

# Københavns Kommune Frederiksberg Kommune

**Hvidbog for 1. høringsrunde om indkaldelse af ideer og  
forslag til den kommende kommuneplan og VVM -  
redegørelse for Metro Cityringen**

**Oktober 2007**



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





## **Indholdsfortegnelse**

### **1. Indledning**

- 1.1 Baggrund
- 1.2 VVM proces i samarbejde mellem Københavns Kommune og Frederiksberg kommune

### **2. Hvilke emner har offentligheden fokuseret på?**

### **3. Redegørelse for emner i Københavns Kommune**

- 3.1 Kulturminder, arkæologi og fredning
- 3.2 Påvirkning af bygninger
- 3.3 Placering af stationer,
- 3.4 Trafik/anlægsarbejdet
- 3.5 Planlægning af byrum
- 3.6 Miljø (kemi, vand, grundvand, støj)

### **4. Redegørelse for emner i Frederiksberg Kommune**

- 4.1 Kulturminder, arkæologi, fredning
- 4.2 Påvirkning af bygninger
- 4.3 Placering af stationer
- 4.4 Trafik/anlægsarbejdet
- 4.5 Planlægning af byrum
- 4.6 Miljø (støj)

### **5. Trafikplanlægning**

**Bilag 1. Liste over hørings svar Københavns Kommune**

**Bilag 2. Liste over hørings svar Frederiksberg Kommune**

## **1. Indledning**

### **1.1 Baggrund**

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har aftalt at anlægge og finansiere en underjordisk ringbane, Cityringen, under den tætteste del af København og Frederiksberg. Folketinget vedtog efterfølgende i juni 2007 Lov om en Cityring og Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I lovene fastlægges blandt andet linjeføring og stationsplaceringer, samt finansieringen af projektet.

### **1.2 VVM proces i samarbejde mellem Københavns Kommune og Frederiksberg kommune**

Kommunerne skal i henhold til loven om Cityringen i samarbejde med Bygherren, Metroselskabet I/S, udarbejde et fælles forslag til VVM – redegørelse (Vurdering af Virkninger på Miljøet) for Cityringen. Kommunerne udarbejder også hver for sig forslag til kommuneplantillæg, hvor VVM - redegørelsen vil være et bilag.

Kommunalbestyrelserne har også besluttet, at der ikke udarbejdes en særskilt vurdering af projektet efter lov om miljøvurdering af planer og programmer, idet VVM-redegørelsen suppleres på en måde, der tilgodeser kravene i lov om miljøvurdering.

Som en del af VVM - processen er gennemført en indledende høring, hvor borgerne kunne komme med ideer og forslag til, hvilke miljøforhold og undersøgelser, der skal fokuseres på, og som bør indgå i VVM - redegørelsen og kommuneplantillægget.

Høringsperioden startede d. 25. juni 2007 med annoncering i samtlige dagblade og lokalaviser, samt fremsendelse af høringsmateriale i form af en kort, informativ brochure til ministerier, kommuner og andre myndigheder og organisationer m.v. Brochuren beskrev baggrund og formål med projektet, samt de miljøpåvirkninger som forventeligt skal undersøges nærmere i selve VVM - redegørelsen. Brochuren blev lagt ind på projektets hjemmeside, [www.metrocityring.dk](http://www.metrocityring.dk).

Høringsperioden sluttede 4. september 2007. Dette notat indeholder en sammenfatning af høringsresultatet, samt en gennemgang og forslag til indholdet af besvarelsen af de enkelte emner.

## 2 Hvilke emner har offentligheden fokuseret på?

Der var ved høringsfristens udløb indkommet i alt 22 ideer og forslag i Københavns Kommune og 17 i Frederiksberg Kommune. Nogle af henvendelserne er sendt til begge kommuner.

Fem af henvendelserne til Københavns Kommune indeholder ikke bemærkninger, og de resterende omhandler i grove træk følgende emner:

- Kulturminder, arkæologi, fredning 4
- Påvirkninger af bygninger 1
- Placering af stationer, 4
- Trafikplanlægning 12
- Trafik/anlægsarbejdet 3
- Planlægning af byrum, lokalplaner 5
- Miljø (kemi, vand, grundvand, støj) 5

I Frederiksberg Kommune indkom i alt 17 ideer og forslag, hvor dog ét var stilet til Københavns Kommune, og sendt i kopi til Frederiksberg. De 16 henvendelser omhandler følgende emner:

- Kulturminder, arkæologi, fredning 1
- Påvirkning af bygninger 3
- Placering af stationer 6
- Trafikplanlægning 3
- Trafik/anlægsarbejdet 4
- Planlægning af byrum, lokalplaner 7
- Miljø (støj) 4

Det bemærkes, at nogle af de indkomne ideer og forslag vedrører flere emner, hvorfor summen af de ovennævnte emner er større end hhv. 22 og 16.

## 3 Redegørelse for emner Københavns Kommune

Indledningsvis bemærkes, at det er Københavns Kommunes ambition, at der skal etableres et tæt samarbejde mellem kommunen, forskellige interessenter, beboerne m.fl. og Bygherren under anlægsarbejdet. De nødvendige tilladelser og miljømæssige reguleringer, som Københavns Kommune skal give/gennemføre af anlæg og drift af Cityringen skal sikre, at miljøbelastningen holdes inden for acceptable niveauer.

### **3.1 Kulturminde, arkæologi og fredning**

Henvendelserne vedrørende kulturminde, arkæologi og fredning omfatter henvendelser fra Nationalmuseet, Københavns Bymuseum, Østerbro lokaludvalg og formanden for AKB afdeling Øbrohus, Jagtvej 219, Tåsingevej 19, m.fl. Flemming Olsen, efterfølgende kaldet Øbrohus.

**Nationalmuseet** henleder opmærksomheden på, at der findes bevaringsværdige gravminder på Assistens Kirkegård, ca. 20, og henstiller til at nedtagningen sker så nænsomt som muligt, at opbevaringen er skånsom, og at monumenterne i videst muligt omfang bør genopsættes på deres oprindelige pladser. Nationalmuseet henleder også opmærksomheden på, at der skal søges om kirkeministeriets tilladelse til at fjerne gravminderne.

#### *Vurdering*

Tilladelser til at fjerne gravminderne skal ansøges om og gives direkte til Bygherren, der oplyser, at Nationalmuseets henvendelse vil blive medtaget i drøftelserne med de relevante myndigheder, herunder kommunens kirkegårdsmyndighed og parkforvaltning, når området omkring stationen skal fastlægges.

Emnet vil blive behandlet i VVM-redegørelsen.

**Københavns Bymuseum** har gennemført en omfattende historisk og arkæologisk forundersøgelse af det kildemateriale, der findes om de lokaliteter, der direkte berøres af Cityringen. Alle lokaliteterne placeres i en klasse efter deres potentiale i arkæologisk sammenhæng:

Klasse 3 er lokaliteter uden særlig arkæologisk interesse, klasse 2 er den gruppe af lokaliteter, hvor der ikke er meget information, men som bør forundersøges, og hvor der bør føres tilsyn med anlægsarbejdet. Disse steder skønnes ikke at kunne få en tidsmæssig indflydelse på tidsplanen for Cityringen. Klasse 1 benævnes ”højrisiko lokaliteter”, hvilket skal forstås som lokaliteter, hvor der allerede er meget information, og hvor der kan forventes både at være tidsmæssigt og økonomisk krævende arkæologiske forhold. Disse lokaliteter er Rådhuspladsen, Kgs. Nytorv, Christiansborg, Nytorv og Marmorkirken.

#### *Vurdering*

Ifølge Museumsloven skal jordarbejde standses, hvis der findes spor af fortidsminder, som vil blive berørt af arbejdet. Bygherren kan dog forud for igangsætning af arbejdet inddrage vedkommende kulturhistoriske museum med henblik på arkæologiske forundersøgelser, inden arbejdet igangsættes.

Som for de øvrige metroetaper har Bygherren på et tidligt tidspunkt indledt et samarbejde med Bymuseet om de arkæologiske undersøgelser. Bymuseet har været hørt under udredningsarbejdet om Cityringen, og der er gennemført forundersøgelser, både i marken og i arkiverne. Planlægningen af de omfattende, fulde arkæologiske undersøgelser er nu i gang i samarbejde mellem Bygherren og Bymuseet. Omfanget af undersøgelserne godkendes af Kulturarvsstyrelsen, og alle udgifter afholdes af Bygherren. Emnet vil blive behandlet i VVM-redegørelsen.

De to sidste henvendelser i denne gruppe er fra **Østerbro Lokaludvalg** og **Øbrohus** og vedrører brostensbelægningen og platantræerne på deres parkeringsplads ved Rersøgade. Der argumenteres for, at både træer og belægning skal bevares, og det oplyses, at pladsen med brosten og platantræer er fredet.

#### *Vurdering*

Det fremgår af tingbogen, at der ikke er lyst fredning på ejendommen, hverken af træer eller brosten. Det kan forventes, at der vil ske en genindretning af den private parkeringsplads over stationen, indretningen vil dog ske under hensyntagen til stationens overfladeelementer.

Emnet vil ikke blive behandlet i VVM-redegørelsen, men vil blive taget op som et ekspropriationsspørgsmål. Se i øvrigt bemærkningerne i afsnit 3.5, vurdering.

### **3.2 Påvirkning af bygninger**

Der er én henvendelse, der vedrører påvirkningen af bygninger.

**Slots- og Ejendomsstyrelsen** har i deres henvendelse gjort opmærksom på, at stationer og linjeføring kommer tæt på de bygninger, som Styrelsen administrerer på Statens vegne. Styrelsen ser frem til at følge udviklingen i projektet, idet man vil sikre sig at der tages nødvendige konstruktionsmæssige og arkitektoniske hensyn under byggeriet.

#### *Vurdering*

Der vil blive etableret en dialog mellem brugerne/ejerne og Bygherren under anlægsarbejdet for at minimere gener og sætninger i forbindelse med anlægsarbejdet.

Den konstruktionsmæssige sikring af bygninger mod revnedannelse og sætninger under og efter anlægsarbejdet er ikke et forhold, der er omfattet af miljølovgivningens godkendelsesordninger, men en sag

mellem ejeren og bygherren/entreprenøren. Emnet vedr. revnedannelse og sætninger vil derfor ikke blive behandlet i VVM-redegørelsen.

Bygherren har til orientering oplyst, at deres strategi for sikring af bygninger falder indenfor to hovedområder:

- Fastholdelse af grundvand omkring følsomme fundamenter, bl.a. gamle pæle. Dette sker ved begrænsning af indsivning af grundvand til byggegruberne, samt ved nedpumpning af vand til erstatning af den i forvejen begrænsede indsivning til byggegruberne.
- Minimering af sætninger fra anlægsarbejdet for den enkelte bygning.

Arbejdet med at minimere sætninger tager udgangspunkt i en omfattende registrering af bygninger, de vilkår der stilles til anlægsentreprenøren, og den kontrol, som Bygherren udøver over for anlægsentreprenøren. Dette er kort beskrevet i transport- og energiministerens svar til spørgsmål 148, dateret 26. februar 2007 fra Trafikudvalget. Det fremgår heraf, at Bygherren dels vil gennemføre eget undersøgelsesprogram, dels løbende vil overvåge entreprenørens arbejde med sætningsovervågning og grundvandsovervågning.

### **3.3 Placering af stationer**

Denne gruppe henvendelser omfatter forslag til ændret placering af stationerne:

**Østerbro Lokalråd og Østerbro Lokaludvalg** foreslår en station ved Parken / Gunnar Nu Hansens Plads

**Universitets- og Bygningsstyrelsen** foreslår en station ved Panum Institutet/Rigshospitalet.

**Øbrohus** foreslår, at stationen ved Poul Henningsens Plads flyttes fra Rersøgade til selve Poul Henningsens Plads eller anden lokalitet lige i nærheden.

Til disse henvendelser kommer endvidere henvendelsen fra **Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse**, der har henvendt sig til Frederiksberg kommune. I henvendelsen beder foreningen om, at der i VVM undersøgelsen bliver redegjort for, hvad en flytning af Stationen ved Enghave Plads til kanten af Carlsberg vil få for det samlede trafikarbejde.



### *Vurdering*

Folketinget vedtog i juni 2007 Lov om en Cityring. I loven fastlægges bl.a. linieføring og metrostationernes placering. Forud for lovens vedtagelse har der i et samarbejde mellem Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune været gennemført et omfattende udredningsarbejde, hvor mange forskellige linjeføringer og stationsplaceringer har været undersøgt. Undersøgelsesresultater har været offentligt tilgængelige og er debatteret både politisk og offentligt, ligesom lovforslaget har været fremsat i offentlig høring. Lovens bestemmelser sætter således visse begrænsninger på, hvorledes spørgsmålet kan behandles i VVM-redegørelsen.

Henvendelserne vedrørende stationsplaceringerne vil på denne baggrund indgå i arbejdet med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen, idet det ikke kan udelukkes, at der bl.a. vil kunne være tekniske årsager, der betinger mindre ændringer af stationernes indplacering i det omgivende byrum

### **3.4 Trafik/anlægsarbejdet**

Tre henvendelser vedrører trafikale forhold under anlægsarbejdet:

**Østerbro Lokalråd** mener, at bortkørslen af jord og opboret materiale vil medføre en meget stor belastning for Østerbro. Man mener, at den mindst skadelige placering af hovedarbejdspladsen er i nordøst-enden af Sortedamssøen. Endvidere ønsker man en tvangsrute for transporterne ad Dag Hammerskjølds Alle, Folke Bernadottes Allé og Kalkbrænderihavnsvej. Andre ruter anses for uacceptable. Lokalrådet forudsætter, at materiale vil blive brugt til opfyld i Nordhavnen.

**Østerbro Lokaludvalg** anbefaler samme tvangsrute som Østerbro Lokalråd for den del af jorden, som skal bruges til opfyldning i Nordhavnsområdet. Endvidere foreslår man, at den gennemkørende trafik på Østerbrogade begrænses i anlægsperioden for at undgå trafikpropper og kødannelser.

**Vesterbro Lokaludvalg** udtrykker bekymring for den tunge trafik i anlægsperioden og foreslår tvangsruter, som tager hensyn til skoleveje m.v. Alternativt foreslås en midlertidig "letbaneløsning", hvor til- og frakørsel sker i faste spor til et område i nærheden, hvorfra mere tung trafik kan tillades.

### *Vurdering*

De tre henvendelser peger på spørgsmål, der er relevant i VVM – sammenhæng, og det er et emne som vil blive behandlet i redegørelsen.

### 3.5 Planlægning af byrum

Der er i alt seks henvendelser vedrørende byrum:

**Slots – og Ejendomsstyrelsen** fremhæver, at den videre planlægning af Cityringens stationer, udluftningsskakter og etablering af tunnelbanen må sikre hensynet til de markante bygninger af historisk værdi, som Slots- og Ejendomsstyrelsen administrerer på Statens vegne. Der peges her på både konstruktionsmæssige og arkitektoniske hensyn, samt hensynet til de gener, anlægget og driften kan få for brugen af de pågældende bygninger.

**Bispebjerg Lokaludvalg** fremhæver, at planlægningen af området omkring Nørrebro station trænger sig på: Området omtales som et uplanlagt og fragmenteret sammensurium af tilfældigheder med adskillige tomme grunde, tæt trafik og uden ret mange opholdsarealer. Der stilles forslag til et Nørrebro Torv og et underjordisk tunnelsystem med indkøbsområde.

**Kgs. Enghave Lokaludvalg** ønsker at fremme tiltag, der medvirker til, at Kgs. Enghave, det nye Sydhavn og Vesterbro bliver et sammenhængende bymiljø.

**Østerbro Lokaludvalg** fremhæver, at planlægningen af cykelparkeringen ved stationerne skal sikre, at der ikke bliver et ”cykelkaos”, som ved nogle af de eksisterende stationer.

**Øbrohus** giver udtryk for, at placeringen af den kommende station Poul Henningsens Plads vil give store problemer i byrummet på stationspladsen og mener, at en stor del af træerne og parkeringspladserne ikke kan reetableres.

**Vesterbro Lokaludvalg** kommer med en række forslag til, hvordan pladsen over stationsboksen på Enghave plads kan indrettes. Derudover er der også konkret forslag til placering af trapper og lyskasser.

#### *Vurdering*

Generelt til disse forslag kan det oplyses, at den planlægning og borgerdialog, der vedrører indretningen af byrummene på stationsforpladserne først vil blive igangsat af Københavns Kommune i perioden 2011 - 2013. Dette vil omfatte blandt andet indretning af opholdsarealerne, cafeer, legepladser, placeringen af cykelparkering, beplantning, belægning og lignende.

Selve placeringen af trapperne, ventilationsafkast, ovenlys m.v. bliver vurderet i forbindelse med København Kommune og Frederiksberg Kommunes bidrag til Bygherrens dispositionsforslag, og vil dermed blive behandlet i VVM-redegørelsen. Henvendelser, der indeholder synspunkter vedr. placeringen af trapper og ovenlys (Vesterbro Lokaludvalgs, samt Øbrohus) indgår i dispositionsforslaget, og vil ligeledes blive behandlet i VVM-redegørelsen, som efterfølgende skal i offentlig høring.

Udgangspunktet for placering af trapper er, at de så vidt muligt placeres i direkte tilknytning til stationsboksen, således at underjordiske gange udenfor boksen kan begrænses mest muligt af hensyn til passagerernes tryghed. I VVM-redegørelsen vil der blive redegjort for cykelparkeringsbehovet ved hver station, mens den endelige placering af cykelparkeringen først vil blive fastlagt i forbindelse med udvikling af selve forpladsprojektet for stationerne, dvs. fra 2011 til 2013.

Specielt vedr. stationen Poul Henningsens Plads forventes det, at der efter anlægsarbejdernes afslutning sker en genindretning af den private parkeringsplads, dog skal indretningen ske under hensyntagen til stationens overflade-elementer. Dette er et mellemværende mellem bygherren og ejeren. Se i øvrigt bemærkningerne i afsnit 3.1, vurdering.

### **3.6 Miljø (kemi, vand, grundvand, støj)**

Der er i alt fem henvendelser, der peger på forhold under anlægsarbejdet, hvor der er en mulig påvirkning af miljøet, som vil blive behandlet i VVM-redegørelsen:

**Københavns Havn A/S** anbefaler, at såfremt det tillades, at der benyttes emulgeringsmidler m.v. på boremaskinen, bør disse midlers eventuelle forurening af de udborede jordmængder, samt deres indflydelse på fyldens geotekniske egenskaber klarlægges forinden.

**Slots – og Ejendomsstyrelsen** fremhæver, at den videre planlægning af Cityringens stationer, udluftningsskakter og etablering af tunnelbanen må sikre hensynet til de markante bygninger af historisk værdi, som Slots- og Ejendomsstyrelsen administrerer på Statens vegne. Der peges her på både konstruktionsmæssige og arkitektoniske hensyn, samt hensynet til de gener, anlægget og driften kan få for brugen af de pågældende bygninger.

**Bispebjerg Lokalråd** gør opmærksom på, at Lygte Å er rørlagt lige der, hvor Nørrebro Station er placeret.

**Østerbro Lokaludvalg** har en række synspunkter for at mindske de miljømæssige gener under anlægsarbejdet. Synspunkterne vedrører støj og påvirkningen af vandmiljøet i søerne.

**Øbrohus** fremhæver problemet med støj under anlægsarbejdet, samt støj fra passagererne, når stationen er i drift.

#### *Vurdering*

Alle de nævnte emner vil blive belyst i VVM-redegørelsen.

Københavns Kommune har retningslinier for bygge- og anlægsarbejder, som arbejdet skal tilrettelægges efter for at sikre, at generne ligger indenfor acceptable niveauer. Københavns Kommune opfordrer endvidere bygherren til en tæt dialog med beboerne i nærheden af stationsbyggerierne under anlægsarbejdet.

Med hensyn til placeringen af Nørrebro Station i forhold til Lygte Å, så har Bygherren viden om åens rørføring, og der vil blive taget højde for dette under både projektering og anlægsarbejde.

## **4 Redegørelse for emner Frederiksberg Kommune**

### **4.1 Kulturminde, arkæologi, fredning**

**Københavns Bymuseum** oplyser, at der er gennemført en omfattende historisk og arkæologisk forundersøgelse af det kildemateriale, som findes om de lokaliteter, der direkte berøres af Cityringen. De tre lokaliteter på Frederiksberg er alle i klasse 2; dvs. den gruppe lokaliteter, hvor der ikke er meget information, men som bør forundersøges, og hvor der bør føres tilsyn med anlægsarbejdet

*Vurdering:* Ifølge Museumsloven skal jordarbejde standses, hvis der findes spor af fortidsminder, som vil blive berørt af arbejdet. Bygherren kan dog forud for igangsætning af arbejdet inddrage vedkommende kulturhistoriske museum med henblik på arkæologiske forundersøgelser, inden arbejdet igangsættes. (Se endvidere vurderingen i afsnit 3.1).

### **4.2 Påvirkning af bygninger**

Tre henvendelser drejer sig om gravearbejdets påvirkning af bygninger.

**Ejerforeningen Platanvej 6-8** ved Advokat John Lademann påpeger vedrørende placeringen af Platanvej Station: Der skal til grundvandssænkning, pilotering og pæleramning, anvendes teknikker med mindst muligt risiko for skader på eksisterende bygninger. Samme indsiger forudsætter, at ejendommen registreres før

anlægsarbejderne går i gang. Samme indhold har en henvendelse fra **De Københavnske Ejendomsselskaber**

Vedrørende byggeriet i Aksel Møllers Have er der en tilsvarende henvendelse fra **Ejerforeninger Godthåbs Have**, som anmoder om en risikovurdering af skadevirkningerne.

*Vurdering:* Der skal etableres en tæt dialog mellem brugerne og bygherren under anlægsarbejdet for at minimere generne ved byggeriet. Der henvises til afsnit 3.2, hvor bygherrens strategi for sikring af bygninger er beskrevet.

#### **4.3 Placering af stationer**

Der er seks henvendelser i denne gruppe, hvor af fem omfatter kritik af stationens placering ved Platanvej.

**Ejerforeningen; Carit Etlars Vej 2, 4A, 4B og 6 samt Platanvej 6** stiller sig tvivlende over for det formålstjenlige i at bygge et 6-etages hus ovenpå metrostationen. Ejerforeningen mener det bryder med den generelle arkitektoniske linie, og at det er uhensigtsmæssigt, at adgang til en metrostation sker gennem en bygning.

**Ejerforeningen Platanvej 6-8** anfører at brugsretten til P-pladserne ud for Platanvej 6 er tillagt de enkelte ejere og ikke kan inddrages til byggepladsområdet som det fremgår af anlægsloven. Det vil være et ekspropriativt indgreb.

**De Københavnske Ejendomsselskaber** opfordrer til, at stationsplaceringen revurderes, idet man ikke mener, der er taget hensyn til – eller har behandlet - de gener, beboerne udsættes for. Desuden er spørgsmålet om midlertidig ekspropriation ikke behandlet eller prissat.

**Beboerne i A/B Frederiksberg Allé 39 Carit Etlars Vej 2. 4 A+B, 6 og Platanvej 5-7** anfører, at hvis stationsplaceringen fastholdes, ønskes i anlægsfasen subsidiært,

- en dialog med kommunen om en ´naboskånsom´ indretning, herunder lydisolering af facader, støjbegrænsning ved kilden,
- genhusning,
- erstatningsparkering og bekvem adgang til ejendommene
- ingen offentlig adgang til gården,
- renovation uden hindringer og adgang for redningskøretøjer

Der er indkommet to forslag til en ændret placering af stationen ved Platanvej fra Lars Lorentz Nielsen, **De Københavnske Ejendomsselskaber**.

**Universitets-og Bygningsstyrelsen** anmoder om, at muligheden for at placere en station ved Panuminstituttet inddrages i VVM processen.

En henvendelse fra **Per Rasmussen** omfatter dels kritik af stationernes placering, dels forslag til sikring af, at stationerne fremtidssikres til afgreninger. Det anføres, at stationernes placering på strækningen København H til Frederiksberg station ikke er hensigtsmæssig.

**Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse** beder om, at der i VVM undersøgelsen bliver redegjort for hvad en flytning af Stationen ved Enghave Plads til kanten af Carlsberg vil få for det samlede trafikarbejde.

*Vurdering:*

Folketinget vedtog i juni 2007 Lov om en Cityring. I loven fastlægges bl.a. linieføring og metrostationernes placering. Forud for lovens vedtagelse har der i et samarbejde mellem Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune været gennemført et omfattende udredningsarbejde, hvor mange forskellige linjeføringer og stationsplaceringer har været undersøgt. Undersøgelsernes resultater har været offentligt tilgængelige og er debatteret både politisk og offentligt, ligesom lovforslaget har været fremsat i offentlig høring. Lovens bestemmelser sætter således visse begrænsninger på, hvorledes spørgsmålet kan behandles i VVM-redegørelsen. Henvendelserne vedrørende stationsplaceringerne vil på denne baggrund indgå i arbejdet med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen, idet det ikke kan udelukkes, at der bl.a. vil kunne være tekniske årsager, der betinger mindre ændringer af stationernes indplacering i det omgivende byrum.

Det er Frederiksbergs Kommunes ambition, at der skal etableres et tæt samarbejde mellem beboerne og bygherren under anlægsarbejdet. De nødvendige tilladelser og miljømæssige regulering (støj, støv etc.) , som Frederiksberg kommune skal gennemføre af anlægsarbejderne skal sikre, at miljøbelastningen fra anlægsarbejdet holdes inde for acceptable niveauer En række af ovennævnte problemer vil blive behandlet i VVM redegørelsen. Forhold der berører luft, støv, støj m.v. vil blive kvantificeret i såvel anlægsfasen som driftsfasen, med henblik på at kunne fastsætte de nødvendige miljømæssige myndighedskrav. De forhold der vedrører udformning af hus, plads og byrum, vil blive behandlet senere ved udformning af lokalplanen.

I februar 2007 aftalte Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Transport- og Energiministeriet med Carlsberg

Ejendomme at gennemføre en undersøgelse af hvilke ændringer, der skulle ske af Cityringen for eventuelt at kunne etablere en Metrostation på Carlsberg-grunden. Undersøgelsen viste at en ekstra station på Carlsberg-grunden ikke giver et positivt bidrag til driftsøkonomien for Metroen. Dette skyldes bl.a. at linjeføringen i Cityringen bliver længere, hvilket fører til øgede driftsomkostninger. Totalt set får Cityringen få ekstrapassager med den alternative linieføring, og de øgede driftsomkostninger kan ikke dækkes af de ekstra passagerer.

#### **4.4 Trafik/anlægsarbejdet**

I Frederiksberg Kommune var der fire henvendelser, der vedrører trafikale forhold under anlægsarbejdet:

**John E. Bech** anmodede om oplysninger på størrelsen og omfanget af anlægsarbejdet ved Platanvej. Efterfølgende er tegningerne blevet tilsendt.

**Ejerforeningen Godthåbs Have** er betænkelig ved arbejdspladsens placering og indflydelsen på de rekreative forhold i Aksel Møllers Have.

Advokat John Lademann anfører på vegne af **Ejerforeningen Platanvej 6-8** ud over tidligere nævnte forhold, at gener i forbindelse med anlægsarbejdet skal minimeres, og at tilgængeligheden skal bevares i videst muligt omfang.

Advokat Jonas Bruun giver på vegne af **A/B Frederiksberg Allé 39, Carit Etlars Vej 2, 4A+B** udtryk for en række ønsker for anlægget, når det er færdigt, nemlig at der bliver til mindst muligt gene, at gårdanlægget retableres, at tekniske anlæg er i det offentlige rum, at støj begrænses mest muligt, og at der sker en afskærmning af gårdanlægget mod stationen.

Endvidere foreslås en række forhold undersøgt både med henblik på forholdene i anlægs- og driftsfasen, nemlig at

- begrænse arbejdet til normal arbejdstid,
- gennem byggepladsindretning og afskærmning at minimere nedlæggelsen af p-pladser og sikre privatlivets fred med uvedkomne byggepladsfærdsel.
- gårdmiljøet retableres med mur, genplantning, der kan danne en barriere mellem bygninger indbyrdes og mod Platanvej,
- hindre etablering af permanente anlæg med hjælpefunktioner på private arealer,
- minimere støj, støv og emissioner på private arealer,

- hindre, at støj og vibrationer fra rullende materiale og skinner forplantes til bygninger og gårdrum,
- gennem udformning af adgangsforhold til stationen at minimere støj fra passagerer og samlingssted for støjende aktiviteter,
- ved valg af konstruktionsteknik og logistik i passagerhåndtering under normale og unormale forhold, skal der sikres ordnede forhold ved f.eks. cykelparkering og beboernes uforstyrrede ophold, samt parkering,
- kompensere for nedlagt offentlige p-pladser

#### *Vurdering*

En række af ovennævnte problemer vil blive behandlet i VVM redegørelsen. Det drejer sig blandt andet om forhold, der vedrører luft, støj, støv m.v. i såvel anlægsfasen som driftsfasen. De forhold der vedrører udformning af hus, plads og byrum vil blive behandlet senere ved udformning af lokalplanen. De trafikale og miljømæssige konsekvenser af, at enkelte parkeringspladser inddrages i anlægsfasen, vil blive belyst i VVM-redegørelsen. Spørgsmålet om kompensation for nedlagt parkering er ikke et VVM-spørgsmål, men et spørgsmål der behandles af ekspropriationskommissionen. Frederiksberg Kommune vil søge at begrænse antallet af nedlagte parkeringspladser og, i det omfang det er muligt, finde alternative parkeringsmuligheder i områder, hvor der inddrages parkeringspladser.

#### **4.5 Planlægning af byrum**

Ideer og forslag vedrørende byrum delte sig i tre grupper efter stationernes placering:

##### Frederiksberg station

**Lejrbo** som ejer ejendommen Sylovs Allé 4, er kommet med forslag til at der etableres en arkitektonisk afskærmning ud mod Holger Tornøes Passage, der indpasses i bybilledet.

##### Platanvej

**Danmarks Naturfredningsforening** anfører at VVM-redegørelsen bør indeholde oplysninger om, hvor mange træer i Frederiksberg Allé, der påvirkes af Metrobyggeriet og hvordan lokalkørebanen kan bevare sit præg. Desuden anføres, at byggeriet på Frederiksberg Allé 41 bør tage hensyn til den beliggende have, som ønskes som offentlige anlæg.

**Ejerforeningen matr. nr. 25 b, Frederiksberg Allé 43** foreslår at arealet bør udnyttes til cykelparkering, og at Platanvej anbefales anlagt som stillevej, evt. ensrettes.



**Ejerforeningen Platanvej 6-8** matr.nr. 25æ /adv. John Lademann anfører, at der skal ske ekspropriative indgreb i anlægsfasen.

I henvendelsen fra Lars Lorentz Nielsen, **De Københavnske Ejendomsselskaber**, spørges hvorvidt forretningsdrivende kan få dækket omsætningstab i forbindelse med metrobyggeriet.

Lars Lorentz Nielsen giver også udtryk for, at der vil opstå gener ved større pres på p-pladser i området, at gården ødelægges, p-pladser fjernes fra gården, grimme udgange og luftsluser i gården, dårlig lugt, mangel på p-pladser i området, hærværk og graffiti, sætningsskader, gener støv, larm, kedelig udsigt, byggerod, lastbiltrafik og støj.

En henvendelse fra Adv. Jonas Bruun på vegne af **A/B Frederiksberg Allé 39, Carit Etlars Vej 2, 4A+B** anfører, at det under anlægsfasen kan være relevant at genhuse beboere, der er særligt berørt af byggeriet. Endvidere påpeges det, at tekniske anlæg (nøddugange, ventilationsskakte etc.) skal placeres på offentligt område.

#### Aksel Møllers Have

Ejerforeningen **Godthåbs Have** har en række ønsker til anlægsarbejdet og forslag til det færdige projekt. Til anlægsarbejdet ønsker de information vedrørende tidsplaner, risici, gener, arbejdspladser osv.

Desuden spørges til, hvorledes Metroprojekt og Områdefornyelse i Aksel Møllers Have er koordineret.

Derudover fremsættes følgende ønsker:

- Minimalt og skånsomt indgreb i Aksel Møllers Have.
- Integration af station i det grønne område.
- Placering af kun én elevator ved Godthåbsvej.
- Diskret ovenlysløsning.

**Danmarks Naturfredningsforening** fremsætter følgende ønsker:

- Undersøgelse af hvor mange personer, der bruger Aksel Møllers Have, samt hvor stor en indvirkning indskrænkning af arealet vil have.
- Én frem for to elevatorer, så tæt ved Godthåbsvej som muligt. Alternativt ved to elevatorer ønskes disse placeret så tæt ved hinanden som muligt.

En indsigelse fra **Kurt Sieger** indeholder ønsker om, at det nuværende miljø ud mod Godthåbsvej bevares, og at ovenlysløsning bliver diskret.

### *Vurdering*

Generelt til disse forslag kan det oplyses, at den planlægning og borgerdialog, der vedrører indretningen af byrummene på stationsforpladserne først vil blive sat rigtig i gang af Frederiksberg Kommune på et senere tidspunkt. Dette vil omfatte blandt andet indretning af opholdsarealerne, cafeer, legepladser, placeringen af cykelparkering, beplantning, belægning og lignende.

Selve placeringen af trapperne, ventilationsafkast, ovenlys m.v. bliver vurderet i forbindelse med København Kommunes og Frederiksberg Kommunes bidrag til Bygherrens dispositionsforslag, og vil dermed blive behandlet i VVM-redegørelsen. Henvendelser, der indeholder synspunkter vedr. placeringen af trapper og ovenlys vil ligeledes blive behandlet i VVM-redegørelsen, som efterfølgende skal i offentlig høring.

I VVM-redegørelsen vil der blive redegjort for cykelparkeringsbehovet ved hver station, mens den endelige placering af cykelparkeringen først vil blive fastlagt i forbindelse med udvikling af selve forpladsprojektet for stationerne, dvs. fra 2011 til 2013.

Frederiksberg Kommune har med den foreslåede beliggenhed ved Platanvej haft til formål at mindske indgrebet i Frederiksbergs "hovedgade" Alléen mest muligt, således at det visuelle miljø bevares, herunder at berøre alléens træer mindst muligt i anlægsfasen.

Ekspropriation er ikke et VVM spørgsmål, men et spørgsmål der vil blive behandlet af ekspropriationskommissionen. Ligeledes er erstatning for omsætningstab ikke et spørgsmål, der vedrører VVM redegørelsen, men erhvervslejeloven. Det henhører også under ekspropriationskommissionen.

Spørgsmål om evt. genhusning hører under ekspropriationskommissionen. De dele af de private gårdrum, hvorunder stationen anbringes, vil blive eksproprieret, således at de matrikulært bliver jernbaneareal. De hidtige ejere vil få tilbudt brugsretten til disse arealer, bortset fra de nødvendige stationsinstallationer (ventilationsåbninger, nødtrappe etc.) og nødvendig adgang - herunder flugtvej/redningsadgang - hertil. Der er ikke behov for offentlig adgang til gårdrummene.

Vedrørende grimme udgange og luftsluser i gården, dårlig lugt, mangel på p-pladser ved Platanvej: En række af ovennævnte problemer vil blive behandlet i VVM redegørelsen, nemlig de, der vedrører luft, støj og andre miljøforhold i såvel anlægsfasen som driftsfasen. De forhold, der vedrører udformning af hus, plads og

byrum vil som nævnt blive behandlet senere ved udformning af lokalplanen.

Vedr. Aksel Møllers Have: I henhold til bekendtgørelse nr. 588 udstedt i medfør af Cityringloven er to elevatorer en forudsætning på alle stationer. Kun én elevator frem for to forringer tilgængeligheden til metroen. Baggrunden er, at der skal være sikkerhed for, at der altid er en fungerende elevator som sikrer tilgængeligheden for handicappede og passagerer med barne- og klapvogne. Det er ikke teknisk muligt at placere to elevatorer lige ved siden af hinanden. Ønskerne om at bevare det grønne miljø vil blive inddraget i det videre arbejde om udformningen af byrummet på Aksel Møllers Plads, således at stationen indpasses skånsomt i pladsens miljø.

Der vil ske en koordinering af Områdefornyelsesprojekterne og anlægget af Cityringen, således at Områdefornyelsen kan fortsætte, men ikke ”oven i anlægget” af Cityringen.

#### **4.6 Miljø (støj)**

**Ejerforeningen matr. nr. 25 b, Frederiksberg Allé 43** anfører støjgener som en konsekvens af anlægget af en station ved Platanvej. Tre andre henvendelser vedr. denne stationsplacering, indeholder på en eller anden måde støjforhold.

#### *Vurdering*

De støjmæssige konsekvenser af anlægget af Cityringen vil blive belyst i VVM redegørelsen. Henvendelserne vil blive nærmere vurderet, således at det sikres at alle aspekterne bliver behandlet i redegørelsen. Projektet er omfattet af Frederiksberg Kommunes Forskrift for begrænsning af støjende og støvende bygge- og anlægsarbejder, denne vil blive fulgt. Frederiksberg Kommune har desuden retningslinier for miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder arbejdet skal tilrettelægges efter dette for at sikre, at generne ligger indenfor acceptable niveauer. Frederiksberg Kommune opfordrer endvidere bygherren til en tæt dialog med beboerne i nærheden af stationsbyggerierne under anlægsarbejdet

## **5. Trafik planlægning**

Dette afsnit omfatter både henvendelserne i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune:

Der er 14 henvendelser i alt, 12 henvendelser til Københavns Kommune vedrører trafik planlægning og/eller spørgsmålet om afgrænsninger fra Cityringen. 2 af disse henvendelser var også sendt til

Frederiksberg Kommune. 2 henvendelse er sendt til Frederiksberg Kommune.

Otte henvendelser foreslår en overordnet trafikplan for hovedstadsområdet kollektive trafik eller har forslag vedr. linjeføringen:

**Gladsaxe Kommune** ønsker at markere, at en metroafgrening mod nordvest til Gladsaxe og Herlev bør ses i sammenhæng med den øvrige infrastruktur i hovedstadsregionen og som et bidrag til afhjælpning af trængselsproblemerne.

**Herlev Kommune** foreslår, at VVM-redegørelsen belyser de ændrede pendlingsforhold i hovedstadsområdet, også for kommunerne beliggende udenfor Cityringen.

**Lyngby-Taarbæk Kommune** foreslår, at Cityringsprojektet koordineres med de trafikale løsninger udenfor Cityringens område.

**Valby Lokalråd** ser frem til, at Valby området i fremtiden bliver koblet på Metro-nettet, samt at den kollektive trafik i Valby fortsat tilgodeses på anden vis.

**Martin Dyrbye** foreslår flere forløb af tværgående linjer, idet han mener at kort rejsetid giver forøget livskvalitet, og at der er mange bydele, der ikke er ordentlig trafikbetjent. Han henviser til Madrid som eksempel.

**Tårnby Kommune** påpeger behovet for at inddrage konsekvenserne for den øvrige kollektive trafik, herunder om Cityringen kan risikere at fjerne så mange passagerer fra busserne, at økonomien i busdriften undermineres.

**Movia** henleder opmærksomheden på vigtigheden i at sikre sammenhæng i den samlede kollektive trafik efter Cityringen er åbnet

**Per Rasmussen** foreslår en ændring af Cityringens forløb på strækningen Københavns Hovedbanegård til Frederiksberg Station

Seks henvendelser foreslår, at stationerne fremtidssikres til afgreninger:

**Gladsaxe Kommune** ser frem til et fortsat samarbejde om muligheden af at føre metrosystemet til Gladsaxe, koblet sammen med den forventede skinnebårne kollektive trafikforbindelse i Ring 3.

**Herlev Kommune** foreslår, at VVM-redegørelsen belyser en senere udbygning af metronettet, herunder en linje til Herlev-Gladsaxe og denne linjes trafikale konsekvenser.

**Bispebjerg Lokaludvalg** foreslår, at Nørrebro Station fremtidssikres til en afgrening mod Tingbjerg/Gladsaxe.

**Kgs. Enghave Lokaludvalg** foreslår, at man ved planlægningen af linjeføringen til kontrol- og vedligeholdelsescentret indtænker en fremtidig forlængelse til Kgs. Enghaves nuværende trafikknudepunkter, boliger og arbejdspladser.

**Østerbro Lokaludvalg** foreslår, at afgreningen til Nordhavnen skal foregå fra Triangelen Station.

**Martin Dyrbye** beklager, at Kgs. Nytorv station ikke oprindeligt blev fremtidssikret og foreslår, at metrodriften opretholdes, mens tilslutningen til Cityringen foregår. Generelt foreslår Martin Dyrbye, at fremtidige stationer fremtidssikres.

#### *Vurdering*

De trafikale effekter af Cityringen vil blive beskrevet i VVM-redegørelsen, men der vil ikke som led i VVM-redegørelsen blive vurderet andre trafikprojekter i hovedstadsområdet.

Der vil senere fra statslig side blive fremlagt en helhedsplan for hovedstaden, hvor også den eksisterende metro og Cityringen indgår.

Kommunerne arbejder løbende med udviklingen af den kollektive trafik, herunder bl.a. sikringen af sammenhængen mellem bus - og banesystemerne. Dette arbejde fortsætter både op til åbningen af Cityringen og derefter.

Spørgsmålet om fremtidssikring af Cityringen for yderligere udbygning af metrosystemet handler ikke om stationernes udformning. Der er planlagt to mulige afgreninger på Cityringen, der driftsmæssigt kan betegnes som én fuld cirkel, suppleret med en halvcirkel (resumerapporten side 8). Halvcirkelns endepunkter kan forlænges fra Nørrebro mod nordvest og fra Vesterbro mod sydvest. Der skal i så fald etableres afgreningsskamre mellem stationen ved Rådmandsmarken og Nørrebro Station (undersøges for tiden), og på strækningen til kontrol- og vedligeholdelsescentret (kan afgøres senere). Yderligere udvidelser af metrosystemet må anlægges som særskilte linjer, da tunnelrørens kapacitet med ovennævnte udvidelser vil være opbrugt. Emnet vil blive behandlet i VVM-redegørelsen.

**Bilag 1. Liste over hørings svar Københavns Kommune**

<b>Nr.</b>	<b>Dato modtaget</b>	<b>Forslagsstiller</b>	<b>Emnegruppe</b>
1	20.07.2007	Københavns Kommune, Børne- og ungdomsforvaltninger	1
2	25.07.2007	Integrationsministeriet	1
3	03.08.2007	Brøndby Kommune	1
4	07.08.2007	København kommune, Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen	1
5	16.08.2007	Nationalmuseet	2
6	16.08.2007	Økonomi- og Erhvervsministeriet	1
7	21.08.2007	Københavns Bymuseum	2
8	24.08.2007	Herlev kommune	5,5
9	28. 08.2007	Københavns Havn A/S	8
10	29.08.2007	Universitets- og Bygningsstyrelsen	4
11	30.08.2007	Østerbro Lokalråd	4, 6
12	31. 08.2007	Slots- og Ejendomsstyrelsen	3, 7, 8
13	31.08.2007	Lyngby Taarbæk kommune	5
14	03.09.2007	Bispebjerg Lokaludvalg	5, 7, 8
15	03.09.2007	Kgs. Enghave Lokaludvalg	5, 7
16	03.09.2007	Østerbro Lokaludvalg	5, 7, 8
17	04.09.2007	Valby Lokaludvalg	5
18	05.09.2007	Formanden for Afdelingsbestyrelsen i AKB afdeling Øbrohus, ejendommene Jagtvej 217,219,221, 223 samt Tåsingegade 19, 2100 Østerbro	4, 7, 8
19	04.09.2007	Martin Dyrbye	5, 5,
20	05.09.2007	Tårnby kommune	5
21	07.09.2007	Vesterbro Lokaludvalg	6, 7
22	03.09.2007	Gladsaxe kommune	5, 5

### **Nummerering af emner:**

- 1. Ingen kommentarer**
- 2. Kulturminde, arkæologi, fredning**
- 3. Påvirkning af bygninger**
- 4. Placering af stationer**
- 5. Trafikplanlægning,**
- 6. Trafik/anlægsarbejdet**
- 7. Planlægning af byrum, lokalplaner**
- 8. Miljø (kemi, grundvand, støj, overfladevand)**

**Bilag 2: Liste over høringsvar Frederiksberg Kommune**

	<b>Modtaget dato</b>	<b>Forslagsstiller</b>	<b>emne</b>
1	9. juli 2007	Carit Etlars Vej 2, 4A, 4B og 6 samt Platanvej 6	3
2	11. juli 2007	John E. Bech	5
3	25. juli 2007	De Københavnske Ejendomsselskaber	2, 3, 6 og 7
4	3. august 2007	Bymuseet	1
5	13. august 2007	Ejerforeningen Godthåbs Have	2, 5 og 6
6	15. august 2007	Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse	3
7	30. august 2007	Kurt Sieger	6
8	30. august 2007	Universitets- og Bygningsstyrelsen	3
9	1. september 2007	Danmarks Naturfredningsforening	6
10	4. september 2007	for beboerne i A/B Frederiksberg Allé 39 Carit Etlars Vej 2. 4 A+B, 6 og Platanvej 5-7	3, 5, 6 og 7
11	4. september 2007	Lejerbo	6
12	4. september 2007	Per Rasmussen	4
13	4. september 2007	Martin Dyrbye	4
14	4. september 2007	Ejerforeningen matr. Nr. 25b, Frederiksberg Allé 41-Platanvej 2 Frederiksberg	3, 6 og 7
15	5. september 2007	Ejerforeningen Platanvej 6-8	2, 3, 5, 6 og 7.
16	5. september 2007	Tårnby Kommune	4
17	12. september 2007	Movia	4

Emner:

- 1 Kulturminde, arkæologi, fredning
- 2 Påvirkning af bygninger
- 3 Placering af stationer
- 4 Trafik generelt
- 5 Trafik/anlægsarbejdet
- 6 Planlægning af byrum
- 7 Miljø (støj)



