

Notat

Projekt Trafikkoncept Carlsberggrunden
Kunde Carlsberg Ejendomme
Notat nr.
Til Jacob Andersen
Fra Morten Agerlin

Rambøll Nyvig

Bredevej 2
DK-2830 Virum
Danmark
T: +45 4574 3600
D: +45 4574 3615
M: +45
F: +45 4576 7640
MAP@Nyvig.dk
www.nyvig.dk
CVR nr. DK 5703 4114

Metrostation på Carlsberggrunden

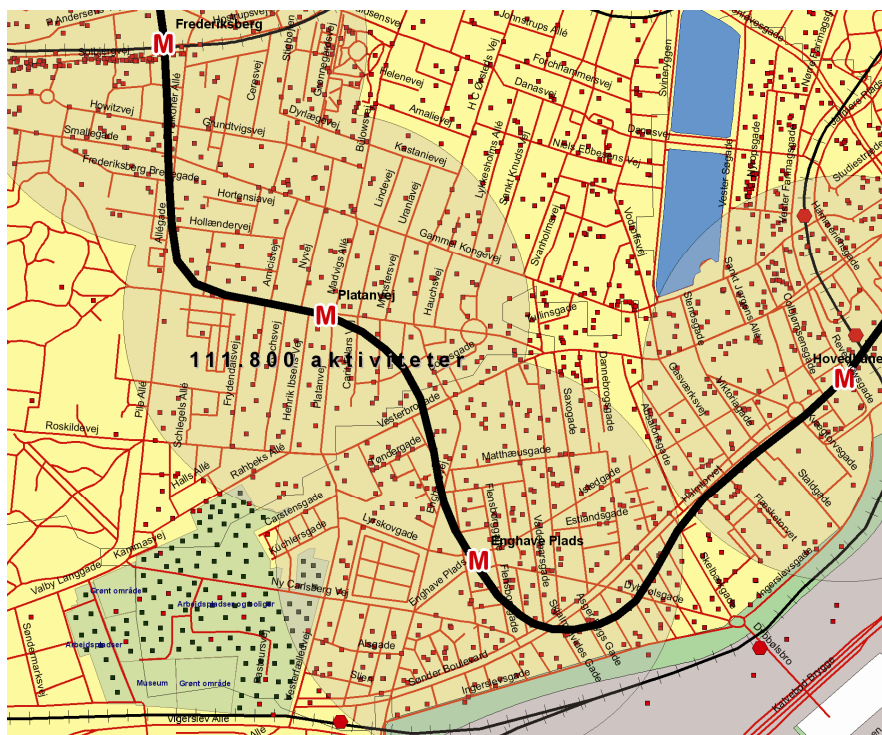
Dato 2007-01-08
Ref MAP

Carlsberg Ejendomme har anmodet Rambøll Nyvig om at vurdere en række udsagn vedrørende placeringen af en metrostation på Carlsberggrunden. Denne vurdering er givet i herværende notat.

Vurderingen er baseret på en række analyser tidligere udført af Rambøll Nyvig på baggrund af materiale fra: "Udredning om Cityringen, Teknisk dokumentationsrapport", Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR, Maj 2005.

1 "Den nuværende Metrocityring tager allerede højde for den kommende udvikling på Carlsberg"

Københavns Kommune har i Bilag 1 til "Udredning om Cityringen" optegnet mål (boliger, arbejds- og studiepladser) i et såkaldt prikkort. I nedenstående Figur 1 er disse suppleret med prikker for de forventede nye mål på Carlsberggrunden.



Figur 1 Opland for metrocityringen samt eksisterende (røde) og nye (grønne) mål på Vesterbro.

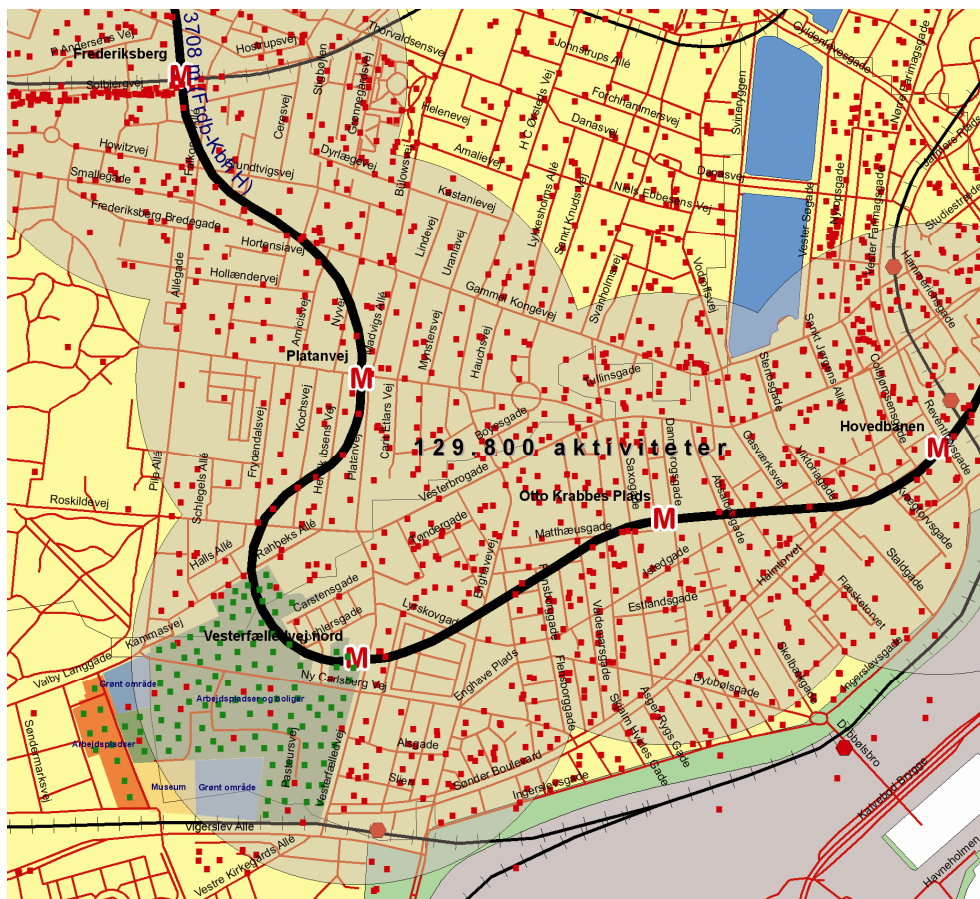
Optegnes metrocityringen med 600 m cirkulære stationsoplande med den senest foreslåede stationsplacering på Vesterbro (Enghave plads) ovenpå disse prikker, ses det at stationen på Enghavevej kun i meget begrænset omfang vil betjene Carlsberggrunden.

Også området mellem Dybbølsbro og Søerne ses at være dårligt dækket.

2 "En metrostation på Carlsberg vil forringe passagergrundlaget" "Placering af én station på Enghave Plads giver den bedste dækning af Vesterbro"

Flyttes stationen på Vesterbro fra Enghave Plads til Otto Krabbes Plads og etableres der samtidig en ny station på Carlsberggrunden ses det tydeligt (Figur 2), af størstedelen af Carlsberggrunden nu er indenfor oplandet ligesom området mellem Dybbølsbro og Søerne har en betydeligt bedre dækning. I alt giver disse stationsplaceringer **18-20.000¹ flere aktiviteter** indenfor stationsoplandene.

På baggrund af nøgletal fra "Udredning om Cityringen" skønnes dette at give en forøgelse i antal påstigere for hele metrocityringen på 4.5%.



Figur 2 Oplande og mål med ændret stationsplacering på Vesterbro

3 "En metrostation på Carlsberg vil kræve en væsentligt længere linieføring"

Banestrækningen mellem Frederiksberg station og Hovedbanen er ca. 3,6 km lang ved placering af en station på Enghave Plads.

¹ Forventet antal arbejdspladser på Carlsberg er opjusteret en smule siden fremstillingen af fig 1+2

Med stationer på Otto Krabbes Plads og Carlsberggrunden øges denne længde med ca. 1-200 m. Dette svarer til en **forlængelse af den samlede metrocityring på 0,5-1%**.

4 "En metrostation på Carlsberg vil kræve ændring af linieføring og stationsplacering på Frederiksberg"

Linieføringen af det underjordiske skinnelægeme vil blive anderledes på Frederiksberg ved etablering af en metrostation på Carlsberg (se Figur 1 og Figur 2). De tekniske muligheder for denne alternative linieføring må naturligvis undersøges nærmere.

Da stationsplaceringerne på Frederiksberg vurderes at kunne fastholdes, vil brugerne på Frederiksberg af den færdige metrocityring ikke bemærke nogen forskel.

Platanvej-station må dog drejes 90 grader, da det er nødvendigt at banelegemet løber nord-syd på dette sted. Det skønnes at være muligt evt. ved at lukke en sidegade for biltrafik og bruge arealet til stationens faciliteter i gadeplan. Dette bør naturligvis undersøges nærmere.

5 "En metrostation på Carlsberg vil forringe metrocityringens driftsøkonomi"

Placering af en metrostation på Carlsberg vil forlænge banen med 0,5-1% (jvnf. pkt. 3) og øge antal påstigere med ca. 4,5% (jvnf. pkt. 2). Dette bør **forbedre** metrocityringens driftsøkonomi.

Om forbedringen er stor nok til at dække driften af en ekstra metrostation på Carlsberg må afdækkes i nærmere økonomiske analyser.

I den sammenhæng bør vurderinger af økonomi og driftsøkonomi for den kollektivtrafikbetjening af Carlsberg uden en metro også indgå.

6 "En forbedring af Enghave Station kan erstatte en metrostation på Carlsberg"

I Figur 3 er optegnet et 600 m stationsopland omkring Enghave station. Det fremgår heraf, at kun ca. halvdelen af aktiviteterne på Carlsberggrunden er indenfor Enghave stations opland.



Figur 3 600 m stationsopland for Enghave Station

7 "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"

Hvis alle parter bidrager positivt til en supplerende analyse af de trafikale og økonomiske konsekvenser af en metrostation på Carlsberg, ser vi ikke nogen grund til, at det ikke skulle kunne gennemføres på 2 måneder.

11.01.07
Morten Agerlin
Rambøll Nyvig

