

**Metrobetjening af Carlsberg**

9. januar 2007

Vedlagt sendes som lovet notat vedrørende Metrobetjening af Carlsberg.

Med venlig hilsen

NIRAS Rådgivende ingeniører og planlæggere A/S



Jan Kragempp

NIRAS A/S  
Sortemosevej 2  
DK-3450 Allerød

Telefon 4810 4200  
Fax 4810 4300  
E-mail [niras@niras.dk](mailto:niras@niras.dk)

CVR-nr. 37295728  
Tilsluttet F.R.I

Carlsberg Ejendomme

---

## UDVIKLING AF CARLSBERGGRUNDEN

### Fordele og ulemper ved en Metrostation på Carlsberggrunden

---

9. januar 2007

#### 1. **Indledning**

Dette notat indeholder en beskrivelse af fordele og ulemper ved tilpasning af Metroring projektet, således at der etableres en Metrostation på Carlsberggrunden. Det giver endvidere kommentarer til en række ofte fremsatte argumenter mod en Metrostation på Carlsberggrunden. Notatet er til brug for et høringssvar.

Det er ikke en konkret linieføring og stationsplacering, der er vurderet, men en løsning hvor linieføringen modificeres således at der kan etableres en ekstra station på Carlsberg.

Dette kan gøres på en række forskellige måder – men det er forudsat, at alle nu planlagte/vedtagne stationer bibeholdes. Det bør dog bemærkes, at der kan etableres en Metrostation på Carlsberggrunden både med en Metrostation på Enghave Plads, og med en mere central og tilsyneladende bedre placering på Vesterbro på Otto Krabbes Plads.

## 2. Fordele og ulemper ved etablering af en metro station ved Carlsberg

Følgende skema præsenterer fordele og ulemper ved etablering af en metro station ved Carlsberg.

	Fordele	Ulemper
Tilgængelighed til kollektivtrafik:	Bedre tilgængelighed til højklasset kollektiv trafik i Carlsberg byen og udækkede dele af Frederiksberg	
Biltrafik:	Attraktiv højklasset kollektivtrafik betjening af området vil medvirke til mindre biltrafik.	
Bustrafik:	En metrobetjening af området vil betyde mindre bustrafik.	
Miljø:	Miljøfordele pga. mindsket bil- og bustrafik i området og byen (emissioner, støj, trafikssikkerhed mv.)	
Passagerer:	- Forøgelse af passagertallet - Kortere rejsetider - Bedre tilgængelighed til store dele af det centrale københavnske byområde og Frederiksberg	- Forøget køretid på Cityringen vil medføre et mindre passagerfrafald af dem der passerer Carlsberg stationen.
Driftsøkonomi:	De ekstra passagerer vil betyde øgede takstindtægter som overstiger driftsomkostningerne (den forventede takstindtægt øges med 3-5%)	En vis forøgelse af driftsomkostningerne, dog ikke så stor som forøgelsen i takstindtægter.
Investering:		Den lidt længere linieføring samt en ekstra station vil forøge investeringsbehovet med 2½ - 5 %.

### 3. Kommentarer til argumenter mod en Metrostation på Carlsberggrunden

Følgende skema giver kommentarer til ofte fremsatte argumenterne mod etablering af en Metrostation på Carlsberggrunden.

Argument	Kommentar
1. Den nuværende Metrocityring tager allerede højde for den kommende udvikling på Carlsberg	Anvendes samme metode som er benyttet i Cityringprojektet i øvrigt (et område med luftlinieafstand mindre en 600 m fra en given station anses for ”dækket”), er kun en lille del af Carlsbergområdet dækket af en Metrostation ved Enghave Plads, jf. TetraPlans notat af 6. november 2006 (side 6).
2. En undersøgelse af de trafikale og økonomiske konsekvenser ved en metrostation på Carlsberg kan ikke gennemføres på 2 mdr. hvorfor det vil forsinke hele projektet.	På 2 måneder kan en samlet analyse af konsekvenserne af etablering af en Metrostation på Carlsberggrunden gennemføres (linieføring, stationsplacering, passagereffekter, anlægsøkonomi, driftsøkonomi mv.). Det kan herefter besluttes, om det er den bedste løsning samlet set at tilføje en station på Carlsberggrunden.  Dette vil i givet fald ikke give anledning til udsættelse af åbnings-tidspunktet for Metrocityringens 1. etape, da pågældende ændringer vedrører en kommende 2. etape.
3. En metrostation på Carlsberg vil kræve ændring af linieføring og stationsplacering på Frederiksberg – hvilket Frederiksberg Kommune er kraftigt modstandere af.	En Metrostation på Carlsberggrunden kan indpasses uden at der ændres på placeringen af de øvrige stationer, jf. notat fra Rambøll Nyvig 13. september 2006 (side 2).
4. Placering af én station på Enghave Plads giver den bedste dækning af Vesterbro.	En eventuel station på Carlsberggrunden vil ikke fordre en flytning af stationen på Enghave Plads, jf. ovenstående punkt 3.
5. En metrostation på Carlsberg vil kræve en væsentligt længere linieføring	En station på Carlsberggrunden vil medføre en ca. 300 m længere tunnelstrækning. Dette svarer til en forøgelse af tunnellængden med ca. 2 %. Meromkostningerne til tunnel-etableringen er dog mindre end 2 %.
6. En metrostation på Carlsberg vil reducere antallet af passagerer	Den ekstra station vil efter de foreliggende foreløbige analyser medføre en stigning i passagertallet på 10-15.000 passagerer / hverdagsdøgn, jf. notat fra Rambøll Nyvig 13.



Argument	Kommentar
	september 2006 (side 4). Dette svarer til 3-5 mio. ekstra passagerer pr. år.
7. En metrostation på Carlsberg vil forringe metrocityringens driftsøkonomi	En station på Carlsberggrunden vil medføre en ca. 300 m længere kørestrækning for Metrotogene, samt et ekstra stationsophold. Dette, samt drift og vedligehold af en ekstra station, vil medføre en vis forøgelse af de samlede driftsomkostninger. De ekstra passagerer jf. overstående punkt 6 vil imidlertid give ekstra takstindtægter, som formentligt langt overstiger de ekstra driftsomkostninger.
8. En forbedring af Enghave Station kan erstatte en metrostation på Carlsberg (ifølge DSB- og trafikstyrelsen, består mulighederne for forbedring af Enghave Station reelt i at føre en 150 m. lang overdækket glasgang, som det kendes fra lufthavnen, hen til Carlsberg)	Lige meget hvor attraktiv adgangsvejen mellem Carlsberggrunden og S-togsperronen udformes, vil en del af Carlsberggrunden ligge uden for stationens dækningsområde (600 m radius om stationen).
9. En metrostation på Carlsberg vil forsinke færdiggørelsen af Metrocityringen	Etableringen af en ekstra station vil ske sideløbende med etableringen af de øvrige stationer – og da tunnelboremaskinerne trækkes gennem de på forhånd byggede Metrostationer, vil en ekstra station snarere medføre en hurtigere afslutning af tunnelboringen og dermed af projektet. Se i øvrigt punkt 2 ovenfor.
10. En metrostation på Carlsberggrunden vil betyde markante fordyrelse af projektet	Den lidt længere linieføring samt ekstra station vil forøge investeringsbehovet med 2½ - 5 % af total investering

#### 4. Konklusion

Det vil muligvis – måske oven i købet sandsynligvis – være en god idé at modificerer Metrocityringprojektet, således at Carlsbergområdet betjenes med højklasset kollektiv trafik (Metro). På det foreliggende grundlag kan det i alt fald ikke afvises, at dette er den bedste løsning samlet set, og det må kunne undersøges i den indledende planlægningsfase i det videre arbejde uden at påvirke tidspunktet for ibrugtagning.