøde til cyklister der parkere cyklen uden for cykelstativerne.

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Kommunen er i dialog med Justitsministeriet for at få bedre mulighed for at gribe ind overfor fejlparkerede cykler. Nu må kommunen f.eks. ikke fjerne cyklerne mere end 100 m. Der er ansat en person ved Frederiksberg Centret, som flytter cykler hen i cykelstativerne.

*Spørgsmål fra borger:*

Er der taget stilling til overdækninger af trapper?

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Der skal være overdækning af trapperne ned til metroen. Der er ikke taget stilling til udformningen endnu.

*Niels Thyngesen, plan- og miljøchef supplerede:*

Der har været drøftelser om etablering af trappeoverdækninger ved de eksisterende stationer, som kan danne grundlag for udformning af overdækninger ved de nye stationer også.

*Spørgsmål fra borger:*

Vil der blive toiletter på stationen. Det eksisterende toilet i Aksel Møllers Have bliver ikke brugt, fordi det ikke bliver gjort rent.

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Der vil ikke blive toiletter nede på stationen. Der vil blive etableret et toilet på gadeplan. Toiletet skal naturligvis holdes i en acceptabel forfatning, som det er aftalt med Afa JCDecaux.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Det er Metroselskabets erfaring, at toiletter på stationerne under jorden ikke bliver brugt fordi de opleves som utrygge.

*Spørgsmål fra Jørgen Vess:*

Hvad hvis en passagerer får et ildebefindende ned i metroen og skal på toilettet i en

fart?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Der er tale om korte strækninger mellem stationer, så der vil ikke være langt til næste station – i øvrigt ligesom ved S-tog og bus.

*Spørgsmål fra Susanne Egebjerg:*

Hvilke kemikalier vil blive brugt?

Vil asfalten på Akse Møllers Have blive brudt op?

Vil undersøgelser af bygningerne blive offentligt tilgængelige?

*Svar fra Jens H. Gravgaard, projektleder, Metroselskabet:*

Al anvendelse af kemikalier vil blive nøje beskrevet. Der stilles store krav til beskyttelse af grundvandet.

Hvor meget asfalt, der fjernes, beror på indretningen af byggepladsen, som endnu ikke er fastlagt. Vejarealet vil blive reableret.

Resultatet af registreringen af bygninger vil blive fortaget inden anlægsarbejdet går i gang.

*Spørgsmål fra Linda Petersen:*

Vil nødtrappen blive lukket af?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Nødtrappen vil ikke blive lukket af. Nødtrappen skal være tilgængelig?

*Spørgsmål fra Jørgen Vess:*

Vil stenvæggene ved Vanløse station blive repareret for løse sten? Der har været en del omtale i pressen.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Der er ingen sikkerhedsproblemer i forbindelse med de såkaldte gabionvægge ved Vanløse station. Væggene undersøges løbende, og vil blive repareret hvis der viser sig et behov for det.

## **6. Opsamling og afslutning**

Teknisk direktør Jacob Nordby oplyste, at høringen VVM vurderingen og om planerne forløber indtil 30. september 2008. Indsigelser og bemærkninger til planerne skal sendes til:

Frederiksberg Kommune  
Teknisk Direktorat  
Rådhuset  
2000 Frederiksberg

Eller på e-mail: [planogmiljoe@frederiksberg.dk](mailto:planogmiljoe@frederiksberg.dk)

Alle indsigelser vil blive indgå i det videre arbejde med planerne og vil blive forelagt i forbindelse med den politiske behandling af planerne.

Jacob Nordby takkede for deltagelse i mødet. Mødet sluttede kl. 21.

Gry Winther  
byplanarkitekt



## Notat

### **Borgermøde om planer for Cityringen og for stationen ved Platanvej**

Borgermøde torsdag den 28. august 2008, kl. 19-21, Ny Hollænderskolen, Hollændervej 3 i aulaen om Cityringen med forslag til kommuneplantillæg, VVM-redegørelse, og lokalplan for kommende station ved Platanvej.

Program for mødet var:

1. Indledning
2. Cityringen, orientering fra Metroselskabet
3. Cityringen og miljøet, orientering ved plan- og miljøchef Niels Thygesen fra Frederiksberg Kommune
4. Lokalplan for stationen ved Platanvej, orientering ved chefplanlægger Karl Topsøe-Jensen fra Frederiksberg Kommune

Pause

5. Spørgsmål og debat. Ordstyrer teknisk direktør Jacob Nordby
6. Opsamling og afslutning

I mødet deltog ca. 80 borgere, samt repræsentanter fra Metroselskabet og Frederiksberg Kommune (vi kan evt. også lægge deltagerlisten fra Metroselskabet og Frederiksberg Kommune på hjemmesiden)

9. september 2008  
Sagsbeh: GW  
Sagsnr.: 1147-113422  
Dokument: 1147-734063

**Teknisk Direktorat**  
Plan- og Miljøafdelingen  
Rådhuset  
2000 Frederiksberg  
[www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk)

Telefon  
Telefax 38 21 45 25  
planogmil-  
[joe@frederiksberg.dk](mailto:joe@frederiksberg.dk)

Referat

## **1. Indledning**

Formand for Teknik- og Miljøudvalget, rådmand Margit Ørsted

Margit Ørsted bød velkommen til borgermødet og orienterede om, at der holdes 3 borgermøder – et om hver station – møderne vil handle om Cityringsprojektet generelt og om den pågældende station.

Margit Ørsted indledte derefter mødet med synspunkter om hvorfor der skal bygges mere metro i hovedstaden og på Frederiksberg, om Cityringens forløb og stationer og om projektets fordele for borgerne og kommunen.

Det er forventeligt, at der vil blive gener som følge af så stort et anlægsprojekt, men Frederiksberg Kommune lægger stor vægt på at generne ved anlæg og drift af Cityringen mindskes mest muligt, og at stationerne og arbejdspladserne indpasses bedst muligt i lokalmiljøet.

Frederiksberg Kommune lægger også stor vægt på at byrummene omkring stationerne bliver attraktive og der vil være særlig fokus på cykelparkeringspladser i det videre forløb. I fortsættelse af høringen om planerne for Cityringen vil der være mulighed for dialog om byrummene i en senere fase.

Teknisk direktør Jacob Nordby gennemgik derefter aftenens program.

## **2. Cityringen**

Orientering ved projektleder Jens H. Gravgaard fra Metroselskabet.

Jens H. Gravgaard orienterede om Cityringens forløb og stationer, tidsplanen for projektering og anlægsarbejde, hvordan Cityringen udføres og hvad arbejdet med stationen vil betyde for borgerne ifht. arbejdspladsens udstrækning, støj fordelt over perioden og døgnet, trafik til og fra arbejdspladsen og de omkringliggende boliger, samt nødvendige, midlertidige tiltag i anlægsperioden.

Generelt vil der blive arbejdet i tidsrummet 7-18, stærkt støjende aktiviteter må kun finde sted i tidsrummet 8-16. Kommunen skal, som miljømyndighed, give tilladelse til støjende aktiviteter. Der kan forekomme enkelte kortvarige perioder, hvor det vil være nødvendigt at arbejde om natten eller i weekenden. Det kan f.eks. være i forbindelse med støbning af bund og loft i stationsboksen, samt i forbindelse med optagning af tunnelboremaskiner.

Platanvej vil blive lukket for gennemkørsel i anlægsperioden, idet Platanvej vil blive omfattet af arbejdspladsen. Der vil derfor blive fjernet et antal P-pladser langs Platanvej.

Der vil være frit fortov langs Platanvej i anlægsperioden.

Metroselskabet præsentation er lagt på Kommunens hjemmeside sammen med referatet.

### **3. Cityringen og miljøet**

Orientering ved plan- og miljøchef Niels Thygesen fra Frederiksberg Kommune

Niels Thygesen orienterede om, at Frederiksberg og Københavns Kommune har udarbejdet en samlet VVM-redegørelse for projektet. Redegørelsen beskriver projektets konsekvenser for mennesker, miljøet, kulturarven og landskabet.

Redegørelsen konkluderer, at der i forbindelse med anlægsprojektet vil være behov for en særlige indsats ifht. støj, vibrationer, trafik, luftforurening og klima.

Der vil nu blive udarbejdet strategier for hvordan problemerne håndteres.

Beboerne har tidligere fremsat ønske om at stationen flyttes ud i krydset på Frederiksberg Allé. Dette har været behandlet som et alternativ i forbindelse med VVM-redegørelsen, som det fremgår på side 46-47 i redegørelsen.

Undersøgelser har vist, at flytning af stationen vil forudsætte flytning af en hovedkloakledning, hvilket dels er dyrt, dels indebærer at andre ledninger skal flyttes, samt at 25 bevaringsværdige træer på Frederiksberg Allé ville skulle fældes og genplantes. Ud fra en afvejning af fordele og ulemper ved en ændret placering er den nuværende placering blevet fastholdt.

Frederiksberg Kommunes præsentation er lagt på kommunens hjemmeside sammen med referatet.

### **4. Lokalplan for stationen ved Platanvej**

Orientering ved chefplanlægger Karl Topsøe-Jensen fra Frederiksberg Kommune.

Karl Topsøe-Jensen oplyste, at det gældende plangrundlag i kommuneplanen ikke er tilstrækkeligt til at kunne opføre Cityringens stationer. Derfor har kommunen tidligt i processen besluttet, at der skal udarbejdes et kommuneplantillæg, som muliggør anlæg af stationer og 3 lokalplaner, en for hvert stationsområde.

Karl Topsøe-Jensen orienterede om lokalplanens formål og bestemmelser. I forhold til fremtidig bebyggelse på grunden blev det pointeret, at lokalplanen alene fastlægger at den underjordiske station skal være forberedt for bebyggelse i 6 etager.

Lokalplanen indeholder ikke bestemmelser for den fremtidige bebyggelse, idet der ikke



er taget stilling til hvad bygningen skal rumme. Bebyggelse ovenpå stationen vil forudsætte at der udarbejdes en supplerende lokalplan. Et eventuelt fremtidigt byggeri vil skulle indeholde faciliteter for metroen i stueetagen.

Lokalplanen sikrer, at overfladeelementer placeres inden for delområde 1. Gårdanlægget i karréen friholdes for overfladeelementer, og vil efter anlæg af den underjordiske metrostation blive reetableret som i dag eller efter aftale med ejere. Inden for delområde 2 kan der placeres mindre overfladeelementer inden for et nærmere afgrænset område, ligesom der kan placeres en nødtrappe.

Der etableres en forplads til stationen mod Frederiksberg Allé, hvilket indebærer, at den lokale kørebane mellem fortovet og vejbanen nedlægges på strækningen ud for stationen.

Lokalplanen fastlægger, at de bevaringsværdige træer mod Frederiksberg Allé ikke må fældes eller beskadiges i forbindelse med anlægsarbejdet.

I lokalplanen stilles krav om cykelparkering på overfladen, integreret i et kommende byggeri eller i kælder. Der er ikke taget stilling til den konkrete udformning eller placering af cykelparkeringspladserne.

Frederiksberg Kommunes præsentation er lagt på kommunens hjemmeside sammen med referatet.

## **5. Spørgsmål og debat**

Ordstyrer var teknisk direktør Jacob Nordby. Der blev stillet et antal på hinanden følgende spørgsmål, som derefter blev besvaret af Frederiksberg Kommune og Metroselskabet.

Der fremkom følgende spørgsmål og synspunkter.

*Spørgsmål fra Jens Bramsted:*

- Vil man i anlægsperioden kunne komme til/fra P-pladser ved Platanvej 2?
- Overvejer man at lade Platanvej blive stillevej efter anlæg af metroen?
- Hvordan har man tænkt cykelparkering indrettet?
- Har man gjort sig tanker om anvendelse af bygningen over metrostationen?

Svar fra Frederiksberg Kommune og Metroselskabet:

*Jacob Nordby, teknisk direktør:*

Der er ingen konkrete planer for huset. Der vil efterfølgende blive en selvstændig lokalplanproces for at muliggøre byggeriet.

*Peter Schøller Rasmussen, vej- og parkchef:*

Der er allerede en hastighedsbegrænsning på 40 km/t på en del af Platanvej. Der er ingen umiddelbare planer for den resterende del af Platanvej.

*Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Der er plads til cykelparkering i kælderniveau i stationskonstruktionen. Der er således mulighed for placering af cykelparkering under jorden. Det er Metroselskabet oplevelse, at cykelparkering foretrækkes på terræn. Den konkrete placering, fordeling og udformning af cykelparkeringen vil ske i samarbejde med Frederiksberg Kommune.

Metroselskabet vil gå i tæt dialog med de grundejere mv. som bliver berørt af anlægsarbejdet for at finde løsninger på f.eks. adgang til ejendomme mv.

*Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Der er i kommunen stor interesse for at løse problemer med cykelparkering ved stationerne. På Frederiksberg station er der f.eks. ansat en person til at flytte cykler så området fremstår velordnet. Der er fra politisk side et ønske om at sikre gode cykelparkeringsforhold.

*Spørgsmål fra borger, Platanvej 5:*

- Hvordan vil der være adgang til kælderrum og garager i gården?

*Spørgsmål fra borger, Carl Bernharts Vej:*

- P-situationen i området er kaotisk. Hvor mange P-pladser vil forsvinde?
- Kan Platanvej udnyttes yderligere til parkering?
- Kan Kommunen stille krav til at den kommende bygning udformes i harmoni med bebyggelsen langs Frederiksberg Allé?
- Alle cykelparkeringspladser bør placeres under jorden af hensyn til byrummet.

*Spørgsmål fra borger, Frederiksberg Allé 43:*

- Er der målinger på støj og rystelser ved hhv. anlæg og drift, og hvor er disse tilgængelige?
- Hvad skal familier, som ikke kan holde støjen og rystelserne ud gøre?
- Vil den gamle have på Frederiksberg Allé 41 blive fjernet?

Svar fra Frederiksberg Kommune og Metroselskabet:

*Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Et antal P-pladser vil blive nedlagt i anlægsperioden. Metroselskabet kan ikke gøre noget ved at beboerne allerede i dag oplever, at der er for få p-pladser.

Metroselskabet vil tage kontakt med alle beboere, for at drøfte hvordan eventuelle problemer kan løses.

Metroselskabet har ikke i forbindelse med anlægget af den eksisterende metro oplevet, at anlægsarbejdet har været uudholdeligt. I forbindelse med tunnelarbejdet vil der være gener i form af støj og rystelser. En enkelt er i forbindelse med den anlægget af den eksisterende metro blevet tilbudt at bo på hotel, men tog ikke imod tilbuddet.

Metroselskabet har ikke erfaringer med, at støj i driftsfasen er et problem. I anlægsperioden kan nogle beboere muligvis opleve støj/rystelser i boligen i få dage i forbindelse med at tunnelen udgraves umiddelbart under bygningen.

Metroselskabet vurderer, at arbejdet på selve byggepladsen, samt transport af materiale og værktøj mv. til og fra arbejdspladsen vil være mest generende. Der vil blive fjernet 7 garager på Platanvej 5 i anlægsperioden.

Anne-Grethe Foss understregede, at Metroselskabet vil kontakte samtlige naboer for at drøfte eventuelle problemer og finde løsninger i dialog med ejere mv.

Eventuelle krav om erstatning som følge af anlægget af Cityringen vil ikke blive afgjort af Metroselskabet, der – ligesom kommunen – er part i sagen. Krav om erstatning vil blive afgjort af ekspropriationskommissionen.

*Niels Thygesen, plan- og miljøchef supplerende med følgende:*

Frederiksberg Kommune vil, som miljømyndighed, stille krav om overholdelse af støjgrænser mv. i forbindelse med anlægsarbejdet.

Haven bag Frederiksberg Allé 41 vil ikke blive reetableret, idet det er intentionen, at der skal bygges en bygning over stationen.

*Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Kommunen vil arbejde for at der tilvejebringes erstatnings p-pladser i anlægsperioden. Det kan dog ikke garanteres, at alle P-pladser erstattes. Det kan heller ikke garanteres, at der ikke vil blive cykelparkeringspladser på terræn, men kommunen vil arbejde for at der bliver velordnede cykelparkeringsforhold.

*Spørgsmål og bemærkning fra borger, Platanvej 5-7:*

- Der vil mangle adgang til 17 p-pladser og 6 garager på ejendommen.
- Det vil være nødvendigt, at der er adgang til bygningens nord-gavl, fordi der herfra er eneste adgang til pulterrum, varmecentral, hovedvandhaner mv.

*Spørgsmål fra Kirsten Norholt, Carit Etlars Vej 6:*

Findes der en risiko for skader på ældre bygninger ved vedvarende vibrationer i forbindelse med drift af Cityringen?

*Spørgsmål fra Karen Hansen, Frederiksberg Allé 43:*

Hvad er begrundelsen for at lokalplanen ikke omfatter byggeriet oven på stationen?

Svar fra Frederiksberg Kommune og Metroselskabet:

*Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

En mulig anvendelse af bygningen har været drøftet. Borgmesteren har anbefalet, at man venter med at tage stilling til bygningens anvendelse til man ved hvad der er behov for om ti år, når det bliver aktuelt. Det væsentligste lige nu er at sikre, at stationen er forberedt for bebyggelse.

*Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Metroselskabet vil tage initiativ til dialog med berørte ejere mv. for at identificere problemer og finde løsninger ifht. adgang til P-pladser, adgang til pulterrum mv. Derfor er det ikke muligt lige nu at give svar på hvordan hvert enkelt konkret problem vil blive løst.

I forhold til vibrationer i forbindelse med drift af Cityringen oplyste Anne-Grethe Foss, at den eksisterende metro passerer under ældre bygninger, og at dette ikke giver anledning til problemer. Såfremt der opstår særlige problemer, vil disse blive vurderet og løst på en professionel måde.

*Spørgsmål fra Søren Voetman, Frydendalsvej 10:*

- Hvordan vil der blive sikret en hensigtsmæssig trafikafvikling – blandt andet på Frydendalsvej - i anlægsperioden ved lukning af Platanvej?

*Spørgsmål fra Maria Bohnstedt Petersen, Carit Etlars Vej 4A, stuen:*

- Vil der blive erstatning for gener i forbindelse med Cityringen?
- Man føler sig stavnsbundet til sin bolig, hvad gør Frederiksberg Kommune?

*Spørgsmål og bemærkninger fra Ulrik Liberøth, Frederiksberg Allé 39:*

- Træerne bag Frederiksberg Allé 41 ønskes genplantet. Det fremgår at VVM-rapporten, at stationerne vil blive sænket, hvor det er relevant, for at sikre mulighed for træer.
- Det fremgår at VVM-rapporten, at der vil forekomme overskridelse af værdier for strukturel lyd i forbindelse med drift af Cityringen.

Svar fra Frederiksberg Kommune og Metroselskabet:

*Jacob Nordby, teknisk direktør:*

Eventuelle spørgsmål om erstatning skal behandles af ekspropriationskommissionen.

*Peter Schøller Rasmussen, vej- og parkchef:*

De trafikdæmpende bump på Frydendalsvej vil ikke blive fjernet. Trafikken vil søge andre veje. Hvis der opstår problemer, vil kommunen tage det op sammen med beboerne.

*Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Eventuelle krav om erstatning vil blive behandlet af ekspropriationskommissionen, som er et uvildigt organ.

Metroselskabet vil snarest indkalde til et møde for at drøfte problemerne og vejledere gerne ejerne ifht. henvendelse til ekspropriationskommissionen.

*Niels Thygesen, plan- og miljøchef:*

En eventuel genplantning af træer på ejendommen afhænger af hvad der skal bygges på grunden og må afvente et konkret projekt. Som udgangspunkt er det tanken at grunden skal bebygges.

Der vil være begrænsede overskridelser af værdier for strukturlyd, som vil være vanskeligt at skelne fra andre baggrundsløde. Håndtering af eventuelle gener som følge af strukturlyd vil indgå i arbejdet med miljøstrategier.

*Jacob Nordby, teknisk direktør:*

Der er helt præcise regler for indgriben i privat ejendomsret. Dette indebærer at et uvildigt organ – ekspropriationskommissionen, skal tage stilling til spørgsmål om erstatning. Dette vil i forbindelse med Cityringen ske i 2009-2010.

*Bemærkning fra Pernille Agerskov, Carit Etlars Vej 6:*

- Vores lejlighed kan ikke sælges på grund af anlægget af stationen. Vi er derfor stavnsbundet og kan ikke flytte.

*Spørgsmål og bemærkninger fra borger, Carit Etlars Vej:*

- Der mangler konkrete svar på hvordan trafikken håndteres i anlægsperioden.
- Frederiksberg Allé er et unikt sted. Vil bygningen over stationen blive tilpasset omgivelserne?
- Vil ejendomme, som er beliggende i en mindre afstand til stationen, blive betragtet som naboer?

Svar fra Frederiksberg Kommune og Metroselskabet:

*Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Ekspropriationskommissionen vil tage stilling til eventuelt faldende ejendomsværdi. Erfaringen med den eksisterende metro har dog været at ejendomsværdien stiger for de ejendomme, som er beliggende i nærheden af metroens stationer. Alle kan henvende sig til ekspropriationskommissionen.

*Niels Thygesen, plan- og miljøchef:*

Jf. VVM-redegørelsen s. 202 kan driften af Metroen medføre begrænsede overskridelser af grænseværdien for strukturlyd på 20 db(A) til 23 db(A). Skadevirkningen er dog begrænset.

I Frederiksberg Kommune hører vi gerne en bredere kreds af borgerne – herunder de berørte – og heller én for meget end én for lidt. Hvis man mener sig generet, må man bringe det frem.

*Bemærkning fra Gunnar Petersen, Carith Etlars Vej 4:*

- en "grotteløsning" ville have ført til færre gener for beboerne.

*Bemærkning fra Lene Pedersen, Madvigs Allé:*

- Det foreslås, at der allerede nu lægges støjdæmpende asfalt på de veje, som man ved vil blive belastet med tung trafik.

*Bemærkning fra Ulrik Lieberoth, Frederiksberg Allé 39:*

- Beboerne ønsker en direkte linie/klageadgang til kommunen og Metroselskabet.

Svar fra Frederiksberg Kommune og Metroselskabet:

*Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Det er Metroselskabets opfattelse, at "grotteløsningen" ikke vil føre til færre gener, fordi der er det samme behov for arbejdsplads.

Anne-Grethe Foss oplyste, at det ikke er muligt at undgå gener, men at generne kan søges forebygget ved en tæt dialog mellem Metroselskabet og de berørte ejere og beboere.

Samtlige beboere vil blive orienteret løbende og få kontaktoplysninger til byggepladsen. Derudover vil der være en medarbejder i Metroselskabet, som kan kontaktes døgnet rundt.

*Peter Schøller Rasmussen, vej- og parkchef:*

Vej- og parkafdelingen vil undersøge, om der er grundlag for fornyelse af asfalt på veje i området.

*Spørgsmål fra borger, Platanvej 5:*

- Vil altangangene, som giver adgang til boligerne på Platanvej 5, blive berørt?
- Hvornår begynder anlægsarbejdet ved Platanvej?

*Spørgsmål fra Poul Petersen:*

- Hvorfor er stationens navn Platanvej og ikke Frederiksberg Allé?

*Spørgsmål fra Erik Løjsen, Frederiksberg Allé 58:*

- Placering på dette unikke sted kræver særlig omhu. Hvad agter kommunen at gøre for at sikre at bygningen indpasses i omgivelserne?

*Bemærkning fra Gert Nielsen, Danmarks Naturfredningsforening:*

- Grunden bør ikke bebygges med et 6-etagers højhus, hvor det yderligere vil være vanskeligt at tilgodese krav til parkeringspladser. Stedet er enestående og der er behov for et grønt åndehul. Grunden bør derfor udformes som en grøn plads.

Svar fra Frederiksberg Kommune og Metroselskabet:

*Jens H. Gravgaard, projektleder, Metroselskabet:*

Altangangene på Platanvej 5 vil ikke blive revet ned, men blive beskyttet i forbindelse med anlægsarbejdet.

*Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Beplantningen på Frederiksberg Allé vil blive fastholdt. Frederiksberg kommune hæger om træerne og planter nye træer hvert år. Kommune gør meget for at leve op til kommuneplanstrategiens mål om at alle skal kunne se et træ fra sit vindue.

For så vidt angår bygningen, ligger intet fast endnu. Som sagt, er det som er væsentligt, at stationen bliver forberedt for bebyggelse. Hvis der skal bygges, vil der blive stillet store krav til bygningens arkitektur og indpasning i omgivelserne.

*Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Stationerne benævnes lige nu, ved Platanvej, ved Aksel Møllers Have mv. netop fordi der endnu ikke er taget stilling til stationernes endelige navn.

*Jens H. Gravgaard, projektleder, Metroselskabet:*

Tidsplanen er, at ledningsarbejdet vil begynde i 2010. og at der vil være byggeplads i forbindelse med anlæg af stationen i 2012- 2017. Det er hensigten at så meget som muligt lukkes og genetableres efterhånden som arbejdet bliver færdigt. Tidsplanen vil afhænge af entreprenørens valg af gennemførelsesmetode og rækkefølge.

## **6. Opsamling og afslutning**

Teknisk direktør Jacob Nordby oplyste, at høringen VVM vurderingen og om planerne forløber indtil 30. september 2008. Indsigelser og bemærkninger til planerne skal sendes til:

Frederiksberg Kommune

Teknisk Direktorat  
Rådhuset  
2000 Frederiksberg

Eller på e-mail: [planogmiljoe@frederiksberg.dk](mailto:planogmiljoe@frederiksberg.dk)

Alle indsigelser vil blive indgå i det videre arbejde med planerne og vil blive forelagt i forbindelse med den politiske behandling af planerne.

Jacob Nordby takkede for deltagelse i mødet. Mødet sluttede kl. 21.

Gry Winther  
byplanarkitekt





## Notat

### **Borgermøde om planer for Cityringen og for stationen ved Frederiksberg station**

Borgermøde tirsdag den 9. september 2008, kl. 19-21, Frederiksberg Gymnasium, om Cityringen med forslag til kommuneplantillæg, VVM-redegørelse, og lokalplan for Cityringens kommende station ved Frederiksberg Station.

Program for mødet var:

1. Indledning
2. Cityringen, orientering fra Metroselskabet
3. Cityringen og miljøet, orientering ved plan- og miljøchef Niels Thygesen fra Frederiksberg Kommune
4. Lokalplan for stationen Frederiksberg station, orientering ved chefplanlægger Karl Topsøe-Jensen fra Frederiksberg Kommune

Pause

5. Spørgsmål og debat. Ordstyrer teknisk direktør Jacob Nordby
6. Opsamling og afslutning

I mødet deltog ca. 25 borgere samt repræsentanter fra Metroselskabet og Frederiksberg Kommune.

22. september 2008

Sagsbeh: GW

Sagsnr.: 1147-113422

Dokument: 1147-734801

#### **Teknisk Direktorat**

Plan- og Miljøafdelingen

Rådhuset

2000 Frederiksberg

[www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk)

Telefon

Telefax 38 21 45 25

[planogmil-](mailto:planogmil-joe@frederiksberg.dk)

[joe@frederiksberg.dk](mailto:joe@frederiksberg.dk)

Referat

## **1. Indledning**

Formand for Teknik- og Miljøudvalget, rådmand Margit Ørsted

Margit Ørsted bød velkommen til borgermødet og orienterede om, at der holdes 3 borgermøder – et om hver station – møderne vil handle om Cityringsprojektet generelt og om den stationen ved Aksel Møllers Have.

Margit Ørsted indledte derefter mødet med synspunkter om hvorfor der skal bygges mere metro i hovedstaden og på Frederiksberg, om Cityringens forløb og stationer og om projektets fordele for borgerne og kommunen.

Det er forventeligt, at der vil blive gener som følge af så stort et anlægsprojekt, men Frederiksberg Kommune lægger stor vægt på at generne ved anlæg og drift af Cityringen mindskes mest muligt, og at stationerne og arbejdspladserne indpasses bedst muligt i lokalmiljøet.

Frederiksberg Kommune lægger også stor vægt på at byrummene omkring stationerne blive attraktive og der vil være særlig fokus på cykelparkeringspladser i det videre forløb. I fortsættelse af høringen om planerne for Cityringen vil være mulighed for dialog om byrummene i en senere fase.

Teknisk direktør Jacob Nordby gennemgik derefter aftenens program.

## **2. Cityringen**

Orientering ved projektleder Jens H. Gravgaard fra Metroselskab.

Jens H. Gravgaard orienterede om Cityringens forløb og stationer, tidsplanen for projektering og anlægsarbejde, hvordan Cityringen udføres og hvad arbejdet med stationen vil betyde for borgerne ifht. arbejdspladsens udstrækning, støj fordelt over perioden og døgnet, trafik til og fra arbejdspladsen og de omkringliggende boliger, samt nødvendige, midlertidige tiltag i anlægsperioden.

Generelt vil der blive arbejdet i tidsrummet 7-18, stærkt støjende aktiviteter må kun finde sted i tidsrummet 8-16. Kommunen skal, som miljømyndighed, give tilladelse til støjende aktiviteter. Der kan forekomme enkelte kortvarige perioder, hvor det vil være nødvendigt at arbejde om natten eller i weekenden.

Der vil ikke være hovedarbejdspladser i Frederiksberg Kommune. Disse er placeret i Københavns Kommune på Nørrebrog og ved Sydhavn. Det er herfra hvor de store mængder jord fra tunnellerne skal transporteres bort.

Når tunnelboremaskinerne passerer under et hus, vil man kunne mærke vibrationer i et 1-2 døgn.

Der vil blive nærmere betingelser for gennemførelse af stærkt støjende aktiviteter, f.eks. etablering af spunsvægge.

belastningen med støj, vibrationer og transport vil variere i forhold til det aktuelle arbejde på arbejdspladsen. Miljøforholdene er beskrevet i VVM-rapporten.

Grundvandsressourcen på Frederiksberg vil blive beskyttet.

Metroselskabet vil kontakte boligforeningen for at drøfte adgangsforhold og arbejdsplads, brandredning, hvor der vil være en besigtigelse med brandvæsnet., samt særlige forhold omkring handicappedes adgang til bygningen.

Metroselskabet vil også orientere om ekspropriationsproceduren.

Metroselskabet vil endvidere sikre at der er direkte kontaktpersoner i Metroselskabet og på byggepladsen. Alle forandringer i aktiviteterne på byggepladsen vil blive varslet inden arbejdet går i gang. Man kan følge arbejdet med metroen på hjemmesiden: [www.m.dk/cityringen](http://www.m.dk/cityringen).

Hele Holger Tornøes Passage vil være optaget af byggepladsen. Der vil også være en mindre arbejdsplads ved CBS. Adgangsforhold til boligbebyggelsen og brandredningsforhold skal løses inden arbejdet går i gang.

Trafik til og fra byggepladsen vil ske fra Solbjergvej, Sylows Allé langs Falkoner centrets bagside og til Falkoner Allé.

Nedgangen til gymnasiets cykelkælder vil skulle flyttes, liges om der er mange andre ledning og anlæg under Holger Tornøes Passage, som skal flyttes for at give plads til stationen.

Metroselskabet præsentation er lagt på Kommunens hjemmeside sammen med referatet.

### **3. Cityringen og miljøet**

Orientering ved plan- og miljøchef Niels Thygesen fra Frederiksberg Kommune

Niels Thygesen orienterede om, at Frederiksberg og Københavns Kommune har udarbejdet en samlet VVM-redegørelse for projektet. Redegørelsen beskriver projektets konsekvenser for mennesker, miljøet, kulturarven og landskabet.

Redegørelsen konkluderer, at der i forbindelse med anlægsprojektet vil være behov for

en særlige indsat ifht. støj, vibrationer, trafik, luftforurening og klima.

Der vil nu blive udarbejdet strategier for hvordan problemerne håndteres.

Frederiksberg Kommunes præsentation er lagt på kommunens hjemmeside sammen med referatet.

#### **4. Lokalplan for Cityringens station ved Frederiksberg station.**

Orientering ved chefplanlægger Karl Topsøe-Jensen fra Frederiksberg Kommune.

Karl Topsøe-Jensen oplyste, at det gældende plangrundlag i kommuneplanen ikke er tilstrækkeligt til at kunne opføre cityringens stationer. Derfor har kommunen tidligt i processen besluttet, at der skal udarbejdes et kommuneplantillæg, som muliggør anlæg af stationer og 3 lokalplaner, en for hvert stationsområde.

Karl Topsøe-Jensen orienterede om lokalplanens formål og bestemmelser.

Lokalplanens formål er at sikre områdets anvendelse til underjordisk station, med tilhørende stationsplads. Lokalplanen afgrænsning følger det område, der i fremtiden vil være præget af permanente anlæg til stationen. Arbejdspladsen vil være større. Inden for den sortstiplede afgrænsning kan der placeres større anlæg, f.eks. trapper, elevatorer, og ovenlys, hvis udstrækning og udformning endnu ikke er lagt fast. Metroselskabet arbejder, i dialog med kommunen, på et nyt design for ovenlys.

Det skraverede område angiver et fremtidigt, muligt friareal til boligbebyggelsen. Det vil være nødvendigt at ekspropriere en del af friarealet, fordi der skal være plads til nedgang til metroen ved Sylows Allé og fordi der skal være en sikkerhedsafstand omkring metroens anlæg.

Mellem gymnasiet og den tidligere stationsbygning vil der blive etableret en nødtrappe, som samtidig skal udgøre adgang til cykelparkering.

Der vil blive etableret direkte forbindelse mellem den eksisterende metrostation og den nye station på Cityringen under jorden.

Lokalplanen fastlægger at der skal etableres et stort antal cykelparkeringspladser, men der er endnu ikke taget stilling til hvor de skal placeres eller hvordan de skal udformes.

Frederiksberg Kommunes præsentation er lagt på kommunens hjemmeside sammen med referatet.

#### **5. Spørgsmål og debat**

Ordstyrer var teknisk direktør Jacob Nordby. Alle blev anmodet om at indlede med navn.

Der fremkom følgende spørgsmål og synspunkter.

*Spørgsmål fra Jannik Johansen, rektor, Frederiksberg Gymnasium:*

Jannik Johansen udtrykte stor glæde ved skolen og positiv forventning til når metroen er færdig. Jannik Johansen kom med følgende bemærkninger, idet han forventede mere dialog med kommunen og Metroselskabet efterfølgende:

Det er vigtigt at der tænkes på elevernes sikkerhed. Omlægning af veje omkring arbejdspladsen, skal følges op med trafiksikkerhedsforanstaltninger på befærdede veje, f.eks. lysregulering af kryds.

Det er ligeledes vigtigt, at støjende aktiviteter søges lagt i perioder, hvor skolen er lukket. Det har absolut højeste prioritet, at der ikke foregår støjende aktiviteter i eksamensperioder. Det er uhyre vanskeligt at flytte eksamen og forudsætter involvering af alle andre gymnasier og ministeriet.

Det er indtrykket, at det første metrobyggeri er gennemført med få ulykker.

Skolen har fokus på naturvidenskabelige fag og synes, at det kunne være spændende hvis de studerende kan følge byggeriet tæt.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Den nuværende metro er bygget uden alvorlige ulykker. Der har været enkelte hændelser, men der har generelt været færre arbejdsulykker end på almindelige byggepladser.

Metroselskabet vil gerne i dialog med gymnasiet om at begrænse støj og er opmærksom på at der er en særlig problemstilling omkring støj ved de skoler, som bliver berørt af metrobyggeriet.

Børnenes sikkerhed ligger Metroselskabets meget på sinde. Metroselskabet vil i samarbejde med kommunen tilrettelægge arbejdspladsen og trafikafviklingen med størst mulige fokus på trafiksikkerheden.

Metroselskabet synes, at det kan være spændende med en dialog mellem Metroselskabet og gymnasiets elever.

*Spørgsmål fra Freddy Nilsson:*

Hvorfor kan stationen ikke lægges sammen med den eksisterende, så man undgår at bygge en helt ny station?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Der vil være en direkte forbindelse mellem de to stationer under jorden. Det er ikke tek-

nisk muligt at samle stationerne på grund af at den nye linieføring er vinkelret på den eksisterende.

*Spørgsmål fra Preben Jensen, Sylows Allé 4:*

Stationens linieføring ligger fast ved lov, gælder det også placering af selve stationen?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Loven fastlægger både linieføring og stationsplacering. Kommunen kan tilkøbe mindre ændringer i selve indretningen af stationen. Hvis kommunen beslutter og vil betale for ændringer, skal disse godkendes af Transportministeriet.

*Jacob Nordby, teknisk direktør, supplerede med:*

Det er muligt at komme med indsigelser i forbindelse med lokalplanen.

*Spørgsmål fra Svend Kristiansen, Lejerbo:*

Hvorfor er der to nedgange til metroen? Det ville være mere hensigtsmæssigt at placere nedgangen ved den eksisterende metro og således undgå en nedgang ved Sylows Allé.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Der er adgange til metroen i begge ende, den ene fører direkte til den eksisterende station. Dette er for at sikre bedst mulig tilgængelighed.

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Det er vigtigt at synspunkter om indretning af stationen kommer frem forbindelse med høringen. Det er ikke muligt at flytte selve stationen, men måske kan nedgangene justeres.

*Bemærkning fra Svend Kristiansen, Sylows Allé 4:*

Det er ikke ønskeligt, at der kommer en adgang til stationen i Holger Tornøes Passage på grund af støjgener fra højtalere og på grund af uønsket trafik/trængsel i passagen. Det konstateredes, at de fleste mennesker alligevel skal videre mod Bymidten og ikke mod Sylows Allé.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Det er muligt at sænke lydniveauet til højtalerudkaldene. Højtalerudkaldene er der af hensyn til de synshandicappede. Metroservice kan kontaktes herom.

*Spørgsmål fra Flemming Hansen:*

Vil der være adgang til gymnasiets p-kælder i anlægsperioden?

Vil den grønne cykelrute blive omlagt i anlægsperioden?

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Den grønne cykelrute vil blive omlagt i anlægsperioden. Der er ikke taget stilling til hvordan endnu.

*Svar fra Jens H. Gravgaard, projektleder, Metroselskabet:*

Der vil være adgang til parkeringskælderens i anlægsperioden.

*Bemærkning fra Jacob Fryed:*

Flere årgange af skolens elever vil opleve støj i hele gymnasietiden. Det foreslås, at de to skoler, som bliver berørt af anlægsarbejdet i forbindelse med Cityringen får etableret en midlertidig dobbelt-facade, som støjafskærmning.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Metroselskabet er opmærksom på den særlige problemstilling i forbindelse med skoler. Det støjniveau som fremgår af VVM-rapporten er en beregning af niveauet, hvis der ikke foretages nogen støjdæmpende initiativer.

Der vil nu blive udarbejdet strategier for hvordan man reducerer støjen. Strategierne vil indgå i udbudsmaterialet, så entreprenørerne fra starten ved hvilke problemer, som skal håndteres. Senere i processen, når man ved hvilke entreprenører, som skal udføre arbejdet, hvilke maskiner, som vil blive anvendt, og hvordan arbejdspladsen vil blive indrettet, vil Metroselskabet tage stilling til hvilke konkrete afværgeforanstaltninger, som skal gennemføres.

*Spørgsmål fra beboer:*

Vil reglerne inden for Miljøzonen, som lige er indført, gælde for maskiner og køretøjer, som bruges i forbindelse med metroarbejdet.

*Svar fra Niels Thygesen, plan- og miljøchef:*

Maskinerne vil ikke være omfattet, da disse ikke er køretøjer i færselekslovens forstand. Lastbiler vil være omfattet af miljøzonens regler. Frederiksberg Kommune vil, som miljømyndighed, stille krav om overholdelse af støjgrænser for maskiner mv. i forbindelse med anlægsarbejdet.

*Spørgsmål fra Preben Jensen, Sylows Allé 4:*

Hvor højt op på facaden vil altanerne mod Holger Tornøes Passage blive afspærret?

*Svar fra Jens H. Gravgaard, projektleder, Metroselskabet:*

Afspærringen vil blive aftalt, med de pågældende beboere.

*Spørgsmål fra Preben Jensen, Sylows Allé 4:*

Hvor meget vil blive eksproprieret af haven mod Holger Tornøes Passage?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Metroselskabet vil gå i dialog med beboerne om de nødvendige foranstaltninger på ejendommen.

*Svar fra Helge Erlandsen, projektchef, Metroselskabet:*

Det fremgår af lokalplanforslaget, hvor meget som det er muligt at fastholde som friareal.

*Bemærkning fra Flemming Christiansen, Sylows Allé 4:*

Facaden mod Holger Tornøes passage bør støjisoleres. Alle værelser i lejlighederne vender ud mod passagen. Det er umuligt for beboerne at fjerne sig fra støjen.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Støjproblematikken er overordnet beskrevet i VVM-rapporten. Processen fremover er, at der nu vil blive udarbejdet strategier for hvordan man reducerer støjen. Strategierne vil indgå i udbudsmaterialet, så entreprenørerne fra starten ved hvilke problemer, som skal håndteres. Senere i processen, når man ved hvilke entreprenører, som skal udføre arbejdet, hvilke maskiner, som vil blive anvendt, og hvordan arbejdspladsen vil blive indrettet, vil Metroselskabet tage stilling til hvilke konkrete afværgeforanstaltninger, som skal gennemføres.

*Bemærkning fra Flemming Christiansen, Sylows Allé 4:*

I forbindelse med anlæg af den nuværende metro, har der været stor tilfredshed med Metroselskabet, men det har været et problem, at der i kommunen ikke har været en fast tilknyttet person, som man kunne henvende sig til.

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Der vil blive udpeget en kontaktperson i kommunen og beboerne vil løbende blive orienteret. Det kan imidlertid ikke garanteres, at det vil være den samme person i hele forløbet.

*Bemærkning fra Flemming Christiansen, Sylows Allé 4:*

Lejerbo er blevet stillet i udsigt, at boligforeningen skulle fritages for ejendomsskat for det friareal, som er blevet indrettet som offentligt tilgængeligt byrum i forbindelse med anlæg af Solbjergvej. Dette er imidlertid ikke sket.

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Lejerbo blev opfordret til at skrive til udvalgsformanden, som så vil undersøge sagen.

*Bemærkning fra Preben Jensen:*

Hvordan vil man håndtere den store trafik der vil være til Sylows Allé?

*Peter Schøller Rasmussen, vej- og parkchef:*

Kommunen igangsætter i efteråret en analyse af de trafikale forhold på Sylows Allé.



*Bemærkning fra Flemming Christiansen, Sylows Allé 4:*

Vi ønsker en belægning med f.eks. brosten på Holger Tornøes passage, så problemer med skatere undgås.

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Byrummene vil blive retableret i dialog med kommunen. Det er kommunen som beslutter hvordan byrummene skal udformes og Metroselskabet, som forestår retableringen.

*Svar fra Margit Ørsted, formand for Teknik- og Miljøudvalget:*

Der er fra politisk side meget opmærksomhed omkring problemet med skatere. Kommunen gør meget for at undgå skatere på pladserne, ved blandt andet placering af plantekasser, påsvejning af nopper, skiltning mv.

*Bemærkning fra Birgitte Schmidt:*

Vi er glade for metroen og ved at der vil blive støj. Det der larmer allermost er nedsætning af spunsjern og optagning bagefter. Kan støjen i forbindelse hermed nedbringes?

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Støjen vil blive søgt minimeret mest muligt.

*Spørgsmål og bemærkning fra Freddy Nilsson:*

*Brandvejen skal sikres, når Holger Tornøes Passage lukkes. Ved man præcist hvor de tunge lastbiler kommer til at køre?*

*Svar fra Anne-Grethe Foss, administrerende direktør, Metroselskabet:*

Brandforholdene vil blive sikret i dialog med brandvæsnet inden arbejdet går i gang. Det er endnu ikke til at sige, præcist hvor lastbilerne vil komme til at køre. Det beror på indretning af arbejdspladsen og vil ske i samarbejde med entreprenøren og kommunen.

*Spørgsmål fra Svend Kristiansen, Lejerbo:*

Det fremgår et sted, at Holger Tornøes Passage vil blive opretholde som passage for sættevogne i forbindelse med aktiviteter i Falkonér Centret.

*Svar fra Karl Topsøe-Jensen:*

Det er fra den tidligere udredningsrapport. Det er ikke aktuelt længere. Det fremgår af lokalplanen, at der efter anlæg af metroen ikke vil være biltrafik på Holger Tornøes Passage.

## **6. Opsamling og afslutning**

Teknisk direktør Jacob Nordby oplyste, at høringen VVM vurderingen og om planerne forløber indtil 30. september 2008. Indsigelser og bemærkninger til planerne skal sendes til:

Frederiksberg Kommune  
Teknisk Direktorat  
Rådhuset  
2000 Frederiksberg

Eller på e-mail: [planogmiljoe@frederiksberg.dk](mailto:planogmiljoe@frederiksberg.dk)

Alle indsigelser vil blive indgå i det videre arbejde med planerne og vil blive forelagt i forbindelse med den politiske behandling af planerne. Jacob Nordby takkede for deltagelse i mødet. Mødet sluttede kl. 20.45.



**Til**

21-11-2008

Sagsnr.  
2008-50413

**Resume af borgermøde om Cityringen for Vesterbro**

Dokumentnr.  
2008-643111

Dato: 10. september 2008

Sted: Vesterbro Ungdomsgård, Absalonsgade 8, 1658 Kbh. V

Ordstyrer: Trine Sick

Fremmøde: Cirka 40

Sagsbehandler  
Morten Rixen

Annoncering: Borgermødet var annonceret over to omgange i lokalaviserne og en gang i MetroXpress. Herudover var det annonceret på de informationsstandere, der var opstillet alle de steder i bydelen, hvor der skal være en byggeplads i forbindelse med anlægsarbejdet på Cityringen. Infostanderne havde været opstillet 2½ måned forud for mødets afholdelse.

**Dagsorden for mødet**

- Præsentation af aftenens program v/ ordstyrer Trine Sick
- Velkomst v/ formanden for Vesterbro Lokaludvalg, Niels Vestergaard
- Cityringens betydning for byen v/ Jesper Christensen, Næstformand for Borgerrepræsentationen
- Trafikken i København når Cityringen er klar v/ Søren Elle, Økonomiforvaltningen
- Sådan bliver Metroen anlagt v/ Jens Gravgaard, Metroselskabet
- Om VVM-redegørelsen for Cityringen v/ Lene Wagner Hartmann, Økonomiforvaltningen
- Byrum ved metrostationer v/ Jørgen Poulstrup, Teknik- og Miljøforvaltningen
- Pause
- Debat i plenum – ordstyrer Trine Sick
- Afrunding v/ formanden for Vesterbro Lokaludvalg, Niels Vestergaard

Panelet under spørgerunden bestod af:

- Anne-Grethe Foss, administrerende direktør for Metroselskabet
- Jens Gravgaard, Metroselskabet
- Rebekka Auken Nymark, kontorchef i Center for byudvikling, Økonomiforvaltningen
- Søren Elle, Økonomiforvaltningen
- Lene Wagner Hartmann, Økonomiforvaltningen
- Henrik Preisler Mathiesen, Teknik- og Miljøforvaltningen
- Jesper Christensen, Medlem af borgerrepræsentationen for Socialdemokratiet

**Kommunikation**

Rådhuset, Stuen, 93  
1599 København V

Telefon  
3366 2232

Telefax  
3366 7032

E-mail  
mri@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800305

www.kk.dk

- Jacob Næsager, suppleant til Borgerrepræsentationen for Det Konservative Folkeparti

### **Mødets formål**

Ordstyreren oplyste ved mødets start, at formålet var at informere og give mulighed for at stille spørgsmål til projektet og VVM-redegørelsen, så borgerne kunne blive klædt bedre på til at afgive deres høringssvar. Spørgsmål og kommentarer ville ikke blive betragtet som høringssvar. Det blev endvidere oplyst, at møderne blev optaget på bånd, men at optagelserne alene var til internt brug for skrivningen af et resume fra mødet. Herudover var borgermødet annonceret på flere hjemmesider.

### **Resume**

Debattens største emne gik på stationsplaceringen på Enghave Plads. Flere spørgere havde indtrykket af, at de som borgere ikke var blevet hørt i løbet af processen, og at argumenterne for netop at vælge Enghave Plads frem for andre af områdets pladser ikke var gode nok. Flere spørgere ville vide, hvorfor Metrostationen ikke bliver placeret ved Tove Ditlevsens Plads.

Andre spørgere spurgte til, hvorfor man ikke kan lægge stationen på den del af Enghave Plads med boldbanen. En stor del af tilhørerne udtrykte ærgrelse over, at det store kastanjetræ på Enghave Plads skulle fældes eller måske flyttes.

Angående støj omkring Enghave Plads blev der spurgt, hvordan kravet om decibel ville blive overholdt i arbejdet med ramning af spuns og pælehamring.

Flere spørgere var inde på, hvorfor Carlsbergområdet ikke skulle have en station.

Der var også en del spørgsmål om, hvordan anlægsarbejderne i Stampesgade ville påvirke beboerne. Flere gav udtryk for bekymring over, hvordan deres liv ville blive i de år, anlægsarbejderne står på. Flere efterlyste klar information omkring muligheden for genhusning.

Der blev også udtrykt bekymring over, at man vil grave og bore i den gamle sandbund, som det Indre Vesterbro er bygget på, samt for grundvandssænkninger.

Flere erhvervsdrivende gav udtryk for, at anlægsarbejderne ville give dem en stor risiko for tab.



**Til**

21-11-2008

Sagsnr.  
2008-50413

## **Resume af borgermøde om Cityringen for Østerbro**

Dokumentnr.  
2008-643097

Dato: 11. september 2008

Sted: Charlottehaven, Hjørtinggade 12 C, 2100 København Ø

Ordstyrer: Trine Sick

Fremmøde: Cirka 150

Sagsbehandler  
Morten Rixen

Annoncering: Borgermødet var annonceret over to omgange i lokalaviserne og en gang i MetroXpress. Herudover var det annonceret på de informationsstandere, der var opstillet alle de steder i bydelen, hvor der skal være en byggeplads i forbindelse med anlægsarbejdet på Cityringen. Infostanderne havde været opstillet 2½ måned forud for mødets afholdelse. Herudover var borgermødet annonceret på flere hjemmesider.

### **Dagsorden for mødet**

- Præsentation af aftenens program v/ ordstyrer Trine Sick
- Velkomst v/ formanden for Østerbro Lokaludvalg, Axel Thriege Laursen
- Cityringens betydning for byen v/ Jesper Christensen, Næstformand for Borgerrepræsentationen
- Trafikken i København når Cityringen er klar v/ Søren Elle, Økonomiforvaltningen
- Sådan bliver Metroen anlagt v/ Jens Gravgaard, Metroselskabet
- Om VVM-redegørelsen for Cityringen v/ Lene Wagner Hartmann, Økonomiforvaltningen
- Byrum ved metrostationer v/ Henrik Preisler Mathiesen, Teknik- og Miljøforvaltningen
- Pause
- Debat i plenum – ordstyrer Trine Sick
- Afrunding v/ formanden for Østerbro Lokaludvalg, Axel Thriege Laursen

### **Kommunikation**

Panelet under spørgerunden bestod af:

- Anne-Grethe Foss, administrerende direktør for Metroselskabet
- Rebekka Auken Nymark, kontorchef i Center for byudvikling, Økonomiforvaltningen
- Sundhedsborgmester Mogens Lønborg, Medlem af Borgerrepræsentationen for Det Konservative Folkeparti
- Morten Kabell, Medlem af Borgerrepræsentationen for Enhedslisten
- Karin Storgaard, Medlem af Borgerrepræsentationen for Dansk Folkeparti

Rådhuset, Stuen, 93  
1599 København V

Telefon  
3366 2232

Telefax  
3366 7032

E-mail  
mri@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800305

www.kk.dk

- Jesper Christensen, Medlem af Borgerrepræsentationen for Socialdemokratiet

### **Mødets formål**

Ordstyreren oplyste ved mødets start, at formålet var at informere og give mulighed for at stille spørgsmål til projektet og VVM-redegørelsen, så borgerne kunne blive klædt bedre på til at afgive deres høringssvar. Spørgsmål og kommentarer ville ikke blive betragtet som høringssvar. Det blev endvidere oplyst, at møderne blev optaget på bånd, men at optagelserne alene var til internt brug for skrivningen af et resume fra mødet.

### **Resume**

Den største interesse under spørgetiden samlede sig om tunnelarbejdspladsen i Sortedams Søen. En del borgere spurgte til muligheden for at flytte arbejdspladsen over i Fælledparken. Flere spørgere mente, at kommunen og Metroselskabet i deres svar tog mere hensyn til træer end mennesker, da flere beboere ville blive berørt ved en placering i Sortedams Søen end tilfældet ville være i Fælledparken. Andre mente, at der ikke var lavet tilstrækkeligt med undersøgelser af, hvad det betød for borgernes sundhed og livskvalitet, at der skulle ligge en tunnelarbejdsplads ved Sortedams Søen. Der var også flere spørgere, der påpegede, at man med placeringen af tunnelarbejdspladsen i søen skæmmede et af Københavns mest populære rekreative områder i en årrække. Endelig gav nogle spørgere udtryk for, at de ville blive stavnsbundne til deres lejligheder i en årrække, da de ville blive svære at sælge uden tab, så længe der lå en tunnelarbejdsplads i Sortedams Søen.

Udover tunnelarbejdspladsen i Sortedams Søen var der spørgsmål til blandt andet Hesseløgade, hvor der var planlagt en nødsakt. Der var også spørgsmål til stationen ved Poul Henningsens Plads. Der blev blandt andet spurgt til, hvorfor stationen var flyttet over i Reersøgade.

Der var spørgsmål til støj, støv og partikelforurening som følge af anlægsarbejderne. Flere gav udtryk for, at støjbelastningen var et problem navnlig for de ejendomme, der lå op til tunnelarbejdspladsen. Herudover mente flere, at støv og partikelforurening ville blive et stort problem, ikke mindst for de skoler, der lå i nærheden af tunnelarbejdspladsen i Sortedams Søen.

Flere spørgere var bekymrede for trafikken til og fra arbejdspladserne. Der var både bekymring for støj og partikelforureningen som følge af den øgede trafik samt for trafiksikkerheden.

Der var flere, der spurgte til muligheden for at ændre på linjeføringen. Der var blandt andet et ønske om en station ved Nordhavn Station og at linjeføringen kom hele vejen til Nordhavn, hvor Københavns Kommune planlægger en ny bydel.

Der var en del spørgsmål om muligheden for genhusning.



**Til**

24-11-2008

Sagsnr.  
2008-50413

**Resume af borgermøde om Cityringen i Indre By**

Dokumentnr.  
2008-646297

Dato: 15. september 2008

Sted: Vartorv

Ordstyrer: Trine Sick

Fremmøde: Cirka 120

Sagsbehandler  
Morten Rixen

Annoncering: Borgermødet var annonceret over to omgange i lokalaviserne og en gang i MetroXpress. Herudover var det annonceret på de informationsstandere, der var opstillet alle de steder i bydelen, hvor der skal være en byggeplads i forbindelse med anlægsarbejdet på Cityringen. Infostanderne havde været opstillet 2½ måned forud for mødets afholdelse. Herudover var borgermødet annonceret på flere hjemmesider.

**Dagsorden for mødet:**

- Præsentation af aftenens program v/ ordstyrer Trine Sick
- Velkomst v/ formanden for Indre by lokalråd, Bent Lohmann
- Cityringens betydning for byen v/ Jesper Christensen, Næstformand for Borgerrepræsentationen
- Trafikken i København når Cityringen er klar v/ Søren Elle, Økonomiforvaltningen
- Sådan bliver Metroen anlagt v/ Jens Gravgaard, Metroselskabet
- Om VVM-redegørelsen for Cityringen v/ Lene Wagner Hartmann, Økonomiforvaltningen
- Byrum ved metrostationer v/ Henrik Preisler Mathiesen, Teknik- og Miljøforvaltningen
- Pause
- Debat i plenum – ordstyrer Trine Sick
- Afrunding v/ Bent Lohmann

Panelet under spørgerunden bestod af:

- Anne-Grethe Foss, administrerende direktør for Metroselskabet
- Rebekka Auken Nymark, kontorchef i Center for byudvikling, Økonomiforvaltningen
- Jesper Christensen, medlem af Borgerrepræsentationen for socialdemokratiet
- Allan Mylius Thomsen, medlem af Borgerrepræsentationen for Enhedslisten
- Rasmus Jarlov, suppleant i Borgerrepræsentationen for Konservativt Folkeparti

**Kommunikation**

Rådhuset, Stuen, 93  
1599 København V

Telefon  
3366 2232

Telefax  
3366 7032

E-mail  
mri@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800305

www.kk.dk



## **Mødets formål**

Ordstyreren oplyste ved mødets start, at formålet var at informere og give mulighed for at stille spørgsmål til projektet og VVM-redegørelsen, så borgerne kunne blive klædt bedre på til at afgive deres høringssvar. Spørgsmål og kommentarer ville ikke blive betragtet som høringssvar. Det blev endvidere oplyst, at møderne blev optaget på bånd, men at optagelserne alene var til internt brug for skrivningen af et resume fra mødet.

## **Resume**

Spørgerunden blev indledt af to minutters oplæg til hver af politikerne:

Rasmus Jarlov: Jarlov syntes, at Metroen er en stor gevinst for København, og at der under arbejdet naturligvis skal ødelægges så lidt af byen som muligt. Der vil selvfølgelig være omkostninger ved så stort et projekt, og det er fuldt forståeligt, at nogle føler irritation. De skal være velkomne til at henvende sig til embedsmænd og politikere med deres problemer, hvor de så vil blive behandlet.

Allan Mylius Thomsen: Thomsen er også glad for Metroen, men ikke for, hvad den gør ved det gamle København og dem, der bor i den del af byen. Han er bekymret for, hvad den lange arbejdsperiode vil gøre ved historiske områder som Gammel Strand og omkring Nyhavn, og han er bekymret for, at de gamle restauranter osv. vil forsvinde i perioden grundet dårlige adgangsforhold. Det er vigtigt, at der vises stort hensyn.

En del tilhørere spurgte til, hvorfor Metrostationen var blevet placeret på Gammel Strand frem for ved Christiansborg Slotsplads, og hvorfor stationen hed Christiansborg, når den skulle ligge på Gammel Strand. Flere mente, at en placering på Gammel Strand ville få negativ betydning for den atmosfære, som både borgere og turister nyder godt af. Det blev anført, at Gammel Strand er mål for tusinder af turister, og at pladsen tjener som fristed for områdets beboere, der ikke har gårde eller altaner, eftersom at pladsen vender mod solen. Og når arbejdet var færdigt, ville pladsen være skæmmet af de mange cykler, som uundgåeligt ville følge med.

Flere tilhørere følte, at de var blevet overset og -hørt i de tidligere beslutninger om stationernes placering, og en borger stillede spørgsmål ved den juridiske vurdering af, om stationsplaceringer og linjeføring var lagt fast i loven.

En enkelt tilhører foreslog, at stationen blev placeret på Højbro Plads. En anden tilhører spurgte, hvilke konsekvenser det ville få for Metrobyggeriet, hvis Gammel Strand blev fredet.

Der blev også stillet spørgsmål ved kommunens roller som både bygherre og kontrollerende instans med hensyn til miljøforhold.

Flere borgere ønskede en sikkerhed for, at de mange historiske bygninger og artefakter ikke på nogen måde vil kunne lide overlast under anlægsarbejdet.

En spørger ville vide, hvorfor der skulle bygges endnu en station på Kongens Nytorv.

Der blev spurgt om trafiksikkerhed med hensyn til de mange lastbiler, der kører til og fra byggepladsen.

Endelig var der en enkelt, der gav udtryk for bekymring over, at man ville anlægge en station ved den skrøbelige Marmorkirke.



**Til**

24-11-2008

**Resume af borgermøde om Cityringen på Nørrebro**

Sagsnr.  
2008-50413

Dokumentnr.  
2008-646590

Dato: 16. september 2008

Sted: Nørrebrohallen, Bragesgade 5

Ordstyrer: Trine Sick

Fremmøde: Cirka 350

Sagsbehandler  
Morten Rixen

Annoncering: Borgermødet var annonceret over to omgange i lokalaviserne og en gang i MetroXpress. Herudover var det annonceret på de informationsstandere, der var opstillet alle de steder i bydelen, hvor der skal være en byggeplads i forbindelse med anlægsarbejdet på Cityringen. Infostanderne havde været opstillet 2½ måned forud for mødets afholdelse. Herudover var borgermødet annonceret på flere hjemmesider.

**Dagsorden for mødet**

- Præsentation af aftenens program v/ ordstyrer Trine Sick
- Velkomst v/ formanden for Nørrebro Lokaludvalg, Kim Christensen
- Cityringens betydning for byen v/ Jesper Christensen, Næstformand for Borgerrepræsentationen
- Trafikken i København når Cityringen er klar v/ Søren Elle, Økonomiforvaltningen
- Sådan bliver Metroen anlagt v/ Jens Gravgaard, Metroselskabet
- Om VVM-redegørelsen for Cityringen v/ Lene Wagner Hartmann, Økonomiforvaltningen
- Byrum ved metrostationer v/ Henrik Preisler Mathiesen, Teknik- og Miljøforvaltningen
- Pause
- Debat i plenum – ordstyrer Trine Sick
- Afrunding v/ næstformand for Bispebjerg Lokaludvalg, Jørgen Rose

**Kommunikation**

Panelet under spørgerunden bestod af

- Anne-Grethe Foss, administrerende direktør for Metroselskabet
- Rebekka Auken Nymark, kontorchef i Center for byudvikling, Økonomiforvaltningen
- Jørgen Poulstrup, Områdechef, Teknik og miljøforvaltningen
- Morten Kabell, Medlem af Borgerrepræsentationen for Enhedslisten
- Signe Goldmann, Medlem af Borgerrepræsentationen for SF
- Monica Thon, Medlem af Borgerrepræsentationen for Det Radikale Venstre

Rådhuset, Stuen, 93  
1599 København V

Telefon  
3366 2232

Telefax  
3366 7032

E-mail  
mri@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800305

www.kk.dk

- Peter Schlüter, Medlem af Borgerrepræsentationen for Det Konservative Folkeparti
- Jesper Christensen, Medlem af Borgerrepræsentationen for Socialdemokratiet

### **Mødets formål**

Ordstyreren oplyste ved mødets start, at formålet var at informere og give mulighed for at stille spørgsmål til projektet og VVM-redegørelsen, så borgerne kunne blive klædt bedre på til at afgive deres høringssvar. Spørgsmål og kommentarer ville ikke blive betragtet som høringssvar. Det blev endvidere oplyst, at møderne blev optaget på bånd, men at optagelserne alene var til internt brug for skrivningen af et resume fra mødet.

### **Resume**

Spørgerunden blev indledt med to minutter til hver af politikerne. Morten Kabell, Enhedslisten: Enhedslisten synes, det er fedt med mere Metro, men ligeså ufedt er det med mange af de gener, der er i forbindelse med byggeriet. Gener kan ikke undgås, men de skal begrænses mest muligt. Kan det lade sig gøre at flytte tunnelarbejdsplads fra Nørrebroparken, så vil partiet støtte op herom. Men det skal være realistisk teknisk og økonomisk. Alternativt vil partiet se på kompensation til bydelen.

Monica Thon, Det Radikale Venstre: Monica Thon var overbevist om, at tunnelarbejdspladsen ikke bliver flyttet, da det vil forlænge hele byggeperioden. Men Det Radikale Venstre vil se på, hvordan man kan minimere generne og skaffe erstatningsarealer. Monica Thon var tryk ved den måde Metroselskabet holder kontakt til beboerne på.

Signe Goldmann, SF: Det er et godt projekt med mere Metro. Man må finde en måde at gennemføre projektet, så det skader mindst muligt. Vil ikke flytte tunnelarbejdspladsen, når de økonomiske omkostninger herved er så store som de er. Opfordrede til, at man spiller aktivt med om, hvordan man kan gøre anlægsperioden så tålelig som muligt.

Peter Schlüter, Det Konservative Folkeparti: Politikerne må være lydhøre overfor borgerne ved så omfattende et projekt, hvor generne som eksempelvis støj er så store og langvarige som de er. Og politikerne må sørge for, at der er en forvaltning og et embedsværk, som er lydhør, så høringsprocessen ikke bare bliver et spil for galleriet. Forløbet skal være så gnidningsfrit som muligt.

Linjeføringen ligger nok fast nu, men vi må prøve at få det bedste ud af det. Det er værd at tænke på, at projektet vil betyde meget mere byliv og meget renere luft.

Under spørgerunden var interessen for tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken størst. Flere spørgere anførte, at området omkring Nørrebroparken er ved at blomstre op, og at området er et af de tættest befolkede i København. Konkret blev der spurgt til, hvorfor man ikke kunne ofre de penge, det måtte koste, at flytte arbejdspladsen til DSB-areallet bag Føtex, der har ligget tomt i mange år.

En spørger oplyste, at godsbanearialet i 2004 blev nævnt som det mest nærliggende sted til en tunnelarbejdsplads. Men efter 2005 optræder godsbanearialet ikke længere som alternativ. Spørgeren mente i øvrigt, at der skal fremlægges rimelige alternativer ifølge anlægsloven.

En ungdomsklub, der holder til i Nørrebroparken ytrede ønske om en social handlingsplan og en kriminalitetsanalyse i forbindelse med placeringen af tunnelarbejdspladsen i parken, da den var hjemsted for mange aktiviteter for unge i området. Der blev fremsat et ønske om, at man fandt alternative placeringer til de sociale aktiviteter. Konkret blev der spurgt til, om man kunne fremskynde Assistens Kirkegårdens omdannelse til park.

Der var også et spørgsmål om, hvorvidt man fandt alternative placeringer til boldbanerne, der ville blive inddraget til arbejdsplads.

En anden spørger takkede for, at man tidligt fik mulighed for at få indsigt i, hvor arbejdspladsen skulle ligge, så man kunne indrette Nørrebroparken, så generne blev mindst mulige. Samme spørger gjorde dog opmærksom på, at nogle brugere ville blive stærkt påvirkede. Det drejede sig om Rosenhavens brugere, brugerne af boldbanerne og af hundelufterområdet. Der blev også fremsat ønske om, at man fik lov til at beholde lidt af den jord, som ellers skulle køres væk, til en kælkebakke.

Flere beboere fra området omkring Nørrebroparken gav udtryk for bekymring over, hvad tunnelarbejdspladsen ville betyde for deres sundhed. For at afhjælpe generne blev der blandt andet fremsat ønsker om at naboerne til byggepladsen fik støjvinduer og at lastbilerne skulle benytte partikelfiltre.

Der var en del spørgsmål om den øgede trafik som følge af anlægsarbejderne. Konkret blev der spurgt til, hvem der skal betale for eventuelle sætningsskader som følge af trafikken.

En spørger havde opgjørt antallet af lyskryds fra Nørrebroparken til Nordhavn til 23. I forlængelse heraf spurgte han til trafiksikkerheden ved de mange højresving. En anden borger mente ikke, at Tuborgvej kunne bære en yderligere stigning i trafikken.

Flere spillere opfordrede til, at man lagde tunnelarbejdspladsen på DSB-arealerne, da man herved ville kunne køre jord til Nordhavn via skinnenettet.

Der blev spurgt til, hvorfor, der skal ligge en station på Assistens Kirkegården, når Jagtvej 69 ligger tom.

Endelig blev der spurgt til, hvorfor man i VVM-redegørelsen kun så på 0-alternativet som alternativ og ikke på letbaner, der er billigere at anlægge og tager kortere tid.

## **Bilag 6: Metroselskabet: Registrering af bygninger**

## Notat

**Emne:** Cityringen. VVM-hvidbog. Registrering af bygninger.  
**Fra:** Metroselskabet  
**Til:** Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune  
**Dato:** 28-11-2008

Metroselskabet er blevet bedt om kort at redegøre for hvilke konkrete tiltag, der indgår i selskabets registrering af bygninger, jf. brev fra Københavns Kommune, Center for Byudvikling, dateret 27-11-2008, dok.nr. 2008-636593.

Som led i forundersøgelserne foretager Metroselskabet detaljerede opmålinger af de kommende arbejdspladser og af bygningerne omkring disse. Målingerne har blandt andet til formål at kontrollere, at der ikke sker sætninger af nabobygningerne.

De fleste af forundersøgelserne sker på offentligt ejede veje og pladser, men det er også nødvendigt at få adgang til private ejendomme for at foretage opmåling og for at anbringe målemærker i murværk og lignende. Målemærkerne skal blive siddende på bygningerne i hele anlægsperioden, hvorefter de fjernes og murværket udbedres. Mærkerne vil ikke medføre varige skader. Etablering af målemærker og opmåling blev påbegyndt i juni 2008.

Inden der indgås kontrakt med entreprenører, gennemfører Metroselskabet en generel undersøgelse (dvs. kort udvendig besigtigelse af alle tilgængelige bygninger) af samtlige bygninger inden for en zone på 50 m på hver side af linjeføringen ved alle stationer og skakte samt over tunnelen, hvor denne ikke bores i kalk.

Herudover bliver følgende typer af bygninger identificeret i en 200 m zone på hver side af linjeføringens centerlinje til brug for entreprenørudbud:

- Fredede bygninger,
- Kirker og kirkegårde
- Bygninger klassificeret af Kulturarvsstyrelsen (KUAS) som havende høj bevaringsværdi.

Endelig gennemføres en detaljeret inspektion af udvalgte bygninger. Valg af bygninger til den detaljerede inspektion udføres på baggrund af resultaterne fra den generelle undersøgelse. Den detaljerede inspektion omfatter bl.a.:

- Indvendig stikprøvevis besigtigelse af f.eks. kælder og trapperum samt i enkelte lejligheder.
- Detaljeret udvendig registrering (stikprøvevis) af bygningen inklusiv fotoregistrering af udvalgte revner og deformationer.
- Indhentning af relevante tegninger fra det kommunale byggesagsarkiv.

Den detaljerede inspektion udføres efter aftale med ejerne, og det sker umiddelbart inden anlægsarbejderne når frem til den pågældende ejendom.

## **Bilag 7: Metroselskabet: Ekspropriations- og arealforhold**



**Notat**

**Emne:** Cityringen. VVM-hvidbog. Ekspropriation og arealforhold  
**Fra:** Metroselskabet  
**Til:** Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune  
**Dato:** 3-12-2208

Metroselskabet er blevet bedt om at uddybe information om ekspropriationer og arealforhold, jf. brev fra Københavns Kommune, Center for Byudvikling, dateret 27-11-2008, dok.nr. 2008-636593.

**1 Genhusning**

I følge gældende regler har kommunen genhusningspligt, hvis man bor til leje i en lejlighed, som eksproprieres.

Hvis man derimod bor i en andelslejlighed eller en ejerlejlighed, der eksproprieres, så tilkendes man en erstatning, hvis størrelse fastsættes af ekspropriationskommissionen. Hvis der drives virksomhed fra en andels- eller ejerlejlighed, der eksproprieres, vil der typisk være forhold i forbindelse med virksomhedens flytning eller lukning, som udløser erstatning.

Spørgsmålet om erstatning og dennes størrelse afgøres af ekspropriationskommissionen.

**2 Negativ påvirkning af ejendomsværdi og mulighederne for ekspropriation**

En negativ påvirkning af ejendomsværdi i anlægsperioden er ikke erstatningsberettiget efter dansk erstatningsret. Det samme gælder et påstået tab ved salg af lejligheder som følge af naboskab til en byggeplads.

Det er ekspropriationskommissionen, der skal tage stilling til et krav om erstatning for tab ved salg af andels- og ejerlejligheder. Det samme gælder, hvis man har et ønske om at få sin lejlighed eksproprieret.

Opmærksomheden henledes også på lovens<sup>1</sup> § 12 stk. 1, som åbner mulighed for at søge om såkaldt "forlods ekspropriation", dvs. ekspropriation før den egentlige ekspropriationsforretning. Betingelserne for at blive forlods eksproprieret er, at der sker et væsentligt indgreb i den pågældende ejendom/lejlighed, og at der foreligger særlige personlige forhold, såsom sygdom, skilsmisse, flytning på grund af ansættelsesskift mm. , og at ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Ansøgning om forlods ekspropriation kan fremsendes til Metroselskabet. Der er ikke nogen formkrav til ansøgningen. Ønske om ekspropriation af en lejlighed kan også fremføres over for ekspropriationskommissionen ved en besigtigelsesforretning.

Det skal bemærkes, at Metroselskabet ved anlæg af Metroens etape 1, 2 og 3 har kunnet konstatere værdistigninger for stations-nære lejligheder på grund af nærheden til den kommende metrostation.

<sup>1</sup> Lov om en Cityring, lovbekendtgørelse nr. 552 af 6. juni 2007.

Det bemærkes endvidere, at markedet for andels- og ejerlejligheder i Storkøbenhavn i et par år har været anstrengt, og at priserne på disse lejligheder generelt har vist faldende tendens.

### **3 Gener for erhvervslejere og forventede omsætningstab**

Krav om erstatning for forringede lejeindtægter og reduceret nettofortjeneste skal rejses over for ekspropriationskommissionen i forbindelse med besigtigelsesforretning og ekspropriationsforretning.

Tilladelse til udeservering gives af Københavns Kommune for et år ad gangen, og Metroselskabet forventer ikke, at manglende tilladelse i den del af anlægsperioden, hvor udeservering ikke er mulig, vil udløse en erstatning. Det skal dog understreges, at afgørelse herom træffes af ekspropriationskommissionen.

### **4 Omfanget af ekspropriation**

Metroselskabet er forpligtet til at begrænse sit arealbehov mest muligt både under arbejdet med anlæg af stationen og i den permanente situation. Spørgsmålet om erstatning og størrelsen af denne afgøres af ekspropriationskommissionen, der ledes af kommissarius.

### **5 Konkrete erstatningskrav**

Det er ekspropriationskommissionen, der tager stilling til, om en ejer skal tilkendes en erstatning som følge af anlægsarbejdet. Det er ligeledes kommissionen, der fastlægger størrelsen af en eventuel erstatning.

### **6 Brandforhold**

Brandvæsenet godkender alle stations- og skaktbyggepladser, før de må tages i brug. Metroselskabet og brandvæsenet har derfor på hver enkelt lokalitet gennemgået byggepladsens placering og omfang, og fastlagt løsninger på de sluknings- og redningsmæssige problemer, som byggepladserne medfører.

### **7 Renovering af ejendomme**

Generelt bemærkes, at det vil variere fra byggeplads til byggeplads, men ved de fleste byggepladser vil det ikke være muligt at opstille stilladser ved facaden i arbejdsperioden for Cityringen. Tilsvarende vil det ved de fleste byggepladser være vanskeligt at anvise plads til oplag og skurvogne for renoveringsarbejder på ejendomme, der grænser umiddelbart op til byggepladsen.

Hvis der på nuværende tidspunkt foreligger konkrete planer for forestående renovering af ejendomme, anbefales det at rette henvendelse til Metroselskabet.

### **8 Fremkommelighed for kunsttransport i tilknytning til Kunstforeningen Gl. Strand.**

Metroselskabet vil tage direkte kontakt til Kunstforeningen Gl. Strand med henblik på at løse det helt specielle problem med kunsttransport til ejendommen i anlægsperioden. Det bemærkes i den forbindelse, at det friholdte areal mellem husfacade og byggepladshegn ud for Gl. Strand 48 har en bredde på mindst 8 m.

**9 Samlet erstatningssum ved lokaliteten Øster Søgade**

Metroselskabet ser sig ikke i stand til at besvare spørgsmål om, hvor stor den samlede erstatningssum og hvor meget den administrative omkostning vil være, når beboere og forretningsdrivende ønsker at benytte sig af deres ret til erstatning. Det kan oplyses, at krav om erstatning for gener og ulemper og for nedgang i nettofortjeneste skal rejses over for ekspropriationskommissionen ved besigtigelsesforretningen og ekspropriationsforretningen.

Det kan endvidere oplyses, at på baggrund af hidtidig erstatningspraksis i dansk ret forventer Metroselskabet, at den planlagte udformning af tunnelarbejdspladsen ved Øster Søgade og de planlagte aktiviteter på og ved arbejdspladsen ikke vil resultere i erstatningspligtige forhold af den nævnte art. Det skal dog understreges, at det er ekspropriationskommissionen, der tager stilling til spørgsmål om erstatning og i givet fald størrelsen heraf.

Vedrørende klagemuligheder kan det oplyses, at der efter afslutning af den offentlige høring om VVM-redegørelsen er endnu en mulighed for at fremføre kommentarer og ændringsforslag til projektet og dets detaljer, nemlig ved besigtigelsesforretningen, der for arbejdspladsen i Sortedams Sø er planlagt afholdt i maj 2009. Besigtigelsesforretningens første del består af et offentligt møde, hvor Metroselskabet fremlægger projektet for ekspropriationskommissionen og hvor alle fremmødte har lejlighed til at fremkomme med kommentarer og ændringsforslag. Anden del af forretningen består af kommissionens besigtigelse af projektets lokaliteter, herunder arbejdspladsen i Sortedams Sø, der i projektet har betegnelsen Øster Søgade (Øsø). Ved besigtigelsen på den enkelte lokalitet har alle fremmødte igen lejlighed til at fremkomme med synspunkter. Tidspunktet for besigtigelse af den enkelte lokalitet aftales ved afslutning af det offentlige møde.

Efter afslutning af besigtigelsesforretningen træffer kommissionen afgørelse om projektets gennemførelse, herunder om der på baggrund af de fremsatte kommentarer og på baggrund af kommissionens egne vurderinger skal ske ændringer i forhold til det fremlagte projekt. Kommissionens afgørelse indføres i en protokol. Protokollen udsendes til alle direkte indvarslede, ligesom man ved besigtigelsesforretningen kan oplyse, at man ønsker udskrift af protokollen tilsendt.



MINISTEREN

Dato 22. maj 2013  
J. nr. 2011-422

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

m@m.dk

Att.  
Henning Christophersen  
Bestyrelsesformand

Henrik Plougmann Olsen  
Administrerende direktør

Metroselskabet har i brev af 29. april 2013 rettet henvendelse til Metroselskabets ejere med et forslag om udvidet arbejdstid for arbejdet på Cityringen.

Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Transportministeriet har i fællesskab fortolket Metroselskabets forslag op imod VVM-redegørelsen og VVM-godkendelsen. Det er vurderingen, at forslaget om ændret arbejdstid kan rummes inden for den godkendte VVM-redegørelse, idet det fremgår af Metroselskabets ansøgning og indsendte materiale, at de samlede støjgener ikke bliver værre. Ejernes fælles VVM-notat er vedlagt dette brev.

Jeg har ikke yderligere bemærkninger til Metroselskabets forslag om udvidet arbejdstid.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen



**15. maj 2013**

### **VVM-notat om udvidet arbejdstid på Cityringen**

Metroselskabet I/S har den 29. april 2013 fremsendt deres forslag til, hvordan ejernes beslutning fra 2010 om, at der under byggeriet af Cityringen kan iværksættes udvidet arbejdstid, konkret skal udmøntes.

Det fremgår af det indsendte forslag, at Metroselskabet I/S vil:

- udføre døgnarbejde på én byggeplads – Marmorkirken,
- påbegynde døgnarbejde tidligere på den kommende tunnelarbejdsplads i Øster Søgade,
- udvide arbejdstiden generelt på de øvrige byggepladser til kl. 7-22 på hverdage samt i mindre omfang også omfatte weekendarbejde, når arbejdet ”går under jorden”, hvor støjniveauet for konkrete aktiviteter er lavere, og
- udvide arbejdstiden på 3 byggepladser – Trianglen, Rådhuspladsen og Gammel Strand – så der kan gennemføres anlægsaktiviteter til etablering af vægge til stationsboksene i tidsrummet 7-22.

Ønsket om udvidet arbejdstid omhandler metrobyggepladser i både Københavns og Frederiksberg Kommune.

Repræsentanter fra Cityringens VVM-arbejdsgruppe, dvs. fra Københavns Kommune(Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen), Frederiksberg Kommune(By- og Miljøområdet), Transportministeriet og Metroselskabet I/S har drøftet spørgsmålet om, hvorvidt den udvidede arbejdstid kan rummes inden for den gennemførte og godkendte VVM-redegørelse for Cityringen. VVM-redegørelsen samt hvidbog og tillæg til Kommuneplan blev tiltrådt af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune primo 2009 og dannede baggrund for Transportministerens godkendelse af projektet den 27. marts 2009.

Med udgangspunkt i de af Metroselskabet I/S præsenterede ønsker om udvidede arbejdstider på Cityringens byggepladser er det vurderingen, at der ikke er tale om nye aktiviteter med ukendte miljøgener, men derimod om en forlængelse af eksisterende støjgener til ud på aftenen og evt. natten. Støjgener ud over almindelig arbejdstid er i VVM-redegørelsen alene vurderet for de aktiviteter på tunnelarbejdspladserne, der er nødvendige for den kontinuerte tunnelboring.



Metroselskabet kan samlet godtgøre, at forslaget medfører, at de samlede støjgener bliver mindre og de støjende aktiviteter i anlægsarbejderne samlet kommer til at tage kortere tid end de ellers ville gøre uden forslaget. Samtidig vil Metroselskabet iværksætte en række støjdæmpende aktiviteter, som rækker videre end de hidtidige støjstrategier. Disse initiativer forventes at nedbringe det samlede støjbillede med ca. 5 dB og i perioder væsentligt mere. Samlet set vil naboerne til Cityringens arbejdspladser dog opleve øgede støjperioder henover døgnet, men til gengæld et lavere samlet støjniveau og kortere anlægsperioder end uden forslaget.

Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Transportministeriet har i fællesskab fortolket Metroselskabets forslag op imod VVM-redegørelsen og VVM-godkendelsen. Det er vurderingen, at forslaget om ændret arbejdstid kan rummes inden for den godkendte VVM-redegørelse, idet det fremgår af Metroselskabets ansøgning og indsendte materiale, at de samlede støjgener ikke bliver værre. Eventuelle klager over spørgsmål om fortolkning af VVM/tilsyn med VVM vil skulle afgøres af Transportministeriet, som i forbindelse med sagsbehandlingen vil høre de to kommuner, på samme måde som det foregik i forbindelse med godkendelse af VVM, jf. § 4, stk. 2 i Cityringsloven.