

JONAS BRUUN

ADVOKATFIRMA

KAI MICHELSEN
PER MAGID
CLAUS HØEG MADSEN
JEPPE SKADHAUGE LL.M
MOGENS EBELING
POUL HEIDMANN
CHRISTIAN SINDING
HENRIK DAHL LL.M
OLAF KOKTVEDGAARD LL.M
CHRISTINE JANSBY
CHRISTIAN GREGERSEN LL.M
MOGENS THORNINGER
HENRIK ROSSING LØNBERG LL.M
ERIK KJÆR-HANSEN LL.M
ELISE ROSS-HANSEN LL.M

GITTE DEHN LANSNER
OLE SPIERMANN
ULRIK LINDOW SØRENSEN LL.M
PETER CHRISTIAN KIERKEGAARD
JAKOB ECHWALD SEVEL
CHRISTIAN HOLGER VANG MJUR
NICOLAJ KLEIST
NIELS FROSTHOLM
HENRIK SELCHAU POULSEN
RIKKE SØGAARD BERTH
NICOLAI BØSERUP MJUR
ANDREAS NIELSEN LL.M
JESPER NØRØXE MJUR
ANNA STAMHUS NIELSEN
JACOB GRUBBE

Sag no 1147-114502
Doc no 1147-73961
BREDGADE 38
1260 KØBENHAVN K

TELEFON 33 47 88 00
TELEFAX 33 47 88 88

WWW.JONASBRUUN.DK

DIREKTE TELEFON 33 47 88 01
DIREKTE TELEFAX 33 47 89 01
E-MAIL ULS@JBLAW.DK

modt 30/9.08

Overbragt og sendt pr. e-mail

Frederiksberg Kommune
Plan- og Miljøafdelingen
Teknisk Direktorat
Rådhuset
2000 Frederiksberg

30. september 2008
J.nr. 750807

Forslag til lokalplan nr. 155 og tillæg nr. 5 til kommuneplan 2004 med VVM-redegørelse

Frederiksberg Kommune har i forbindelse med anlæg af Cityringen og Cityringens station ved Platanvej offentliggjort forslag til lokalplan nr. 155 og forslag til tillæg nr. 5 til kommuneplan 2004 med VVM-redegørelse.

På vegne af beboerne i A/B Frederiksberg Allé 39, Carit Etlars Vej 2, 4 A + B og 6 samt Platanvej 5-7 har jeg en række bemærkninger til anlæg af Cityringens station ved Platanvej, herunder en række bemærkninger og konkrete idéer til forslag til lokalplanen, jf. i det følgende.

1. Generelle bemærkninger

Placeringen af stationen ved Platanvej er særdeles indgribende for mine klienter og vil påvirke mine klienter med stor styrke både under og efter anlægsfasen, jf. også mine bemærkninger i mit brev af 4. september 2007 til Plan- og Miljøafdelingen (kopi vedlagt). Mine klienters situation er helt særlig i den forstand, at det er første gang i Metroens historie, at et metroan-

læg griber så voldsomt ind i private beboelsesejendomme. Indgrebet finder sted, selvom der umiddelbart op til mine klienters ejendomme er et offentligt areal til rådighed.

Indgrebet i mine klienters ejendomme sker endvidere på baggrund af en særdeles detaljeret beskrivelse af projektet og linjeføringen i forarbejderne til lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring og i bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer og skakte m.m. Mine klienter har med beklagelse noteret sig, at projektet og linjeføringen dermed er detaljeret fastlagt inden der er foretaget en vurdering af indvirkningen på miljøet og dermed inden projektet er vurderet under hensyn til de væsentligste undersøgte alternativer og beskyttelse af mine klienters sundhed og livskvalitet. Det er mine klienters opfattelse, at den detaljerede projektering og linjeføring burde have afventet en VVM-redegørelse, jf. VVM-redegørelse og miljørapport om Cityringen fra maj 2008.

Mine klienter forventer henset til den styrke, hvormed deres tilværelse vil blive påvirket, at Metroselskabet og Frederiksberg Kommune som medejer af Metroselskabet tager mine klienters indsigelser og forslag seriøst, og at Metroselskabet og Frederiksberg Kommune indgår i et aktivt samarbejde for at afværge eller dæmpe generne for mine klienter mest muligt.

Jeg henviser i forlængelse heraf til, at det fremgår af forarbejderne til lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring og af bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer og skakte m.m., at

”der skal tages størst muligt hensyn til beboernes ophold i gården samt til de eksisterende parkeringspladser”.

Lov om Cityringen og bekendtgørelsen fastsætter således, at der er pligt til at tage størst muligt hensyn til mine klienter. Hensynet til mine klienter og en naboskånsom løsning skal integreres i alle beslutninger om anlæg og drift samt om reetablering af arealer mv. Metroselskabet og Frederiksberg Kommune skal, når der træffes beslutninger, vælge de løsninger, der medfører færrest mulige gener for mine klienter.

I Hvidbogen fra oktober 2007 anføres på side 14, at det er Frederiksberg Kommunes ambition, at der skal etableres et tæt samarbejde mellem beboerne og bygherren under anlægsarbejdet. Mine klienter har overfor mig oplyst, at forløbet af borgermødet den 28. august 2008 var et dårligt varsel for den kommende proces, og at forløbet ikke var betryggende. Mine klienter fandt navnlig, at oplysningsniveauet fra kommunens og Metroselskabets side var mangelfuldt og uklart, og mange spørgsmål blev efterladt ubesvaret.

Det er utilfredsstillende for mine klienter, at Frederiksberg Kommune og Metroselskabet ikke var forberedt således, at de i højere grad kunne besvare konkrete spørgsmål, ikke mindst i lyset af at mine klienter allerede én gang har gjort opmærksom på flere specifikke forhold, som de finder dybt problematiske, og som skal afklares, jf. mit brev af 4. september 2007 til Plan- og Miljøafdelingen.

Jeg skal på denne baggrund fremsætte - og i et vist omfang gentage - følgende forventninger, som mine klienter har til den kommende proces:

- Afgrænsning og indretning af byggepladsen skal ske i samarbejde med mine klienter, og der skal - inden anlægsarbejdet begynder - være aftalt klare procedurer for samarbejdet. Mine klienter foreslår nedsættelse af en Styregruppe med deltagelse af beboerne, Kommunen og Metroselskabet. I den forbindelse har mine klienter bl.a. følgende specifikke ønsker:
 - a) Mine klienter forventer, at VVM-redegørelsens konklusioner angående grænseværdier for støj, støv mv. indarbejdes som krav i entreprenørernes kontrakter, herunder med begrænsning af arbejdstiden. Ved overskridelse af miljøkrav i forbindelse med arbejdets udførelse ønsker mine klienter en direkte og klar kommunikationsvej til bygherre og entreprenør for at få generne stoppet med det samme samt en fast kontaktperson hos de relevante miljømyndigheder.
 - b) I gården til Platanvej 5-7 bliver mine klienter afskåret fra at anvende 17 parkeringspladser samt adgang til seks garager og cykelrum. Der skal etableres erstatningsparkering i stedet, jf. nærmere nedenfor, og det er nødvendigt at have uhindret adgang til de seks garager, da der i hver garage er ventiler til koldt og varmt vand, som i tilfælde af rørbrud skal kunne betjenes.
 - c) Der skal under hele anlægsfasen være fuld og uhindret adgang til døren i nordgavlen på ejendommen Plantanvej 5, idet hovedledning til fjernvarme og hovedventil til koldt vand samt måler er placeret her. Der skal desuden være adgang til 32 beboeres kælderrum denne vej.
 - d) Overdækket containerplads til affaldssortering i syv containere bliver afskåret og inddraget i byggepladsarealet. Der skal etableres erstatningscontainerplads et andet sted.
 - e) Der skal naturligvis være fri og uhindret adgang for afhentning af renovation og redningsberedskab, men der skal ikke være offentlig adgang.

- Støj og vibrationer mv. Mine klienter skal på forhånd orienteres om de foranstaltninger, Metroselskabet vil træffe for at undgå strukturlyd, jf. VVM-redegørelsens afsnit 10.8.1 og 10.8.4. Disse afværgeforanstaltninger skal iværksættes allerede under anlægsfasen. For så vidt angår ejendommen Carit Etlars Vej 6, er det sidste ejendom inden stationen, og mine klienter forventer derfor, at der bliver foretaget opbremsning under ejendommen med heraf følgende øget støjpåvirkning. Det er således vigtigt, at der etableres afværgeforanstaltninger under anlægsfasen som anført i VVM-redegørelsens afsnit 10.8.2. Mine klienter ønsker på forhånd at blive orienteret om afværgeforanstaltningerne.
- Ejendommen Carit Etlars Vej 6 skal efter det oplyste undergraves af tunnel i hele ejendommens længde, og denne ejendom vil således risikere at blive særligt berørt. For i højere grad at kunne registrere sætningsskader mv. på ejendommen som følge af dette arbejde, bør der opsættes måleparametre /-enheder rundt om hele ejendommen og ikke kun, som det er tilfældet i dag, på facaden.
- Klar besked om genhusning. Mine klienter har fået det indtryk, at de kan forvente så massive miljøgener i anlægsfasen, at der kan blive tale om, at nogle beboere skal genhuses andet steds i en periode. Hvilke kriterier bliver inddraget i vurderingen af, om genhusning er nødvendig, og hvem er besluttende instans i den forbindelse? Mine klienter ønsker bl.a., at beboere, der udviser stressreaktioner som følge af anlægsarbejdet, kan blive genhuset.
- Klar besked om altaner. På borgermødet den 28. august 2008 kom der ifølge mine klienter modsigende oplysninger frem vedrørende altanerne på ejendommen Carit Etlars Vej 4 A + B. Bliver det nødvendigt at nedtage altanerne pga. anlægsarbejder, vil det kunne hænge sammen med så voldsomme miljøgener, at genhusning vil være nødvendig, jf. ovenfor.
- Platanvej lukkes for gennemkørende trafik i hele anlægsfasen. Dette må alt andet lige betyde øget trafik på Carit Etlars Vej, hvis der ikke gøres noget for at forhindre dette, f.eks. ved opsætning af skilte, der omdirigerer trafikken til veje, der er mere egnede til øget trafik. Jeg bemærker i forlængelse heraf, at Carit Etlars Vej er privat fællesvej. Øget trafik på Carit Etlars Vej som følge af anlægsarbejdet på Platanvej vil medføre øget slid, og der vil ikke være grundlag for at opkræve øget vejbidrag.
- Retablering af gårdrum til friareal og parkeringspladser skal ske i samarbejde med mine klienter, jf. nedsættelse af Styregruppen.
- Affald, graffiti mv. Mine klienters ejendomme ligger umiddelbart op til stationsområdet, og mine klienter forudser, at deres ejendomme i særlig høj grad udsættes for ekstra affald,

graffiti mv. som følge af etablering af stationen og de forventede ca. 8.000 daglige brugere. Mine klienter ønsker en dialog med Frederiksberg Kommune med hensyn til, hvorledes man kan sikre, at området og mine klienters ejendomme til stadighed holdes i pæn og ordentlig stand. Mine klienter forudser, at deres ejendommers facader uanset afskærmning bliver mærket af flere års anlægsarbejde. Når facaderne efterfølgende skal istandsættes ønsker mine klienter, at Frederiksberg Kommune yder økonomisk tilskud til, at ejendommernes facader imprægneres mod graffiti, og at kommunen løbende fjerner graffiti fra mine klienters ejendomme, når stationen og stationspladsen renses for graffiti.

2. Bemærkninger mv. til forslag til lokalplan nr. 155

Forslag til lokalplan nr. 155 giver anledning til en række bemærkninger:

1. Det fremgår af forslag til lokalplan side 10, at det kommende stationsområde i øjeblikket er omfattet af lokalplan nr. 105 og nr. 79. Det fremgår øverst side 11, at

”Lokalplan 105 vil blive aflyst for de ejendomme eller dele af ejendomme, som er omfattet af nærværende Lokalplan 154 [sic, der skulle nok stå 155.]. Lokalplan 79 vil fortsat gælde for området.”

Lokalplan nr. 105 fastlægger i dag en række anvendelsesformål for ejendommene i området, herunder anvendelse af lokaler til erhverv, butik mv., jf. lokalplan nr. 105, afsnit 3.1 og 3.2. Disse anvendelsesformål er ikke medtaget i forslag til lokalplan nr. 155, og lokalplanforslaget medfører således umiddelbart en rådighedsindskrænkning for mine klienter. Denne rådighedsindskrænkning ikke er nødvendig for gennemførelse af indholdet af lokalplan nr. 155, og afsnit 3.1 og 3.2 i lokalplan nr. 105 bør derfor videreføres i lokalplan nr. 155.

Spørgsmålet om rådighedsindskrænkning afhænger dog af, om lokalplan nr. 105 aflyses fra mine klienters ejendomme, jf. formuleringen ”eller dele af ejendomme”, hvilket ikke fremgår klart af forslag til lokalplan nr. 155.

2. Det fremgår af forslag til lokalplan side 6, at stationen anlægges fra overfladen inden for en rektangulær udgravning, kaldet ”stationsbokse”. Det er særligt stationsudformningen, der vil gribe voldsomt ind i mine klienters tilværelse, og mine klienter foreslår derfor en stationsudformning med kaverneløsning som ved Frederiks Kirke.

Ud over en mindskelse af miljøgener og praktiske ulemper under anlægsfasen, kan en kaverneløsning hindre indtrængning på privat område under anlægsfasen, bevare træerne og i det hele taget sørge for et grønt stationsområde i stedet for et område med en bygning oven på.

Mine klienter fik det indtryk på borgermødet den 28. august 2008, at det ikke er endeligt besluttet at bygge på matr.nr. 25 x, Frederiksberg Allé 41. Mine klienter anbefaler, at der arbejdes videre med et alternativ, der omfatter en grøn og ubebygget plads, jf. endvidere mine bemærkninger nedenfor til forslag til lokalplan afsnit 7 om træer.

3. Det fremgår af forslag til lokalplan side 7, at

”stationen indrettes således, at der kun etableres få overfladeelementer i gårdrummet - såsom ventilationsriste - og disse vil ikke rage op over jorden. Gårdrummet vil i øvrigt blive retableret som før, uden offentlig adgang, men med adgang til drift og vedligeholdelse af eventuelle stationselementer”.

Ifølge VVM-redegørelsens side 135 skal beplantningen på nabogrundene retableres i muligt omfang. Jeg beder om, at afsnittet på side 7 i forslag til lokalplan nr. 155, der er citeret ovenfor, suppleres med en bestemmelse herom, således at sidste sætning får følgende ordlyd:

”Gårdrummet vil i øvrigt blive retableret som før, herunder retablering af beplantningen med træer i muligt omfang, uden offentlig adgang, men med adgang til drift og vedligeholdelse af eventuelle stationselementer.”

4. Det fremgår af forslag til lokalplan side 9, at lokalplanområdet udlægges til

”underjordisk metrostation og med stationsforplads over jorden, samt til færdselsareal og friareal/opholdsareal i tilknytning til boligbebyggelse i karreen”.

Det er uklart, hvad der menes med ”færdselsareal og friareal/opholdsareal i tilknytning til boligbebyggelse i karreen”. Der skal netop ikke være offentlig adgang til mine klienters gårdrum, jf. citatet ovenfor, hvilket bør præciseres, jf. forslag nedenfor til lokalplanens afsnit 3.

5. Under anlægsfasen fjernes såvel offentlige som mine klienters private parkeringspladser. Mine klienter ønsker, at der under anlægsfasen, hvor Platanvej er lukket, etableres ekstra parkeringspladser på Platanvej, både offentlige og private, til erstatning for de pladser der nedlægges. Parkeringspladser (bortset fra cykelparkering) er uomtalt i forslag til lokalplanen, og jeg foreslår følgende nye afsnit i arbejdet, f.eks. i tilknytning til afsnit 5.6:

”Indtil station er etableret og vejareal samt friarealer og gamle parkeringspladser er retableret, indrettes der midlertidige parkeringspladser (både offentlige og private) på Platanvej”.

6. Det fremgår af forslag til lokalplan afsnit 9.2, at servitutter, der er uforenelige med lokalplanen fortrænges, og at andre private servitutter kan eksproprieres. Mine klienter ønsker klarhed over, hvad der skal ske med det tinglyste gårdfællesskab både under og efter anlægsfasen, jf. kopi af vedlagte servitut.

7. Jeg har i det følgende anført yderligere konkrete idéer til lokalplanens endelige udformning:

Ad Afsnit 3 Områdets anvendelse

Det fremgår af forarbejderne til lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring og af bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer og skakte m.m., at der etableres en ekstra cykeltrappe i fortovsareal på Platanvej,

”således at adgang til gårdrummet kun omfatter teknisk tilsyn og vedligehold samt evakuering og redningsindsats ad nødtrappe i forbindelse med nødsituationer.”

Det følger hermed af lovens forarbejder og af bekendtgørelsen, at der ikke skal være offentlig adgang til mine klienters gårdrum. Dette er også anført i forslag til lokalplan på side 7.

Ifølge afsnit 3.1 skal området bl.a. anvendes til ”færdselsareal og friareal/opholdsareal i tilknytning til boligbebyggelse i karreen”. Som anført ovenfor er det uklart, hvad der menes hermed, og jeg foreslår følgende præcisering:

”Lokalplanområdet må kun anvendes til underjordisk metrostation på Cityringen med dertil knyttede funktioner og på terræn stationsforplads, færdselsareal (Platanvej og Frederiksberg Allé), og privat friareal/opholdsareal for beboerne i karréens bebyggelse.”

I afsnit 3.3 beder jeg om, at ”for beboerne i karréens bebyggelse” indsættes efter ”friareal/opholdsareal”.

Jeg henviser endvidere til mine bemærkninger ovenfor angående forholdet til lokalplan 105.

Ad Afsnit 4 Cykelparkering

Det fremgår af forslag til lokalplan, at cykelparkeringspladserne så vidt muligt skal placeres på eller i umiddelbar tilknytning til stationspladsen. Det vil være til særdeles stor gene for mine klienter, hvis de påtænkte 350 cykelstativer placeres i tilknytning til mine klienters ejendomme. Jeg anmoder derfor om, at der i lokalplanen indføres følgende:

”Cykelparkeringspladserne etableres fortrinsvis i cykelkælder under jorden. Under alle omstændigheder skal cykelparkeringspladser etableres således, at de ikke er til gene for beboerne i området, og således at adgang til eksisterende bebyggelse for beboerne, renovation og redningskøretøjer mv. ikke hindres af parkerede cykler.”

Ad Afsnit 5 Stationens omfang og placering

Ifølge afsnit 5.5 skal der inden for det på kortbilaget med skravering markerede areal være en ”nødtrappe (med adgang til cykelparkering)”. Det med skravering markerede areal er mine klienters private område, dvs. delområde 2.

Mine klienter forstår formuleringen således, at der skal være en nødudgang via en underjordisk cykelparkering. Hvis der derimod skal være en trappe til cykelparkering bestemt for almindelig brug, skal trappen flyttes ud til det offentlige færdselsareal (delområde 1), jf. ovenstående citat fra lovens forarbejder og bekendtgørelsen samt mine bemærkninger til lokalplanens afsnit 3.

Ifølge afsnit 5.6 skal vejareal delområde 2 reetableres. Mine klienter ønsker som nævnt at blive inddraget i dette arbejde, og jeg foreslår følgende tilføjelse:

”Retablering af delområde 2 til friarealer og parkeringspladser finder sted i samarbejde med beboerne.”

Ad Afsnit 7 Træer

Det anføres i VVM-redegørelsens punkt 2.4, at

”Københavns og Frederiksberg kommuner har sikret sig, at stationsbokse på stationer, hvor det er relevant, bliver sænket så meget, at det er muligt at genplante træer oven på boksene”.

Dette fremgår imidlertid ikke af forslag til lokalplan, at de eksisterende træer skal genplantes. Mine klienter ser hellere et fremtidigt grønt område i stedet for en seksetagers bygning, og mine klienter foreslår anlæggelse af en grøn plads. Mine klienter foreslår, at pladsen bliver kaldt Mads Lebechs Plads. Et grønt område kan også lettere reableres ved anvendelse af kavernetoden til anlæg af stationen, se under bemærkninger til lokalplan 155.

3. Afsluttende bemærkninger

Ud over det ovenfor anførte henviser jeg til de konkrete idéer og forslag, der er fremsat i mit brev af 4. september 2007 (se vedlagte kopi).

Mine klienter må påregne gener og økonomiske tab eller udgifter som følge af anlægsarbejdet, herunder nedlæggelse af parkeringspladser, nedslag i prisen ved salg af bolig, skader på facader og ejendomme, indhentelse af sagkyndig bistand mv. Hertil kommer dels spørgsmål om rådighedsindskrænkninger eller rådighedsrestriktioner samt arealerhvervelse, dels spørgsmål om erstatning forbundet med sådanne indskrænkninger, restriktioner og erhvervelser. For en god ordens skyld tager jeg forbehold for mine klienters retsstilling i enhver henseende.

Giver ovenstående anledning til spørgsmål eller kommentarer, står mine klienter og jeg naturligvis til rådighed.

Jeg imødeser en tilbagemelding, for så vidt angår nedsættelse af en Styregruppe og et samarbejde om begrænsning og indretning af den kommende byggeplads, og for så vidt angår den videre proces med fastlæggelse af planløsning og udformning af stationens overfladerum.

Kopi af dette brev er sendt til Metroselskabet.

Med venlig hilsen

Poul Heidmann



v/Ulrik Lindow Sørensen

JONAS BRUUN

ADVOKATFIRMA

KOPI

KAI MICHELSEN
PER MAGID
CLAUS HØEG MADSEN
JEPPE SKADHAUGE LL.M
MOGENS EBELING
POUL HEIDMANN
CHRISTIAN SINDING
HENRIK DAHL LL.M
OLAF KOKTVEDGAARD LL.M
CHRISTINE JANSBY
CHRISTIAN GREGERSEN LL.M
MOGENS THORNINGER
HENRIK ROSSING LØNBERG LL.M
ERIK KJÆR-HANSEN LL.M
ELISE ROSS-HANSEN LL.M

CHRISTOFFER GALBO MBA
GITTE DEHN LANSNER
SØREN STENDAHL PLOMGAARD LL.M
PETER CHRISTIAN KIERKEGAARD
JAKOB ECHWALD SEVEL
CHRISTIAN HOLGER VANG MJUR
NICOLAJ KLEIST
NIELS STEENSEN FROSTHOLM
HENRIK SELCHAU POULSEN

BREDGADE 38
1260 KØBENHAVN K

TELEFON 33 47 88 00
TELEFAX 33 47 88 88

WWW.JONASBRUUN.DK

DIREKTE TELEFON 33 47 88 44
DIREKTE TELEFAX 33 47 89 44
E-MAIL STO@JBLAW.DK

BRINGES

Frederiksberg Kommune
Plan- & Miljøafdelingen
Teknisk Direktorat
Rådhuset
2000 Frederiksberg

4. september 2007
J.nr. 750807

Att.: Chefplanlægger Karl Topsøe Jensen

Placering af station ved Frederiksberg Allé / Platanvej

På vegne af beboerne i A/B Frederiksberg Allé 39, Carit Etlars Vej 2, 4A+B, 6, samt Platanvej 5-7 har jeg følgende kommentarer og forslag vedrørende placeringen af en metro (city-ring) station ved Frederiksberg Allé / Platanvej.

Frederiksberg Kommune vedtog på kommunalbestyrelsesmøde den 29. maj 2006 placeringen af metrostationen efter det såkaldte alternativ E.

Denne placering er nu stadfæstet i den af transport- og energiministeren efter lov om en city-ring (L nr. 552 af 6. juni 2007) fastsatte bekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 788 af 7. juni 2007). Efter bekendtgørelsens § 1 skal placering og udformning af stationer ske på grundlag af bilag 1 og bilag 2 til bekendtgørelsen. I disse bilag er placeringen og udformningen af stationen ved Frederiksberg Allé detaljeret fastlagt.

Revurdering af stationsplaceringen

Placeringen af stationen efter alternativ E er særdeles indgribende for mine klienter, jf. tegningerne i bekendtgørelsens bilag 3 og 4, hvoraf det fremgår, at stationen skal placeres i gårdarealet for ejendommene beliggende Frederiksberg Allé 39, Carit Etlars Vej 2, 4A+B, 6, samt Platanvej 5-7. De nærmeste ejendomme til stationsudgravningen ser på skitserne ud til at have en afstand på ca. 1,5 meter fra byggegruben.

Frederiksberg Kommune må være bekendt med, at denne placering af stationen og dens realisering, vil gribe dybt ind i mine klienters tilværelse - ikke mindst i anlægsfasen, som vil vare flere år, men også efter stationens anlæggelse.

Det er på baggrund heraf mine klienters primære krav, at kommunen revurderer stationsplaceringen og arbejde for en anden placering. Det er første gang i metroens historie, at der til brug for en metrostation sker et så direkte og kvalificeret indgreb i private beboelsesejendomme.

Kommunen har ikke i behandlingen af løsning E i tilstrækkelig grad taget hensyn til de omfattende gener, som mine klienter vil blive udsat for.

På Kommunalbestyrelsens møde den 29. maj 2006 blev spørgsmålet om gener for beboerne ikke behandlet, allerede fordi der ikke var redegjort herfor i forvaltningens indstilling.

I Cowis forundersøgelsesrapport fra april 2006 (bilag 2 til kommunalbestyrelsesmødet) blev spørgsmålet om midlertidig ekspropriation under anlægsfasen af mine klienters gårdanlæg - og de hermed forbundne gener - heller ikke behandlet.

Anlægsprisen var en afgørende faktor for kommunens valg af løsning E. Af skemaet over anlægsøkonomi i Cowi-rapportens s. 14 fremgår det ikke, hvorledes ekspropriationsbeløbet på 9 mio. kr. fremkommer, men på baggrund af indholdet af rapporten synes der ikke at være taget højde for midlertidig ekspropriationserstatning til mine klienter. Der synes endvidere ikke i tilstrækkelig grad at være taget højde for omkostningerne forbundet med at sikre mine klienters interesser både under og efter anlægsfasen.

Grundlaget for kommunens valg af løsning E synes således at være mangelfuldt.

På den baggrund anmoder jeg kommunen om at revurdere stationsplaceringen.

Overordnede forventninger, hvis stationsplaceringen subsidiært fastholdes

Mine klienter ønsker dog under alle omstændigheder at bidrage positivt i forbindelse med kommunens "Indkaldelse af idéer og forslag: Metro, miljø og kommuneplantillæg" af 28. juni 2007. Jeg skal derfor neden for kort opridse dels mine klienters overordnede forventninger til planprocessen, hvis stationsplaceringen subsidiært fastholdes, og dels konkrete forslag til, hvilke elementer kommunen bør undersøge i forbindelse med den forestående VVM-redegørelse og det forestående planlægningsarbejde.

I bekendtgørelsen er det flere steder understreget, at placeringen af metrostationen skal gennemføres med færrest mulige gener for mine klienter, både under og efter anlægsfasen. Det anføres f.eks. i bekendtgørelsen, at "der skal tages størst muligt hensyn til beboeres ophold i gården samt til de eksisterende parkeringspladser", og bekendtgørelsen understøtter i det hele, at der skal tilstræbes en "naboskånsom" stationsindretning.

Ligeledes har Frederiksberg Kommune efter valg af alternativ E forudsat, at der lægges vægt på hensynet til naboerne.

Mine klienter ønsker at indgå i en dialog med kommunen om, hvorledes denne "naboskånsomme" stationsindretning i praksis skal udmønte sig - både under og efter anlægsfasen.

Under anlægsfasen er det blandt andet relevant, at

- lydisolere ejendommenes vinduer og ydermure,
- begrænse støj ved støjilden,
- genhuse beboere, der er særligt berørt af byggeriet,
- stille erstatningsparkeringspladser til rådighed,
- sikre, at der ikke er offentlig adgang til gårdanlægget og dermed til ejendommenes gårdfacader,
- sikre beboere bekvem adgang til ejendommene,
- sikre afhentning af dagrenovation uden hindringer og
- opretholde fuld adgang for redningsberedskab.

Efter stationens anlæggelse skal ejendommene og gårdanlægget berøres mindst muligt af det permanente stationsanlæg. Det indebærer blandt andet, at

- gårdanlægget reetableres,
- tekniske anlæg (nødudgange, ventilationsskakter etc.) placeres på offentligt område, jf. bekendtgørelsen,

- støj og støjvirkninger begrænses, og
- effektiv og passende afskærmning fra gårdanlægget mod stationen etableres.

Mulighederne for at sikre den "naboskånsomme" løsning bør afklares, og løsningerne bør fastlægges så tidligt som muligt i processen. Det er afgørende for mine klienter, at kommunen klart tilkendegiver, at kommunen i videst muligt omfang vil tilstræbe en "naboskånsom" stationsindretning.

Konkrete idéer og forslag

På baggrund af ovenstående har mine klienter følgende idéer og forslag til, hvilke miljøforhold og -undersøgelser, der skal fokuseres særligt på i VVM-redegørelsen samt planlægningsarbejdet i forbindelse med kommuneplantillægget.

Mine klienter foreslår, at der fokuseres særligt på følgende forhold vedrørende det permanente stationsanlæg:

- *Gårdmiljøerne* - fokus på terrænløsninger over stationsboksen, der tilgodeser genopførelse af mur og genplantning af rådhusvin og de meget markante store træer (platan, bøg, hestekastanie, fyr og rubinia), således at de som i dag danner en grøn barriere mellem bygninger indbyrdes og mod Platanvej, og dermed fortsat er med til at gøre Frederiksberg til en grøn kommune.
- *Indtrængen på private matrikler* - fokus på muligheden for at flytte eller justere projektet således, at det permanente anlæg med hjælpefunktioner ikke på nogen måde kommer til at berøre de private matrikler i terræn.
- *Støj, støv og emissioner* - fokus på mulighed for at anbringe trykudligningsskakte, nedgange og ventilationsskakte til stationsrummet i det offentlige rum og på en sådan måde, at det minimerer gener for de private matrikulære områder.
- *Støj og vibrationer* - fokus på rullende materiel og skinnekonstruktioner med henblik på at minimere udsendelse af støj og vibrationer, som forplanter sig op i bygningerne og gårdenes uderum.
- *Støj* - fokus på udformning af adgangsforholdene til stationsnedgange som minimerer støj fra passagerer og minimerer muligheden for, at stationen bliver samlingssted for støjende aktiviteter.
- *Gårdmiljøerne og privatlivets fred* - fokus på valg af konstruktionsteknik i "stationskassen" og logistik i passagerhåndteringen ved normale og unormale (nød) forhold, som sikrer ordnede forhold omkring stationen (f.eks. cykelparkering mm.) samt genetablering af de private gårdmiljøer med mulighed for beboernes uforstyrrede ophold i gården og privat parkering på området.

- *P-pladser* – fokus på mulighederne for at kompensere for de nedlagte P-pladser i det offentlige areal.

Vi vil desuden foreslå, at der fokuseres særligt på følgende forhold vedrørende anlægsfasen:

- *Støj og vibrationer* - fokus på valg af udførelsesmetoder og materiel samt kravspecifikationer (grænseværdier for støj og vibrationer), som minimerer risici for skader på de omkringliggende ejendomme og minimerer støjgener for deres beboere. Nærmeste ejendomme til stationsudgravningen ser ud til på skitserne at have en afstand på ca. 1,5 meter fra byggegruben.
- *Kontrol* - fokus på krav om etablering af måleudstyr med synlige alarmer og datalogger på de mest udsatte ejendomme til kontrol af, om valgte kravspecifikationer overholdes.
- *Arbejdstid på byggepladsen* – fokus på begrænsning af arbejdstider. Normal arbejdstid skal begrænses til kl. 7 – 18.
- *Emissioner* - fokus på valg af udførelsesmetoder og materiel samt kravspecifikationer (grænseværdier for emissioner), som minimerer risiko for støvgener og luftforurening for de omkringboende fra både køretøjer og maskiner.
- *Grundvandssænkning* - fokus på valg af udførelsesmetoder og materiel samt kravspecifikationer, som minimerer risici for skader på de omkringliggende ejendomme, træer og andre beplantninger.
- *Gårdmiljøerne og privatlivets fred* - fokus på krav til byggepladsens indretning og afskærmning til minimering af tabet af specielt private P-pladser og sikring af privatlivets fred og mod uvedkommende byggepladsfærdsel gennem det private område, bortset fra nød- og flugtveje.

Ved at sætte fokus på ovennævnte forhold vil mine klienter gerne bidrage til en professionel håndtering af planlægnings- og VVM-arbejdet. Mine klienter er til enhver tid villige til at ud-
dybe og detaljere ovennævnte fokuspunkter.

--oo0oo--

Det er mit håb og min forventning, at mine klienter med dette idéoplæg kan fortsætte en konstruktiv dialog med Frederiksberg Kommune i dette vigtige projekt, som med sin fysiske placering kommer til at fylde voldsomt meget i mine klienters hverdag.

Med venlig hilsen
Poul Heidmann

v/Søren Toftgaard, adv.fm.

KOPI

Anmelder:

001 1498 10 P
Høstvej 10
8. strøgade 21
C 7010

KNUD BONLOV
ADVOKAT
VED STRANDEN 14
KØBENH. K. TLF. MI. 6963

Frederiksberg Birk
stempel/papirforbud

2/4
KROGER
[Handwritten signatures]

DEKLARATION.
=====

I anledning af, at vi underskrevne ejere af ejendommene matr.nr. 25 g af Frederiksberg, Carit Etlarsvej 4 A og 4 B, matr.nr. 25 dx af Frederiksberg, Carit Etlarsvej 2 og matr.nr. 25 dy af Frederiksberg, Frederiksberg Alle 39 i fællesskab har foretaget en gårdsanering, pålægger vi herved vore nævnte ejendomme med gensidig påtaleret følgende deklARATION, som til enhver tid uden særlig påtegning skal respektere nuværende og fremtidig prioritering samt de på ejendommene hvilende servitutter og fremtidige servitutter til det offentlige:

De nævnte 5 ejendomme skal have fælles gårdareal, og ejendommenes ledere skal være ansvarlige for vedligeholdelse af det fælles gårdareal.

Ejendommene har fælles indkørsel gennem porten til ejendommen Carit Etlarsvej 4 A. Portindkørselen vedligeholdes for fælles regning.

Der tilkommer hver ejendom dispositionensret over 3 af de 9 nyindrettede parkeringspladser.

Det påhviler ejerne i fremtidige parkeringskontrakter at indsatte bestemmelse om, at vognvask ikke må finde sted på ejendommens arealer og reparationer kun i nødstilfælde.

Såfremt 2 af ejerne måtte ønske, at en bestemt parkeringsplads som følge af overtrædelse af bestemmelserne skal opsiges, er den pågældende ejer forpligtet til at foretage en særlig ansøgning.

I tilfælde af, at en af de nævnte ejere bliver ledig og ikke ønsker at benytte sin parkeringsplads, kan den pågældende plads overføres til den næstkomende i rækkefølge.

- 2 -

hører, er den pågældende ejer pligtig at tilbyde pladsen de andre 2 ejere til disposition for en lejer i disses ejendomme.

Lejerne i ejendommen Frederiksberg Alle 39 har fælles og lige brugsret til skraldebøtterum og cykelrum på ejendommen Carit Etlarsvej 2.

Lejerne i ejendommene Carit Etlarsvej 2 og Frederiksberg Alle 39 har brugsret til tørrepladsen på Carit Etlarsvej 4 A og B.

Hvis to af ejerne begærer porten aflåset, har de krav på, at port- og låseinstallationer finder sted for fælles regning, og at lukning og åbning finder sted aften og morgen.

Vedligeholdelsesudgifterne vedrørende det "grønne område" afholdes af ejerne af Frederiksberg Alle 39 og Carit Etlarsvej 2, dog at udgifter til planter, blomster og fornyelse af indretninger betales med en trediedel af hver af ejerne.

Udgifterne til renholdelsen og vedligeholdelsen af skraldebøtterum, cykleskure og af gårdsplads iøvrigt for så vidt angår Frederiksberg Alle 39 og Carit Etlarsvej 2 afholdes af de to ejere i fællesskab efter nærmere aftale for så vidt angår disse ejendommers matrikulære areal, dog at ejeren af ejendommen Carit Etlarsvej 4 A og B selv renholder og vedligeholder de ejendommen tillagte parkeringsarealer, ligesom ejeren af denne ejendom selv renholder og vedligeholder sit matrikulære areal.

Nærværende deklaration kan af hver af ejerne opsiges med 2 års varsel, dog tidligst til ophør den 1. april 2004. Såfremt opsigelse ikke er sket til nævnte dato, fortsætter deklarationen, således at opsigelse kan ske med 2 års varsel til ophør en 1. april hvert tiende år. Endvidere kan opsigelse når som helst finde sted, såfremt to af ejerne ønsker dette, med 2 års varsel til en hvilken som helst 1. april, dog tidligst til ophør den 1. april 1979.

Såfremt opsigelse finder sted, reetableres i videst muligt omfang for fælles regning.

Såfremt parterne ikke kan enes om, i hvilket omfang reetablering skal finde sted, og hvem der skal afholde udgifterne hertil, afgøres en sådan tvist endeligt af en af Frederiksberg Grundejerforening, subsidiært Københavns Grundejerforening udmeldt voldgiftsmand.

København, den 12. juli 1964.

Som ejer af ejendommen
matr.nr. 25 g. Carit

Som ejer af ejendommen
matr.nr. 25 dx. Carit

ejer af ejendommen
matr.nr. 25 dy, Frede-
riksberg Alle 39:

Handwritten signature

Til vitterlighed om underskrifternes ægthed, daterin-
gens rigtighed og underskrivernes myndighed:

ANDERSEN
ADVOKAT
VED STRANDEN 11
KØBENH. T.F. NR. 6363

Handwritten signature

retselskabet
Løngade 20
KØBENH. V.

§ 142
§ 143
ore

indt...
... for retskreds nr. 2,
skieling, den 17/1 1904

Lyst Tingbogs Bind 1 B 267
1 A 327
1 F 172

Handwritten signature

Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rådhuset
1599 København V

doc 1147-739645

modt. = 9/9. 08

#17

København d. 29.9 2008.

Vedr. VVM-redegørelse og miljørapport – Cityringen samt forslag til kommuneplantillæg

Københavns Bymuseum har modtaget VVM-redegørelse og miljørapport i forbindelse med anlæggelsen af en Metrocityring og har foretaget en gennemgang af sagen.

Museet har bemærket, at VVM-redegørelsen har medtaget flere af de kulturhistoriske bevaringsværdier, som vi beskrev i "Arkæologisk og kulturhistorisk forundersøgelse".

I VVM-redegørelsen henvises der til de tidligere SAVE-registreringer, de såkaldte Bydelsatlas og kommuneatlas. Københavns Bymuseum vil gerne gøre opmærksom på, at disse ikke er ajourført. De tidligere SAVE-registreringer var en sammenlægning af arkitektoniske og kulturhistoriske bevaringsværdier, men dette er to forskellige parametre og burde vurderes særskilt. Dette er der taget højde for i de nye SAVE-registreringer (Visuelt Bygningsregister), som Københavns Bymuseum, i samarbejde med Center for Bydesign, har udført i udvalgte områder de seneste år. Læs mere på:
<http://www.planogarkitektur.kk.dk/Arkitektur/Bygningsregistrering.aspx>

Flere steder i redegørelsen er det svært at gennemskue konsekvenserne ved anlæggelsen af de forskellige stationer. For eksempel i afsnit 9.3.1 om Nørrebros Runddel står der, at Graverboligen samt tre bagvedliggende bygninger vil blive berørt, men ikke hvordan. Dette kunne et lokalplanforslag udbyde og klarlægge.

I VVM-redegørelsen bliver der gjort mulighed for nedrivning af villaen på Frederiksberg Allé 41 samt en midlertidig nedtagning af to sammenhængende baghuse i karréen. Københavns Bymuseum henviser til den arkæologiske og kulturhistoriske forundersøgelse, som museet udarbejdede i 2007 samt museets svar på forslag til lokalplan nr. 155 sendt til Frederiksberg Kommune.

Københavns Bymuseums arkæologisk afdeling vil blot gerne have rettet på side 139, afsnit 9.3.2, at der i områder med særlige arkæologiske interesser *skal* der foretages en arkæologisk udgravning i forbindelse med anlægsarbejdet.

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Davidsen
Stud. mag.
Københavns Bymuseum
stefda@kff.kk.dk
3328 4202

Inger Wiene
Museumsinspektør
Københavns Bymuseum
iwiene@kff.kk.dk
3328 4205

Rosemarie Boeck

Fra: planogmiljoe@frederiksberg.dk

Sendt: 30. september 2008 08:32

Til: Rosemarie Boeck

Cc: Karl Topsøe Jensen

Emne: VS: Vedr. lokalplanforslag nr. 154, 155 og 156

doc 1147-739643
modt 29/9 08

#16

Venlig Hilsen

Nada Al Zein
Plan- og miljøafdeling
3821 4101

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Stefanie Høy Davidsen [mailto:stefda@kff.kk.dk]

Sendt: 29. september 2008 14:33

Til: planogmiljoe@frederiksberg.dk

Emne: Vedr. lokalplanforslag nr. 154, 155 og 156

Til rette vedkommende

Vedhæftet er kommentarerne fra Københavns Bymuseum ang. lokalplanforslag nr. 154, 155 og 156.
Kommentarerne er ligeledes sendt per post.

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Davidsen
Stud. mag.
Københavns Bymuseum
stefda@kff.kk.dk
3328 4202

Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg

København d. 29.9 2008.

Vedr. lokalplanforslag nr. 154 Frederiksberg station på Cityringen

Københavns Bymuseum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte lokalplanforslag og har foretaget en gennemgang af sagen.

Hverken museets afdeling for nyere tid eller arkæologiske har bemærkninger til lokalplanforslaget.

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Davidsen
Stud. mag.
Københavns Bymuseum
stefda@kff.kk.dk
3328 4202

Inger Wiene
Museumsinspektør
Københavns Bymuseum
iwiene@kff.kk.dk
3328 4205

Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg

København d. 29.9 2008.

Vedr. lokalplanforslag nr. 156 Cityringens station ved Aksel Møllers
Have

Københavns Bymuseum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte
lokalplanforslag og har foretaget en gennemgang af sagen.

Hverken museets arkæologiske afdeling eller afdeling for nyere tid har ingen
bemærkninger til lokalplanforslaget.

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Davidsen
Stud. mag.
Københavns Bymuseum
stefda@kff.kk.dk
3328 4202

Inger Wiene
Museumsinspektør
Københavns Bymuseum
iwiene@kff.kk.dk
3328 4205

Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg

København d. 29.9 2008.

Vedr. lokalplanforslag nr. 155 Cityringens station ved Platanvej

Københavns Bymuseum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte lokalplanforslag og har foretaget en gennemgang af sagen.

Lokalplanforslaget muliggør en nedrivning af villaen på Frederiksberg Allé 41 samt en midlertidig nedtagning af to sammenhængende baghuse i karréen.

Københavns Bymuseum henviser til den arkæologiske og kulturhistoriske forundersøgelse, som museet udarbejdede i 2007. I afsnittet omhandlende stationen ved Platanvej skrev vi følgende:

Platanvej blev anlagt i 1866, som forbindelse mellem Frederiksberg Allé og Vesterbrogade. Siden 1830 havde området været anvendt til gartneridrft. Vejen blev beplantet med Platantræer som en allé, og villagrundene blev hurtigt solgt og bebygget, så vejen stort set var udbygget i 1880. I 1936 blev vejen overtaget af kommunen, og platantræerne blev fældet. Senere blev villaservitutterne ophævet, så i løbet af 1960erne blev størstedelen af villaerne revet ned og erstattet af højhuse og boligblokke i 5-6 etager. I dag er der kun få villaer tilbage.

Frederiksberg Allé blev anlagt fra 1700-04 med to dobbelte rækker lindetræer. Frem til 1863, hvor alléen blev åbnet som offentlig vej, var den kongens private vej og afspærret med porte.

Frederiksberg Allé blev renoveret i 1925.

Den første villa på Frederiksberg Allé 41 blev bygget i 1866. Den blev revet ned i 1933 med undtagelse af tårnet og staldbygningen, der blev indbygget i den nuværende villa, der er fra 1935. Kælderfundamentet fra den gamle villa blev også genbrugt.

Efter den tyske besættelse af Danmark i 1940 ansøgte villaens daværende ejer, filmproducent John Olsen (1888-1959), om at anlægge et beskyttelsesrum i haven, hvor han kunne opbevare film. Olsen var stifter af SAGA-biografen på Vesterbrogade og SAGA-studierne i Charlottenlund. Han står bag en del folkekomedier med Dirch Passer fra 1950erne.

Olsen fik tilladelse til at etablere beskyttelsesrummet, og det ligger stadig i havens sydøstlige hjørne. I dag er det helt dækket af jord og haveaffald, så kun toppen af luftskakten er synlig. Tilsyneladende er selve rummet også fyldt med haveaffald.

Såfremt beskyttelsesrummet skal tømmes, anmoder Københavns Bymuseum om, at få mulighed for at se den indefra.

Villaen på Frederiksberg Allé er en af de få tilbageværende villaer ved Plantanvej. Den nuværende villa fra 1935 er opført i funktionalistisk stil. Tårnet og garagen (tidligere staldbygning) fra den oprindelige villa tegnet af arkitekt Ove Petersen (1830-1892) er indbygget. Villaen er en af blot to fritliggende villaer, der bryder den ellers sluttede bebyggelse på sydsiden af Frederiksberg Allé.

Villaen har således kulturhistoriske bevaringsværdi og dette burde nævnes i lokalplanforslaget, til trods for at den kan nedrives. En bygning mister ikke sin kulturhistoriske betydning blot fordi den står til nedrivning. Museet synes, at det er en god ide at baghusene opføres igen, da disse efterhånden er et særsyn på Frederiksberg, men også i København.

Museets arkæologiske afdeling har ingen kommentarer til lokalplanforslaget.

Med venlig hilsen

Stefanie Høy Davidsen
Stud. mag.
Københavns Bymuseum
stefda@kff.kk.dk
3328 4202

Inger Wiene
Museumsinspektør
Københavns Bymuseum
iwiene@kff.kk.dk
3328 4205

1111 117594 RUD
739148

MODTAGET

29 SEP. 2008

Plan- & Miljøafd.

#15

Frederiksberg, 26. september 2008
Claus Bryld
Frederiksberg Allé 47. st.
1820 Frb. C.

FREDERIKSBERG KOMMUNE

Plan-og Miljøafdelingen

I henhold til Forslag til lokalplan nr. 155, Cityringens station ved Platanvej, kan der fremsættes indsigelser mv. inden 1. oktober 2008.

Den her fremsendte indsigelse drejer sig om den passus på s. 7, hvor der står:

”Konstruktivt forberedes stationen for opførelse af en bygning i op til 6 etager over terræn. På nuværende tidspunkt er der ikke taget stilling til opførelse og udnyttelse af en fremtidig bygning oven på stationen”.

Formuleringen er i sig selv mærkelig, men hvis der skal være en chance for indsigelse må denne bygge på formuleringen i den første sætning, nemlig at der ”konstruktivt” skal kunne rejses en bygning på 6 etager over terrænet.

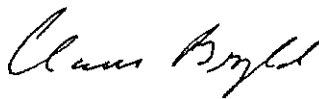
Opførelsen af metrostationen vil i sig selv blive en prøvelse for områdets beboere, men at arbejde med en sandsynlig opførelse af en stor bygning oven på stationen er at føje spot til skade. Dels vil det forlænge byggeprocessen til måske 2020 med de gener, der følger deraf, dels vil en sådan kæmpebygning skæmme det (nu) smukke hjørne og ligeledes Frederiksberg Allé. Den vil formentlig også kaste slagskygger over nærliggende gader og ejendomme.

En station på hjørnet af Platanvej og Frederiksberg Allé er i sig selv en betænkelig affære pga. Alléens unikke karakter (Platanvej blev bygningsmæssigt ødelagt for mange år siden). Men i alt fald bør den være så diskret som muligt – sådan som det mange steder er gjort i udlandet, f.eks. i Paris, Wien og Berlin – og

helst omgivet af f.eks. et mindre grønt område. Den nuværende infrastruktur vil heller ikke kunne bære den øgede trafik, som en kæmpebygning vil føre med sig.

Frederiksberg Kommune bør derfor trække denne passus ud af lokalplanen og arbejde med et smukt og diskret design for selve stationen.

Med venlig hilsen,

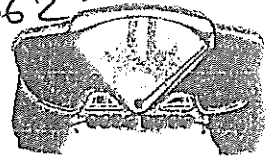


Claus Bryld,

Formand for ejerforeningen Frb. Allé 47/H. Ibsensvej 2-6.

114542 RB.

738862 ✓



John E. Bech

Carit Etlars Vej 4 B - DK-1814 Frederiksberg C - Denmark

24-9-08

TEKNISK DIREKTORAT
PLAN- OG MILJØAFD.
RÅDHUSET
2000 FRB.

#14

MODTAGET

26 SEP. 2008

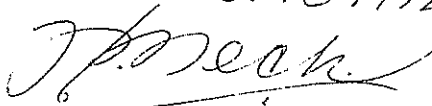
Plan- & Miljøafd.

BEMÆRKNING VEDR. LOKALPLAN NR. 155
FOR METROSTATION VED PLATANVEJ.

JEG BØR HER VED OPMÆRKSOM PÅ, AT DER I
OVENNÆVNTE LOKALPLAN PÅ SIDE 11 UNDER
PUNKTET "BEVARINGSVÆRDIG BEPLANTNING", AF-
SNIT 2, FOREKOMMER EN ALVORLIG FEJL, IDET
DET NAVNES, AT TRÆERNE INDENFOR LOKALPLAN-
OMRÅDET ER YNGRE END 25 ÅR OG DERFOR UDEN
KOMMUNAL-BESTYRELSENS TILLADELSE BLOT KAN
FÆLDES.

JEG HAR BOET PÅ OVENSTÅENDE ADR. I 30 ÅR OG
KAN DERFOR BEVIDNE, AT DE STORE TRÆER (PLATAN,
BØB, HESTEKASTANIE, FYR OG RUBINIA) ER MEST
ÆLDRE END 25 ÅR. RENT FAKTISK ER DE I FØLGE
EN ANDEN BERØRER MERE END 60 ÅR GAMLE.
IDET JEG FORVENTER, AT TEKNISK DIREKTORAT
TAGER DISSE OPlysNINGER TIL EFTERRETNING,
I MØDESER JEG AFDELINGENS SVAR.

MED VENLIG HILSEN


REDAKTØR

P.S. I JURIST MENER JEG, AT DET ER EN KLAR PROCE-
DUREFEJL, AT METRORINGEN ER VEDTAGET, FØR
DEN NØDVENDIGE LOKALPLAN ER GODKENDT.

Ejerforeningen matr. nr. 25b
Frederiksberg Allé 43 - Platanvej 2
Frederiksberg

Frederiksberg den 30. september 2008

Til
Frederiksberg Kommune
Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg

Forslag til Lokalplan nr. 155

I anledning af det kommende byggeri af en station ved Platanvej til Cityringen har Frederiksberg Kommune indkaldt indsigelser, synspunkter og ændringsforslag. På vegne af deltagerne i et beboermøde afholdt i ejendommen Frederiksberg Allé 43 - Platanvej 2 den 25. september 2008, skal bestyrelsen for ejendommens ejerforening hermed fremkomme med vores reaktion på lokalplanen.

Nyt hus på Frederiksberg Allé 41?

Som vi tidligere har skrevet til kommunen, stiller vi os stærkt tvivlende over for det formålstjenlige i at bygge et hus med seks etager oven på stationen. Vi mener, at det grønne islæt i kvarteret bør bevares af hensyn til helhedsindtrykket, omgivelserne og miljøet ved Frederiksberg Allé, herunder især indtrykket af træer på grunden og så meget som muligt af haven. Frederiksberg Kommune har jo en politik for bevarelse af træer og gør i almindelighed en stor indsats for at bevare træer overalt i kommunen.

Vi stiller os også fortsat undrende over for at den kommende metrostation ikke skal ligne øvrige metrostationer, og vi tilskynder kraftigt at netop dette spørgsmål genovervejes.

Det indtryk vi får af lokalplanforslagets rammer for et nyt hus, giver i øvrigt anledning til følgende kommentarer:

- Bebyggelsesgraden for det nye hus synes at kunne blive meget højere end bebyggelsesgraden langs Frederiksberg Allé i øvrigt. Er der regler for bebyggelsesgrader i almindelighed, og er de overholdt her?
- Der synes ikke at være taget højde for parkeringsmulighederne for bilister med ærinde i det nye hus.
- Byggelinjen ud mod Platanvej ser ikke ud til at skulle følge den ellers etablerede byggelinje på østsiden af Platanvej, hvorved det nordligste stykke Platanvej vil kunne blive uhensigtsmæssigt smal. Er der en overordnet plan her, og er den i givet fald overholdt?

Cykelparkering

Erfaringen fra andre metrostationer viser at underjordiske cykelparkeringsmuligheder ikke fungerer i praksis. Vi anser det derfor for væsentligt at der etableres cykelparkering som vil blive brugt i praksis på selve stationens grund. Vi mener ellers at kunne forudse at mange cykler vil blive parkeret op ad huse, alletræer og bænke i nærheden af stationen.

VVM-redegørelsen

Vi har to kommentarer til den miljøprøvning af lokalplanforslaget som udgøres af VVM-redegørelsen:

- (VVM-redegørelsen side 202, afsnit 10.8.2): Vores hus kunne være særligt udsat for forhøjet strukturlyd om natten i driftsfasen. Vi ser derfor gerne at planlægningen af afværgeforanstaltninger i anlægsfasen nyder fremme.
- (VVM-redegørelsen side 140, om træer): Det er nævnt at lindetræerne i Frederiksberg Allé bevares, men ikke at miljøet i kvarteret forringes ved at træerne ud mod Platanvej, herunder en gammel hestekastanje, forsvinder.

Med venlig hilsen
på ejerforeningens bestyrelses vegne

Jens Brix Christiansen, formand for ejerforeningen
Frederiksberg Allé 43-2th
1820 Frederiksberg C

e-mail: ejf-best@alesia.dk

Frederiksberg Kommune
Teknisk Direktorat
Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg

MODTAGET

25 SEP. 2008

Plan- & Miljøafd.

1197-1147-14
13738597
24. september 2008

Bemærkninger vedrørende Lokalplan nr. 155 for Metrostation ved Platanvej

1. Støjdæmpning

I "Cityringen VVM-redegørelse og miljørapport" fra maj 2008 står (p.202) angående strukturlyd:

"Driften af Cityringen kan medføre begrænsede overskridelser af grænseværdien for strukturlyd (20 dB(A)) for omkring 3000 boliger i tidsrummet mellem kl.18 og kl.07. Der er tale om et betydeligt antal overskridelser af permanent karakter."

Senere nævnes i rapporten, at overskridelserne vil være knapt 3 dB.

Umiddelbart kan 3 dB synes ubetydelig. Men decibelskalaen er logaritmisk: Når støjen stiger med 10 dB, opleves lydstyrken som dobbelt så kraftig. En forøgelse på 3 dB vil af det menneskelige øre opleves som ca. 24 % kraftigere. Det er noget der i høj grad kan mærkes og specielt om natten vil være ganske generende. Forskellige støjdæmpende foranstaltninger er påkrævede. Bl.a. kan overskridelsen af den (af myndighederne vedtagne) grænseværdi for strukturlyd reduceres ved - allerede nu i projekteringsfasen - at planlægge at dæmpe skinnebefæstningen ved og omkring stationen, hvor Metroen ikke ligger så dybt.

2. Villaen Frederiksberg Alle 41

Det er faktisk ikke nødvendigt at nedrive denne villa, der med den omliggende have er den sidste af sin art ved Frederiksberg Alle. Hvis man brugte den såkaldte kavernemetode til at bygge stationen, kunne villaen og den smukke have bevares. Under alle omstændigheder må der ikke bygges et 6-etages hus ovenpå stationen. Dette ville indebære en unødvendig ødelæggelse af Frederiksberg Alles unikke charme.

Chr. U. Jensen
Chr.U.Jensen
Professor
Carit Etlarsvej 2
1814 Frederiksberg C

Høringsvar vedr. lokalplansforlag nr. 154 fra Frederiksberg Gymnasium

Frederiksberg Gymnasium ser frem til indvielsen af den nye metrolinie og den udvidede Frederiksberg Station. Vi vil bestræbe os på, gennem velplanlagt samarbejde med Metroselskabet og Frederiksberg Kommune, at få skolen til at fungere så godt som muligt i selve byggefasen. Vi ser frem til dette tætte samarbejde og tilbyder at tone undervisningen i visse fag og klasser, så metrobyggeriet bliver genstand for undervisningen, hvorigennem offentligheden vil få et bedre kendskab til byggeriet, til miljøhensynene og til de teknologiske løsninger man vælger.

Under selve byggeriet har vi tre overordnede punkter, som vi gerne vil drøfte med kommunen og Metroselskabet:

- 1) Vi ønsker top prioriteret, at der i byggefasen skabes en sikker skolevej for såvel gående som cyklende. Vi er opmærksomme på, at skolevejen skal ændres og måske vil blive det ved flere lejligheder. En sådan ændring vil kræve en massiv oplysning af borgerne, af skolens elever og ansatte samt særlige forholdsregler, helst midlertidige lysreguleringer, ved krydsning af større trafikåre, som f.eks. Falkoner Alle.
- 2) Ved etablering af ny nedgang til skolen til erstatning for nedgangen i Holger Tornøes Passage gør vi allerede nu opmærksom på, at nedgangen benyttes til affaldsfjernelse, til varetransport og til cykelkælderadgang. Der er altså ikke blot tale om en adgang for eleverne til cykelkælderen. Etableringen af en ny nedgang skal således også koordineres med renholdningsselskabet, med brandvæsnet og med skolens pedel og kantine.
- 3) Vi beder om, at særligt støjende faser i byggeriet lægges i skolens ferier – sommerferie, efterårsferie, juleferie og vinterferie. Vi vil i øvrigt samarbejde om disse byggefasen også under hensyn til, at skolen skal kunne drives så normalt som muligt. Vi gør dog opmærksom på, at i månederne maj og juni afholdes hvert år skriftlig og mundtlig studentereksamen – og det kræver ro af hensyn til elevernes koncentration.
- 4) Vi beder om et særligt forarbejde med hensyn til sikring af skolens lokaler mod støj og forurening fra byggepladsen under hele byggeriet – og vil gerne drøfte f.eks. støjafskærmning, behov for særligt glas i visse vinduespartier og forholdsregler mod slitage på skolens gulve. Vi vil gerne have en støjeksperter til at gennemgå skolens lokaler forinden for lydgener i de modeller, som Metroselskabet arbejder med.

Med hensyn til konstruktionen af den ny station har vi følgende bemærkninger:

1. Der skal af sikkerheds årsager etableres en skarp adskillelse mellem skolens område og den ny metrostations fysiske område.
2. Såfremt der etableres nye underjordiske cykelpareringer bør disse have direkte adgang til metroen og IKKE adgang til skolens område.
3. I øjeblikket benyttes skolens trappetårne som nødudgang for kommunens P-anlæg. Ved etablering af den ny metrostation bør dette forhold afløses af en direkte adgang fra P-kælderen til Metrostationen, og deraf følgende sløjfning af adgangen til skolens trappetårne.

Med venlig hilsen

Jannik Johansen

rektor for Frederiksberg Gymnasium

Dato: 21/9 2008

Til:
Frederiksberg Kommune.
Plan- og Miljøafdelingen.
Rådhuset.
2000 Frederiksberg.

Hermed følger Danmarks Naturfredningsforenings Frederiksberg-afdelings bemærkninger til lokalplanforslag for Metro Cityringens Stationer på Frederiksberg.

Forslag til Lokalplan nr. 156
Cityringens station ved Akselmøllers Have.

Vi er meget tilfredse med forslaget, som indeholder de forslag vi tidligere er kommet med. Vor ide' med at få trukket elevatortårnet og trapper så langt op mod Godthåbsvej som muligt, og få søgt parkens beplantning genskabt i videst mulig omfang, er nu indeholdt i planen. Det er meget vigtigt at Aksel Møller Have bibeholdes som et grønt åndehul midt i et tæt bebygget kvarter.

Forslag til Lokalplan nr. 155
Cityringens station ved Platanvej

Vi beklager meget at man i forbindelse byggeriet af metrostationen, må ofre den sidste villa med have ud til Frederiksberg Alle'. Frederiksberg Alle's grønne miljø er enestående i hele Danmark og vil blive stærkt påvirket af dette anlægsarbejde. Det er derfor uforståeligt at man i planen samtidig vil tillade at der kan bygges et 6 etagers hus hen over stationen!

DN lokalafdeling havde forventet at kommunen havde udlagt stationsområdet til et grønt område, som kunne erstatte den have som nu fjernes! Dette kan gøre Frederiksberg Alle' til et endnu smukkere sted, hvis et sådant anlæg bliver anlagt på stationens for plads!

Vi kan ikke forstå hvorfor netop denne station skal have et 6 etagers hus placeret hen over stationsarealet. Området er ikke særlig stort og her skal også være plads til stationens funktioner, såsom overjordisk cykelparkering og bus stoppested m.m. Der vil heller ikke være mulighed for skabe parkeringspladser til husets beboeres eventuelle biler. Et sådant hus vil også være til stor gene for naboerne til stationen, da stedet i forvejen er meget tæt bebygget!

Derfor bør muligheden for at der kan opføres et 6 etager hus fjernes fra lokalplanen og erstattes med en bestemmelse om at området skal fremstå som en grøn plads med træer. Dette vil i forbindelse med Frederiksberg Alle's træer og som erstatning for villa havens flere **over 25 år gamle træer** (se luffoto på Lokalplanforslagets forside) skabe et område som vil respektere stedets enestående kulturhistoriske og grønne profil.

Med venlig hilsen
På afdelingsbestyrelsens vegne

Niels Hartung Nielsen
Vesterbrogade 186 3.tv.
1800 Frederiksberg C
Tlf. 20 43 43 90

1147-114942

736593

Frederiksberg Kommune
Teknisk Direktorat
Plan- og Miljøafdelingen

Dato 16.9.2008

Ang.: Lokalplan nr. 154 (metrostation).

1.

For ca. 15 år siden fortalte to civilingeniører, ansat i Kommunen, at søjlerne mod gaden i ejendommen Sylows alle 4, meget let kunne forskubbes ved påkørsel af et tungt køretøj. Det samme gør sig vel gældende for søjlerne mod gymnasiet. Forinden bygningerne udsættes for dynamiske kræfter ved udgravning, må søjlerne sikres.

2.

For 10 år siden, da den første metrostation blev bygget, tilkendte Kommissarius os 500.000.- for midlertidig ekspropriation i 3 år. Vi vil igen gerne have Kommissarius til at vurdere erstatning for dels den midlertidige ekspropriation og dels den endelige ekspropriation.

3.

Erstatningen, som vi får tilkendt, skal bruges til forbedring af ejendommen, indvendigt og udvendigt uden husleje-forhøjelse.

Ejendommen er attraktiv. Men når vi får adgang til 2 metrostationer er ejendommen den mest attraktive byejeendom i Danmark.

Jeg synes, at det vil være ønskeligt, at man målbevidst sørger for, at beboersammensætningen kommer til at udgøre et repræsentativt udsnit af borgerne i Kommunen. Kommunen kan ved samarbejde med Lejerbo og med sin anvisningsret i løbet af få år opnå dette.

Med venlig hilsen



Preben Marcussen pens. ejd.mægler og arkitekt

Sylows alle 4 3-5

1147 - 114542, RB

735050

Grete Gundelach
Nyvej 1 A, 2.th.
1851 Frb. C.

den 9. september 2008

MODTAGET

11 SEP. 2008

Plan- & Miljøafd.

Frederiksberg Kommune
Teknisk Direktorat
Plan- og Miljøafdelingen
Frederiksberg Rådhus
2000 F.

Vedr metrocitring og lokalplan nr. 155.

1. Er placeringen af de tre Frederiksberg-stationer allerede vedtaget?
2. Hvad er begrundelsen for, at man har valgt at lægge linieføringen fra Frederiksberg Station til stationen ved Platanvej under det mest sårbare område: Edisonsvej, Hollændervej, Amicisvej, og Nyvej (jf. de skader, der opstod på nu eksisterende bygninger i forbindelse med bombardementet af den franske skole d. 21. marts 1945) ?
3. Hvad er begrundelsen for, at stationen ved Platanvej skal ligge så langt ud mod Frederiksberg allé, at den indvendige kørebane skal sløjfes? Det vil ødelægge helheden og kontinuiteten langs den sydlige side af alléen. Er det ikke muligt at fastholde den eksisterende byggelinie og trække stationen de få meter tilbage, så alléen kan bevare sit oprindelige udseende?

Med venlig hilsen

G. Gundelach

Grete Gundelach

1147-114542 RB.

735052

8

Den 9. september 2008

MODTAGET

11 SEP. 2008

Plan- & Miljøafd.

Til:
Teknisk Direktorat
Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg

Input ifm offentlig høring om forslag til lokalplan nr. 155 for Cityringens station ved Platanvej og forslag til Kommuneplantillæg nr. 5 med VVM-redegørelse

Vi har følgende kommentarer til ovenstående forslag:

- 1.a. Vi ønsker principielt ikke at der bygges nogen ny bygning på Frederiksberg Allé 4 men at en metrostation etableres der på samme måde (en åben plads med nogle glaspyramider og en glaselevator) som den der er etableret ved f.eks. Forum og Magasin.
- 1.b. Kan 1.a. ikke imødekommes, så ønsker vi i givet fald at der ikke bygges højere end 4. sal samt at evt. metrofaciliteter (inkl. cykelparkering) indbygges i en sådan bygning, således at vi kan bevare Frederiksberg Allés udseende på samme måde som i dag. Dvs vi ønsker ikke nogen egentlig stationsforplads.
- 1.c. Hvis der bygges en bygning (inkl. cykelparkeringsfaciliteter) som anført under 1.b., vil vi foreslå at Teknisk Direktorat f.eks. tager på udflugt til Glostrup Centrets kælder-arealer hvor der er etableret en lysmalet og "venlig" cykelkælder med overvågningskameraer, som man føler sig tryk ved at parkere og færdes i ved aflevering og afhentning af sin cykel.
- 1.d. Hvis der bygges en bygning (inkl. cykelparkeringsfaciliteter) som anført under 1. b, så vil vi foreslå at den udlægges til beboelsesformål og ikke til restaurations-, café- eller andre støjende formål.
2. Vi er opmærksomme på at byggearbejdet vil komme til at støje. Vi foreslår derfor at arbejdet med metroen og dermed også arbejdsstøjen begrænses til dagtimerne (kl. 8-17) på hverdage.
3. Vi er glade for vores høje og grønne træer på Frederiksberg Allé og alléens tilstødende gader – vi foreslår at de træer som kommer i vejen for byggeriet midlertidigt tages op, placeres i Frb Have et par år og så sættes tilbage igen når byggeriet er færdigt. Det har kunnet lade sig gøre andre steder i verden at bevare de eksisterende træer ifm nybyggeri – se f.eks. Miho-museet uden for Kyoto i Japan.

Med venlig hilsen

I Olsen & Jørn Nørgaard Christensen

I Olsen og J N Christensen
Platanvej 6, 7. sal, lejl. 4
1810 Frederiksberg C

MODTAGET

16 SEP. 2008

Plan- & Miljøafd.

1147-114542 RB

≠ 7 736129

Frederiksberg Kommune
Vej- og Parkafdelingen
Teknisk Direktorat
4. sal, værelse 89A
Att.: Vej- og Parkchef Peter Schøller Rasmussen

Frederiksberg, den 9. september 2008

Vej- og parkafdelingen

MODTAGET

15 SEP. 2008

JNK
KOP171

Ansøgning om yderligere trafiksanering af Frydendalsvej

Høringssvar vedrørende "Cityringen – VVM-redegørelse og miljørapport"

Hvem retter henvendelse?

På vegne af en af beboerne på Frydendalsvej nedsat vejgruppe retter vi hermed henvendelse til kommunen med henblik på at indlede en dialog om (i) etablering af yderligere permanente fartdæmpende og trafiksanerende(-reducerende) foranstaltninger samt (ii) etablering af eventuelle midlertidige trafikforanstaltninger under Metro-byggeriet.

Baggrund for henvendelsen – hurtigkørende gennemkørselstrafik

Frydendalsvej plages af meget, ofte forholdsvis hurtigkørende, gennemkørselstrafik. Dette gælder både personbiler, taxaer og desværre også mange lastbiler. En lokal trafiktælling foretaget af nogle beboere på Frydendalsvej viser et gennemsnit på cirka 900 køretøjer pr. døgn, bilag 1. Denne gennemførselstrafik steg voldsomt under den midlertidige lukning af Madvigs Allé i 2007. Vi har derfor grund til at tro, at gennemkørselstrafikken vil stige meget voldsomt, når Platanyej lukkes i forbindelse med Metro-byggeriet.

Beboerne frygter endvidere den stigende trafik af især tunge køretøjer, som vil forekomme under Carlsberg-byggeriet, samt når området står færdigt og der flytter cirka 2000 beboere og 2000 erhvervsdrivende/-erhvervsaktive ind i Carlsberg-området.

For cirka 20 år siden blev der for beboernes regning etableret hastighedsdæmpende bump med cirka 70 meters interval. En del af bumpene er noget "bløde", og deres virkning er derfor begrænset. Gennemkørselstrafikken er siden etableringen steget voldsomt, hvorfor bumpene tilsyneladende ikke virker "afskrækkende" eller sanerende på gennemkørselstrafik.

Der er på Frydendalsvej etableret hastighedsbegrænsning på 30 km/t, men den overholdes sjældent af gennemkørselstrafikken (men nærmest kun af beboerne), måske fordi skiltningen ikke er placeret iøjnefaldende.

Der er fundet ca. 50 tvær- og langsgående sætningsrevner i asfalten på Frydendalsvej, hvoraf én er ca. 10 m. lang i den cirka 5 år gamle asfalt, bilag 2. Jacobys Allé, hvis asfalt er lagt i samme periode, har kun tre sætningsrevner.

9/

Hvorfor er det vigtigt med yderligere trafikdæmpende foranstaltninger?

Frydendalsvej har mange bløde trafikkanter. Udover to småbørnsinstitutioner er der mange cyklende børn fra Brøndsteds Allé, Halls Allé, Rahbeks Allé samt Bakkegårds Allé til Ny Hollænderskolen. En del af disse børn bliver også kørt til skole i bil, og denne trafik kører desværre ad Frydendalsvej. Der er endvidere flyttet mange nye familier ind på Frydendalsvej i de seneste tre år, og p.t. bor der cirka 50-60 børn under 15 år på vejen. Mange af disse børn står på rulleskøjter og på skateboard på vejen. Den øgede tunge trafik kan desuden få konsekvenser for husene på vejen, der for flertallets vedkommende ikke er bygget på fundament, men direkte på jord, hvorfor trafikbelastningen kan medføre skade på husene. Derudover er der mange bilister, der kommer fra Jacobys Allé og skal dreje ned af Frydendalsvej, som ikke stopper op, men drejer med høj fart ud på Frydendalsvej. Og så er der bilister, der skal dreje ned ad Jacobys Allé, der heller ikke stopper og orienterer sig. Det skaber ofte farlige situationer med hårde opbremsninger for især cyklister, men også for fodgængere og bilister.

Frydendalsvej er en lokalvej

Frydendalsvej er som bekendt udlagt som en lokalvej, og en lokalvej skal som bekendt "afvikle trafikken fra trafikvejene til selve turmålet/boligen", jf. kommuneplan 2004, og skal ikke tjene som gennemkørselsvej. Gennemkørselstrafik skal fortrinsvis ske ad trafikvejene, jf. fx. Kommuneplanstrategi 2008, side 20: "Lokalområderne, der er beliggende mellem trafikvejene, trafiksaneres på opfordring fra og i tæt dialog med beboerne i området, så der skabes mere sikre, fredelige og grønne veje, hvor bilernes hastighed og unødigt gennemkørsel er reduceret."

Jf. punkt 9.1.2, side 113, i Cityringen VVM-redegørelse og miljørapport skal det ved trafikplanlægning sikres, at u hensigtsmæssig omlægning af større trafikmængder til bl.a. Frydendalsvej under Metro-byggeriet hindres.

Løsningsforslag

Følgende foranstaltninger kunne eksempelvis sættes i værk:

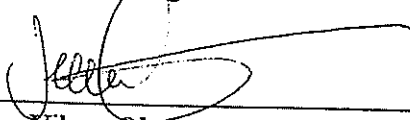
1. Synligt påbud om max 15 km/t. samt indkørsel forbudt/ærindekørsel tilladt-skilt Vejen har allerede skilte med anbefaling af max 30 km/t, men de er ikke placeret særligt synligt. Et egentligt påbud om en max. hastighed på 15 km/t vil antageligt få nogle bilister til at køre langsommere. **Bilag 3**
2. Etablering af fortov i begge ender af Frydendalsvej samt ved Jacobys Allé som det ses på flere andre sideveje til Frederiksberg Allé, **bilag 4, 4.1**. Skiftetfrekvensen i lyskurven Frydendalsvej/Vesterbrogade er 60/15 sekunder. Dette tyder på, at ud- og indkørsel til Frydendalsvej ikke er vægtet særligt højt. Desuden har kommunen gennemført fortov i lyskryds på Godthåbsvej/Fuglebakkevej, **bilag 4.1**. Det kan nævnes, at kommunen har gennemført fortove på Pelargonievej/Magnolievej, som har meget lidt trafik.
3. Nedsættelse af vejbredden ved eksisterende vejbump til 2,75 m, jf.. Vejdirektoratets vejregler, samt reetablering af indvendige borner, **bilag 5**. Ved at indsnævre vejen ved bumpene kan to biler ikke passere hinanden samtidig, og dette kunne medvirke til at gøre det mindre attraktivt at køre igennem Frydendalsvej. Ved fortovsreovering for cirka 5 år siden blev 12 stk. borner, som var placeret inden for kantstensrækken, fjernet, og de er endnu ikke sat tilbage. Disse borner blev betalt af beboerne, da vejbumpene blev etableret for 20 år siden. Det er konstateret, at en del bilister kører ind over fortovet for at slippe for bumpene, hvorved der skabes meget farlige situationer for fodgængere.

4. En mere drastisk løsning kunne være en midlertidig ensretning af vejen. Frydendalsvej er den eneste vej mellem Kingosgade og Pile Allé med tilladt kørsel i begge retninger. Dette giver gennemkørsel fra både Vesterbrogade og Frederiksberg Allé.

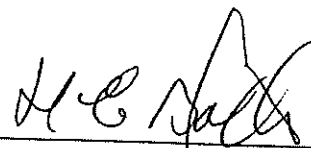
Videre forløb

Vi ser frem til at drøfte denne henvendelse nærmere med kommunen, og ser frem til at modtage kommunens tilbagemelding. På borgermøde den 28. august 2008 vedrørende Metro-byggeriet gav vej- og parkchef Peter Schøller Rasmussen tilsagn om at mødes med vejgruppen med henblik på at drøfte trafiksanering af Frydendalsvej, og vi ser frem til dette møde.

På vejgruppens vegne:



Jeanne Vilsøe Olesen nr. 26 (kontaktperson)



Hans Eric Bøttern, nr. 6



Hans Bang Willadsen, nr. 12



Karsten Pers, nr. 9

MODTAGET

23 JULI 2008

Plan- & Miljøafd.

Den 22. juli 2008

Frederiksberg kommune
Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset
2000 Frederiksberg

Vedr.: Lokalplanforslag nr. 155 og forslag til tillæg nr. 5 til
kommuneplan 2004.
Ejerforeningen Platanvej 6 og 8, 1810 Frederiksberg C.

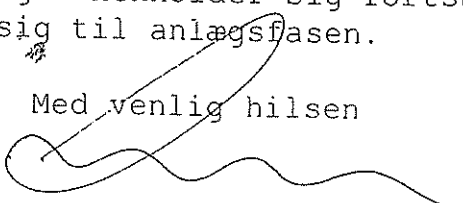
Kommunen har fremlagt ovennævnte lokalplan offentligt og anmodet om indsigelser, synspunkter og ændringsforslag inden den 1. oktober 2008.

Ejerforeningen Platanvej 6 og 8, 1810 Frederiksberg C, skal i den anledning foreslå følgende ændringer til den fremlagte plan:

- Af planens afsnit 5.3 fremgår det, at stationsbygningen på Frederiksberg Allé 41 skal bygges i op til 6 etagers højde. Det er ejerforeningens opfattelse, at en bygning i 6 etagers højde på det pågældende sted vil ødelægge helhedsindtrykket i lokalområdet omkring hjørnet Frederiksberg Allé og Platanvej. Der bør efter foreningens opfattelse ikke bygges i over 4 etagers højde, hvis bygningen skal kunne indgå i en helhed med det eksisterende byggeri.
- I afsnit 5.4 fremlægges to muligheder for placering af de servicefunktioner m.v., der skal etableres i tilknytning til stationen. Det er ejerforeningens opfattelse at der ikke bør etableres en stationsforplads til funktionerne, men at man i stedet bør vælge det andet forslag, som indebærer at servicefunktioner integreres i et nybyggeri over stationen.

Ejerforeningen sendte endvidere den 4. september 2007 en række forslag i forbindelse med Kommunens udarbejdelse af VVM-redegørelse. Ejerforeningen henholder sig fortsat til disse forslag, som alle knytter sig til anlægsfasen.

Med venlig hilsen


John Lademann

Alice Josefsen

Fra: Charlotte la Cour
Sendt: 4. september 2008 11:45
Til: 'staffeldt@pc.dk'
Emne: VS: cykler og fajning

1147-774

#5

Kære Erik Staffeldt

Tak for din mail den 3. september 2008 til formanden for Teknik- og Miljøudvalget Margit Ørsted om Metrocityringen, cykler og renholdelse langs fortovene.

Udvalgsformanden har videresendt din henvendelse til Teknisk Direktorat således, at dine bemærkninger til Metrocityringen kan indgå som høringssvar på den offentlige høring om forslag til Kommuneplantillæg nr. 5 og VVM-redegørelse for Cityringen.

Hvad angår dine kommentarer og spørgsmål om cykler og renholdelse langs fortovene har udvalgsformanden bedt Teknisk Direktorat om direkte at besvare dig, samt om at se en kopi af det svar du modtager.

Med venlig hilsen
Charlotte la Cour

Sekretær for Formanden for Teknik- og Miljøudvalget

Frederiksberg Kommune
Rådhuset, 3. sal, værelse 135
2000 Frederiksberg
Tlf.: 3821 4081 - Fax: 3821 4500
Mail: chla02@frederiksberg.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Erik Staffeldt [mailto:staffeldt@pc.dk]
Sendt: 3. september 2008 09:45
Til: Margit Ørsted
Emne: cykler og fajning

Kære Margit Ørsted

Jeg overværede borgermødet om Metro-cityringen på Ny Hollænderskolen, som jo var meget flot besøgt af en del ængstelige beboere. ... Og noterede, at du har nævnt på et lignende møde, at ejerne jo får en værdistigning, når Metroen kommer lige udenfor deres hjem. Det skal nok passe. For, som man siger i bl.a. Jylland: Det skal være skidt før det bliver godt. Kør endelig på med den metro. Det store flotte træ mellem Platanvej og Carit Etlars Vej burde nok skånes, og der er vist behov for at fjerne usikkerheden om udformningen af et eventuelt bebyggelse oven på Frederiksberg Allé-metrostationen (som den vel skal hedde).

Trafik: Jeg synes, man skulle gøre Platanvej ensrettet for at tage lidt af trykket fra den normale trafik - eller bygge en bro fra et stykke henne ad Madvigs alle, hvor den "daglige trafik" løften hen over byggepladsen. Man kan evt. alene lade person- og varevogne passere broen. Dine bemærkninger om de mange cykler er jeg fuldstændig enig i. Det er et stort sikkerhedsproblem, som folk ikke fatter. Der er ledige cykelstativer mellem brandstationen og hovedbiblioteket, samtidig med at der vælter cykler rundt på pladsen ved Frederiksberg Centret og mellem centret og gymnasiet. Jeg håber snart, din partifælle, justitsministeren, får gjort noget for at hjælpe med oprydningen. Københavns Kommune synes at være i gang med at indføre chip til cykler, så man kan se, om de er stjålet. Det vil Frederiksberg måske også. Hvorfor så ikke tage skridtet fuldtud og kombinere med et register, så man kan se, hvem der ejer en cykel, der evt. er "ulovligt" henstillet?

Det var nogle kommentarer og spørgsmål.

Nu et (andet) forslag:

Kommunen er flink til at lade nogle fejmaskiner (støvsugere) køre langs fortovene og samle skarn sammen. Men hvor der holder biler, kan maskinen jo ikke komme til. Det problem har man løst hos vores svenske broderfolk: i Malmø er der et trafikskilt på vejene, hvoraf det fremgår, at den og den dag hver måned er standsning og parkering ikke tilladt. Underforstået: der skal fejes. Da skiltene er opstillet permanent, kan

jeg forestille mig, at fejmaskinerne også kører lørdag og søndag.

Venlige hilsener
Erik Staffeldt
Asmussens Allé 5,3.th.
DK-1808 Frederiksberg C
+45 33258101/28351772
staffeldt@pc.dk
erik.staffeldt@gmail.dk
se også:
www.kbhmarineforening.dk
www.arctic-journalists.com

Alice Josefsen

Fra: planogmiljoe@frederiksberg.dk
Sendt: 3. september 2008 08:50
Til: 'Ole Møller'
Emne: SV:

#4

Kære Ole Møller

Tak for kommentarerne til planforslagene for Cityringen. Når den offentlige høring afsluttes den 1. oktober, vil der blive foretaget en opsamling og vurdering af samtlige indkomne høringssvar. Kommunalbestyrelsen vil i forbindelse med den endelige vedtagelse af planerne beslutte, om der skal ske ændringer i de fremlagte planforslag.

Venlig hilsen

Plan- og Miljøafdelingen.

Nada Al Zein
 3821 4101

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Ole Møller [mailto:olemol@ghh.jay.net]
Sendt: 2. september 2008 15:08
Til: planogmiljoe@frederiksberg.dk
Emne:



Ejerforeningen Godthåbs Have
 Aksel Møllers Have 2-30, Godthåbsvej 35-41
 www.godthaabshave.dk E-mail: ejk@ghh.jay.net
 Frederiksberg, 2.9. 2008

Frederiksberg Kommune
 Teknisk Direktorat
 Plan- og Miljøafdelingen
 Rådhuset, DK 2000 Frederiksberg

Vedhæftet fremsender jeg hermed henvendelse vedrørende lokalplan nr. 156: Metrostation i Aksel Møllers Have. Henvendelsen sendes også pr. fodpost.

I skrivelsen har bestyrelsen forsøgt at medtage alle de synspunkter og spørgsmål, vi har modtaget fra beboere i ejendommen.

Venlig hilsen,
 på bestyrelsens vegne,

Ole Møller, bestyrelsesformand
 Aksel Møllers Have 14,7.tv,
 2000 Frederiksberg



Ejerforeningen Godthåbs Have

Aksel Møllers Have 2-30, Godthåbsvej 35-41
www.godthaabshave.dk E-mail: ejk@ghh.jay.net
Frederiksberg, 2.9.2008

1147-1145.42

733264

MODTAGET

04 SEP. 2008

Plan- & Miljøafd.

#4

Frederiksberg Kommune
Teknisk Direktorat
Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset, DK 2000 Frederiksberg
Fremsendes både pr. e-mail og som fodpost

Lokalplan nr. 156 vedr. Metrostation i Aksel Møllers Have:

I Informationsskrivelse af 1.7.2008 til beboerne omkring Aksel Møllers Have vedrørende lokalplan 156 for Cityringens station ved Aksel Møllers Have efterlyser Direktoratet bemærkninger til planforslaget. Nedenfor finder De en opsummering af **de oplysninger ejerforeningen har efterlyst siden 2005, og som ikke er oplyst i lokalplanforslaget.**

- **En tidsplan over arbejdet.**
Hvornår forventes arbejdet med stationen Aksel Møllers Have at gå i gang, og hvor længe vil det pågå?
- **En risikovurdering af de skadevirkninger metrobyggeriet kan få på "Godthåbs Have,"** herunder hvordan bygherren vil sikre, at vores ejendom ikke lider skade før og under byggeriet.
- **Hvilke konkrete gener vil der blive for beboerne** i form af ..rystelser, støj, forurening, herunder i hvilket tidsrum på dagen vil arbejdet foregå?
..kørsel med tunge lastbiler: i hvilket tidsrum på dagen og i hvilket omfang?
- **Arbejdspladsens præcise placering** i parken, samt placering af indhegninger, plankeværk og afspærringer, arbejdsskure m.v.
- **Hvilke konsekvenser** vil det ovenstående få for **beboernes dagligdag** før, under og efter byggeriet?
Herunder: hvilke **adgangsveje vil der være for redningskøretøjer til undsætning af beboere** i tilfælde af en nødsituation (brand og sygdom).
- I hvilket omfang, og hvor bliver **parkeringspladser nedlagt?** – og hvad gør beboerne så?
- Hvad vil man gøre for at **undgå cykelkaos** efter etableringen? (jfr. Frederiksberg Station)

Til slut skal det præciseres, at denne henvendelse til kommunen er **den sidste i en lang række fra beboerne i ejendommen Godthåbs Have.** Ejerforeningen imødeser Deres tilbagemelding om, hvornår Plan- og Miljøafdelingen forventer at have svar på ovenstående spørgsmål.

Venlig hilsen, på bestyrelsens vegne,

Ole Møller, bestyrelsesformand
Aksel Møllers Have 14,7.tv,
2000 Frederiksberg

Rosemarie Boeck

Fra: Kurt Kristensen [Kurt@Lejerbo.dk]

Sendt: 25. september 2008 11:49

Til: Rosemarie Boeck

Emne: SV: Lokalplan nr. 154

ACC: 1147-8386?

Lige en yderligere bemærkning til sagen:

CC

Vi beder om, at det overvejes, helt at undlade etablering af adgangsvejen til den nye bane via Holger T.s Passage. Det må da være muligt at benytte de eksisterende op- og nedgange via en underjordisk forbindelse?

Hvis dette ikke lader sig gøre foreslår vi, at den nye nedgang vendes 180 grader, så tilgangen bliver fra fodgængerområdet, og ikke fra Sylows Alle. Det er vores opfattelse, at denne løsning vil begrænse trafikken forbi vores boligejendom, og give mulighed for at indskrænkningen af vores haveanlæg kan begrænses.

Med venlig hilsen

Kurt Kristensen
Forretningsfører



Gl. Køge Landevej 26,
2500 Valby
Tlf.: 3812 1150
Mobil: 3084 5150
Mail: kurt@lejerbo.dk
www.lejerbo.dk

Fra: Rosemarie Boeck [mailto:robo02@frederiksberg.dk]

Sendt: 25. september 2008 11:37

Til: Kurt Kristensen

Emne: VS: Lokalplan nr. 154

Kære Kurt Kristensen

Tak for kommentarerne til planforslagene for Cityringen. Når offentlighedsfasen afsluttes den 1. oktober, vil der blive foretaget en opsamling og vurdering af de indkomne høringssvar. Kommunalbestyrelsen vil i forbindelse med den endelige vedtagelse af planerne beslutte, om der skal ske ændringer i de fremlagte projektforslag.

venlig hilsen

Rosemarie Boeck
Planlægger
Plan- og Miljøafdelingen / Plankontoret
Frederiksberg Kommune

25-09-2008

99



T: 3821 4063 E: robo02@frederiksberg.dk

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: planogmiljoe@frederiksberg.dk

Sendt: 17. juli 2008 14:22

Til: Rosemarie Boeck

Emne: VS: Lokalplan nr. 154

Venlig Hilsen

Nada Al Zein

Plan- og miljøafdeling

3821 4101

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Kurt Kristensen [<mailto:Kurt@Lejerbo.dk>]

Sendt: 17. juli 2008 11:06

Til: planogmiljoe@frederiksberg.dk

Cc: gunnar.sorensen@oncable.dk; freddy-nilsson@pc.dk; Ditlev Friis

Emne: Lokalplan nr. 154

Kommunen har med "Information", dateret 1. juli 2008 orienteret om forslag til den ovenfor nævnte lokalplan, herunder at der er høringsfrist til 1. oktober 2008.

Ud fra forslaget til lokalplanen fremgår det

- At grænsen for lokalplanen er placeret helt op til den vestlige facade på Lejerbos afd. 276, Sylows Alle 4.
- At der tilsyneladende tænkes en varig, væsentlig reduktion af samme boligafdelings friarealer, herunder også p-arealet.

Jeg skal i sagens anledning, på vegne af boligorganisationen Lejerbo-Frederiksberg orientere om, at den i denne forbindelse aktuelle Lejerbo-ejendom har været særdeles hårdt belastet af forskellige byggeaktiviteter igennem efterhånden mange år.

Først byggede man Frederiksberg Center, dernæst kom Metroen, i hvilken forbindelse en meget stor del af ejendommens udearealer og hele p-pladsen blev anvendt (eksproprieret) til byggeplads og senest har gymnasiebyggeriet anvendt samme areal til byggeplads.

Det må være indlysende for enhver, at ejendommens beboere efterhånden er ved at være godt "slidte" af, i så lang tid at have været nabo til diverse, omfattende byggeprojekter, og i den forbindelse været afskåret fra friarealer og p-pladser.

Dertil kommer den betydelige støj- og støvbelastning, som byggerierne har påført beboerne.

De aktuelle planer om bygning af Cityringen medfører, at der vil gå endnu en årrække, inden byggeaktiviteterne bringes endeligt til ophør – og derefter vil der være en meget forstærket persontrafik fra tidlig morgen til sent på aftenen, umiddelbart uden for lejlighedernes soveværelser, altaner og i særdeleshed ud for terrassen til det i ejendommen beliggende bofællesskab for psykisk- og fysisk handicappede unge mennesker.

Jeg anmoder derfor om, at der i den fortsatte planlægning tages et udvidet hensyn til vores lejere, og at byggepladsen placeres længst muligt fra ejendommen, at reduktionen af vores friarealer, både under og efter byggeriet, reduceres mest muligt samt, at miljøbelastningerne af ejendommen og dens beboere begrænses mest muligt.

100

Afslutningsvis ønsker jeg at give udtryk for Lejerbos interesse og forventning med hensyn til inddragelse i den del af planlægningen, som berører vores ejendom, Sylows Alle 4.

Med venlig hilsen

Kurt Kristensen
Forretningsfører



Gl. Køge Landevej 26,
2500 Valby
Tlf.: 3812 1150
Mobil: 3084 5150
Mail: kurt@lejerbo.dk
www.lejerbo.dk



Afdelingsbestyrelsen, afd. 276-0
Sylows Alle 4.
2000 Frederiksberg

MODTAGET
17 SEP. 2008
UDVALGSFORMAND

doc 1147-457372
373

Frederiksberg d.16 September 2008

Att.: Margit Ørsted
teknik og miljøudvalget

Forslag til ændring af Cityringens perronanlæg 180 grader i Holger Tornøes passage.

- 1.) Grundet antallet af forventede passagerere i Holger Tornøes passage er det efter vores bedste overbevisning og efter mange års bopæl i Sylows Alle, helt forkert at samle person og biltrafik i en gade som Sylows Alle som vi mener ikke kan bære den øgede trafik, da vi i forvejen har massive støj og trafikproblemer fra tidlig morgen til sen aften. (se vedlagte foto)
Og vi vil meget gerne udybe dette punkt med de relevante myndigheder.
- 2.) Da vi jo i forvejen har de støjproblemer af forskellig art, mener vi at de passagerer (gående og cyklister) som ankommer eller skal rejse med Metroen er den mest logiske og nemmeste måde at bruge Solbjergvej fra busstoppestedet og for de gående, det mest sikre at bruge lysreguleringen via Solbjergvej/Falkoner Alle. (se vedlagte papir: udredning om Cityringen)
- 3.) Vi forventer at høre nærmere fra jer, og da du på borgermødet forventede at høre nærmere om den udeblivende refusion af ejendomsskatten fra Januar 2008 har sagen i mellemtiden taget den vending som gør at vi forventer at det stykke jord, som i sin tid blev udlagt til offentligt rum også skal med i den nye ekspropriation som kommer.
- 4.) Vi har 2 kontaktpersoner i denne forbindelse om Metroen som varetager ejendommens interesse som er:

Lejerbo Afdelingsformand
Freddy Nilsson
Sylows Alle 4, 1-5
2000 Frederiksberg
Tlf. 38192801

Og
Svend J. Christiansen
Sylows Alle 4, 4-4
2000 Frederiksberg
Tlf. 38870242

På bestyrelsens vegne,

Freddy Nilsson
FM

Alice Josefsen**Fra:** planogmiljoe@frederiksberg.dk**Sendt:** 17. juli 2008 14:22**Til:** Rosemarie Boeck**Emne:** VS: Lokalplan nr. 154

doc 1147-72579

3 a

Venlig Hilsen

Nada Al Zein
Plan- og miljøafdeling
3821 4101

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Kurt Kristensen [mailto:Kurt@Lejerbo.dk]**Sendt:** 17. juli 2008 11:06**Til:** planogmiljoe@frederiksberg.dk**Cc:** gunnar.sorensen@oncable.dk; freddy-nilsson@pc.dk; Ditlev Friis**Emne:** Lokalplan nr. 154

Kommunen har med "Information", dateret 1. juli 2008 orienteret om forslag til den ovenfor nævnte lokalplan, herunder at der er høringsfrist til 1. oktober 2008.

Ud fra forslaget til lokalplanen fremgår det

- At grænsen for lokalplanen er placeret helt op til den vestlige facade på Lejerbos afd. 276, Sylows Alle 4.
- At der tilsyneladende tænkes en varig, væsentlig reduktion af samme boligafdelings friarealer, herunder også p-arealet.

Jeg skal i sagens anledning, på vegne af boligorganisationen Lejerbo-Frederiksberg orientere om, at den i denne forbindelse aktuelle Lejerbo-ejendom har været særdeles hårdt belastet af forskellige byggeaktiviteter igennem efterhånden mange år.

Først byggede man Frederiksberg Center, dernæst kom Metroen, i hvilken forbindelse en meget stor del af ejendommens udearealer og hele p-pladsen blev anvendt (eksproprieret) til byggeplads og senest har gymnasiebyggeriet anvendt samme areal til byggeplads.

Det må være indlysende for enhver, at ejendommens beboere efterhånden er ved at være godt "slidte" af, i så lang tid at have været nabo til diverse, omfattende byggeprojekter, og i den forbindelse været afskåret fra friarealer og p-pladser.

Dertil kommer den betydelige støj- og støvbelastning, som byggerierne har påført beboerne.

De aktuelle planer om bygning af Cityringen medfører, at der vil gå endnu en årrække, inden byggeaktiviteterne bringes endeligt til ophør – og derefter vil der være en meget forstærket persontrafik fra tidlig morgen til sent på aftenen, umiddelbart uden for lejlighedernes soveværelser, altaner og i særdeleshed ud for terrassen til det i ejendommen beliggende bofællesskab for psykisk- og fysisk handicappede unge mennesker.

Jeg anmoder derfor om, at der i den fortsatte planlægning tage et udvidet hensyn til vores lejere, og at

02-10-2008

104

byggepladsen placeres længst muligt fra ejendommen, at reduktionen af vores friarealer, både under og efter byggeriet, reduceres mest muligt samt, at miljøbelastningerne af ejendommen og dens beboere begrænses mest muligt.

Afslutningsvis ønsker jeg at give udtryk for Lejerbos interesse og forventning med hensyn til inddragelse i den del af planlægningen, som berører vores ejendom, Sylows Alle 4.

Med venlig hilsen

Kurt Kristensen
Forretningsfører



Gl. Køge Landevej 26,
2500 Valby
Tlf.: 3812 1150
Mobil: 3084 5150
Mail: kurt@lejerbo.dk
www.lejerbo.dk

Rosemarie Boeck

Fra: DKE / Lars Lorentz Nielsen [lln@dke.dk]

Sendt: 8. juli 2008 12:39

Til: planogmiljoe@frederiksberg.dk

Emne: Lokal Plan 155 Metro city ring v/Platanvej

100 1147 723208

#2

Vi har modtaget et lokal plan forslag for nævnte projekt. Vi frygter meget hvad der skal ske, og forsøgte også til VVM undersøgelsen at få mere at vide. Vi er ejer af Carit Etlarsvej 2 / Frb. Allé 39A.

Vi kan se, at man beskriver et baghus vi har, som skal "nedrives" eller "nedtages for at genopføres". Dertil vil vi få problemer med genudlejninger og udlejningen i øvrigt i vor ejendom, når de bliver nabo det støj og støv fyldte byggeplads, som mangel på P-pladser vi har. Vi vil lide lejetab ved vores b aghus, som vi ikke kan komme til, og den planlagte modernisering af huset kan vi heller ikke komme til.

Vore spørgsmål er bl.a. følgende:

- Hvornår forventer man byggeriet starter og slutter.

Spørgsmål til det vedblivende udfald af byggeriet:

- Får vi reetableret vor grund som før, herunder med P-pladser ?
- Hvor stort må man bebygge stations grunden ? Der bliver vel forhåbentligt ikke bygge "bagud" kombineret med 6 etager!) så vi får mindre sol indfald end før i vor gård ?
- Hvilken er den lovlige bebyggelses procent for kareen, for os – og for den grund som stationen skal ligge på ?
- Hvordan vil man anlægge P-pladser m.v. for at opfylde behovet her, hvis man bygger flere kvm. end før på stations grunden ? Selve det at der kommer en station medfører i selv sig øget trafik, og som regel også øget behov for P-pladser. **Når der er tale om lokal forslag, forstår vi ikke, at der ikke klart skrives hvor meget der må bebygges, såvel i etagereal/bebyggelses procent, som på hvilket område af grunden.**
- Hvilken højde kote under jorden ligger selve stationen i. Kan man forestille sig et P-kælder over stationen og under det ny hus ?
- Hvad vil man reelt gøre for at få cykel parkering i jordplan ? Får man ikke det, vil vi få et evigt problem foran vore facader, som man ser andre steder.
- Hvad vil man aktivt gøre for at kompensere for øget graffiti ? (vi har markant øget graffiti andre steder vi har ejendomme op til metro station, det sker faktisk i radius af flere hundrede meter derfra). Affald vil også blive øget.
- Hvor skal ventilations udkast være – undgår vi det som anmodet om på vore grunde ? (det er ikke rart at sidde i nærheden af, larm og luft – når man sidder i gården).

Midlertidige forhold:

- Hvor kan vore faste lejere parkere deres biler, når man fjerner vore P-pladser i gården midlertidigt ?
- Hvordan får vi evt. lejeafslag, eller tomgang af lejemål dækket / at vi ikke kan disponere over vort lejemål, som følge af at vi får problemer med at leje ud som følge af gener fra byggepladsen ?
- Hvordan får vi dækket ekstra tøjforbrug af vor administration med kontakt til lejere, oprydninger, koordineringer etc. med forløbet ? Vi har før oplevet at vore bygninger fik store revner, i Nansensgade og på Erik Menvedsvej. Det blev pure afvist. Revnerne opstod løbende under byggeriet. Men vi fik at vide, at det ikke havde noget med byggeriet af Metro at gøre. Vi undrede os bare over, at det så skete lige i de år der blev bygget... Uanset hvad, så kommer vi til at bruge en del tid på sagen, er vor erfaring. Vi har allerede brugt nogle timer efterhånden, til advokat, møder,

orientering osv.

Afslutningsvis skal vi opfordre til, at når man sender skrivelser ud til grundejere, hvori de kan læse, at deres bygninger skal nedrives, lige skriver et personligt brev til disse og med en kontakt person man kan ringe og spørge, og som ikke er taget på ferie.

Det er faktisk et meget drastisk indgreb. Sidste gang (Forum station) kunne vi læse i avisen, at vores bygning skulle rives ned. Det blev heldigvis ikke til noget, efter borgmesteren greb ind.

Vi er glade for, at vi denne gang får bedre besked; men helt godt føler vi stadig ikke det er. Ingen tør tage ansvar fuldt ud, og fortælle os hvad der skal eller ikke ske. Det er en sølle trøst, at når man omlægger gader, at så skriver man slet ikke til grundejerne; men går blot i gang med en uges varsel. Hvilket sidste kostede en af vore lejere livet, da han ikke kunne nå at lukke sin forretning/afskedige ansatte, og omsætningen dalede til ¼.

Vi håber på en bedre information denne gang.

Med venlig hilsen © Yours Sincerely

Lars Lorentz Nielsen +45 9652 0903, Mob. +45 2349 4630

De Københavnske Ejendomsselskaber
Copenhagen Real Estate Company
Kvalitet, sjæl & livsglæde @ Home sweet home

Storegade 14, DK-9560 Hadsund, Denmark. **Phone (+45) 9652 0901** Officehours 8 a.m. to 4.p.m. **Fax (+45) 9652 0908.**

doc 1177 - 722005

1

Alice Josefsen**Emne:** VS: Metro construction - Green from the go!

-----Oprindelig meddelelse-----

Fra: Ivana Skovgaard [mailto:Ivana.Skovgaard@undp.org]**Sendt:** 2. juli 2008 09:38**Til:** mri@kf.kk.dk; cbu@kf.dk; planogmiljoe@frederiksberg.dk; Borgerservice@frederiksberg.dk; Frederiksberg Bladet - Peter Erlitz; hee@b-l.dk; qa@qvortrup-adm.dk**Cc:** Rob Bakermans**Emne:** Metro construction - Green from the go!

Dear Sir/Madam,

I hope this will be a good opportunity for Denmark to show that all the talk about ecology is serious. I hope that this will be a show case to the world that Denmark can take into consideration all the "green construction" criteria and provide it's inhabitants an environmentally friendly environment to live and work. The pictures of the new metro stations shows an awful lot of concrete. I hope this will change and that we will be able to see much more green environment around the metro infrastructure. I am a resident of Aksel Moller's Have and I have chosen to purchase the apartment because of the wonderful green area in front of it. I must say that I already have nightmares about the lovely trees in the area being cut down and the entire green area being overran by trucks and construction containers. These trees and green areas are the host of hundreds of birds and bats, relief from summer heat, place for the residents to relax and walk the dogs.

Furthermore, this will be the first station built so close to the residences. What will be done to minimize the noise, the bright lights, the bike chaos, the public announcements from the metro station?. As said, we all chose to live in that building and neighbourhood for the peace and green it provides. We did not sign up for the years of dirt and noise which are coming up.

It would be much appreciated if the authorities would give us some explanations and reassurance on how the Aksel Moller's Have station and surrounding park will look like once done.

A modern construction in this century should be energy-efficient at first but it should also celebrate a range of cultural and natural pleasures - sun, light, air, nature, sea - in order to enhance the lives of people who live and work there. It is well known that the use of vegetated (or green) surfaces serve as thermal insulation and help manage the rainwater. The use of energy intensive materials like steel and coated glass are contributing to greenhouse gas emissions. A green construction seeks to use recycled materials and to recycle materials, it includes solar energy panels, sensors to control lighting, rainwater collection for irrigation, etc.

I hope for the minimal use of artificial materials and the maximum restoration of the green areas. On behalf of the 900 UN staff based in Copenhagen, I would also kindly request regular updates in English.

Thank you for your consideration,

IVANA

Ivana Skovgaard
Operations Associate
UNDP/JPO Service Centre
3, Midtermolen
2100 Copenhagen, Denmark
tel: +45 35467168
fax: +45 35467171