

## 6. Hvidbog om Cityringen (2007-90508)

Efter offentlig høring har forvaltningen udarbejdet en hvidbog om de indkomne henvendelser. Det anbefales, at konklusionerne i hvidbogen, hvor alle henvendelser fra offentligheden er beskrevet og vurderet, lægges til grund for det videre arbejde, herunder i Metroselskabets bestyrelse. Metroselskabet har endvidere foreslået ændringer af projektet i et såkaldt dispositionsforslag, der også anbefales tiltrådt. Det anbefales endeligt, at kommuneplantillægget med VVM-redegørelse (miljørapport) vedtages. Ydermere belyses en række af Københavns Kommunes initiativer, for at generne ved anlægsarbejdets udførelse vil kunne mindskes.

### INDSTILLING OG Beslutning

**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.** indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at det anbefales Metroselskabets bestyrelse at arbejde for at søge miljømæssige gener ved anlægsarbejdet mindsket ved
  - a) at tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken i videst muligt omfang indskrænkes i omfang, således at der alene i en samlet 3-års periode under anlægsarbejdernes udførelse er behov for den maksimale størrelse på 20.000 m<sup>2</sup>
  - b) at stationsarbejdspladsen v/Christiansborg (Gammel Strand) disponeres således, at en større del af pladsen friholdes både areal- og trafikafviklingsmæssigt under anlægsperioden, ved at der i stedet inddrages et areal af kanalen
  - c) at bestyrelsen drøfter, hvilke sikkerheds- og miljømæssige krav selskabet skal stille ved udbud af anlægsopgaverne, herunder krav til transportudstyr (f.eks. lastbilkørsel)
  - d) at bestyrelsen i øvrigt lader konklusionerne i hvidbogen indgå ved forberedelse af udbud og gennemførelse af anlægget
2. at Metroselskabets optimerede dispositionsforslag, der primært i relation til VVM-delen betyder, at der bliver 16 skaktarbejdspladser færre, tiltrædes
3. at kommuneplantillægget for Cityringen inkl. VVM-redegørelse (miljørapport) efter forelæggelse for offentligheden nu vedtages endeligt med den i bilag 5 anførte mindre ændring,
4. at vedtagelsen danner grundlag for Københavns og Frederiksberg Kommuner koordinerede indstilling til transportministeren om godkendelse af anlægget efter lov om en Cityring, § 4, stk. 1,
5. at vedtagelsen i øvrigt sker under forudsætning af, at ministeren ved sin godkendelse jf. lovens § 4, stk. 2, ikke foretager ændringer i projektet, der medfører ændringer i plangrundlaget og VVM-redegørelsen, og
6. at godkende, at overborgmesteren afgiver nævnte indstilling til transportministeren ved fremsendelse af vedlagte brev .

## **Problemstilling**

Borgerrepræsentationen vedtog på mødet den 11. juni 2008 at offentliggøre et forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse (miljørapport) om anlæg af Cityringen.

Efter den offentlige høring, hvor der i Københavns Kommune er modtaget 213 henvendelser, er udformet den som bilag 1 vedlagte hvidbog fælles med Frederiksberg Kommune. I hvidbogen er samtlige henvendelser beskrevet og kommenteret.

Københavnerne vil gerne have en Cityring. Det er det overordnede indtryk af henvendelserne, og også den holdning, borgerne tilkendegav på de 4 borgermøder. Helt overordnet drejer borgernes indsigelser sig primært om tre forhold:

- hvorvidt borgerne har haft mulighed for at have indflydelse på placeringer af stationer og arbejdspladser
- hvorvidt alternativer til de foreslåede placeringer af især arbejdspladser har været beskrevet tilstrækkeligt
- bekymring over de miljøbelastninger, som anlægsarbejderne vil medføre

Endelig er der meget stor interesse for indretningen af stationsområderne og deres indpasning i eksisterende byrum.

I denne indstilling beskrives, hvilke tiltag, som kommunen anbefaler, at Metroselskabets bestyrelse arbejder videre med for at imødekomme en række af de ovenfor nævnte indsigelser.

Hovedformålet med VVM-redegørelsen har været at beskrive de miljømæssige konsekvenser af det konkrete anlæg inden for de rammer og bindinger, som lov om en Cityring med tilhørende bekendtgørelser har fastlagt. VVM-redegørelsen har derfor ikke belyst bl.a. alternative stationsplaceringer m.v., da placeringen er fastlagt i lovgivningen af Folketinget.

## **Løsning**

Overordnet finder Københavns Kommune, at Cityringen sammen med den eksisterende Metro vil give et betydeligt kvalitetsløft til den kollektive trafik i hovedstaden med hurtig, sikker og pålidelig transport med hyppige afgang i de tættest bebyggede byområder. Med skiftet fra bus til metro vil passagererne i København og Frederiksberg opleve markante forkortelser af rejsetiden i forhold til i dag. Cityringen vil således være et tiltrækkende alternativ til bil og bus.

Københavns Kommune er dog også fuldt opmærksom på, at et så stort anlægsarbejde ikke kan gennemføres, uden at det giver gener for de, der bor og arbejder umiddelbart op til eller tæt på en arbejdsplads for stationer og skakte.

På baggrund af de mange henvendelser og reaktionerne på de afholdte borgermøder er det kommunens intention, at flest mulige gener ved anlægsarbejdernes gennemførelse, herunder også af trafikafviklingsmæssig art, skal søges afhjulpet. Dette omfatter bl.a. støj og trafiksikkerhedsmæssige forhold. Kommunen er også opmærksom på, at der specielt omkring tunnelarbejdspladserne i Sortedams Sø og i Nørrebroparken vil være tale om relativt store indgreb i de rekreative faciliteter som disse områder rummer.

### **Borgernes mulighed for indflydelse**

På baggrund af den bredt anførte kritik af, at borgerne ikke har haft mulighed for at få indflydelse på projektet skal anføres, at der siden 2004 har været muligheder for i Københavns Kommune at gøre sig bekendt med og deltage i debatten om Cityringen. Idet der i øvrigt henvises til den udførlige redegørelse herfor i hvidbogens afsnit 3.1.2.2 skal bemærkes følgende:

Kommuneplanstrategi 2004:

I Kommuneplanstrategi 2004, som er en forløber for Kommuneplan 2005, omtales anlægget af Cityringen som et af de store, kommende anlægsarbejder og en stor investering. 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. De synspunkter, der drejede sig om Cityringen, udtrykte tilfredshed med, at der kom mere Metro i byen.

Kommuneplan 2005:

I Kommuneplan 2005 omtales Cityringen i hovedstrukturen under afsnittet ”Trafik” med en konkret kortangivelse af den forventede linjeføring og stationsplaceringer. Desuden blev angivet retningslinjer for anlægget, selvom den konkrete udformning og detailplanlægning var betinget af bl.a. den nu foretagne miljøvurdering og den stedfundne proces. Ud af i alt 258 henvendelser fra offentligheden om forslaget til Kommuneplan 2005 vedrørte enkelte af disse Cityringen, som overvejende blev opfattet som et positivt element i trafikbilledet.

Høring om Cityringen den 30. marts 2006:

Borgerrepræsentationen i København afholdt i samarbejde med Teknologirådet en høring den 30. marts 2006 på Rådhuset. Høringen blev offentligt annonceret. 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.

### **Den konkrete planlægning**

For bedst muligt at belyse projektet og planlægningen overfor offentligheden vedtog Borgerrepræsentationen bl.a. en dialogstrategi med følgende tiltag:

- Annoncer i lokalaviser og dagblade om høringsfasen og igen om afholdelse af borgermøder
- Informationsstandere på de steder, der blev berørt af tunnelarbejdspladser samt stationer og nødsakke
- Etablering af 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.

- En trykt udgave af VVM-rapporten og kommuneplantillægget fremlagt til udlevering på samtlige biblioteker og borgerservicecentre
- Afholdelse af fire borgermøder, hvor ca. 600 borgere alt i alt deltog. På møderne var VVM-rapporten og andet supplerende materiale fremlagt til udlevering til de interesserede.

### **Konkrete tiltag i øvrigt**

Københavns Kommune har på baggrund af de mange henvendelser iværksat en række konkrete tiltag, der skal søge at kompensere for de afledte effekter og begrænse generne:

#### **1. Nørrebroparken**

Metroselskabet er anmodet om at vurdere, om der er muligheder for at reducere omfanget eller på anden måde indrette arbejdspladsen mere hensigtsmæssigt.

Selskabet har oplyst, at det formentlig vil være muligt at begrænse udstrækningen af arbejdspladsen således, at det fulde areal (20.000-30.000 m<sup>2</sup>) alene inddrages i maksimalt 3 år under hele anlægsfasen. Dette har den store fordel, at en væsentlig større del af parken tidligere end forudsat i det offentliggjorte materiale vil kunne genskabes og bruges til rekreative formål igen. Selskabet har samtidigt anført, at ekstraomkostningerne hertil formentlig vil beløbe sig til i størrelsesordenen 20 mio. kr. Herom henvises til afsnittet nedenfor om økonomi.

#### **2. Gammel Strand**

Også for denne plads er Metroselskabet anmodet om en tilsvarende vurdering og har oplyst, at det formentlig vil være muligt at lægge en væsentlig større del af arbejdspladsen i kanalen og overdække en del af denne for at kunne afvikle lastbiltrafikken direkte ad Vindebrogade. Overdækningen sikrer samtidigt, at kanalbådene fortsat kan passere området. Selskabet har foreløbigt anslået de øgede omkostninger til denne løsning til i størrelsesordenen 10 mio. kr. Herom henvises ligeledes til afsnittet nedenfor om økonomi.

#### **3. Trafik**

Teknik- og Miljøudvalget har den 26. november 2008 besluttet, at forvaltningen udarbejder en trafikafviklingsplan i forbindelse med større projekter som Metrobyggeriet, Nordhavnsvej og landvindingen i Nordhavn. For Metrobyggeriets vedkommende sker dette som et led i det strategiarbejde, der p.t. foregår på en række områder for miljømæssigt at optimere det samlede projekt, jf. nedenfor under 5.

Københavns Kommunes medlemmer af Metroselskabets bestyrelse vil kunne arbejde for, at der i forbindelse med selskabets udbudsforretninger, herunder evt. af lastbilkørsel, tages størst mulige hensyn til Københavns Kommunes initiativer nu og fremover for at mindske anlægsprojektets miljømæssige gener og trafikafviklingsmæssige udfordringer, bl.a. med udgangspunkt i de konkrete

krav, der er anbefalet i rapport om ulykker mellem højresvingende lastbiler og ligeudkørende cyklister, Haverikommissionen for Vejtrafikulykker, 2006.

#### 4. Rekreative muligheder

Det er besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med involverede lokaludvalg og forvaltninger skal udarbejdes et forslag til, hvordan man kan styrke de rekreative muligheder, mens anlægget af Cityringen foregår og påvirker byens rum. Dette arbejde forventes at munde ud i konkrete forslag i starten af 2009.

#### 5. Øvrige

- Metroselskabet er blevet bedt om at udarbejde en række redegørelser om andre anlægstekniske eller miljømæssige forhold. Disse redegørelser har været anvendt af kommunerne i forbindelse med udarbejdelsen af hvidbogen, og har, som det fremgår ovenfor, bl.a. fremskyndet processen med projektering af konkrete arbejdspladser.
- Som følge af kommunernes krav i VVM-redegørelsen udarbejder Metroselskabet i samarbejde med kommunerne strategier, der har til formål at reducere miljøbelastningen til et acceptabelt niveau indenfor områderne støj, vibrationer, overfladevand, grundvand, luft og trafik. Strategiarbejdet afsluttes, inden Metroselskabet udbyder anlægsarbejderne
- Metroselskabet har efter anmodning fra Københavns Kommune oplyst, at der som led i det nævnte strategiarbejde i øvrigt udarbejdes en opdateret miljøpolitik. Denne politik skal sikre, at miljø indgår på lige fod med økonomi og teknik ved at miljøforhold integreres i alle selskabets processer og aktiviteter, herunder design, planlægning, udbud, valg af entreprenører og indkøb m.v.

Københavns Kommune er enig i dette, og kommunens repræsentanter vil på ejerkrædsens kvartalsmøder følge op herpå

- Københavns Kommune har videresendt henvendelsen fra Stiftsøvrigheden om projektets forhold til kirker til Trafikstyrelsen, som er byggesagsmyndighed på alle underjordiske dele af projektet og dermed også skal godkende det endelige projekt ved Frederiks Kirke (Marmorkirken)
- Byrum. Hvad angår den efterfølgende udformning af byrummene omkring de kommende stationer er Københavns Kommune allerede i gang med et såkaldt byrumsprogram, der allerede er orienteret om i forbindelse med de afholdte borgermøder, og som vil inddrage offentligheden på et senere tidspunkt, forventeligt omkring 2011-13.

Kommunerne har af hensyn til oplysningsniveauet også valgt at give kommentarer i hvidbogen til alle indsigelser, uanset om de drejer sig om forhold, der ligger indenfor rammerne af det, planforslagene og VVM-redegørelsen/miljørapporten kan beskæftige sig med eller ej.

De nævnte initiativer foreslås også at indgå i kommunernes henvendelse til transportministeren om godkendelse af den endelige linieføring samt udformning og placering af stationer m.v., jf. nedenfor under afsnittet ”Videre proces”.

## Dispositionsforslag for Cityringen

Den 29. september 2008 fremsendte Metroselskabet I/S forslag til ændringer i projektet i form af et såkaldt "dispositionsforslag" for Cityringen til selskabets ejere (bilag 2). Dette forslag er det første egentlige projekt for Cityringen, og vil i godkendt form skulle danne baggrund for selskabets udbud af opgaven med anlæg af Cityringen. Efterfølgende har selskabet den 17. december 2008 fremsendt et supplement hertil (bilag 3).

Af dispositionsforslaget og supplementet fremgår et antal optimeringsmuligheder i forhold til Udredningsrapporten fra 2005, og i forhold til den udarbejdede VVM-redegørelse. Hovedelementerne er følgende:

- Færre miljømæssige gener i anlægsfasen: Indkøb af metrotog med særlige brandsikringstiltag gør det muligt at undlade at etablere 16 ud af de 20 nødsakke, som ellers var planlagt i Cityringen. Det skal her bemærkes, at godkendelsen af sikkerheden i Cityringen hører under Trafikstyrelsen, som er myndighed på området. I kommunens vurdering har derfor alene indgået, hvorvidt forslaget ville give miljømæssige lettelser i projektet. Det forventes dog, at Trafikstyrelsen i forbindelse med myndighedsgodkendelsen vil inddrage beredskabshensyn, herunder Københavns Brandvæsens kommentarer i overvejelserne. Færre skaktarbejdspladser i byen i anlægsperioden vil medføre langt færre miljøgener.
- Forbedringer for passagererne: Det er muligt at anlægge tre af stationerne tættere på gadeniveau. Dermed forbedres adgangsvejen for passagererne til perronen, og evakueringstiden reduceres også.
- Optimering af driften: Tekniske undersøgelser har vist, at det er muligt at reducere antallet af de sporskiftekamre i Cityringen, hvor togene kan vende, fra 6 kamre til 3.
- Indskrænkninger af udstrækningen af stationer, bl.a. på København H station (Stampesgade), som her betyder, at miljøpåvirkningen af anlægsarbejderne reduceres.

Dispositionsforslaget giver klare miljømæssige forbedringer i forhold til antal arbejdspladser. Dette bevirker imødekommelse af mange indsigelser fra byens borgere, der udtrykker stor bekymring over anlægsarbejderne. F.eks. betyder reduktionen af antallet af skakte fra 20 til 4, at der bliver 16 færre arbejdspladser i anlægsperioden end oprindeligt angivet i Udredningen.

Det vurderes, at ændringerne af projektet som anført i dispositionsforslaget og supplementet ligger inden for rammerne af den udarbejdede VVM-redegørelse (miljørapport).

Det skal i øvrigt nævnes, at Metroselskabet I/S i slutningen af 2008 har indledt en prækvalifikationsrunde vedrørende Cityring-projektet. Ved en prækvalifikation vælges de selskaber der - ud fra deres tekniske og økonomiske formåen - inviteres til at deltage i den efterfølgende tilbudsgivning. Selve udbudsmaterialet - indeholdende detaljerede beskrivelser af kravene til Cityringen - vil først blive udfærdiget, når Transportministeren har godkendt dispositionsforslaget i

henhold til § 4 i lov om Cityring.

### **Selve kommuneplantillægget**

I kommuneplantillægget foreslås en tilføjelse til de viste 6 rammeområder for stationer, således at der kan placeres en indgang til den station, der er benævnt ”v/Rådmandsmarken”, i bebyggelsen på hjørnet af Tagensvej og Haraldsgade. Ændringen fremgår af sidste side i bilag 5.

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 parter, jf. planlovens § 27, stk. 3.

Øvrige mindre, redaktionelle rettelser i kommuneplantillægget, der er affødt af ændringen, vil blive foretaget, inden tillægget bekendtgøres.

Der henvises til hvidbogens afsnit 3.1.2.6. for en nærmere beskrivelse af baggrunden for ændringsforslaget.

### **Økonomi**

Det optimerede dispositionsforslag holder sig indenfor den fastsatte økonomiske ramme for projektet.

Lov om en Cityring har i kapitel 4 et afsnit om de såkaldte tilkøb, optioner og uforudsete udgifter. Her er det nærmere beskrevet, i hvilke situationer en af parterne i projektet (staten eller en af kommunerne) skal afholde de fulde omkostninger, såfremt der ønskes specielle foranstaltninger, som skønnes at lægge udenfor projektets samlede økonomiske ramme. Det kan f.eks. være flere rulletrapper eller toiletter på stationerne.

Konkret om de foran nævnte mulige ændringer af arbejdspladserne omkring Nørrebroparken og Gammel Strand bemærkes, at det foreslås Metroselskabets bestyrelse at arbejde videre med disse.

Såfremt anbefalingerne udløser krav om merbetaling, vil Økonomiforvaltningen forelægge Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen en indstilling herom.

### **Videre proces**

Når Borgerrepræsentationen har behandlet indstillingen, vil denne i vedtaget form med det som bilag 4 foreslåede brev fra overborgmesteren blive indsendt til transportministeren som kommunens bidrag til ministerens godkendelse, jf. lov om en Cityring § 4, stk. 1 og 2. Denne proces koordineres med Frederiksberg Kommune.

Såfremt ministeren godkender uden yderligere bemærkninger, vil det vedtagne kommunepantillæg kunne bekendtgøres efter planlovens regler, og ingen yderligere behandling i Borgerrepræsentationen vil være nødvendig.

Såfremt ministeren har yderligere ændringsforslag, vil ministeren anmode Københavns Kommune om en udtalelse inden den endelige godkendelse, og et forslag til besvarelse vil blive forelagt Borgerrepræsentationen.

Omkring selve myndighedsbehandlingen af projektet bemærkes, at Trafikstyrelsen er byggesagsmyndighed på hele tunnelprojektet inkl. stationer og skakte, jf. lovens § 15. Dette indebærer, at Teknik- og Miljøforvaltningen på disse områder ikke skal behandle de konkrete byggeansøgninger fra Metroselskab eller andre.

Københavns Kommune er dog fortsat myndighed på en række områder omkring f.eks. kontrol- og vedligeholdelsescentret, grundvand, støj, vibrationer etc., hvorfor der vil ske en nærmere koordinering i forbindelse med de konkrete godkendelser af byggearbejder m.v.

De indkomne henvendelser er fremlagt til eftersyn i Borgerrepræsentationens Sekretariat og desuden scannet og lagt på nettet på adressen [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk)  
Samtlige borgerrepræsentanter har desuden skriftligt fået mulighed for at få tilsendt en samling af samtlige henvendelser.

Claus Juhl

Henrik Plougmann Olsen

#### **bilag**

[1. Hvidbog over indsigelser og bemærkninger](#)

[2. Dispositionsforslag for Cityringen](#)

[3. Supplement til dispositionsforslaget for Cityringen](#)

[4. Københavns Kommunes indstilling](#)

[5. Cityringen. Forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse](#)

[6. Metroselskabet. Skrivelse af d. 9 januar 2009](#)



