

Til Teknik- og Miljøudvalget

23. juni 2009

Bilag 1**Naturklagenævnets afgørelse om lokalplanligt for metrostationerne v/Christiansborg og v/Frederiks Kirke**

Borgerrepræsentationen godkendte den 29. januar 2009 i forbindelse med godkendelse af bl.a. det kommuneplantillæg, der muliggør etablering af Cityringen, at der ikke skal udarbejdes lokalplaner for Cityringens stationer.

”Borgergruppen Gammel Strand” og ”Borgergruppen Nej til metro ved Marmorkirken” påklagede kommunens beslutning til Naturklagenævnet for så vidt angår to stationer. Nævnet traf den 18. juni 2009 afgørelse om, at etablering af metrostationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken vil medføre en så væsentlig ændring i det bestående miljø, at der skal udarbejdes lokalplan. Naturklagenævnets afgørelse er vedlagt som bilag. Formanden for Naturklagenævnet har efterfølgende i offentligheden præciseret, at lokalplanpligten alene omhandler overfladen ved stationerne og at det øvrige byggearbejde kan foregå uden lokalplan.

Forvaltningens foreløbige vurderinger

På baggrund af, at Naturklagenævnet med udgangspunkt i 2 konkrete klager har afgjort, at der skal udarbejdes lokalplan på de 2 metroforpladser, vil forvaltningen vurdere, om de kriterier, der ligger til grund for afgørelsen, udløser lokalplanligt på de øvrige 12 stationsforpladser.

Forvaltningen finder det uklart, hvad lokalplanerne skal omhandle, og vil i denne forbindelse rette henvendelse til Naturklagenævnet om, i hvilket omfang nævnet vurderer, at stationselementer som trapper og elevatorer kan inddrages i lokalplanprocessen. Forvaltningen vurderer umiddelbart, at disse elementer i overensstemmelse med lov om en Cityring er endeligt fastlagt med Transportministerens godkendelse af 27. marts 2009 af Metroselskabets optimerede dispositionsforslag, som viser præcise placeringer af alle stationselementer.

Forvaltningen vurderer endvidere, at lokalplanerne kan tilvejebringes inden for den tidsplan, der er aftalt med Metroselskabet om udvikling af byrummene. Med udgangspunkt i, at overfladeentreprisen planlægges udbudt med udgangen af 2013, er det planen, at dialogen med

Center for Anlæg og Udbud

Islands Brygge 37, 3.
Postboks 441
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3500

Direkte
3366 3599

Telefax
3366 7104

E-mail
jorpou@tmf.kk.dk

www.kk.dk/

borgerne igangsættes i 2010 med udgangspunkt i de byrumsprogrammer, der efter høring i lokaludvalg/lokalråd blev godkendt af BR i februar 2008. Det vurderes, at en lokalplanproces, der tager 9-12 måneder, uden problemer vil kunne indpasses i denne overordnede tidsplan.

Den væsentligste forskel på den planlagte proces med borgerdialog med udgangspunkt i byrumsprogrammerne og så lokalplanprocessen vil være, at lokalplanerne skal endeligt godkendes i BR, mens projektforslag med udgangspunkt i byrumsprogrammer skal godkendes i TMU, som er kommunens vejbestyrelse. Ved eventuelle tilkøb vil sidstnævnte også skulle godkendes i BR.

Forvaltningen har (uafhængigt af Naturklagenævnets afgørelse) aftalt med Metroselskabet, at der i august 2009 skal foreligge en procesplan for udvikling af byrummene i tilknytning til stationsforpladserne. For de 2 forpladser, hvor der skal udarbejdes lokalplan, vil de 2 processer blive koordineret, således at borgere, interessenter og udvalg/BR oplever det som én sammenhængende proces. anbefaler forvaltningen på baggrund af en nærmere vurdering af kriterierne for Naturklagenævnets afgørelse, at der skal udarbejdes lokalplaner for alle 14 stationsforpladser, vil der blive udarbejdet en plan for, hvordan byrumsproces og lokalplanproces for alle stationerne kan koordineres.

Forvaltningen vil i september 2009 forelægge resultatet af ovenstående overvejelser for Teknik- og Miljøudvalget. Endvidere planlægger forvaltningen efter sommerferien at forelægge en redegørelse for, hvordan Naturklagenævnets seneste afgørelser, der er gået kommunen imod, forventes at påvirke kommunens praksis fremover, herunder om der er afgørelser, der bør prøves ved domstolene.

Naturklagenævnets begrundelse for, at de 2 stationer er lokalplanpligtige

Naturklagenævnet anfører, at etablering af hovedtrappe, nødtrapper, elevatorer og ventilationssystemer m.m. ikke isoleret set kan betragtes som et større byggeri, der udløser lokalplan.

Derimod finder nævnet, at de visuelle ændringer (trapper, elevatorer m.v.) og den ændrede anvendelse til stationsforplads med daglige passagerantal på de 2 stationer (12.000 på Gl. Strand og 11.000 ved Marmorkirken) i sig selv udgør en væsentlig ændring af arealanvendelsen. Hertil kommer den planlagte cykelparkering, der sammen med stationselementerne vil få visuelle, funktionelle og miljømæssige konsekvenser i forhold til områdernes nuværende karakter. Naturklagenævnet vurderer, at der ud fra en samlet betragtning er tale om så væsentlige ændringer, at der er tale om lokalplanpligt.

Naturklagenævnet tager for så vidt angår det visuelle udgangspunkt i, at lovens tegningsbilag er i en meget overordnet målestok (en station

er angivet med en prik), hvilket ifølge nævnet giver flere muligheder for placering af alle de funktioner, der hører til metrostationerne (hovedtrappe, nødudgange, elevatorer m.v.). Nævnet synes ikke at have inddraget det tegningsgrundlag, der ligger til grund for loven (omtales i bekendtgørelse 588 om placering og udformning af stationer og skakte af 7. juni 2007) eller den førnævnte endelige godkendelse fra Transportministeren af 27. marts 2009.

Ved inddragelse af ovennævnte kriterier har nævnet lagt vægt på, at man gennem lokalplanpligten sikrer, at beboere m.fl. får mulighed for indflydelse på udformningen af området. Forvaltningen vurderer, at dette er en væsentlig ændring af praksis i København og udtryk for en principiel forskydning mellem planlov og vejlov. Disse principielle spørgsmål indgår også i overvejelser om en retssag.

Københavns Kommunes begrundelse for at undlade at udarbejde lokalplan

I december 2005 godkendte BR principaftalen om Cityringen. I den tilhørende Teknisk dokumentationsrapport, maj 2005 viser tegningsbilagene - ud over stationsboksens placering - hvor trapper, elevatorer, ventilationsskakte m.v. er placeret. Da stationerne placeres i vejarealer, vil de fremtidige stationsforpladser blive udformet i forhold til den ændrede trafik.

For at sikre de bedst mulige forudsætninger for indretningen af de fremtidige byrum godkendte BR i foråret 2006, at Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder byrumsprogrammer for alle stationsforpladser. Programmerne fastlægger funktioner og krav til pladserne og viser, hvorledes stationsforpladser og byrum disponeres. I februar 2008 godkendte BR byrumsprogrammerne og bevilgede ca. 50 mio. kr. til "metrotilkøb" (flytning af trapper, øgede mulighed for træplantning m.v.), som ud fra en byrumsbetragtning forbedrer Cityringsprojektet.

Med stationsboks og tilhørende metroelementer fastlagt i principaftalen (inklusiv de kommunale "metrotilkøb") vurderede forvaltningen, at den videre planlægning af overfladerne alene omhandler genindretning af trafik- og pladsarealer under hensyn til de nye trafikstrømme, der opstår som følge af metropassagererne. Efter fast praksis godkendes alle væsentlige trafikale ændringer på eksisterende vejarealer i Københavns Kommune - efter samtykke fra politiet - af kommunens vejbestyrelse, som er Teknik- og Miljøudvalget. I forbindelse med udvikling af vej- og pladsprojekter gennemføres der inddragelse af lokaludvalg, borgere og interessenter, som er afstemt i forhold til projekternes omfang. Forholdet omkring borgerinddragelse er således tilgodeset i denne proces.

Den 27. marts 2009 godkendte Transportministeren i henhold til lov om Cityring Metroselskabets optimerede dispositionsforslag. Det optimerede dispositionsforslag viser i det tilhørende tegningsæt stati-

onsboksenes placering med tilhørende trapper, elevatorer m.v. revideret bl.a. i forhold til Københavns Kommunes ”metrotilkøb”

Side 4 af 4

Byrumsprogrammerne

Byrumsprogrammerne viser, at nogle af de fremtidige stationsforpladser har potentialer til at blive til nyindrettede byrum (f.eks. v/Nørrebros Runddel), men andre (f.eks. v/Trianglen) mest lægger op til en retablering. Det er aftalt, at Metroselskabet og forvaltningen sammen i perioden 2010-13 gennemfører en dialog med borgerne og interessenterne om den endelige udformning af de enkelte stationsforpladser (med udgangspunkt i de allerede truffne beslutninger).

Resultater denne proces i, at kommunen ønsker skabt sammenhængende byrum, der går ud over Metroselskabets entreprisegrænse, vil det være muligt for kommunen at lave tilkøb. Løsningerne bliver forelagt til politisk godkendelse.