



Bilag 1. Trafikoplægninger

Der foreligger på nuværende tidspunkt gennemarbejdede skitser for trafikafviklingen i Cityringens anlægsperiode for hver af de i alt 19 byggepladser i Københavns Kommune, Trafikafviklingsskitserne viser løsningerne på et overordnet niveau svarende til metroprojektets aktuelle stade. Den egentlige myndighedsgodkendelse af trafikløsningerne vil ske på et detaljeret grundlag, hvor krav og vilkår vil blive stilet direkte til den involverede entreprenør. Den endelige udstrækning af arbejdspladserne vil blive fastlagt af Ekspropriationskommissionen for Cityringen i forbindelse med Metroselskabets midlertidige ekspropriations af arbejdsarealer.

Nedenfor gennemgås de væsentligste ændringer af trafikafviklingen. Tegninger af principløsningerne er samlet i vedlagte bilag 2. Bilaget er udarbejdet af Metroselskabet.

Afvikling af bustrafikken

Bustrafikken bliver på centrale steder som Rådhuspladsen, Kongens Nytorv og på ydre Nørrebro (strækningen Haraldsgade - Nørrebro St.) væsentligt berørt af anlægsarbejderne allerede i den indledende fase med ledningsomlægninger (primo 2010). Efter ønske fra Movia gennemføres omlægning af bustrafikken og flytning af stoppesteder så vidt muligt fra start, således at passagererne kun skal opleve én flytning/ruteændring i hele perioden frem til metroen åbning.

20. oktober 2009

Sagsnr.
2009-102038

Dokumentnr.
2009-538270

Sagsbehandler
Jørgen Poulstrup

Center for Anlæg og Udbud

Njalsgade 13
Postboks 441
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3599

Mobil
2270 6515

E-mail
jorpou@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

På Rådhuspladsen halveres den eksisterende busterminal og Vester Voldgade lukkes for gennemkørende trafik ved Vestergade, jf. bilag 2 side 13-21 Som erstatning anlægges der et midlertidigt stoppested på H.C. Andersens Boulevard ud for Tivoli, og stoppestederne ud for H.C. Andersens Boulevard 13-17 ("Amagerterminalen") og på Vesterbrogade (ud for nr. 2) ombygges

På Kongens Nytorv flyttes de 2 stoppesteder, der er beliggende i Holmens Kanal (ud for den eksisterende metrostation) længere ned af gaden mod Niels Juel-statuen, hvor de vil kunne opretholdes i hele anlægsperioden, jf. bilag 2 side 27-33.

Som følge af lukningen af Haraldsgade (der placeres en station midt i gaden) og på grund af meget omfattende ledningsomlægninger ved Nørrebro Station (hvor bl.a. Lygteåen skal flyttes) omlægges bustrafikken på hele strækningen fra Haraldsgade/Vermundsgade til Frederikssundsvej/Nordre Fasanvej, jf. bilag 2 side 69.

Afvikling af den øvrige kørende trafik

I forbindelse med anlægget af de 2 x 15 km. metrotunnel vil der være omfattende lastbiltrafik fra 3 tunnelarbejdspladser (Sortedams Sø, Nørrebroparken og baneterrænet ved Vasbygade) i op til 3 år. I forbindelse med VVM-vurderingen anbefalede forvaltningen, at Metroselskabet i sit udbud anviser de ruter, som lastbilerne skal anvende til jorddepotet i Nordhavnen. Reguleres transporterne ikke i forbindelse med Metroselskabets udbud af anlægsentreprisen, vil forvaltningen så vidt muligt regulere denne trafik via færdselsloven, således at transporterne følger de anbefalede ruter.

I gader, hvor kapaciteten er afgørende for byens trafikafvikling har forvaltningen stillet særlige krav til stationsbyggepladsernes udformning. Det er således lykkedes at opretholde alle kørespor i H.C. Andersens Boulevard forbi Rådhuspladsen (vestresvingbanen til Jernbanegade må dog nedlægges.), jf. bilag 2 side 13-21. Tilsvarende er det ved Østerport Station lykkedes at opretholde alle kørespor. jf. bilag 2 side 39-45, og på Kongens Nytorv opretholdes kapaciteten ved i størstedelen af stationens anlægsperiode at forlægge trafikken i begge retninger til pladsen nord- og østside, jf. bilag 2 side 31.

Ved Nørrebro Station har trafikarealerne allerede i dag begrænset kapacitet. For at opretholde en acceptabel fremkommelig for alle trafikanter i alle anlægsfaserne er det nødvendigt at inddrage "Basargrunden" i trafik- og byggepladsløsningerne, jf. bilag 2 side 71-77. I en indledende fase (ledningsomlægninger) føres trafikken ind over grunden, mens den i stationens byggeperiode vil blive anvendt til skurby, busstoppested m.v.

Arbejdspladsen v/Christiansborg (Gl. Strand) indrettes med et afskærmet lastbil-læssespor i Vindebrogade, jf. figur 2 side 25. Herved

kan den tunge trafik holdes væk fra Gl. Strand, og den eksisterende trafik i Vindebrogade vil forsat kunne afvikles - dog på meget begrænset plads på hjørnet ved Slotskirken. Tilsvarende etableres der et lastbil-læssespor i Store Kongensgade ud for Frederikskirken. Herved skærmes gående og naboer for støj og møg i forbindelse med læsseaktiviteter, og kapaciteten i Store Kongensgade begrænses kun marginalt.

Cyklister og fodgængere

De mange byggepladser (14 stationsbyggepladser, 2 skaktbyggepladser og 3 tunnelarbejdspladser) inddrager størstedelen af de byrum, hvori de er beliggende. Det betyder, at de aktiviteter, der er i dag (arrangementer, udstillinger, udeservering, ophold m.v.) fjernes eller begrænses. Tilsvarende indskrænkes arealer til fodgængere og cyklister mange steder til et minimum. Med udgangspunkt i medlemsforslag i BR har forvaltningen i dialog med de berørte lokaludvalg og borgerne identificeret idéer til indretning af midlertidige byrum i Cityringens anlægsperiode. Idéerne er samlet i et budgetnotat. I budgettaftale 2010 blev der alene reserveret midler til erstatningsbaner i Nørrebroparken.

På Rådhuspladsen besværliggøres forholdene for fodgængere og cyklister. Cyklister på H.C. Andersens Boulevard i nordgående retning vil i en periode på 2-3 år blive dirigeret ind over byggepladsen på en midlertidig cykelsti, der flyttes gennem forløbet (bilag 2 side 13). Antallet af fodgængerovergange over H.C. Andersens Boulevard reduceres fra 4 til 2, og forholdene for både cyklister og fodgængere på Hjørnet af Vester Voldgade og Vestergade bliver i perioder reduceret til et absolut minimum, jf. bilag 2 side 17 (Vester Voldgade lukkes for gennemkørende trafik i perioden).

På Kongens Nytorv vil fortovene og dele af krinsen være opgravet i forbindelse med ledningsomlægningerne, jf. bilag 2 side 27. Langs torvets vestside og videre langs Magasin vil der i selve anlægsperioden blive opretholdt en passage for fodgængere på minimum 3 meter (perioden med minimumsbredden vil blive søgt begrænset mest muligt). I stationens anlægsperiode vil størstedelen af Promenaden være inddraget og Krinsens træer vil skulle genplantes. Der bliver opretholdt en veldimensioneret passage fra Strøget til Nyhavn, ligesom fortovene rundt om torvet vil være anvendelige i perioden efter ledningsomlægningerne, jf. bilag 2 side 29-33.