

Cityringen

Indkaldelse af idéer og forslag
til kommende planlægning og VVM-redegørelse

Maj 2007 version II



KØBENHAVNS KOMMUNE

F R E D E R I K S B E R G
K O M M U N E



Baggrund/Forudsætninger

Regeringen, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune har aftalt at anlægge og finansiere en underjordisk ringbane, kaldet Cityringen, under den tætteste del af København og Frederiksberg kommuner.

Cityringen bliver omkring 15 km lang og vil få 17 stationer. Den forventes at kunne tages i brug i 2018. Cityringen vil sammen med den eksisterende Metro give et betydeligt kvalitetsløft til den kollektive trafik i hovedstaden med hurtig, sikker og pålidelig

transport og hyppige afgangene i de tættest bebyggede byområder. Mange rejsende i København og på Frederiksberg vil opleve markante forkortelser af transporttiderne i den kollektive trafik i forhold til i dag. Cityringen vil udgøre et alternativ til at bruge bus og bil.

Folketinget vedtog i juni 2007 Lov om en Cityring samt Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I lovene fastlægges blandt andet linjeføring og stationsplaceringer samt finansiering af projektet. I forbindelse med det videre arbejde med

projektet kan der blive tale om mindre justeringer i forbindelse med den endelige fastlæggelse af stationernes indpasning i omgivelserne.

Københavns og Frederiksberg kommuner indkalder hermed idéer og forslag til hvilke miljøforhold og -undersøgelser, der skal fokuseres særligt på og som bør indgå i VVM-redegørelse og kommuneplanlægning, som er en forudsætning for projektets udførelse.



VVM betyder Vurdering af Virkning på Miljøet

De undersøgelser, der foretages i form af en VVM-redegørelse, skal give tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på mennesker, natur og miljø og sammenligne alternativer. VVM-vurderingen skal desuden sikre, at udbygningsplanerne bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, så miljøet ikke påvirkes unødigt.

I VVM-redegørelsen vil der blive gennemført en detaljeret kortlægning og vurdering af de miljømæssige konsekvenser af metroudbygningen, herunder plan- og trafikforhold, landskab og visuelle forhold, plante- og dyreliv, kulturarv, friluftsliv, overfladevand, jord og grundvand, støj, luft og klima, ressourcer mv.

Forhold til anden planlægning

Miljøministeren har fremlagt et forslag til Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning, Fingerplan 2007, der vil udgøre det overordnede grundlag for kommunernes planlægning af byudvikling, byomdannelse, trafik anlæg mv. i hovedstadsområdet. Byudvikling og lokalisering af byfunktioner skal bl.a. ske under hensyntagen til en styrkelse af den kollektive trafikbetjening, her-

under respektere arealreservationer til Metro Cityringen.

Københavns og Frederiksberg kommuner udarbejder i samarbejde med Metroselskabet I/S et forslag til VVM-redegørelse for anlæg af Cityringen. Hver for sig laver de to kommuner forslag til kommuneplantillæg, hvor VVM-redegørelsen vil være et bilag. VVM-redegørelsen og tillæggene til kommuneplan vil komme i offentlig høring i

8 uger. Efter høringsperiodens slutning samles bemærkninger i en hvidbog, som behandles politisk i kommunerne. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forelægger derefter en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for transport- og energiministerne. Kommuneplantillæggene med redegørelse godkendes endeligt af kommunerne med de eventuelle ændringer, der fremgår af ministerens godkendelse.

Projektet

Udgangspunktet for Cityringsprojektet er "mere af samme slags" forstået på den måde, at principperne og de tekniske løsninger fra den eksisterende Metro, bl.a. stationstype og togstørrelse, forudsættes genbrugt.

Cityringen vil, i kombination med de øvrige dele af Metroen og banenet, binde byen godt sammen og give de kollektivt rejsende flere mulige ruter af god kvalitet rundt i hovedstaden. 85% af alle bosatte, arbejdspladser og studiepladser i Indre By og på Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg, Vesterbro og Christianshavn vil således befinde

sig inden for en luftlinjeafstand på 600 m fra en station.

Da passagerbelastningen forventes at blive størst på den østlige del af ringen, forudsættes ringen trafikeret dels af en linje, der i begge retninger kører hele vejen rundt, og dels af en pendullinje, der betjener den østlige del af ringen mellem København H og Nørrebro station.

Bortset fra Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter bliver hele Cityringen tunnelført. Der bliver 17 tunnelstationer samt omkring 23 skakter mellem stationerne.

I anlægsperioden vil der blive indrettet nogle få større arbejdspladser. Der er på nuværende tidspunkt forudset større tunnelarbejdspladser etableret ved Øster Søgade og ved Nørrebroparken. (Cityringen bliver til en vis grad forberedt for fremtidige afgreninger mod Brønshøj-Husum og Sydhavnen-Ny Ellebjerg og en selvstændig tog-grenet sidelinje fra Østerport til de nordlige og østlige udviklingsområder i havnen.)

Den færdige Cityring vil fremstå med lige så få synlige tegn som den nuværende metros tunnelstrækninger.

Omstigningsforhold

Cityringen krydser eller møder andre baner 5 steder: København H, Kongens Nytorv, Østerport samt Nørrebro station og Frederiksberg station. Cityringens tog bruger egen perron på omstigningsstationerne. Det skyldes bl.a., at de andre baner i forvejen er højfrekvent betjent og oftest har en anden kørselsretning end Cityringen. Det primære mål er at gøre passagerernes omstigningsveje kortest mulige.

Omstigning til og fra bus forventes især at ske ved Nørrebro station og ved stationerne ved Rådhuspladsen, ved Rådmandsmarken, ved Vibenshus Runddel og ved Aksel Møllers Have.



Miljøpåvirkninger

De væsentligste negative miljøpåvirkninger ved det nye baneanlæg forventes at være knyttet til jord- og grundvandsforhold, afledning af vand, luftforurening samt støj og rystelser i forbindelse med anlæggets etablering. Det bemærkes, at for så vidt angår grundvandssænkning, gælder der inden for voldene inkl. Christianshavn en generel beslutning i Københavns Borgerrepræsentation om ikke at tillade grundvandssænkning.

I anlægsfasen må der forventes vibrationer fra tunnelboring, men da arbejdet foregår under jordoverfladen, forventes ingen støjgener herfra i relation til omgivelserne. Bortkørsel af det udgravede boremateriale og tilkørsel af byggematerialer vil medføre en omfattende lastbilkørsel.

Der skal udgraves i størrelsesordenen 1,2 millioner kubikmeter jord- og kalkmateriale af tunnel, stationer, skakte og klargørings-

anlæg. Anbringelse af så store mængder skal planlægges omhyggeligt, så det er vigtigt så tidligt som muligt at få belyst mulighederne for transport og placering.

De forventede miljømæssige konsekvenser i bred forstand af det nye baneanlæg under anlæg og i drift samt behovet for afværgende foranstaltninger vil som nævnt blive nærmere undersøgt og belyst i den kommende VVM-redegørelse.

