

## 15. **Udvikling af helhedsorienterede byrum i tilknytning til Cityringens metroforpladser (2010-23635)**

Der skal godkendes forslag til udvikling og finansiering af helhedsorienterede byrum i forbindelse med etablering af Cityringens metroforpladser.

### **INDSTILLING OG Beslutning**

Indstilling om,

1. at Metroselskabets rådgiverteam forestår udvikling og anlæg af Cityringens metroforpladser,
2. at kommunen ud fra en helhedsorienteret vurdering som led i udviklingen af metroforpladserne kan lade Metroselskabet udvikle alternative løsninger, som efterfølgende kan udløse kommunale tilkøb,
3. at der kan udarbejdes et alternativ til den gældende trafikløsning i Haraldsgade, samt
4. at politisk stillingtagen til eventuelle kommunale tilkøb og eventuel beslutning om udvikling af tilstødende byrum sker på baggrund af den planlagte borgerdialog i efteråret 2010.

Det forudsættes, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

(Teknik- og Miljøudvalget)

(Standsningsret)

### **Problemstilling**

Københavns kommunes samarbejde med Metroselskabet om Cityringens stationsforpladser foregår med udgangspunkt i de af Borgerrepræsentationen godkendte byrumsprogrammer, jf. bilag 2. Byrumsprogrammerne har dannet udgangspunkt for en række kommunale tilkøb, der har skabt bedre forudsætninger for indretningen af det fremtidige byrum. Arbejdet med stationsforpladserne går nu ind i en fase, hvor der skal udarbejdes konkrete forslag. Udvalget skal træffe beslutning om rammerne for dette arbejde.

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 9. december 2009 et medlemsforslag fra Det Radikale Venstre, der pålægger forvaltningen med udgangspunkt i ”Metropol for Mennesker” og Arkitekturpolitikken at udarbejde forslag til, hvordan der sikres udvikling og finansiering af helhedsorienterede byrum i forbindelse med etablering af Cityringens 14 nye stationer i Københavns Kommune. Endvidere ønskes eksisterende metroforpladser gennemgået kritisk med henblik på forbedringer, jf. bilag 1. Udvalget skal derfor træffe beslutning om, hvorvidt der er byrum ud over selve stationsforpladserne der ud fra ovenstående betragtning skal overvejes inddraget.

### **Løsning**

Metroselskabet, der er anlægsmyndighed på Cityringen, opererer med en grænse for ”forpladsentreprisen”, der ifølge Cityringlovens tilhørende bekendtgørelse (nr 588 af 7. juni 2007) strækker sig til 10-20 meter ud fra metrokonstruktionerne. Herudover planlægger selskabet at retablere øvrige arealer, som har været berørt af anlægsaktiviteterne. Kommunen har jf. ovenstående bekendtgørelse mulighed for at udtage metroforpladserne af projektet og selv forestå udvikling og anlæg heraf. Inddragelse af arealer ud over de i bekendtgørelsen fastlagte vil medføre kommunal finansiering.

For at sikre det bedst mulige udgangspunkt for at vurdere kommunens byrumsmæssige ønsker til de fremtidige metroforpladser udarbejdede forvaltningen i 2007 byrumsprogrammer for de enkelte forpladser, jf. bilag 2, hvor processen og resultaterne er beskrevet. Selve byrumsprogrammerne er revideret i februar 2010 og vedlagt indstilling om lokalplaner for metroforpladserne, jf. dagsordenspunkt på udvalgsrådet den 22. marts 2010. I denne proces blev det klart, at selve metroforpladserne, der i udstrækning stort set svarer til Metroselskabets entreprisgrænser, er meget bundne af metroelementerne (trapper, elevatorer, ventilationsafkast m.v.) og de tilhørende krav til funktionalitet (tilgængelighed, redningsveje) samt arealkrav til busholdepladser, cykelparkering m.v.

Forvaltningen har for hver forplads vurderet det samlede byrum i forhold til selve stationsforpladsen med henblik på ud fra en helhedsbetragtning at identificere evt. ønsker om kommunale tilkøb. I vedlagte bilag 3 har forvaltningen udarbejdet en oversigt over eventuelle kommunale tilkøb, der kan sikre helheden i stationspladsudformningen samt over, hvilke tilstødende byrum, kommunen kunne udvikle som selvstændige projekter i tilknytning i til Cityringprojektet. Af vedlagte bilag 4 fremgår grundlaget for forvaltningens vurdering.

For at sikre det bedst mulige udgangspunkt for udviklingsprocessen over jorden har Metroselskabet som en del af rådgiverudbuddet i sommeren 2007 også udbudt opgaven med at designe metroforpladserne. Det rådgiverteam, der vandt Cityringkontrakten - COWI, ARUP og SYSTRA JV - har således både arkitekter og landskabsarkitekter på holdet, der har solid erfaring med at udvikle byrum i såvel Danmark som udlandet. En væsentlig grund til at lade samme rådgiverhold designe anlæggene under og over jorden er, at detaljeret indsigt i de konstruktive bindinger under jorden er en væsentlig forudsætning for at få den bedst mulige løsning over jorden.

Når forvaltningen ikke anbefaler, at der udskrives arkitektkonkurrencer om metroforpladsernes udformning er det væsentligt begrundet i opgavens tekniske bundethed samt i, at en helhedsvurdering af de berørte byrum ikke peger på behov for forandringer af byrummene ud over de umiddelbare arealer omkring stationsforpladserne.

Metroselskabet og Københavns Kommune har aftalt, at der i maj - juni 2010 gennemføres en borgerdialog om udformningen af de byrum, som de fremtidige metroforpladser er beliggende i. Med forvaltningens anbefaling af, at der skal udarbejdes lokalplaner for alle 14 forpladser, jf. dagsordenspunkt på TMU 22. marts 2010, bliver den aftalte borgerdialog gennemført som en høring forud for udarbejdelse af lokalplanforslag for forpladserne. Borgerdialogen vil således tilvejebringe borgernes ønsker til udformningen af det enkelte byrum.

Forvaltningen foreslår, at det i dialogen med borgerne er muligt at inddrage idéer, der går ud over de af Metroselskabet definerede grænser for anlæg/reablering, selv om der p.t. ikke er reserveret kommunale midler hertil, jf. bilag 3 (tilkøb). På baggrund af borgerdialogen udarbejder forvaltningen indstilling til udvalget og Borgerrepræsentationen om evt. tilkøb og om evt. forslag om udskrivning af konkurrencer for tilstødende byrum, jf. bilag 3 (byrum med potentiale)

For stationen i Haraldsgade (Skjolds Plads) har det vist sig i forbindelse med udarbejdelse af planerne for trafikafviklingen i anlægsperioden, at det vil være muligt i fremtiden at lukke Haraldsgade ved Tagensvej for gennemkørende biler, så der alene kører busser og cykler hen over stationen. En sådan løsning åbner mulighed for at placere cykelparkeringen optimalt i forhold til hovedtrappen. Forvaltningen foreslår på den baggrund, at der udarbejdes 2 løsningsforslag for udformningen af metroforpladsen ved Skjolds Plads.

I medlemsforslaget blev der endvidere fremsat ønske om en kritisk gennemgang af de eksisterende metroforpladser. Disse pladser indgår på lige fod med byens øvrige byrum i forvaltningens bestræbelser på at højne kvaliteten. På metroforpladserne er der gjort en særlig indsats for at forbedre cykelparkeringen, idet en løsning heraf vurderes at være en forudsætning for at kunne skabe mere byliv. Som en del af Cityring-beslutningen vil Metroselskabet på alle skiftestationer etablere 2 elevatorer. Forvaltningen vurderer, at der er behov for en særlig indsats på Christianshavns Torv, hvor en uheldig udformning af ovenlysene fører til, at en stor del af pladsen er afspærret, når det er glat. Forvaltningen og Metroselskabet har indledt drøftelser om ændring af ovenlysløsningen, og forvaltningen vil ved en indstilling til udvalget herom også fremkomme med forslag til at forbedre rammerne for bylivet ved at rydde op i byinventaret på pladsen.

## **Økonomi**

Det oprindelige overslag i 2007 over ”Byrumstilkøb” var på 34 mio. kr. En vurdering af det optimerede dispositionsforslag for Cityringen (september 2008) reducerede behovet til 28 mio. kr. Der er reserveret 7 mio. kr. til ”Byrumstilkøb” i kommunens budget for 2013, jf. bilag 2.

Da Teknik- og Miljøudvalgets anlægsramme er fuldt disponeret til 2014, vil evt. tilkøb ud over 7 mio. kr. skulle finansieres via budgetaftaler. På baggrund af borgerdialogen vil forvaltningen udarbejde indstilling om eventuelle tilkøb, således at de vil kunne indarbejdes i budget 2012.

## **Videre proces**

På baggrund af resultatet af borgerdialogen om metroforpladserne, der gennemføres i maj - juni 2010, vil forvaltningen udarbejde lokalplanforslag for metroforpladserne. Sideløbende hermed vil forvaltningen i samarbejde med Metroselskabet afklare størrelsen af eventuelle ”Byrumstilkøb”. Lokalplanforslagene og evt. forslag til ”Byrumstilkøb” vil blive forlagt udvalget og Borgerrepræsentationen til godkendelse.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

## **Oversigt over politisk behandling**

### **Udvikling af helhedsorienterede byrum i tilknytning til Cityringens metroforpladser**

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende forslag til udvikling og finansiering af helhedsorienterede byrum i forbindelse med etablering af Cityringens metroforpladser.

#### **INDSTILLING OG Beslutning**

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender

1. at Metroselskabets rådgiverteam forestår udvikling og anlæg af Cityringens metroforpladser
2. at kommunen ud fra en helhedsorienteret vurdering som led i udviklingen af metroforpladserne kan lade Metroselskabet udvikle alternative løsninger, som efterfølgende kan udløse kommunale tilkøb
3. at der kan udarbejdes et alternativ til den gældende trafikløsning i Haraldsgade
4. at politisk stillingtagen til eventuelle kommunale tilkøb og eventuel beslutning om udvikling af tilstødende byrum sker på baggrund af den planlagte borgerdialog i efteråret 2010

#### **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning i mødet den 22. marts 2010**

Der blev stemt om indstillingens 3. at-punkt:

For indstillingens 3. at-punkt stemte 7 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Morten Kabell (Ø), Lise Thorsen (A), Lars Weiss (A) og Anna Mee Allerslev (B).

Imod indstillingen stemte 3 udvalgsmedlemmer: Lars Berg Dueholm (V), Jakob Næsager (C) og Karin Storgaard (O).

Ingen udvalgsmedlemmer undlod at stemme.

Indstillingens 3. at-punkt blev godkendt.

Indstillingen blev godkendt.

Jakob Næsager (C) anvendte sin standsningsret jf. KSL § 23 og indbragte sagen for Borgerrepræsentationen.

Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti afgav protokolbemærkning:

"Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti ønsker ikke at medvirke til at lukke Haraldsgade, idet vi principielt er imod at lukke byens større gader for gennemkørende trafik. En permanent lukning af Haraldsgade vil give store og væsentlige gener for de nærliggende gader. Desuden tror vi ikke på, at Jagtvej, Tuborgvej og Rovsinggade på en hensigtsmæssig måde kan rumme den ekstra trafik, som en lukning af

Haraldsgade vil generere."

**Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget oversender sagen til Borgerrepræsentationen med følgende erklæring:**

Økonomiudvalget har ingen bemærkninger til det planmæssige aspekt af sagen, idet det samtidig forudsættes, at eventuelle merudgifter som følge af sagen afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

**Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 13. april 2010**

Indstillingen blev anbefalet.

**bilag**

[1 - Medlemsforslag om byrum i tilknytning til Cityringen](#)

[2 - Hittidig proces om metroforpladserne 2006 - 10](#)

[3 - Oversigt over mulige "Byrumstilkøb" og evt. udvikling af tilstødende byrum](#)

[4 - Forpladstegninger med entreprisgrænser m.v.](#)

**Borgerrepræsentationens beslutning den 29.04.2010**

Der blev stemt om indstillingens 3. at-punkt.

Indstillingens 3. at-punkt blev godkendt med 33 stemmer imod 13. 5 undlod.

For stemte: A, F og Ø.

Imod stemte: C, O og V.

Følgende undlod at stemme: B.

Indstillingen som helhed blev herefter godkendt med 45 stemmer imod 0. 5 undlod.

For stemte: A, C, F, O, V og Ø.

Følgende undlod at stemme: B.

Det Radikale Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

"Det Radikale Venstre finder indstillingen uambitiøs i forhold til de intentioner, der lå til grund for det oprindelige medlemsforslag."

Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti ønskede at videreføre deres protokolbemærkning fra udvalgsbehandlingen:

"Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti ønsker ikke at medvirke til at lukke Haraldsgade, idet vi principielt er imod at lukke byens større gader for gennemkørende trafik. En permanent lukning af Haraldsgade vil give store og væsentlige gener for de nærliggende gader. Desuden tror vi ikke på, at Jagtvej, Tuborgvej og Rovsinggade på en hensigtsmæssig måde kan rumme den ekstra trafik, som en lukning af Haraldsgade vil generere."

