

Høringssvar vedr.

Cityringen: Forslag til tillæg nr. 5 til Kommuneplan med: VVM-redegørelse og Miljøvurdering

Forslag til Lokalplan nr. 154: Frederiksberg station på cityringen

Forslag til Lokalplan nr. 155: Cityringens station ved Platanvej

Forslag til Lokalplan nr. 156: Cityringens station ved Aksel Møllers Have

Høringsperiode: 1. juli – 1. oktober 2008.

Alice Josefsen

Fra: planogmiljoe@frederiksberg.dk
Sendt: 2. oktober 2008 10:10
Til: 'emmafryden1997@hotmail.com'
Emne: SV: Høringssvar vedr. metrocityringen

000 1147 - 789961
 # 30

Kære Jakob Fryd

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

Fra: Emma Fryd [mailto:emmafryden1997@hotmail.com]
Sendt: 1. oktober 2008 19:09
Til: tekniskdirektorat@frederiksberg.dk
Emne: Høringssvar vedr. metrocityringen

Kære Frederiksberg Kommune

Da det pt. ikke er muligt at komme ind på sitet "Høringssvar Frederiksberg" på Metrocityringens hjemmeside skriver jeg til denne e-mailadresse.

Frederiksberg Gymnasium vil blive hårdt ramt af metrobyggeriet i anlægsfasen. I VVM-redegørelsen er der ingen vurdering af konsekvenserne af støjbelastningen ved gymnasiet, ved Frederiksberg Station er der kun anført støjniveauer ved nærmeste beboelser.

For de nærmeste boliger er støjen i anlægsperiodens første 2 år estimeret til 75-85 dB og op til 65 dB de resterende 5 år. Da gymnasiet ligger tættere på den fremtidige metrostation, må det antages at støjbelastningen i hvert fald ikke bliver mindre ved gymnasiet.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for udendørs støj ved skoler er 45-50 dB alt efter hvordan vejledningen fortolkes. WHO anbefaler ikke højere støjniveauer i klasselokaler end 35 dB.

Skoler og uddannelsesinstitutioner er særligt støjfølsomme funktioner da støj påvirker koncentrationen og motivationen negativt, og støj kan vanskeliggøre indlæringen. Selv ved lav støj påvirkes børns og unges evne til at huske og fokusere.

Jeg er klar over at der i VVM-redegørelsen ikke er taget højde anvendelse af støjreducerende foranstaltninger og mindre støjende arbejdsmetoder, men det vil uanset hvad være umuligt at undgå meget store overskridelser af støjgrænseværdierne. Bl.a. af hensyn til boliger vil anlægsarbejdet blive tilrettelagt til dagtimerne - hvor der er undervisning. Det vil sandsynligt ikke være muligt at støjreducere mere end 5-15 dB, hvilket slet ikke vil være nok i forhold til forstyrrelse af undervisningen.

Pga. den lange anlægsperiode vil flere årgange i gymnasiet opleve anlægsstøj i hele eller hovedparten af deres gymnasietid.

Forslag:

Der bør etableres en midlertidig støjafskærmning, der skærmer gymnasiets facader mod anlægsområdet. Afskærmningen kan laves som en transparent "double-skin facade" hvor der er ca. 1 m. mellemrum mellem facade og skærm. Princippet for en sådan løsning er kendt fra flere erhvervsbyggerier i København bl.a. Nykredits domicil ved Kalvebod Brygge.

En sådan facadeafskærmning er den eneste mulighed for at nedbringe støjen væsentligt ved gymnasiet. Samtidig ville en effektiv afskærmning af skolen give en vis fleksibilitet i forhold til særligt støjende aktiviteter.

Med venlig hilsen

Jakob Fryd
Paludan Müllers Vej 6, 1. th.
1815 Frederiksberg C

MSN Mand - alt for mænd samlet på ét sted [Klik her](#)

Metro Cityringen – Høringsindlæg vedrørende Frederiksberg Kommunes "Forslag til Lokalplan nr. 155, Cityringens station ved Platanvej" juni 2008

1. Indledning

Metro Cityringens linieføring og stationsplaceringer blev endeligt vedtaget af Folketinget i juni 2007, og Frederiksberg kommune har i juni 2008 udsendt lokalplanforslag vedrørende placering, indretning og indpasning i omgivelserne for de 3 stationer på Frederiksberg. Høringsperioden for disse lokalplanforslag udløber d. 1. oktober 2008.

Nærværende høringsindlæg vedrører Lokalplanforslag nr. 155, Cityringens station ved Platanvej.

Indlægget er skrevet af: Per Rasmussen
Sankt Thomas Allé 11, 4.th., 1824 Frederiksberg C
Telefon: 33 25 50 52 og 40 13 50 52
E-mail: per.k.rasmussen@mail.dk

Jeg indsendte også indlæg til høringen, "Ideer og forslag til VVM-redegørelse for Cityringen", der foregik i perioden juni – 4. september 2007.

Jeg havde endvidere et indlæg i Frederiksberg-bladet d. 4. september 2007 om stationsplaceringer på Cityringen mellem København H og Frederiksberg ("den manglende betjening af Vesterbrogade") samt d. 11. december 2007 vedrørende adgangen for fodgængere mellem den foreslåede Platanvej station og den del af Vesterbrogade, der ligger ved Sundevedsgadekarréen.

2. Om Lokalplanforslaget til Cityring station ved Platanvej

Først vil jeg give udtryk for, at det udarbejdede lokalplanforslag nr. 155 er meget klart og velskrevet med gode præsentationer. Det er positivt, at Frederiksberg kommune har købt en ejendom til placering af metrostationen, således at man undgår at skulle afspærre et stort offentligt rum i en lang byggeperiode. Og også en spændende idé med placering af ejendom ovenpå stationen.

Et af lokalplanens formål er at sikre gode adgangsforhold til stationen. Adgangsforhold handler ikke kun om beliggenhed tæt på offentlig vej, overskuelighed, trapper, elevatorer mm. Det handler også om kort fodgængervej til/fra stationen ud i dens opland.

Jeg har her bilagt mit læserindlæg (dateret 24. november 2007) bragt i Frederiksberg-bladet d. 11. december 2007. Det er de første 4 afsnit af dette indlæg, som er relevante for følgende bemærkninger om adgangsforhold ved Platanvej Cityring station.

Det primære opland for sådan en metro station anser jeg for være cirka 500 m gangafstand. Men det er ikke en fast grænse. For en fodgænger betyder det blandt andet en del, om man fra sit udgangspunkt skal starte en tur på typisk 2-3 km i luftlinie med at spadsere i modsat retning af ens rejsemål, eller om man starter med at gå i samme retning som sit mål. Det betyder også noget, om adgangsvejen er attraktiv at færdes på med mulighed for indkøb mm. langs ruten og så videre. Det er

stensikkert, at det ikke vil være indkøbs- og cafémuligheder på Platanvej, der får fodgængere gennem Sorte Hest krydset på Vesterbrogade til at anvende Platanvej station.

Og selvfølgelig er det også væsentligt, om der som alternativ til anvendelse af metroen er gode busforbindelser – kan man spare 300-400 meters gang ved at stille sig op ved et busstoppested i stedet, har bussen (for Platanvej station de primære busruter på Vesterbrogade og Gammel Kongevej) allerede et betragteligt forspring i forhold til metroen. Det hører også med, at det ta'r i alt 2½ minutter at komme fra gadeniveau ned til metroperron og op igen.

Vejes og bygningers orienteringer samt lukkede hegn i skel kan medføre, at adgangsvejen bliver væsentligt længere end luftlinieafstanden, og herved hæmme anvendelsen af stationen.

Stationen ved Platanvej bliver formentligt en af de mindst anvendte i Cityringen, mens den koster det samme at anlægge som de øvrige.

Frederiksberg kommune har en pligt til at sikre de bedst mulige adgangsforhold til stationen, og her vil det meget hensigtsmæssigt, om der fra Paludan Müllers vej etableres direkte stiforbindelse til Vesterbrogade, jf. vedlagte bilag, hvor en sti vil udmunde skråt overfor Sundevedsgade. Adgang fra Sundevedsgade via en sådan sti og Paludan Müllersvej til Platanvej station vil medføre 200 meter kortere gangafstand og dermed øget anvendelse af stationen og af Cityringen i det hele taget. Foto 1 viser muren på kommunegrænsen for enden af Paludan Müllersvej.



Foto 1 Muren i skellet og på kommunegrænsen i bunden af Paludan Müllersvej. I folkemunde kaldes den vist nok "Frederiksberg-muren" på Vesterbrosiden. Etablering af åbning i muren og offentlig fodgængeradgang gennem Vesterbrogade-egendommen i baggrunden vil medføre 200 meter kortere fodgængerrute mellem Platanvej station og Sundevedsgade.

Det er imidlertid tvivlsomt, om det blandt beboerne på Paludan Müllersvej, en ellers særdeles fredelig boligvej, vil være populært, at deres vej pludselig bliver en vej med en del fodgængerfærdsel til/fra Platanvej station, mens en sådan sti omvendt vil give beboerne muligheder for meget nem

tilgang til Vesterbrogade. Frederiksberg kommune bør afklare dette spørgsmål snarest. Det er for sent at tage denne problematik op, når først stationen ligger der og Cityringen er åbnet for trafik, så det bliver noget, der trækkes ned over folk.

- Forslag:**
- a) Frederiksberg Kommune vurderer i samarbejde med Københavns Kommune og direkte berørte grundejere, hvorledes en fodgængersti mellem Paludan Müllersvej og Vesterbrogade kan etableres.
 - b) Der gennemføres en nabohøring blandt beboerne på Paludan Müllersvej og tilstødende veje om et sådant forslag.
 - c) Etablering af gangstien bliver en del af lokalplan nr. 155 eller et tillæg til denne.

Københavns Kommune havde oprindeligt planlagt at placere Cityring stationen på Tove Ditlevsens Plads direkte ved Enghavevej (og stoppested for buslinie 3A, hurra!) og Sundevedsgade, en placering kun 200 meter fra Vesterbrogade (heller ikke så dårligt i mangel på station direkte ved denne hovedfærdselsåre). Med denne placering af Cityring stationen på Vesterbro ville der ikke være behov for den direkte fodgængeradgang mellem Vesterbrogades nordside og Paludan Müllersvej, pga. den nære beliggenhed til Vesterbrogade.

Men Københavns Kommune flyttede jo på et sent tidspunkt denne station ned til Enghave Plads, der ligger for langt væk fra Vesterbrogade til, at folk, der skal fra Sundevedsgadeområdet til Frederiksberg Center og Nørrebro vil gå ned til Cityring stationen på Enghave Plads, i modsat retning af deres rejsemål. Med beslutningen om placeringen på Enghave Plads har Københavns Kommune samtidigt implicit foreslået, at der etableres offentlig stiadgang mellem Vesterbrogade og Paludan Müllersvej, således ad der opnås kortest mulig adgangsroute til Platanvej station. Omfanget af kommunikation mellem de to kommuner omkring dette forhold har formentligt været yderst begrænset, evt. overhovedet ikke været behandlet som resultat af dårlig kommunikation mellem de to kommuner. Muligvis har de to kommuner siddet og hver især planlagt en Cityring station henholdsvis i Frederiksberg C og på Vesterbro uden tanke for, at langs grænsen mellem disse to bydele løber en af byens hovedfærdselsårer, Vesterbrogade.

Det er komplet uforståeligt og til stor skade for betjeningen af Vesterbrogade, at Københavns Kommune flyttede City ringstationen fra Tove Ditlevsens Plads ned til Enghave Plads, der jo i forvejen ligger relativt nær S-togstationerne Enghavevej og Dybbølsbro. De politiske intentioner bag beslutningen er svært gennemskuelige, men de må jo have haft en idé med den i Københavns Kommune.

Alternativt forslag: Frederiksberg indgår i dialog med Københavns Kommune og får foranlediget, at beslutningen om placering af Cityring station på Enghave Plads omgøres. Dvs. Cityring stationen på Vesterbro flyttes tilbage til Tove Ditlevsens Plads, hvor den også vil være til gavn for Frederiksberg C, pga. buslinie 3A stoppestedet og den korte afstand til Kingosgade.

3. Vesterbrogade-problemet – ingen Cityring station

Det følgende vedrører sådan set ikke Lokalplanforslag nr. 155, bortset fra at der ideelt set slet ikke burde være noget Lokalplanforslag nr. 155, Cityring station Platanvej.

Vesterbrogade bliver ikke betjent af Metro Cityringen, og jeg har allerede omstående givet indikeret, at årsagen til dette kan være, at Frederiksberg kommune og Københavns kommune hver især har planlagt en Cityring station henholdsvis i Frederiksberg C og på Vesterbro uden tanke for, at langs grænsen mellem disse to bydele forløber en af byens hovedfærdselsårer, Vesterbrogade, og heraf følgende behov for samarbejde omkring planlægning af stationsplaceringer. Et sådant samarbejde er blevet forsømt, og Vesterbrogade er derfor ”blevet gået” ved valg af placering af Cityring stationer. De to kommuner fortjener på ingen måde ros for dette.

Hvis Frederiksberg og København havde været én samlet kommunal enhed, ville det formentlig ikke være sket, at Cityringen var blevet vedtaget uden betjening af Vesterbrogade og tilstødende tæt bebyggede områder. Så kunne stationsplaceringer være valgt som illustreret på følgende fotos.



Foto 2 Den vedtagne placering af Cityring station ved København H er i Stampesgade, cirka 300 meter fra Vesterbrogade. Den eneste berettigelse af denne placering er nærheden til København H fjerntog. Hvis der kun havde været S-tog station her, ville Stampesgade være en dårlig placering af Cityring station, fordi en væsentlig del af stationens nærområde udgøres af jernbaneterræn, fordi lokalområdet i forvejen er betjent af S-tog, og adgangen fra Vesterbrogade ad Reventlowsgade er mindre attraktiv.

En placering på selve Vesterbrogade (gaderummet er 45 meter bredt her, se foto) midt mellem København H og Vesterport havde været ideel. Det er et hovedstrøg, og der er tusindvis af arbejdspladser indenfor få hundrede meter. Fotoet taler for sig selv – intet sted i byen har København mere storbypræg end her.

Regional- og fjerntogpassagerer med behov for skifte til Cityring skulle nok finde vej op til Vesterbrogade, og der kunne langs Astoria etableres overdækning af fortove til beskyttelse mod vejrlig. Den på fotoet viste placering af station ville nok medføre en pæn netto passagergevinst for Cityringen i forhold til den ret tilbagetrukne placering i Stampesgade, hvor beboerne ville undgå 5-årigt byggerod.

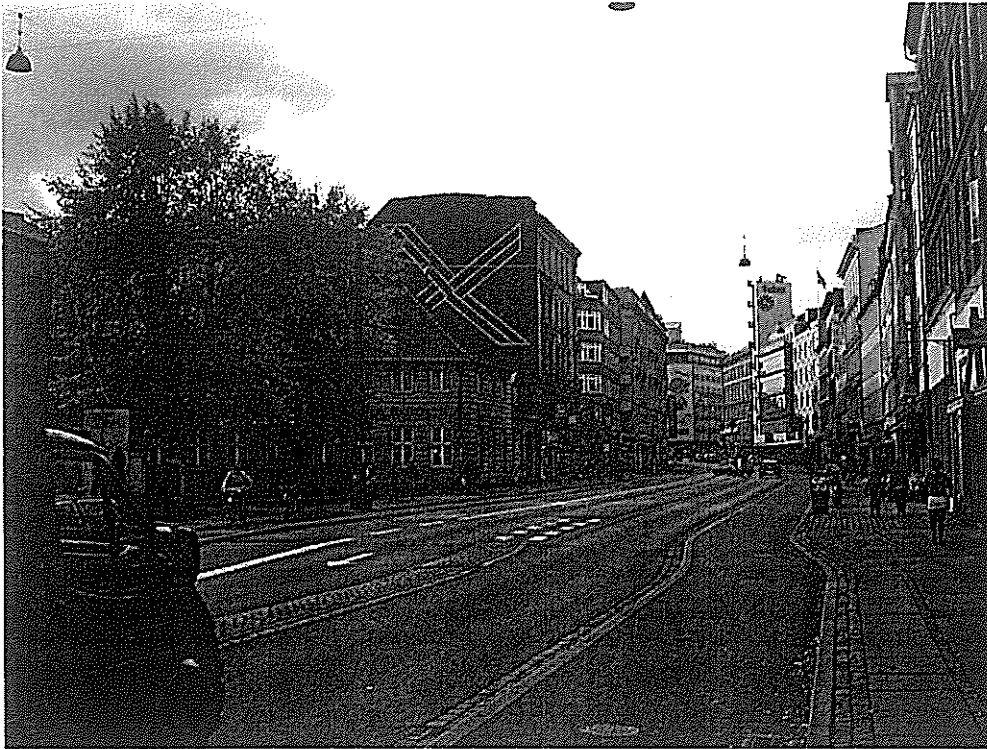


Foto 3 Starten af Frederiksberg Allé ved Osborne bygningen og Vesterbrogade, på kommune-grænsen. Også en ideel placering for Cityring station pga. særdeles tæt bebygget opland, butikshovedstrøg og god vejgeometri til betjening af både sydøstlige dele af Frederiksberg C og Vesterbro. En station her ville formentlig få et passagertal højere end stationen ved Trianglen, der er vurderet til at få det højeste passagertal udenfor selve City.



Foto 4 Her er vi på ydre del af Vesterbrogade, ved Sorte Hest, også på kommune-grænsen. Der er omkring Sorte Hest forskellige muligheder (ej med på foto) for placering af Cityring station. Også en velegnet beliggenhed pga. hovedfærdselsåre og god geometri i vejnettet omkring. Desuden ville en station her betjene den kommende Carlsberg bydel ganske godt, både med hensyn til adgang til/fra City, Frederiksberg (Center) og Nørrebro.

Metro Cityringen gider godt Nørrebrogade og Østerbrogade.
Københavnerne gider godt Vesterbrogade, men det gør Cityringen til gengæld ikke!



Cityringen er stadig kun en papirmetro. Der kommer en dag, hvor den åbner, og hvor folk i almindelighed vil rejse spørgsmålet om, hvorfor Vesterbrogade ikke er betjent? Til den tid skal politikerne kunne gøre rede for det, hvilket de kan forberede sig på allerede nu.

Per Rasmussen
Frederiksberg C

BILAG: Læserindlæg dateret d. 24.11.2007 og trykt i Frederiksberg-bladet d. 11.12.2007.

Metro Cityring station ved Platanvej

Jeg havde d. 4. september et læserindlæg vedrørende den vedtagne Metros manglende betjening af Vesterbrogade, hvortil Frederiksberg Kommune har svaret i et indlæg d. 9. oktober. Jeg kan tilføje følgende omkring stationen ved Platanvej, vel vidende om, at Folketingsbeslutningen i juni har fastlagt linieføring og overordnede stationsplaceringer for Metro Cityringen.

Kommer man med den fremtidige Metro Cityring fra Nørrebro, eller for den sags skyld fra Aksel Møllers Have og Frederiksberg (Center), og skal til ydre Vesterbro, har man 2 muligheder for afstigning: Platanvej (v/ Frederiksberg Allé) eller Enghave Plads. Fra krydset Frederiksberg Allé-Platanvej er der ca. 400 meter til Vesterbrogade, fra Enghave Plads er der ca. 500 meter til Vesterbrogade. Det er ikke attraktivt at køre længere end man skal og så spadsere en betragtelig afstand tilbage i den retning man kom fra. For passagerer med ærinde langs Vesterbrogade vil det mest naturlige valg derfor være at stå af ved Platanvej station og så fortsætte til fods ned ad Platanvej eller tage turen ad Kingosgade.

For passagerer mod den del af Vesterbrogade, som ligger ved Sundevedsgade, kommer den 400 meter lange og næsten ubrudte ejendomsrække på nordsiden af Vesterbrogade, mellem Kingosgade og Platanvej, her til at udgøre en barriere mellem Platanvej Metro station og en del af dens opland. Efter afstigning ved Platanvej vil en passager nemlig ved krydset Platanvej-Vesterbrogade skulle gå skråt tilbage ad Vesterbrogade eller tage turen omkring Kingosgade – i begge tilfælde en ret lang rute. En optimal anvendelse af Platanvej Metro station vil her kræve, at der etableres offentlig stiforbindelse fra Paludan Müllersvej direkte ud til Vesterbrogade, hvorved gangruten fra Platanvej station kan afkortes med 150-200 m – det har betydning. En sådan stiforbindelse ville dog nok skabe en del uønsket fodgængertrafik på en ellers helt rolig boligvej.

Såfremt Metro Cityring stationen på Vesterbro havde været placeret på Tove Ditlevsens Plads, som tidligere forudsat, havde en manglende stiforbindelse fra Paludan Müllersvej til Vesterbrogade ikke udgjort nogen hæmsko for anvendelse af Metroen, pga. den korte afstand ad Sundevedsgade til Tove Ditlevsens Plads. Men Københavns Kommune har jo flyttet denne station ned til Enghave Plads – og har hermed samtidigt implicit foreslået, at der etableres direkte stiforbindelse fra Paludan Müllersvej til Vesterbrogade. De to kommuner har dog næppe haft nogen kommunikation omkring dette.

Jeg har i mit indlæg d. 4. september peget på Sorte Hest som en god placering for en Metro station. Udover den direkte beliggenhed ved Vesterbrogade skyldes dette også vejnettet omkring Sorte Hest, hvor sideveje syd for Vesterbrogade afgrener i skrå vinkler fra Vesterbrogade og Vester Fælledvej (Rahbeks Allé, Carstengade, Küchlersgade, Lyrskovgade), som betyder relativt korte gangafstande ud i oplandet, herunder til Enghave Plads og Carlsberg-byen. En Metro station ved Sorte Hest ville af disse grunde kunne opnå et højt passagertal.

Endelig bor mange Frederiksbergborgere langs Roskildevej. Vanløse S-banen har ingen station, hvor den krydser Roskildevej. Det ville derfor have været ekstra gavnligt, om Roskildevejs forlængelse ind mod byen, Vesterbrogade, havde fået en Metro station ved Sorte Hest, hvor trafikanter fra Roskildevej kunne skifte til Metro. Men sådan er det ikke blevet. Samlet set får hovedindfaldsvejen til København fra vest, Roskildevej-Vesterbrogade, heller ikke i fremtiden direkte adgang til S-tog eller Metro mod City – en kedelig særstatus i forhold til de øvrige indfaldsveje til København. Noget af en kontrast i forhold til Østerbrogade-Dag Hammarskjölds Allé med Svanemøllen (S-tog), Poul Henningsens Plads (Metro), Trianglen (Metro) og Østerport (S-tog/Metro). Københavns Kommune ønsker at indføre bompunge i forbindelse med Metro Cityringen, og vil man så opkræve bompunge ved Sorte Hest, der ligger på kommunegrænsen?

Per Rasmussen
Frederiksberg C

Alice Josefsen

Fra: Per Holm [ph@dalgashave.dk]
Sendt: 30. september 2008 20:42
Til: planogmiljoe@frederiksberg.dk
Emne: Lokalplanforslag 154, 155 og 156

Doc 1147-739958.

Kære kommunalbestyrelse

Hermed mine bemærkninger til lokalplanforslagene
154 Frederiksberg Station på Cityringen
155 Cityringens station ved Platanvej
156 Cityringens station ved Aksel Møllers Have

28

- 1) Antallet af krævede nye cykelparkeringspladser bør fordobles ift. forslagene til hhv. 400, 700 og 700.
- 2) Disse nye cykelparkeringspladser bør kræves placeret ved og langs de naturlige tilgangsveje til stationernes ind-/nedgange.
- 3) Ramper mv. bør kræves udformet således at også personer som ikke er i en militært set feltmæssigt kapabel form uden besvær kan cykle med evt. påsat bagage og småbørn til og fra de fleste cykelparkeringspladser.
- 4) Adgangsveje bør udføres således at enhver omstigning (for gående) til og fra busser kan ske uden stop ved signal, dvs enten ved fodgænger-tunnel eller ved ureguleret fodgængerfelt efter færdselslovens § 27 skt. 7.
- 5) Retningsændringer i stationer eller deres adgangsveje bør ikke tillades udført skarpere end 30 grader/m.

Begrundelser:

1) En bekendt af mig som var blandt de trafikplanlæggere som tilvejebragte grundlaget for udformningen af det allerede eksisterende Metroanlæg har oplyst at Ørestadsselskabet ved den lejlighed "snød på vægten" idet selskabet uden videre halverede det udfundne behov for anlæg af cykelparkeringspladser ved stationerne og brugte dette halverede behov som grundlag for stationsudformningen. Konsekvenserne af dette projekteringsfusk er ikke ukendt for nogen på Frederiksberg og det har blandt andet krævet en stor indsats fra Frederiksberg Kommune at afbøde nogle af virkningerne heraf uden af problemet med de underdimensionerede cykelparkeringer kan siges at være løst tilfredstillende endnu, hverken for fodgængere eller cyklende.

Som udgangspunkt bør man derfor forsigtigvist antage at der endnu en gang kan være "digtet" lidt vel meget i plangrundlaget og at Metrocityringsselskabet bør løfte en skærpet bevisbyrde for at tallene eventuelt kan være mindre end hvad jeg foreslår ovenfor.

2) Uanset hvor cykelparkeringspladserne placeres og hvilke oplysnings- og opdragelseskampagner som gennemføres vil de rejsende placere deres cykler tæt ved adgangsvejene til stationerne, og så kan vi jo lige så godt indrette os efter det fra starten af frem for at skulle lappe os frem senere. Hvis nogen tvivler om dette kan de blot bese Vanløse og Ørestad metrostationer hvor der - formelt set - forefindes cykelparkeringspladser, men disse blot ikke er i nærheden af stationernes adgangsveje af hvilken årsag disse anlæg kun benyttes ret sparsomt.

Dette betyder dog ikke at de rejsende ikke kommer til stationerne på cykel, men at cyklerne nu henstilles overalt til gene for alle og enhver, herunder også til gene for andre cykelbrugere og for fodgængere.

Til sammenligning kan nævnes Christianshavn Station hvor cykelkælderen er særdeles godt udnyttet idet denne ligger lige på adgangen mellem gaden syd fra og stationsrummet. (At der ikke er pladser nok er en anden sag.)

3) Christianshavn Station skal også fremdrages som begrundelse for hvorfor ramperne skal udføres under hensyntagen til andre trafikanter end stærke unge mænd. Bevares, sammenlignet med at foretage stillingsskifte hen over en pløjemark med Hærens gode og solide tunge maskingevær (som i alt vejer ca. 50 kg) er det "piece of cake" at føre en cykel ned i cykelparkeringen på Christianshavn Station, men de fleste almindelige mennesker vil nok mene at det er gjort unødvendigt svært, ikke mindst for pensionister med indkøb og/eller mødre med børn på cyklen. Det idelle vil være om ramperne bliver så flade at der kan køres helt frem til parkeringspladsen, lige som det kendes fra parkeringspladser for biler.

Overfor "Odense Banegård Center" (det skal staves sådan) er et afskrækkende eksempel på et kombineret cykel- og bilparkeringsanlæg hvor rejsende som kommer med cykel bliver helt unødigt generet blandt andet i udformning af adgangsveje sammenlignet med den tilsvarende udformning af adgangsveje for bilerne. Dette anlæg har heller ikke helt den ønskede tiltrækningskraft for cyklister.

4) Nu har vi på det seneste hørt megen jammer og ynk over det postulerede tab for samfundet som fremkommer hvis man ganger den tid bilister tilbringer i køer på motorvejene med en ansat timepris. En tilsvarende beregning for kollektive rejsendes tidsforbrug ved krydsning af veje vil vise at det bliver utroligt dyrt for samfundet hvis fodgængere skal stå og vente ved lysregulerede fodgængerfelter for at skifte til og fra busser på Falkoner Allé, Frederiksberg Allé og Godthåbsvej. Det forringer også i høj grad den kollektive trafiks konkurrencedygtighed overfor privatbilen idet vente- og skiftetid føles mere end 3 gang så belastende som ren rejsetid.

Når nu Metrocityselskabet hverken vil placere stationerne så der er opgange på hver side af de krydsende veje (som ved stationen "Aalborg Vestby") eller anlægge fodgængertunneller som adgangsveje er det mindste man kan gøre derfor at fjerne signalerne fra fodgængerfelterne så skiftet mellem transportmidlerne kan ske uden unødigt ophold.

5) Arkitekter koncentrerer sig om at lave stationer der tager sig flotte ud på billeder og tegninger, især sådanne hvor der kun er ganske få rejsende som tilmed altid har utrolig god tid, til at forstyrre arkitekternes "geniale" tanker. Os der skal benytte stationerne til daglig har helt andre behov som først og fremmest drejer sig om at store trafikstrømme af rejsende til fods skal kunne afvikles uden at man støder ind i hinanden og træder hinanden over tærne hele tiden.

Og tro mig når jeg siger at min erfaring med store menneskestrømme som i hastig gang drejer rundt om skarpe hjørne (og uden om stationsinventar) er at der skal tænkes meget mere ingeniørmæssigt end arkitektmæssigt for at dette kan ske gnidningsfrit.

Med venlig hilsen

Per Holm
Dalgas Have 62 2. tv.
2000 Frederiksberg

DANMARK

... hovedet under armen og ud over stepperne ...

Alice Josefsen

0200 1147-759845

Emne: VS: Metrostation ved Aksel Møllers Have og parkering

27

Fra: Linda Pedersen [mailto:bra.pedersen@gmail.com]

Sendt: 29. september 2008 22:50

Til: tekniskdirektorat@frederiksberg.dk

Emne: Metrostation ved Aksel Møllers Have og parkering

Jeg vil gerne benytte mig af muligheden for at kommentere planen om anlæg af metrostation ved Aksel Møllers have.

Det drejer sig om parkeringspladser. Jeg forstår der vil blive nedlagt ca. 25 pladser ud for Aksel Møllers have 2-16. I forvejen er det svært at finde plads efter arbejde eller aftenbesøg hos familie/venner. Jeg vil gerne opfordre til, at der anvises alternativer.

Jeg håber at modtage svar på min henvendelse.

Mvh

Linda Braband Pedersen
Aksel Møllers Have 18, 3 th

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

Frederiksberg den 30. september 2008

Til
 Frederiksberg Kommune
 Plan- og Miljøafdelingen
 Rådhuset
 2000 Frederiksberg

26.

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 cykelparkeringmuligheder 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

Rosemarie Boeck

1147 - 739752

Fra: Nada Al Zein
Sendt: 30. september 2008 14:01
Til: Rosemarie Boeck
Cc: Karl Topsøe Jensen
Emne: Vedr. Matro Cityring, Trafikoplægninger

25



Dok.nr

Dok.nr

7-739752 - Matro C7-739752 - Matro C

Hermed fremsendes oplysninger vedr. dokumentnr. 1147-739752

Venlig Hilsen

Nada Al Zein
Plan- og miljøafdeling
3821 4101

Dok.nr 1147-739752 - Matro Cityring, Trafikoplægninger.MSG
<http://SReDocWeb0/edoc/eDoc.asp?Pageld=document&__Action=81&id=740022>

Københavns Stiftsøvrighed

Nørregade 11, 1165 København K
 Tlf. nr. 33 47 65 00
 Telefax 33 14 39 69
 E-post KMKBH@KM.DK

Den 1. oktober 2008
 ama

Dok.id: 110962
 Sagsb : Anne Margrethe Andersen
 Bedes anført i skrivelser denne
 sag vedrørende

Københavns Kommune
 Økonomiforvaltningen
 Center for byudvikling
 Rådhuset
 1599 København K

Frederiksberg Kommune
 Teknisk Direktorat
 Plan- og Miljøafdelingen
 Rådhuset
 2000 Frederiksberg

(fremsendt pr. e-post til cbu@okf.kk.dk)

(planogmiljoe@frederiksberg.dk)

Via Plansystem.dk har stiftsøvrigheden med e-mail af 30. juni 2008 modtaget underretning om, at Københavns Kommune har fremlagt forslag til kommuneplantillæg vedrørende Cityringen samt i samarbejde med Frederiksberg Kommune har udarbejdet forslag til VVM-redegørelse for de miljømæssige konsekvenser af etablering af en Cityring. Ligeledes har stiftsøvrigheden modtaget underretning om, at Frederiksberg Kommune har fremlagt forslag til tillæg nr. 5 til Kommuneplan 2004 med VVM-redegørelse.

I henhold til § 3, stk. 2, i Lov om en Cityring fastlægges den endelige linieføring samt udformningen og placeringen af stationer m.v. i kommuneplanlægningen på grundlag af bilag 1 til loven. Dette indebærer at kommuneplanlægningen efter planloven skal foregå inden for rammerne af denne lov, der således går forud for planlovens bestemmelser.

I kommuneplantillæggene med tilhørende VVM-redegørelse redegøres for det lovmæssige grundlag og de lovmæssige bindinger, der er og vil være gældende, i forbindelse med etableringen af Cityringen, ligesom der redegøres for den tekniske udførelse og de miljømæssige konsekvenser heraf, såvel i anlægsfasen som i den efterfølgende driftsfase.

Stiftsøvrigheden har nøje gennemgået forslagene til kommuneplantillæg samt VVM-redegørelsen og har på denne baggrund kunnet konstatere, at et meget stort antal kirker vil blive berørt i større eller mindre grad af etableringen af Cityringen, såfremt den nuværende linieføring og placering af stationer og skakte fastholdes. Stiftsøvrigheden skal således pege på at følgende kirker blive stærkt berørt af etableringen af Cityringen: Nazaret, Garnisons, Frederiks, Sct. Jakobs, Davids, Taksigelseskirken, De Døves kirke, Sct. Stefans, Kristkirken og Gethsemane kirke. Et langt større antal kir-

ker vil således blive berørt af forslaget end det, der fremgår af VVM-redegørelsen s. 100. Endvidere vil etableringen af en Cityring efter det foreliggende indebære et bekymrende stort indgreb i Assens kirkegård.

Stiftsøvrigheden har i forbindelse med gennemgangen af forslaget noteret sig, at der sideløbende med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen er udarbejdet et principprogram for, hvorledes de fremtidige byrum omkring stationerne kan udformes. Der er dog endnu ikke tale om konkrete forslag, idet disse først vil blive drøftet med offentlighedens medvirken i perioden efter 2011.

Det fremgår imidlertid også, at der med stationernes anlæg vil være tale om, at en række funktioner på overfladeområderne vil ligge fast allerede i begyndelsen af 2009 af hensyn til fremdriften i Metroprojektet. Det drejer sig om f.eks. trapper, nødudgange, elevatorskakte m.v. (kommuneplantillægget s. 8). Placeringen af disse væsentlige elementer, som vil være særdeles synlige i byrummene, vil således være uden for den høring af offentligheden om byrummenes udformning, der jfr. ovenfor agtes gennemført i tidsrummet 2011- 2013. Et forhold som stiftsøvrigheden finder særdeles betænkeligt, og stiftsøvrigheden vil derfor allerede på nuværende tidspunkt fremkomme med enkelte bemærkninger til det forslag til byrumsprogrammer fra august 2008, der er fremlagt på hjemmesiden www.metrocityring.dk.

Stiftsøvrigheden har noteret sig, at det i redegørelsen er anført, at der under anlægsfasen vil blive taget udstrakt hensyn til kulturværdier: Hensynene omfatter bl.a. metodevalg i anlægsarbejdet, så bygninger ikke vil lide overlast og skånsom opbevaring af kulturminde (VVM-redegørelse s. 13).

I VVM-redegørelsen er redegjort for, hvorledes man vil søge at imødegå de problemer, som et projekt af Cityringens størrelse vil medføre i forhold til bl.a. grundvand, vibrationer og støj.

I VVM-redegørelsens kap. 9.6. er redegjort nærmere for de miljømæssige konsekvenser i forhold til grundvandet, og det fremgår heraf, at konsekvenserne i anlægsfasen efter kommunens opfattelse vil være acceptable for grundvand, recipienter og bygninger, når der ved anlægsarbejdet anvendes de teknologier, afværgetiltag og overvågningsprogrammer, der er beskrevet i redegørelsen. Stiftsøvrigheden har i den forbindelse bemærket sig, at Københavns kommune har fastlagt et område i Indre By, hvor grundvandssænkning som udgangspunkt ikke er tilladt, ligesom stiftsøvrigheden særligt har bemærket sig redegørelsens bemærkninger angående forholdene omkring Frederiks kirke, jfr. yderligere nedenfor.

Vedrørende vibrationer - VVM-redegørelsens kap. 9.8 - fremgår det, at der vil være vibrationsgener forbundet med såvel boringen af selve tunnelen som i forbindelse med anlæggelsen af stationer og skakte. Man vil derfor bl.a. iværksætte en registrering af alle bygninger, der ligger inden for en 100 m zone med henblik på at dokumentere bygningernes tilstand, før vibrationskritiske aktiviteter påbegyndes. Før anlægsarbejdet startes, kortlægges således eksisterende skader og revner i potentielt vibrationsfølsomme bygninger, og bygningsejeren informeres herom. For kirkernes vedkommende forudsætter stiftsøvrigheden, at bygningsejeren (menighedsrådet) ikke alene orienteres om den foretagne registrering, men finder at der bør være enighed mellem Metroselskabet og menighedsrådet i hvert enkelt tilfælde om registreringen.

Det fremgår dernæst, at de foretagne beregninger viser, at anlæg af stationerne og skaktene vil medføre, at de vejledende grænseværdier for bygningsskader og vibrationskomfort i perioder kan blive overskredet for de nærliggende bygninger. Vibrationerne vil i disse tilfælde være mærkbare, men vil efter kommunernes vurdering højest sandsynligt ikke medføre bygningsskader. Ligeledes fremgår det, at der ikke vurderes at være tilgængelige effektive tiltag med henblik på reducere af vibra-

tions- og strukturlydsbelastningen (s. 173). Disse bemærkninger finder stiftsøvrigheden stærkt alarmerende og særdeles bekymrende ikke alene i forhold til Frederiks kirke, jfr. særlig bemærkning herom s. 174; men også set i forhold til de øvrige kirker, hvor enten linieføringen i undergrunden eller anlæggelsen af stationer eller skakte vil ske enten i umiddelbar nærhed af kirker eller være meget tæt herpå.

Vedrørende støjbelastningen fremgår det, at alle stationer anlægges efter nogenlunde samme princip, hvorfor støjubredelsen til omgivelserne tilnærmelsesvis vil være den samme omkring hver stationsarbejdsplads i anlægsfasen. Tilsvarende gælder for skakte. Det fremgår videre, at opgørelsen af støj fra anlæg af stationer viser, at der ved 16 ud af 17 stationer vil ske overskridelse af grænseværdierne for støj fra anlægspladser i kortere eller længere perioder. Det samme gør sig gældende ved hovedparten af byggepladserne. Samlet set vurderes støjbelastningen at være problematisk, da anlægsarbejderne foregår i op til 5 år. I forhold til kirkerne vil disse betydelige støjbelastninger være til stor gene i forbindelse med gudstjenester og kirkelige handlinger, særligt bisættelser og begravelser, da disse ofte foregår i dagtimerne på hverdage, hvor der vil være fuld aktivitet på de enkelte anlægs- og byggepladser. Endvidere vil den øvrige daglige mødeaktivitet i kirkerne lide under de anførte støjforhold. Stiftsøvrigheden forudsætter derfor, at der gennemføres de nødvendige tiltag til at sikre, at såvel højmesser, gudstjenester og kirkelige handlinger kan gennemføres med ro og værdighed.

Stiftsøvrigheden har noteret sig, at for arbejdspladserne vedrørende etablering af stationer og skakte er det oplyst, at anlægsarbejder omkring stationer og skakte som udgangspunkt skal foregå på hverdage i dagperioden mellem 7 – 18.

Forslagene til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse har tillige været forelagt den kgl. bygningsinspektør og Nationalmuseet til udtalelse, og der vedlægges til orientering kopi af de indhentede udtalelser af henholdsvis 15. juli og 10. september 2008.

Stiftsøvrighedens konkrete bemærkninger vedrørende konsekvenserne for de enkelte kirker set i forhold til forslagene til kommuneplantillæg og den tilhørende VVM-redegørelse samt de fremlagte byrumsprogrammer vil rent systematisk følge linieføringen for Cityringen og blive afgivet for hver enkelt station, skakt og kaverne:

København H:

Det kan her konstateres, at Maria kirke vil være beliggende ca. 125 – 200 meter i lige linie fra henholdsvis udkanten af det planlagte arbejdsområde og selve stationsudgravningen. Kirken ligger således på kanten af det område inden for hvilket, der vil blive foretaget registrering af alle bygninger med henblik på at dokumentere bygningernes tilstand, før vibrationskritiske aktiviteter påbegyndes. Efter stiftsøvrighedens opfattelse bør også Maria kirke medtages ved disse målinger. Selvom Maria kirke er beliggende uden for det område, hvor der som udgangspunkt er forbud mod sænkning af grundvandet, forudsætter stiftsøvrigheden dog på baggrund af figuren 9.8 (s. 156), der viser den arealmæssige udbredelse af virkningerne af en grundvandssænkning uden afværgeforanstaltninger, at der også foretages de nødvendige målinger og foranstaltninger i forhold til Maria Kirke. Stiftsøvrigheden skal i den forbindelse også henvise til bemærkningerne på s. 98 i VVM-redegørelsen, hvoraf det fremgår, at sænkninger i det primære magasin under visse særlige omstændigheder, vil kunne brede sig langt ud, med mindre der gøres tiltag til at modvirke dette.

Rådhuspladsen:

Ingen bemærkninger.

Nytorv:

Her vil Vor Frue kirke og Helligåndskirken være beliggende i henholdsvis ca. 175-200 og 300 meters afstand til byggeområdet. Særligt Vor Frue kirke vil ligge inden for det område, der vil blive belastet af støjen fra byggeområdet. Stiftsøvrigheden har herved hæftet sig ved figur 9.10 (s.164), der viser den beregnede støjdbredelse i forbindelse med anlæggelsen af en skakt på Sct. Jakobs Plads. Stiftsøvrigheden går endvidere ud fra, at man også her iværksætter de nødvendige målinger og afværgeforanstaltninger i forhold til sænkning af grundvandet, da de 2 kirker er beliggende i inden for det afgrænsede område i Indre By.

Gl. Strand:

Ved anlæggelsen af en metrostation på Gl. Strand vil Christiansborg Slotskirke være beliggende umiddelbart ved arbejdsområdet. Dertil kommer Helligåndskirken og Holmens kirke, der befinder sig i en afstand af henholdsvis 175-200 meter og ca. 250 meter fra arbejdsområdet. I henseende til støj vil Holmens kirke som almindelig sognekirke være særligt belastet, da kirken ligger frit i forhold til arbejdsområdet som følge af kanalen og det åbne område på Christiansborg Slotsplads. Alle tre kirker befinder sig dernæst inden for det afgrænsede grundvandsområde, - her skal særligt fremhæves Holmens kirke, der er opført i 1619 og som ligger direkte på "kanten" af kanalen - og der bør derfor også her foretages alle nødvendige og tænkelige tiltag for at sikre, at der ikke sker skader på kirkebygningerne. Stiftsøvrigheden har i den forbindelse noteret sig, at det i redegørelsen s. 149 er anført, at det endelige valg af metoder, udgravning, dybde af afskærende vægge og afværgeforanstaltninger for hver konstruktion skal optimeres og detaljeres ud fra en miljømæssig og teknisk-økonomisk synsvinkel, bl.a. på baggrund af resultaterne af de geotekniske og hydrogeologiske undersøgelser, der først foreligger i en senere fase. Der henvises endvidere til bemærkningerne under redegørelsens afsnit 8.4, side 98, hvoraf det fremgår, at den gode forbindelse til havnen har den positive effekt, at sænkninger i det primære magasin ikke eller kun i meget begrænset omfang breder sig til områder på den modsatte side af havnen. Kanalerne ved Nyhavn og ved Gl. Strand kan dog ikke påregnes at have samme effekt, idet der ikke er god hydraulisk kontakt til det primære magasin.. Stiftsøvrigheden har derfor endvidere noteret sig, at det side 155 er anført, at det allerede nu er klarlagt, at yderligere særlige tiltag vil være nødvendige omkring stationerne ved Christiansborg, Kongens Nytorv og Frederiks kirke, idet stiftsøvrigheden samtidig skal udtrykke forventning om, at der sker registrering af kirkebygningen på samme måde, som de bygninger, der ligger inden for 100 meter zonen.

I forhold til Christiansborg Slotskirke vil der som følge af den tætte beliggenhed på arbejdsområdet tillige være stor risiko for skader som følge af vibrationer, og stiftsøvrigheden går ud fra, at der sammen med Slots- og Ejendomsstyrelsen, som kirken hører under, træffes de nødvendige aftaler til sikring af kirken mod skader. Også i forhold til Holmens kirke bør der træffes særlige foranstaltninger til sikring af kirken mod skader.

Nikolai Plads:

Her vil Christiansborg Slotskirke, Holmens kirke og Helligåndskirke befinde sig i henholdsvis 200, 225 og 300 meters afstand (ca.), og stiftsøvrigheden henviser derfor til bemærkningerne ovenfor.

Kongens Nytorv:

Der henvises til bemærkningerne nedenfor vedrørende Garnisons kirke, der er beliggende ca. 300 – 350 meter fra anlægsområdet på Kongens Nytorv.

Sct. Annæ Plads:

I forbindelse med anlæggelsen af en skakt på Sct. Annæ Plads skal stiftsøvrigheden henlede opmærksomheden på, at Garnisons kirke er beliggende umiddelbart op til det planlagte arbejdsområde og ifølge det foreliggende oversigtskort, jfr. side 122, synes linieføringen af det ene tunnelrør frem til Sct. Annæ Plads at passere direkte under det ene hjørne af kirkebygningen i blot 25-35 meter dybde.

Garnisons kirke blev opført af Frederik IV og stod færdig i 1706 som hærens kirke i København, der som udpræget fæstningsby rummede en stor landmilitær garnison. Tidligt blev den brugt af borgerne i den nyanlagte Frederiksstad mellem Kgs. Nytorv og Kastellet og blev fra 1804 også civil kirke for bydelen. Kirken ligger på langs ad Sct. Annæ Plads og syner måske udvendigt ikke af så meget. Men indvendigt folder den sig ud som et af byens største og mest monumentale kirkerum. Kirken indeholder således i lighed med Frederiks kirke en række betydelige, men også skrøbelige elementer, der må tages særligt hensyn til.

Linieføringen tæt forbi/under Garnisons kirke findes efter stiftsøvrighedens opfattelse derfor lige så problematisk og uantagelig som placeringen af en metrostation ved Frederiks kirke, hvorfor der, såfremt linieføringen ikke ændres, også her må iværksættes omfattende undersøgelser af bl.a. kirkens fundamentforhold og grundvandsforhold med henblik på at undgå uoprettelige skader på kirkebygningen som følge af grundvandsenkning og vibrationer i forbindelse med selve tunnelboringen tæt under kirken og etableringen af den planlagte skakt. Stiftsøvrigheden skal derfor i relation til spørgsmålet om selve linieføringen, skader som følge af sænkning af grundvand, vibrations-skader og støjbelastning også her henviser til de mere principielle bemærkninger ovenfor i indledningen samt nedenfor vedrørende Frederiks kirke. Stiftsøvrigheden lægger til grund, at der sker registrering af kirken og dens omliggende bygninger inden arbejdet påbegyndes.

I anlægsfasen forudsættes det naturligvis, at der sikres uhindret adgang til kirken for såvel personale som andagtssøgende og andre kirkegængere.

Frederiks kirke:

Indledningsvist skal opmærksomheden henledes på, at Frederiks kirke må betragtes som et nationalt monument, blandt andet fordi den er nordens største og prægtigste kuppelkirke og indeholder både i det ydre og det indre en række betydelige, men også skrøbelige elementer, der må tages særligt hensyn til. Den eksisterende kirkebygnings historie rækker tilbage til grundlæggelsen af Frederiksstad i 1749, hvor arkitekten Nikolai Eigtved, i forbindelse med den stort anlagte byplan, valgte at afslutte akse fra Amalienborg med en centralkirke flankeret af to tårne, et storslået bygningsværk af hidtil usete dimensioner. En lang og kompliceret bygningshistorie har resulteret i den Frederiks Kirke vi kender i dag, som er anlagt på resterne af Eigtveds oprindelige monumentale centralkirke. Fastholdes den nuværende linieføring er der en række alvorlige problemer, som trænger sig på i forbindelse med anlægsarbejderne. Det er tvingende nødvendigt, at disse problemstillinger bliver afklaret, inden den endelige linieføring og placering af station m.m. ved Frederiks kirke fastlægges. **Skader på kirkens fundament:** Af oversigtsplanen (redegørelsens s. 122) fremgår det, at man har valgt at lade anlægsarbejdet foregå fra et stort arbejdsfelt, placeret foran trappen til kirkens sakristi, og som strækker sig om på hver side af kirken. Videre fremgår det, at der påtænkes gravet en skakt ned foran kirkens facade i gadeløbet mod St. Kongensgade, denne skakt skal rumme hovedned-

gangen til stationen. I følge det udarbejdede forslag til byrumsprogrammer etableres der inden for arbejdsfeltet endvidere 2 nødtrapper og en elevator på den meget trange plads rundt om kirken. Af planen fremgår tillige, at arbejdsfeltets yderside tangerer facaden og kirkens smedjersrækværk og dets skulpturprydede postamenter (sokkel), som angiveligt midlertidigt må nedtages for at give plads til arbejdsfeltet. Det store arbejdsfelt foran kirkens facade i St. Kongensgade, som skal rumme selve stationen (concourseniveauet), er på planen placeret således, at det formentlig tillige vil være nødvendigt at nedtage granittrappen, granittrappens fundament samt tillige dele af selve kirkens fundering. Ingen kan forudse, hvilke konsekvenser delvis fjernelse af kirkens fundament eller en solid trappe op til kirken kan få for kirkebygningen.

Ved at vælge at lade anlægningsarbejderne for Metroen foregå direkte op ad kirkens facademure, vil man samtidig uden tvivl støde på, og dermed tilintetgøre de dele af kirkens fundament som stammer fra Eigtveds tid. Slyngværket er anlagt som fundament for både centralkirken og de to projekterede, men aldrig færdigbyggede tårne, og ligger fortsat dels under og dels udenfor den nuværende kirkebygning. Imidlertid kan det allerede nu fastslås at der i nord-sydgående retning er funderet til et par planlagte sidetårne, og at kirkens fundamenter derfor strækker sig ud fra den stående bygningskrop, til en længde af omkring femten meter til hver sin side.

Fastlæggelse af fundamentets geometri til undgåelse af bl.a. vibrationsskader: Af et notat fra menighedsrådets arkitekt fremgår det, at fundamenterne er udført fra 1749 til 1750. Fundamentet består af et pæleværk dvs. nedrammede pæle, hvorpå er udlagt hammertømmer og ovenpå hammerlaget et stræktømmerlag. Sædvanligvis er der på stræktømmeret udlagt et plankelag, hvorpå man normalt har lagt syldsten (kampesten). Ovenpå syldstenene har man så påbegyndt den egentlige opmuring af marmor.

Traditionelt ligger træfunderingen og træplankerne lige under grundvandsspejlet, mens syldstenene ligger med deres midte i selve grundvandsspejlet. Meningen er, at syldstenene skal hindre opsugning af grundvand i de ovenstående mure.

Ældre malerier og kobberstik af Frederiks Kirken viser, at fundamenterne rager betydeligt ud i forhold til selve den synlige del af facademurene, hvilket svarer til de informationer man får ved at indtegne den eksisterende kirkes grundplan på en fundamentstegning fra 1750-60.

Indvendigt rager fundamentet ca. 3,5 meter ind i kirkerummet, regnet fra inderside af indvendig rotunde, mens de på den udvendige side varierer noget mere. Omkring trappen til sakristiet, der vender ud mod St. Kongensgade rager funderingen 2,5 meter længere ud end selve trappen og langs siden af samme 5,5,-6,0 meter. Det skal bemærkes, at det ikke kun er træfunderingen, der rager ud under facadeflugten, men at murværket ned i ca. 4 meters dybde har samme udstrækning som funderingen, og derfor er lige så udsat for ødelæggende indgreb.

Det betyder, at der ikke umiddelbart kan foretages ramning af spuns tæt på kirken, uden at øve permanent skade på såvel kirkens teglstens- og marmorfundamenter som på dens pæle- og slyngværk.

Der bør derfor udføres tilbundsgående undersøgelser af kirkens eksisterende geometri under terrænniveau ved søgegravninger, for at bestemme kirkens fundamenter eksakte udstrækning. Når dette er klarlagt, må der anlægges en sikkerhedsafstand fra kirkens fundamenter til nærmeste spunsramning, da spunsramning uundgåeligt vil påvirke omgivelserne og dermed kirkens fundament.

Endvidere må der træffes de fornødne foranstaltninger til sikring af kirken mod vibrationsskader som følge af selve tunnelboringen og udgravningen af det underjordiske stationskammer, der vil foregå efter NATM-metoden.

Grundvandsspejl: Ved de indtil nu udførte arkæologiske undersøgelser omkring Frederiks kirke er konstateret, at der, da kirken i 1750'erne blev indledt opført, blev brugt uforholdsmæssig lang tid på funderingen, idet der konstant var tilsivende vand fra den fugtige undergrund. Af det ovennævnte notat fra kirkens arkitekt fremgår endvidere, at man ved anlægget af pæle- og slyngværk i 1749 har forsøgt at gardere sig mod sæsonbetonede ændringer af grundvandsstanden

ved at stoppe med blåler omkring træværket, således at man kunne holde på fugten i perioder med lavt vandspejl.

En række grundvandstandsmålinger foretaget gennem en længere årrække, for at sikre at kirkens slyngværk fortsat ligger under vand, har særligt inden for det sidste år tydeliggjort problemer omkring kirkens sydvestlige hjørne mod St. Kongensgade, hvor vandstanden varierer voldsomt. De lave grundvandsstandsmålinger giver allerede på nuværende tidspunkt anledning til alvorlig bekymring for kirkens slyng- og pæleværk.

Det er således tvingende nødvendigt at der foretages fuldstændige geotekniske undersøgelser med henblik på en klarlæggelse af jordbunds- og grundvandsforhold under og omkring kirken, eksempelvis strømning af vand i vandførende sandlag.

Procedurene for hvordan fundamenter, pæleværk og slyngværk holdes skadefri, skal fastlægges allerede inden evt. prøvearbejder sættes i værk. Foretagelsen af pejlebrøndsundersøgelser, bør således være på plads, før linieføringen endeligt placeres, da der er stor sandsynlighed for, at selv en midlertidig ændring i grundvandsstanden vil være ødelæggende for et i forvejen udsat pæle- og slyngværk. Resultatet af en grundvandsændring kan blive omfangsrige sætningsskader på såvel kuppel som indre og ydre murværker.

Uerstattelig marmortype: Store dele af den bestående kirke er bygget af Gjellebæk marmor. Denne marmor er af en type, som ikke længere kan skaffes. Der vil med andre ord ikke være mulighed for at reparere eventuelle skader, hvorfor der endnu en gang er grund til at påpege, at der bør være en fuldstændig sikkerhed for, at anlægget af den nye metro ikke vil skade kirken, før arbejderne går i gang.

Stilhed i Kirken: Af VVM-redegørelsens afsnit 9.7 herunder tabel 9.6, fremgår det, at der vil være meget betydelige støjgener i en lang periode. Det er en forudsætning for stiftsøvrigheden at lade metroen passere så tæt på kirken, at såvel det såvel under metroens anlægsfase som i driftsfasen vil være muligt at afvikle højmesser, gudstjenester og kirkelige handlinger med ro og værdighed, og at kirkerummet således fortsat vil være det fuldstændigt tyste rum til fordybelse.

Byrummet: Med hensyn til Frederiks kirkes omgivelser fremgår det af byrumsprogrammet, at det er hensigten at anlægge et langt ovenlysfelt umiddelbart foran trappen til kirkens sakristi ligesom der i det meget trange byrum skal findes plads til henstilling af 250 cykler udover hovedtrappen, de 2 nødtrapper og den planlagte elevator. Placering af alle disse elementer på pladsen foran og omkring kirken finder stiftsøvrigheden vil være skæmmende for hele kirkepladsen, og der må nødvendigvis findes en anden placering af ovenlysfeltet og cykelstativer i samråd med stiftsøvrigheden og menighedsrådet. Det skal derved erindres, at hele anlægget, som Frederiks Kirke er en del af, hører til blandt Københavns fineste pladsmæssigheder. Det er derfor vigtigt, at der skabes forståelse for, at dette anlæg også fremover bevares intakt uden, at det skal belastes af bl.a. skæmmende cykelparkering. Stiftsøvrigheden forbeholder sig derfor ret til også senere at kommentere forhold ved Frederiks Kirke, således at kirkens omgivelser ikke bebygges på skæmmende vis, herunder i forbindelse med placering af cykelstativer og andre indretninger, der etableres i kortere eller længere tid i forbindelse med metrostationen.

På baggrund af de overfor påpegede forhold omkring Frederiks og Garnisons kirker skal Stiftsøvrigheden kraftigt anbefale, at der ved den endelige fastlæggelse af linieføringen og placeringen samt udformningen af station og skakter ved de to kirker tages hensyn til disse forhold. Stiftsøvrigheden skal således meget henstille, at der overvejes en alternativ linieføring som følge af de betydelige risici for bygningskader, der er efter stiftsøvrighedens opfattelse vil være forbundet med den nuværende linieføring. Stiftsøvrigheden skal i den forbindelse pege på det tidligere undersøgte alternativ med en station anlagt på Larsens Plads. Dette vil tillige indebære en ændring af linieføringen ved Sct. Annæ Plads, og de problematiske forhold i relation til Garnisons kirke vil tilsvarende blive løst. Et andet alternativ kunne være etablering af en station i Borgergade med samtidig etablering af

en passage fra Borbergade til St. Kongensgade. Herved vil der være let adgang for metroens brugere frem til St. Kongensgade, Bredgade, Amaliegade m.fl. En sådan passage er allerede er omtalt i byrumsprogrammet fra august 2008.

Såfremt imidlertid det fastholdes, at der skal ligge en metrostation i umiddelbar nærhed af Frederiks kirken, skal stiftsøvrigheden igen påpege muligheden af, at forplads og ikke mindst nedgang i videst mulige omfang placeres i den påtænkte bebyggelse på hjørnet af Frederiksgade og Store Kongensgade. Stiftsøvrigheden skal her i den hele henvise til svar og indsigelse vedrørende lokalplanforslaget "Frederiksgade II".

Ud over Frederiks kirke, der vil være direkte berørt ved placeringen af en metrostation, ligger Sct. Pauls kirke samt Garnisons kirke i ca. 300 meters afstand fra byggefeltet.

Grønningen:

Her vil Kastels kirke, opført i 1704, og Sct. Pauls kirke være beliggende i henholdsvis 200 meter og 300 meter afstand, og stiftsøvrigheden henviser derfor til bemærkningerne ovenfor vedrørende Vor Frue og Helligånds kirker samt Holmens kirke vedrørende grundvandsproblematikken.

Oslo Plads:

Da nærmeste kirke her er Kastels kirke, der er beliggende i ca. 400 meter afstand, er der ikke umiddelbart bemærkninger i forbindelse med placeringen af en station på Oslo Plads.

Øster Søgade:

Her vil Nazaret kirke, opført i 1900 være beliggende i ca. 300 meter afstand fra skaktarbejdspladsen. Ved den videre linieføring frem til Trianglen vil arbejderne i undergrunden med boring af de to tunnelrør efter stiftsøvrigheden opfattelse komme til foregå i en afstand af ca. 100 meter fra kirken. Stiftsøvrigheden forudsætter derfor, at der også for denne kirke iværksættes registrering af revner m.m. før vibrationskadelige arbejder måtte blive iværksat. Ligeledes forudsætter stiftsøvrigheden, at der foretages de nødvendige foranstaltninger til modvirkning af en evt. grundvandssænkning samt foranstaltninger til reducere af støjgener.

I forbindelse med linieføringen frem til Øster Søgade vil tunnelen, som stiftsøvrigheden ser det, tillige passere under Holmens kirkegård. Stiftsøvrigheden skal af hensyn til gravfreden henstille, at linieføringen tilpasses således, at man undgår passage under kirkegården.

Trianglen:

Nærmeste kirke her er Nazaret kirke (ca. 200 meter), og der henvises til bemærkningerne ovenfor under Øster Søgade.

Sankt Jakobs Plads:

Sankt Jakobs kirke er beliggende i en afstand af ca. 40-50 meter fra arbejdsfeltet og Luther kirke i ca. 200 meters afstand. Af figur 9.10 i VVM-redegørelsen (s. 164) fremgår det fremgår, at Sankt Jakobs kirke vil blive stærkt støjmæssigt belastet af anlæggelsen af en skakt på Sankt Jakobs Plads, da kirken ligger frit i forhold til arbejdsfeltet. Da afstanden mellem kirken og arbejdsfeltet som anført ovenfor alene er på 40-50 meter forudsætter stiftsøvrigheden at der, udover foranstaltninger

til begrænsning af støjen, tillige iværksættes registrering af revner m.m. før vibrationskadelige arbejder måtte blive iværksat samt iværksættes undersøgelser vedrørende grundvandsforholdene med henblik på at undgå sætningsskader m.m. Også her forudsætter stiftsøvrigheden således at højmesser, gudstjenester og kirkelige handlinger kan gennemføres med ro og værdighed.

Koldinggade:

Davids kirke er beliggende umiddelbart op til det planlagte arbejdsområde for anlæggelsen af en skakt i Koldinggade, og ifølge det foreliggende oversigtskort, jfr. side 126, synes linieføringen af det ene tunnelrør frem til Poul Henningsens Plads at passere kirkebygningen i en afstand af blot 10 meter i 25-35 meters dybde.

Linieføringen så tæt forbi/under Davids kirke findes efter stiftsøvrighedens opfattelse generelt lige så problematisk som linieføringen ved Frederiks, Garnisons m.fl. jfr. nedenfor. Såfremt linieføringen ikke kan ændres, således at der kan skabes større afstand til kirkebygningen, forudsætter stiftsøvrigheden, at der også her iværksættes omfattende undersøgelser af bl.a. kirkens fundamentsforhold og grundvandsforhold med henblik på at undgå uoprettelige skader på kirkebygningen som følge af grundvandsænkning og vibrationer i forbindelse med selve tunnelboringen så tæt under kirken og etableringen af den planlagte skakt.

Omkring støjforhold fremgår det dernæst af VVM-redegørelsens tabel 9.6, at der vil være endog meget betydelige støjgener i en længere periode, og specielt i fase 2, 3 og 4 er støjbelastningen beregnet til at ligge mellem 75-85 dB(A). Det er en forudsætning for stiftsøvrigheden, at det såvel under metroens anlægsfase som i driftsfasen vil være muligt at afvikle højmesser, gudstjenester og kirkelige handlinger med den ro og værdighed som ubetinget må fordres.

I anlægsfasen forudsættes det naturligvis, at der sikres uhindret adgang til kirken for såvel personale som andagtssøgende og andre kirkegængere.

Poul Henningsens Plads:

Her vil Sions kirke og Davids være beliggende i henholdsvis ca. 200 og 300 meters afstand til byggeområdet.

Hesseløgade:

Ingen bemærkninger

Vibehus Runddel:

Her vil Taksigelseskirken være beliggende i ca. 200-250 meters afstand fra skaktarbejdspladsen. Ved den videre linieføring frem til Lersø Park Alle vil arbejderne i undergrunden med boring af de to tunnelrør efter stiftsøvrighedens opfattelse komme til foregå i en afstand af omkring 25-50 meter fra kirken i 25-35 meters dybde. Stiftsøvrigheden forudsætter derfor, såfremt linieføringen fastholdes, at der også for denne kirke iværksættes registrering af revner m.m. før vibrationskadelige arbejder måtte blive iværksat, ligesom stiftsøvrigheden forudsætter, at der foretages de nødvendige målinger og foranstaltninger til modvirkning af evt. grundvandssænkning samt foranstaltninger til reducere af evt. støjgener.

Lersø Park Alle:

Der henvises til bemærkningerne ovenfor vedrørende Taksigelseskirken, der vil være beliggende ca. 250 meter fra arbejdsområdet.

Rådmandsmarken:

Ingen bemærkninger.

Midgårdsgade:

Her er Kingos kirke beliggende i ca. 200 meters afstand til det planlagte arbejdsfelt.

Nørrebro:

Ingen bemærkninger.

Nørrebroparken:

Sct. Stefans kirke er beliggende ca. 100-125 meter fra den planlagte tunnelarbejdsplads i Nørrebroparken og ifølge det foreliggende oversigtskort, jfr. side 130, synes linieføringen for tunnelrørene frem til Nørrebros Runddel at ville passere meget tæt ved kirkebygningen. På det foreliggende kortbilag er det dog ikke muligt at fastlægge den nøjagtige afstand til kirkebygningen.

Som også tidligere anført finder stiftsøvrigheden linieføringen så tæt forbi/under en kirke generelt problematisk, og man skal ligeledes her anbefale en ændring af linieføringen. Der forudsættes også her iværksat undersøgelser af bl.a. kirkens fundamentsforhold og grundvandsforhold med henblik på at undgå uoprettelige skader på kirkebygningen som følge af vibrationer og grundvandsenkning i forbindelse med selve tunnelboringen tæt under kirken samt evt. foranstaltninger til reduktion af støjgener.

Nørrebros Runddel:

Indledningsvis må stiftsøvrigheden finde inddragelse af så stort et areal af Assistens kirkegård til anlæggelse af en metrostation særdeles betænkeligt. Stiftsøvrigheden har imidlertid noteret sig, at den omhandlede del af kirkegården vil overgå til parkområde i 2019 samt, at det af Udredningen om Cityringen, s. 165 og 217, fremgår, at den valgte stationsplacering tidligere har været drøftet med Kirkeministeriet, kirkegårdens ejer (Københavns kommune) og Kulturarvsstyrelsen.

En anlæggelse af metrostation på Assistens kirkegården, som planlagt, vil medføre, at der skal gennemføres flytning af et antal gravsteder, hvor fredningstiden endnu ikke er udløbet, samt flytning af et større antal gravsteder, der fortsat er brugsret til, selvom fredningstiden er udløbet. Der vil tillige skulle gennemføres flytning af en række bevaringsværdige gravsteder og gravminder. Det er i den forbindelse en afgørende forudsætning for stiftsøvrigheden og biskoppen, at håndteringen heraf i det hele sker på en værdig og respektfuld måde. Endelig taler al erfaring for, at også nedlagte gravsteder kan indeholde ligrester af en sådan karakter, at disse skal behandles med samme særlige omhu.

Dertil kommer, at flytning af gravsteder, hvor fredningsperioden ikke er udløbet forudsætter biskoppens godkendelse.

I Byrumsprogrammet 2008 er det beskrevet, hvorledes metrostationens forplads kan indrettes, og stiftsøvrigheden skal i den forbindelse bemærke, at der i anlægsfasen bør etableres et ugenomsigtigt hegn til mellem den resterende del af kirkegården og arbejdsfelt. Endvidere finder stifts-

øvrigheden, at der også i stationens driftsfase bør markeres en grænse mellem kirkegård og forplads/ metrostation.

Ved placering af cykelstativer langs med den fredede kirkegårdsmur, bør der tages hensyn til de indfældende gravmonument m.m.

Spørgsmålet om håndteringen af gravsteder, gravminder m.m. har i øvrigt været genstand for drøftelse ved et møde den 24. september 2008 med deltagelse af repræsentanter for Metroselskabet, Center for Kirkegårde, Københavns Bymuseum, Kirkeministeriet og Københavns stiftsøvrighed.

Anna og Simeons kirker er beliggende i ca. 300 meters afstand til det planlagte arbejdsfelt.

Hans Egede Gade:

Anna kirke er beliggende i ca. 300 meters afstand til det planlagte arbejdsfelt.

Landsarkivet:

Her er Brorsons kirke beliggende i ca. 200 meters afstand fra skaktarbejdspladsen. De Døves kirke ligger ligeledes i en afstand af 200 meter fra arbejdspladsen. Ved den videre linieføring frem til Kong Georgs Vej vil arbejderne i undergrunden med boring af de to tunnelrør efter stiftsøvrighedens opfattelse komme til foregå i en afstand af ca. 100 meter fra De Døves kirke. Stiftsøvrigheden forudsætter derfor, at der også for denne kirke iværksættes registrering af revner m.m. før vibrationsskadelige arbejder måtte blive iværksat. Ligeledes forudsætter stiftsøvrigheden at er foretages de nødvendige foranstaltninger til modvirkning af en evt. grundvandssænkning samt evt. nødvendige foranstaltninger til reducere af støj.

Kong Georgs Vej:

De Døves kirke og Sct. Thomas kirke er beliggende i henholdsvis ca. 200 og 300 meters afstand fra det planlagte arbejdsfelt

Aksel Møllers Have:

Ingen bemærkninger

Folkvarsvej:

Sct. Lukas kirke er beliggende i ca. 225-250 meters afstand til det planlagte arbejdsfelt.

Frederiksberg:

Solbjerg og Sct. Lukas kirker er beliggende i henholdsvis ca. 200 og 250 meters afstand fra det planlagte arbejdsfelt

Edisonsvej:

Frederiksberg kirke er beliggende i ca. 300 meters afstand til det planlagte arbejdsfelt.

Plantanvej:

Ingen bemærkninger.

Trøjborggade:

Kristkirken er beliggende i ca. 275-300 meters afstand til det planlagte arbejdsfelt. Ved den videre linieføringen frem til Enghave Plads synes tunnelrørene at passere meget tæt ved kirkebygningen. Ud fra de foreliggende kortbilag er det dog ikke muligt for stiftsøvrigheden at fastlægge den nøjagtige afstand til kirkebygningen.

Som ovenfor anført finder stiftsøvrigheden linieføringen så tæt forbi/under en kirke generelt problematisk. Stiftsøvrigheden anbefaler således også her en ændring/tilpasning af linieføringen. Såfremt dette ikke er muligt forudsættes også her iværksat undersøgelser af bl.a. kirkens fundamentsforhold og grundvandsforhold med henblik på at undgå uoprettelige skader på kirkebygningen som følge af vibrationer og grundvandsænkning i forbindelse med selve tunnelboringen så tæt under kirken.

Enghave Plads:

Kristkirken vil være beliggende ca. 50-100 meter fra det planlagte arbejdsområde og der henvises derfor til bemærkningerne ovenfor. Omkring støjforhold fremgår det dernæst af VVM-redegørelsens tabel 9.6, at der også vil være endog meget betydelige støjgener i en længere periode, og specielt i fase 2, 3 og 4 er støjbelastningen beregnet til at ligge mellem 75-85 dB(A). Det er en forudsætning for stiftsøvrigheden, at det såvel under metroens anlægsfase som i driftsfasen vil være muligt at afvikle højmesser, gudstjenester og kirkelige handlinger med den ro og værdighed som nødvendigvis må fordres.

Endvidere er Sct. Matthæus og Absalons kirker beliggende henholdsvis ca. 225 og 275-300 meter fra det planlagte arbejdsfelt

Halmtorvet:

Maria og Elias kirker er beliggende i henholdsvis ca. 200-250 m og 350 meters afstand fra det planlagte arbejdsfelt

Sønder Boulevard:

Her er Gethsemane kirke beliggende i en afstand af ca. 50-75 meter fra arbejdsfeltet. Der henvises i det hele til bemærkningerne ovenfor vedrørende Kristkirken, idet de samme problemer gør sig gældende for Gethsemane kirke.

CMC:

Ingen bemærkninger

Afslutning:

Som det er fremgået ovenfor er der et betydeligt antal kirker, der vil blive berørt af Cityringen. For de kirker, der ligger i afstande fra 200 m eller mere fra linieføringen eller de enkelte arbejdspladser er det for stiftsøvrigheden en generel forudsætning, at der ikke opstår skader som følge af evt. æn-

dringer i grundvand eller som følge af vibrationer. Det er således lagt til grund, at der ved den valgte 100 meter zone på hver side af linieføringen for registrering af revner m.m. er indlagt en sådan sikkerhedsmargin, at skader uden for dette område er utænkelige.

For kirker der ligger i afstande på under 200 meter skal stiftsøvrigheden generelt opfordre til, at der for samtlige disse kirker foretages undersøgelser af bl.a. fundamentalsforhold og grundvandsforhold med henblik på at undgå uoprettelige skader på kirkebygningerne. Såfremt der ikke kan skabes fornøden sikkerhed for, at den enkelte kirkebygning ikke vil lide overlast, skal stiftsøvrigheden henstille, at linieføringen for metroen ændres.

I henhold til Lov om en Cityring træffer transportministeren beslutning om den endelige linieføring og placering af stationer, skakte m.m. efter høring af Københavns og Frederiksberg kommuner, bl.a. på baggrund af den udarbejdede VVM-redegørelse. I planlovens § 28 jf. § 29 har de kirkelige myndigheder en "veto ret" forstået således, at såfremt der gøres indsigelser, kan arbejdet ikke gennemføres førend der er opnået enighed mellem parterne. Da den vedtagne lov om en Cityring går forud for planloven har de kirkelige myndigheder ikke samme mulighed for at varetage sit tilsyn på en effektiv måde, og stiftsøvrigheden skal derfor henstille, at der såvel i forbindelse med projekteringen som i anlægsfasen planlægges en meget tæt dialog med de kirkelige myndigheder af hensyn til den nødvendige varetagelse af den betydelige fælles kulturarv, som kirkerne i udgør.

Afslutningsvist skal stiftsøvrigheden erindre om, at Transport- og Energiministeren den 31. maj 2007 har oplyst til Folketingets Trafikudvalg, at han vil pålægge Metroselskabet, at anlægsarbejderne i forbindelse med stationen ved Frederiks kirken vil blive gennemført på en sådan måde, at der ikke vil opstå nogen fare for kirken, hverken under etableringen eller senere i driftsfasen. Stiftsøvrigheden tillader sig at gå ud fra, at denne garanti tillige omfatter de øvrige kirker.

Nærværende udtalelse afgives på såvel Stiftsøvrighedens som på bispeembedets vegne.

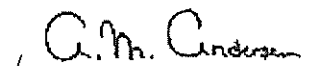
Med venlig hilsen



Bente Flindt Sørensen



Erik Norman Svendsen



A.M. Andersen
stiftsfuldmægtig

Kopi pr. e-post til:
Kirkeministeriet
Transport- og Energiministeriet
Metroselskabet I/S
Center for Kirkegårde
Kgl. bygningsinspektør Peter Holsøe
Nationalmuseet
Berørte menighedsråd og provstier

Københavns Stift
Nørregade 11
1165 København K

FORSKNINGS- &
FORMIDLINGSAFDELINGEN
Danmarks Middelalder og Renæssance

FREDERIKSHOLMS KANAL 12
1220 KØBENHAVN K
TLF 33 47 31 28
FAX 33 47 33 12
E-MAIL dmr@natmus.dk

DIREKTE TLF 33 47 31 24
DIREKTE FAX 33 47 33 12
E-MAIL nils.engberg@natmus.dk

DATO 10. september 2008 J.NR. 1077/2008, 1078/2008,
1157/2008

**Vedr. etablering af stationer og udluftningskakte ifm. Metro-Cityringprojektet i København og på Frederiksberg. Jf. Københavns kommune, kommuneplantillæg og Frederiksberg kommune, kommuneplantillæg nr. 5, samt tre lokalplanforslag.
Stiftets dok. 110312.**

Der er til udtalelse fremsendt et omfattende materiale med kommuneplantillæg og tre lokalplaner. Materialet er gennemgået med henblik på en vurdering af planernes eventuelle betydning for de nærliggende kirker.

For de tre lokalplanforslag fra Frederiksberg kommune er det vores vurdering, at de berørte områder ligger så langt fra nærmeste kirke – 500-600 m i fugleflugtslinie - at hverken grave/borearbejder eller stationernes udformning vil have indflydelse på kirkerne eller deres omgivelser. Cityringens station v. Aksel Møllers Have og Frederiksberg station har Sct. Lucas kirken på Nyelandsvej som nærmeste kirke og for Cityringens station ved Platanvej gælder det, at Frederiksberg kirke v. Frederiksberg Runddel ligger tættest på. Heller ikke de mellem stationerne placerede nødsakker vil komme til at berøre kirkerne.

Mht. kommuneplantillægget for Københavns kommune er der den ulykkelige situation ved Frederiks/Marmor kirken. Der er tidligere fremsendt udtalelser vedr. vores bekymringer ved en placering af metrostationen så tæt på kirken. På nuværende stadie i sagen skal vores kommentar begrænse sig til en støtte til det synspunkt, som Den kgl. Bygningsinspektør har fremhævet, at der bør etableres en klar ansvarsplacering af de løsninger, som vælges ved grave/bygge/borearbejderne, så man sikrer en entydig ansvarsplacering, hvis der sker skader på kirkens sårbare fundamenter.

P.N.V.
Med venlig hilsen

Nils Engberg

Københavns Stiftsøvrighed
Nørregade 11
1165 København K

HVIDT
MØLGAARD

Att.: Stiftsfuldmægtig Anne Margrethe Andersen

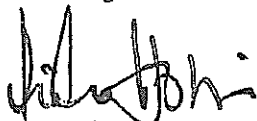
15.7.2008	DATE
1854.02	SAG NR.
308	J. NR.
PH/jr	REF.

Forslag til kommuneplantillæg med miljøvurdering af anlæg og drift af Cityringen

Vi henviser til Deres brev af 10.7.2008.

Efter at have gennemset tilsendte materiale anbefales det, at hele materialet vedrørende Frederikskirkens fundering aktiveres, således at relevante personer kan tage ansvaret for de løsninger, der vælges.

Med venlig hilsen



Peter Holsøe
Kgl. bygningsinspektør
Arkitekt m.a.a.

HVIDT & MØLGAARD A/S
ARKITECTFIRMA

KONJUGELIG
BYGNINGSINSPEKTØR
PETER HOLSØE
ARKITECT MAA

HENRIC HVIDT
ARKITECT MAA

HARIUS HOLSØE
ARKITECT MAA

HARIUS LORENTZEN
ARKITECT MAA, BHAA

NYGÅRDSVEJ 5
2100 KØBENHAVN Ø

TELEFON 33 14 80 40
FAX 33 93 81 40
HØRSTHOLM APK. 01
WWW.HM-ARK. 01

CVR 1619 4999
BANK 3120 333 806 0015
BIBLIOTEK 3120 333 806 0020

114 3 - 11 2008

Alice Josefsen

Fra: Jørgen Bruun [jb@parknet.dk]
Sendt: 1. oktober 2008 00:04
Til: cbu@okf.kk.dk; planogmiljoe@frederiksberg.dk
Emne: Indsigelse fra Hillerødgade området

#24

Til

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for byudvikling

Frederiksberg Kommune
Teknisk Direktorat
Plan- og Miljøafdelingen

Undertegnede sender hermed på vegne af en næsten udtømmende liste af boligejendomme i Hillerødgades Nørrebro- og Frederiksberg dele, 3 københavnske institutioner, samt adskillige erhverv i samme område vedhæftede indsigelse med positive og konkrete forslag til kompensation hhv afhjælpning. Der er vedlagt oversigt over underskriverne.

Med venlig hilsen

Jørgen Bruun
Formand for AB Esromhus-Nørrehus

Til
Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for byudvikling

Til
Frederiksberg Kommune
Teknisk Direktorat
Plan- Miljøafdelingen

Til
Metroselskabet I/S

Indsigelse/ ønskeseddel fra lodsejere og erhvervsdrivende i og tæt på Hillerødgade, der berøres stærkt af Cityring-projektet.

Baggrund: Støv-, støj-, og afspærringsgener som beskrevet i VVM redegørelsen for metro - Cityringen.

Forslag til afhjælpende foranstaltninger på bymiljøet omkring Hillerødgade:

- Som generel afhjælpning: Lad os beholde så meget jord som muligt i lokalt depot i Nørrebroparkens nordøstlige del, hvor der nu er bunkere. Det burde kunne føre til lidt færre lastvognstransporter gennem Hillerødgade. (se nedenfor.)
- Hundeluftermiljøet i Nørrebroparken bliver hjemløst: man kunne måske flytte det til den del af Nørrebroparken, der ligger på hjørnet af Hillerødgade og Krogerupgade
- Rosenhavens brugere bliver hjemløse: de kunne kompenseres med flere bænke i parkstykket mellem Hillerødgade og Nørrebrogade.
- Fodboldbanen med hele miljøet omkring *Nørrebro United* er truet: en løsning kunne være en permanent flytning mod syd, så en del af asfaltbanen inddrages. Der kunne så etableres nye gangstier for begge ender af banen. Det ville løse de udbredte utilfredsheder fra bl.a. Hillerødgades skoles brugere med en nuværende placering af stierne.

Krav om afhjælpende foranstaltninger til bevarelse af det sikkerheds- og sundhedsmæssige miljø:

- Som støvværn: Vandfilmspray permanent på byggepladsen til dæmpning af støv.
- Som støv- og støjværn: Indsugningsfiltre i boliger som vender ud mod den arbejdspladsen, så man kan udlufts ved at åbne vinduer alene mod gården.
- Som støjværn: Hillerødgade belægges med støjdæmpende asfalt.
- Som støjværn: De til projektet anvendte lastvogne kræves forsynet med støjdæmpende dæk.
- Som støjværn: Vi foreslår at der ydes støtte til etablering af 3 lags vinduessystem i Hillerødgades Nørrebro- og Frederiksbergdel, i Krogerupgade, i Nordbanegade, samt i de berørte dele af Esromgade, af Asminderødgade, af Farumgade, af Sandbjerggade, samt af Ndr. Fasanvej.
- Som partikkelværn: Ekstraordinært krav om at alle de anvendte lastbiler og øvrige dieseldrevne maskiner forsynes med nyeste partikelfilterteknologi, dette som krav i udbudsmaterialet.
- Cykelstipassagen ved Nørrebroparken lysreguleres.
- Hillerødgade mellem Esromgade og Nørrebrogade afspærres for gennemgående - ikke Metroring relateret trafik i byggeperioden.

Som kompenserende foranstaltninger for generne på bymiljøet i den lange byggeperiode foreslås:

- En del af den opgravede jord deponeres lokalt på Nørrebro. I Nørrebroparken kunne man bygge et stort krumt bjerg hvor bunkerne nu ligger og videre ned mod en ny boldbane. Det ville give tilskuerpladser til boldbanen. I bjerget kunne også indbygges klubfaciliteter. På nordsiden kunne der bygges et nyt hundeluffer- områder med terræn- og agilitybane. På buens indre krumning kunne der indrettes et amfiteater. Indeni buen kunne der indrettes et mindre parkeringsanlæg til kompensation for de mistede pladser i kvarteret. Toppen af bjerget ville byde på solbade- udsigts- og kælkemuligheder i de respektive årstider.

D. 29/9 -08

A/B Aabo
Aina R. Sander
Formand

A/B Esromhus - Nørrehus
v. Formand Jørgen Bruhn
Hillerødgade 22, 4.th.
2200 København N
Tlf. 35 83 33 52 - mail: jb@parknet.dk

Kinesisk Rest.
Dragon
Lte. Chai Hoig
Hillerødgade 23 2200 København
Telefn 35 36 89 00

Liselotte Christensen

Formand AKB-Lundtoftegade
Sune Møriksen, FM, EF Lundtofteg. 84, Sun AB
Annette G. MADSEN, A/B - Falcher
(Formand)

Thues Nørgaard Ruhn, Nestformand, AB Hillerødgaard,

Tine Jensen, Bestyrelsesmedlem EF
Esromgade 28-30.

VIM OG TOBAK

Hillerødgade 21A
2200 København N
Tlf. 35 85 25 54

GRILL HOUSE

Hillerødgade 4, st th
2200 København N
Tlf. 35 83 07 10

Andelsboligforeningen
"ESROMBORG"

Esromgade 7-II
2200 København N.

Dita Lilje, EF LUNDTOTTEG. 82

Henrik Boysøe Nielsen, Formand A/B Klødebo

Mette Larsen, Leboer Hillerødgade 14

Jens Dahm, EF Asmindevoldgade 3

Jens Dahm

Handwritten signature and text: "Handwritten signature and text: Note butikchef."

SUPER IRAN
Skodsborggade 11, 12
2200 København N
Telefon: 0045-35 81 80 85

ESROMGÅDE
Hillerødgade 30, 2200 København N
35 82 00 72
www.esromgade.dk

Handwritten signature: "Jens Kjeld"

Handwritten signature: "M. M. P. J. I."

ZIKZAK
Hillerødgade 30
DK-2200 København N
Tlf.: 35 81 19 70
Fax: 35 81 19 84

ARKITEKTGRUPPEN 3D APS
ARKITEKTER MAA
HILLERØDGADE 30A
2200 KØBENHAVN N
TLF 3585 1272 FAX 3585 3282

Formand For E/F Nørrehus:

Handwritten signature: "Kirsten Dalsgaard"

Handwritten signature and text: "Handwritten signature and text: W/S INSTALLATION..."

Handwritten signature: "Handwritten signature"
Esromgade 15, 3sal.

Før worktown.dk &
Homeworkers ApS

Adresse: Esromgade 15, opg 2, 1 sal

Handwritten signature: "Handwritten signature"

OUTSAP-1199 APS
ESROMGADE 15

Handwritten signature: "Handwritten signature"
Sci. Stejns Fritidscenter
Skodsborggade 6. Tlf. 35 85 20 92
2200 København N

Handwritten signature: "Handwritten signature"
Nagpeople ApS
Esromgade 15 - opg. 2, 4. sal
2200 København N
CVR-nr. 27248827

Global NewTech
Esromgade 15.2.5
DK-2200 Copenhagen N.
Denmark
Phone: +45 3581 3161 Fax: +45 3581 3191

POLYFORM
Esromgade 15 opg.1, rampen 2200 København N, DK

Handwritten signature: "Handwritten signature"
House of mæbo
Esromgade 15, 3
2200 N.
Lellaabo

Kultur- og Fritidsforvaltningen
Hillerødgade Bad og Hal
Sandsbjerggade 35
2200 København N
Tlf. 35 85 10 55 - Fax 35 85 10 46

LYSKE BANK
Nørrebrogade 201
DK-2200 København N
Tlf. 35 81 04 00

Handwritten signature: "Handwritten signature"
34
- fortættelse på bagsiden af 21

underskriver forhuset:

Mark Seiden
Hillerødsgades Skole
Ørholmgade 9
2200 København
Tlf. 35 85 32 62
Fax 35 85 32 72

Jonas
JONAS PIZZA
Burger Kebab House
Hillerødsgade 21 A
2200 Kbh. N
35 83 15 99

EJERFORENINGEN
ASMUNDERØDGADE 4-8

FORMAND ANDERS GILL V.3 P.2
ASMUNDERØDGADE 4, 3 TR

Anders Gill

A/B NØRHIL
v/ Marica Bleiziffer
Nørrebrogade 203, 3.tv.
2200 København N.
Tlf. 35 85 08 80

Marica Bleiziffer

A/B Nordbrogade
Karin Fiel Hansen
Skærsbrogade 2 2TV
2200 Kbh N
Karin Fiel Hansen

Formand Nordbrogade 20-22 · Nordbrogade 14-16 Shue Grønbelt Jensen
Nordbrogade 20 4t
2200 Kbh N

A/B - Skærsbrogade / Nordbrogade
Dorte Huel
Skærsbrogade 17, 4 TR
2200 Kbh N

Formand Frank Jensen
Rasmussen
Hillerødsgade 21 A 1th
2200 København N
Tlf. 35 83 04 52

Ul Rasmussen

Aabo	Andelsboligforening	Hillerødgade, Ndr. Fasanvej	Nina Sander	formand	Frb
Esromhus-Nørrehus	Andelsboligforening	Hillerødgade, Esromgade, Asminderødgade	Jørgen Bruun	formand	Kbh
3 Lundtoftegade	Almennyttig boligforening	Hillerødgade, Lundtoftegade	Liselotte Christiansen	Afdelings- formand	Kbh
Lundtoftegade 84	Ejerforening	Lundtoftegade	Sune Mortensen	formand	Kbh
Falken	Andelsboligforening	Asminderødgade, Hillerødgade, Lundtoftegade	Ane Mette G. Madsen	formand	Kbh
Hillerødgaard	Andelsboligforening	Hillerødgade, Ndr. Fasanvej	Th. Naipés Rehn	næstformand	Frb
Esromgade 28-30	Ejerforening	Esromgade	Tine S. Jessen	Bestyrelsesmedl	Kbh
Esromborg	Andelsboligforening	Esromgade	Martin Rouersgaard	Formand	Kbh
Lundtoftegade 82	Ejerforening	Lundtoftegade	Ditte Lind	Bestyrelsesmedl	Kbh
Klædebo	Andelsboligforening	Hillerødgade	Henrik Boysøe Nielsen	Formand	Kbh
erødgade 4	Beboer i udlejning	Hillerødgade	Mette Larsen	Beboer	Kbh
Asminderødgade 3	Ejerforening	Asminderødgade	Jens Dalum	Formand	Kbh
Nørrehus	Ejerforening	Krogerupgade, Hillerødgade, Sandbjerggade	Kristian Deibjerg	Formand	Kbh
Asminderødgade 4-8	Ejerforening	Asminderødgade	Anders Geill Kjær	Formand	Kbh
Nørhil	Andelsboligforening	Hillerødgade	Marica Bleiziffer	Formand	Kbh
Nørrebrogaard	Andelsboligforening	Hillerødgade, Skodsborggade	Karin Juhl Hansen	Formand	Kbh
Nordbanegade 14-16	Ejerforening	Nordbanegade, Vedbækgade	Stine Graubøll Jensen	Formand	Kbh
dsborggade/Nordbanegade	Andelsboligforening	Nordbanegade, Skodsborggade	Dorthe Hvid	Næstformand	Kbh
gon City	Restaurant	Hillerødgade	Liu Chai Zhong	Direktør	Frb
& Tobak	Kiosk	Hillerødgade		Ejer	Kbh
l House	Restaurant	Hillerødgade		Forpagter	Kbh
o	Dagligvare	Hillerødgade	Henrik Dal	Butikschef	Kbh
er Iran	Dagligvare	Skodsborggade	M Menadji	Ejer	Kbh
oter City	Scooterhandel	Hillerødgade	Jens Kofod	Ejer	Frb
Zag	Udvikler	Hillerødgade	Lone Egebæk	Ejer	Frb
arkitektgruppen	Arkitekter	Hillerødgade	Poul Svendsen	Partner	Frb
3 installatør Toft-Hansens følger	VVS	Hillerødgade	K. E. Toft- Hansen	Direktør	Kbh
Plambeck	Design	Hillerødgade	Dy Plambeck	Lejer	Kbh
ktown.dk	Udlejer til kreative	Hillerødgade	Jonatan Føns	Udlejer	Kbh
networkers	Udvikler	Hillerødgade	Jonatan Føns	Ejer	Kbh
speckam	Kreative	Hillerødgade		Ejer	Kbh
people	Spil udvikler	Hillerødgade	Kakul Pohe	Ejer	Kbh
rform	Design	Hillerødgade		Ejer	Kbh
oal New Tech	Perform	Hillerødgade		Ejer	Kbh
se of Marbo	Logistik	Hillerødgade	L Ellebæk	Ejer	Kbh
e Bank	Bank	Hillerødgade		Fillialchef	Kbh
is Pizza		Hillerødgade		Ejer	Kbh
ianne Franskurser	Sprogkurser	Hillerødgade	Marianne Rasmussen	Ejer	Kbh
erødgades skole				Skoleleder	Kbh
erødgades skole					Kbh

Oversigt over underskrivere på indsigelse fra Hillerødgade – området.

ANDELSBOLIGFORENINGEN AABO

www.aabonet.dk / bestvrelsen@aabonet.dk

Hillerødgade 27 st. tv.

Telefon 38 19 51 72

dec 11 11 47 21 01 08

Frederiksberg 24/09 2008

Teknisk Direktorat

Plan- og Miljøafdelingen

23

Rådhuset

2000 Frederiksberg

"Cityringen"

I forbindelse med etablering af Cityringen er det blevet besluttet at etablere arbejdsplads i Nørrebroparken.

Det vil betyde en øget mængde tung trafik på Hillerødgade.

Københavns kommune har i den forbindelse besluttet at etablere cykelstier ad Hillerødgade for at øge cykelfremkommeligheden.

Dette efterlader godt 300m af Hillerødgade uden cykelsti, nemlig den del af Hillerødgade der ligger på Frederiksberg.

For at sikre en bedre cykelfremkommelighed, og samtidig flytte den tunge trafik lidt væk fra beboelses ejendomme på Hillerødgade, foreslås det hermed at etablere cykelstier ad Hillerødgade i begge retninger.

Samtidig med kan der med fordel etableres parkeringsbåse, med forbehold for Frederiksberg parkeringslicens.

Endvidere foreslås det som støjværn for de berørte ejendomme, at give ekstraordinært forhøjet tilskud, til etablering af 3 lags termoruder.

På vegne af

A/B Aabo

v. Nina Rask Sander

Hillerødgade 27, st.tv

2200 København N, Frederiksberg

1147-114542 RB
- 739976 #22
Frederiksberg 30-9-2008

Teknisk Direktorat
Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset, 2000 Frederiksberg

MODTAGET

- 1 OKT. 2008

Plan & Miljøafd.

Vedr.: Metrocityringen

Lokalplan 155, station ved Platanvej.

Jeg mener ikke der er nogen grund til at opføre et hus over stationen. Det i lokalplanen skitserede, passer lige så dårligt til Frederiksberg Alle, som det på den modsatte side af Platanvej, nr. 43. En åben plads her vil være bedre og der kan skaffes lys ned som på de øvrige stationer. Der spares også udgifterne til at forstærke stationsvæggene til noget man endnu ikke ved hvad er.

Det kan undre at der under pkt. Bevaringsværdig beplantning er angivet at der ingen træer er over 25 år. Der står mindst 15 træer, der er over 25 år, enkelte tæt på 100 år, så kommunalbestyrelsens tilladelse må indhentes.

Jeg håber Løvefontænen på nr 41 reddes og evt. opsættes på gavlens af nr 39.

Cykelparkering bør hovedsagelig placeres under terrænet, med en lang rampe til op- og nedtransport.

Vedr. VVM-redegørelse

Har man overvejet salg af den udgravede og udborede kalk. Denne er tilsynelagende uforurenet og bør kunne udnyttes i industrien eller landbruget i stedet for opfyld i Nordhavnen. Herved spares andre resurser og miljøregnskabet forbedres væsentligt.

Der bør placeres en station mellem Enghaveplads og Hovedbanegården. Den lille forøgelse af transporttiden opvejes rigeligt af passagergrundlaget på det tætbefolkede Vesterbro og nyudviklingen i Kødbyen. Endvidere spares 3 nødsakke.

Der burde ikke anlægges afgrænsningskammer ved Nørrebro Station, til Metro mod Bjørnshøj og Husum. Her burde køre sporvogne (letbane).

side 3.

Man må håbe at de nye promoser
angående passagertal passer bedre end
de gamle, da grundlaget for miljø-
regnskab og økonomisk regnskab ellers
skrider. Efter tabel 10.3 når den nu
værende Metro ca 50 mill passagerer
i 2015, dette er ca 30 mill færre end
antaget inden anlæggelsen.

Med venlig hilsen

B. Friling

B. Friling

Kochsvej 13 st tv

1812 Frederiksberg C

1147 - 114542 = RIB.
1147 - 740542

E/F Edisonsvej 7
v/M.-B. Nielsen,
Edisonsvej 7, 3. th.,
1856 Frb. C

MODTAGET

- 3 OKT. 2008

Plan- & Miljøafd.

21.

Frederiksberg Rådhus
Teknisk forvaltning
Smallegade 1
2000 Frederiksberg

2. oktober 2008

Anlæg af metroring m/arbejdsplads Edisonsvej

Vi har i vores ejerforening konstateret, at der i nær fremtid skal anlægges en ny station i forbindelse med etableringen af en ny metroringbane. I den forbindelse skal der etableres en nødudgang på Hollændervej/Amicisvej og man skal bruge hele Edisonsvej som arbejdsplads, hvorfor Edisonsvej skal spærres af.

Vi har et par spørgsmål i den forbindelse:

- Vi har for lang tid siden konstateret et par (indtil nu) ubetydelige revner i vores byggeri; kunne det tænkes, at borearbejdet m/etableringen af udgravning etc. vil påvirke murene, så revnerne bliver forværret - og i positivt fald, hvem er så erstatningsansvarlig? Vi har gennem div. aviser etc. læst nogle grusomme historier fra bl.a. Amsterdam, hvor man åbenbart har måttet skrinlægge boreplaner, idet følgevirkningerne af borearbejdet ville afstedkomme, at husene simpelthen brasede sammen!!
- Vi kan af de til lejligheden opsatte informationsplakater se, at afspærringen af Edisonsvej kommer til at løbe i umiddelbar nærhed af vores indkørsel til vores gård. Vi er i tvivl om vores adgang til gården bliver sløjft i arbejdsperioden eller om vi netop får lov til at kunne komme ind og ud af gården m/biler etc. ?

Til orientering omkring det første punkt: Vi har selv tænkt os at optage div. fotos af murenes tilstand pt - det kunne måske være en ide, om en repræsentant fra kommunen m/byggeteknisk indsigt deltog?

Vi ser frem til at høre fra snarest.

Maj-Britt Nielsen, formand.

Rosemarie Boeck

Fra: Nada Al Zein
Sendt: 30. september 2008 13:22
Til: Rosemarie Boeck
Cc: Karl Topsøe Jensen
Emne: Vedr. Omhandler forslag til ændring af lokalplanforslag nr. 154 vedr. den nye metrostations hovedindgang



Dok.nr

7-739718 - Omhandl7-739718 - Omhand



Dok.nr

Hermed fremsendes oplysninger vedr. dokumentnr. 1147-739718

Venlig Hilsen

Nada Al Zein
Plan- og miljøafdeling
3821 4101

Anna Dam

20

Dok.nr 1147-739718 - Omhandler forslag til ændring af lokalplanforslag nr. 154 vedr. den nye metrostations hovedindgang.MSG
<http://SReDocWeb0/edoc/eDoc.asp?PagelD=document&__Action=81&id=739988>

30 SEP. 2008
Plan- & Miljøafdel.

119 + - 1190 72
- 739718
20

Anna Dam
Sylows Allé 4, 2.-1
2000 Frederiksberg
og
Preben C. Jensen
Sylows Allé 4, 2.-5
2000 Frederiksberg

Frederiksberg d. 27.9.2008

/PCJ

Til Frederiksberg Kommune, Teknisk Direktorat, Plan- og Miljøafdelingen, 2000 Frederiksberg.

Omhandler indsigelser/forslag til ændring af lokalplanforslag nr. 154 - vedr. den nye metrostations hovedindgang i Holger Tornøes Passage, forslag til tillæg nr. 5 til Kommuneplan 2004 med VVM-redegørelse, samt beskrivelse af trafikforhold på Sylows Allé/Sylows Plads.

Nærværende skrivelse er udfærdiget af Anna Dam og Preben C. Jensen, der begge er boende i Lejerboejendommen, Sylows Allé 4, 2000 F.
Nærværende skrivelse er opdelt i 3 punkter, som beskriver følgende:

Pkt. 1: Metrostationens adgangsforhold i Holger Tornøes Passage.

Pkt. 2: VVM-redegørelse.

Pkt. 3: Beskrivelse af eksisterende forhold på Sylows Allé/Sylows Plads.

M.h.t. pkt. 1 – kan kort oplyses, at vi er af den opfattelse, at metrostationens op- og nedgangsforhold bør vendes 180 grader, således, at adgangsforhold til det underjordiske perronanlæg - udmunder i Solbjergvej.
Begrundelsen herfor vil være, at en udmunding i Holger Tornøes Passage mod Sylows Allé - ville medføre store gener for beboerne i vores ejendom.
Særligt de beboere, som har facade/altaner ud mod Holger Tornøes Passage - mod vest.
Blandt disse beboere kan nævnes, at stueetagen er indrettet med 4 handicapboliger med tilhørende terrasser vendende mod vest, ligesom der i ejendommens S/V-hjørne er placeret et beboerlokale m. terrasse, der regelmæssigt bruges til mødevirksomhed/private arrangementer.
Under henvisning til nævnte - ville en op- og nedgang mod Sylows Allé medføre store gener for brugerne af beboerlokalet/handicapboligerne samt øvrige lejemål i ejendommens vestlige side ud mod Holger Tornøes Passage, idet lejlighederne har altaner og soveværelser vendende mod vest/mod Holger Tornøes Passage.
Efter vores opfattelse ville generne bl.a. være, at man ikke kunne opholde sig ugenert i forhaven samt støj fra metrostationens brugere, idet adgangsforholdene ville være placeret meget tæt på vores ejendom/lejlighederne.

/

44

I alt er der 16 lejligheder (1.-4.sal), i forskellige størrelser, i ejendommens vestlige fløj samt 4 handicapboliger i stueetagen.

Lejerboejendommen i alt indrettet med 35 lejemål.

Vores forslag skal, som tidl. nævnt, være, at den kommende metrostations op- og nedgangsforhold vendes 180 grader og placeres således, at adgangsforholdene udmunder i Solbjergvej, hvilket skulle være teknisk muligt uden de store problemer, hvilket blev oplyst på borgermødet, på Frederiksberg Gymnasium den 9.9.2008 (oplyst af Anne-Grethe Foss fra Metroselskabet).

En sådan placering ville, efter vores vurdering, medføre mere tålelige forhold for beboerne i vores vestvendte fløj, idet adgangsforholdene til metrostationen ville kom længere væk og som følge deraf – færre gener i form af støj og larm.

Ligeledes bør adgangsforholdene placeres/trækkes så langt som det er muligt i retning mod Solbjergvej.

Ligeledes er det vores forslag, at stationsboksen (overfladeanlæg) i Holger Tornøes Passage placeres, så langt som det er teknisk muligt, over mod Frederiksberg Gymnasium, hvilket indebærer, at man inddrager så lidt som muligt af vores vestvendte forhaver.

Dette også for at tilgodese beboerne af lejlighederne, idet gymnasiets lokaliteter ud mod Holger Tornøes Passage, efter vores vurdering, må betegnes som sekundære lokaliteter i forhold til Lejerboejendommens beboere.

Endv. kan nævnes, at gymnasiet har en slags terrasse med bygningsoverdækning/indhak og glasafskærmning i østlige ende mod Holger Tornøes Passage.

For os ser det ikke ud til - bortset fra at være lyskilde til østlige lokaler - at terrassen bliver brugt til noget som helst (muligvis som brandvej el. arkitektonisk udseende?).

I Lejerboejendommen drejer det sig derimod om en beboelsesejendom med mennesker hele døgnet. Hvorimod der er mest aktivitet på gymnasiet i dagtimerne.

Jo tættere man placerer stationsboksen/overfladeanlægget i retning mod gymnasiet/mod vest - jo mere tilgodeser man beboerne i Lejerboejendommen, efter vores vurdering, idet beboerne skal "leve" med Metroen hele døgnet.

Ligeledes kan nævnes, at der i perioder (aftentimer op til weekender) opholder sig en del støjende personer ved eksisterende anlæg på Solbjergvej.

Der er tale om en flok unge i alderen ca. 12-16 år, som råber og skriger og efterlader deres efterladenskaber i form af papir, cigaretskodder, dåser og flere gange knuste flasker på gåarealet omkring Metroens adgangsforhold (Solbjergvej).

Ingen "bekymrer" sig imidlertid for de unge "uromagere" - ej heller politiet - selv om der med jævne mellemrum bliver lavet hærværk/graffiti på derværende overfladeelementer/glasfacader.

Dette ville form. også være tilfældet, hvis adgangsforholdene til Metroen blev placeret i Holger Tornøes Passage mod Sylows Allé, hvilket ville medføre store gener for beboerne, som så ville få "problemerne" tættere på deres boliger.

Endv. kan nævnes, at der også er placeret en kiosk (7/Eleven) på hjørnet af Falkonerallé/Sylows Allé, hvor der også i perioder opholder sig en flok unge mennesker i det offentlige rum.

De unge cirkulerer stort set rundt over hele Sylows Allé - herunder vores port og indhak under ejendommen Sylows Allé 4 - hvor der gentagne gange er efterladt papir/madrester/papbægre og mer el. mindre knuste flasker samt andet efterladt affald.

Efterladenskaberne stammer fra de unges indkøb i nævnte kiosk - der jo har åbent hele døgnet.

Det ville være nærliggende at tro, at de unge ville forlægge deres opholdssted til Metrostationens adgangsforhold - hvis denne blev placeret i Holger Tornøes Passage mod Sylows Allé - til stor irritation for beboerne, idet man ikke kan forvente, at relevante myndigheder el. de unges forældre griber ind og bringer "unoderne" til ophør.

Vores slutbemærkning i nærværende pkt. vil være, at der tages optimalt hensyn til beboerne i Lejerboejendommen, når der tages endelig stilling til placering af Metrostationen.

M.h.t. pkt. 2 - (VVM-redegørelse) vil vi foreslå, at der bliver etableret en arkitektonisk afskærmning i skel mellem vores forhave og Holger Tornøes Passage og at afskærmningen udformes - så den absorberer mest muligt for støj m.v. fra offentligt rum.

Dette også for at tilgodese, at man kan opholde sig i forhaven så ugenert som overhovedet muligt. Ligeledes bør der - i forbindelse med Metroanlægget - etableres toiletfaciliteter der er tilgængelige, idet det har vist sig, at vores eksisterende beplantning/hegn er meget udsat for urinerende personer, der kommer fra Metroen/Frederiksbergcentret/nærliggende restaurationsmiljø (både i dag- og aftentimerne).

Der er ikke kun tale om alkoholiserede personer, men også personer i pænt tøj, der tilkendegiver, når deres adfærd er blevet påtalt, at der ikke er toiletter i "miles omkreds" - når de er trængende. Endv. urinerende personer fra nærliggende cafémiljø på Solbjergvej, der benytter sig af denne "nemme løsning".

Nævnte er dog mest koncentreret op til weekends - i aften/nattetimerne, men det foregår også i dagtimerne - som tidl. nævnt.

Derfor vil vi foreslå, at der bliver etableret toiletfaciliteter i området omkring Solbjergvej og placering på en sådan måde, at de er synlige og tilgængelige - der hvor "brugerne passerer".
Betalingstoiletter vil, efter vores vurdering, ikke være løsningen.

M.h.t. pkt 3 - (trafikforhold ad Sylows Allé/Sylows Plads) er vi godt klar over, at dette ikke er med i Lokalplanforslag nr. 154.

Vi mener dog, at trafikforholdene kan have en vis indflydelse på lokalplanforslaget og vil derfor fremkomme med følgende bemærkninger:

Først kan nævnes, at der jævnt fordelt - dog koncentreret i de tidlige morgentimer og først på formiddagen - indfinder sig ca. 10 store lastbiler/flere med sættevogne, som aflæsser varer til Irma/City, 7/Seven og FalkonerCenterets vareindlevering i Sylows Allé.

Irma/City har også vareindlevering i Sylows Allé, medens 7/Seven ligger på hj. af Sylows Allé og Falkonerallé.

Det er ikke muligt at holde med store lastbiler på Falkonerallé, hvorfor Sylows Allés østlige ende bruges til aflæsning for nævnte køretøjer.

Det kan tilføjes, at der i Sylows Allé er placeret færdselstavler (forbudstavler C62) med parkering forbudt.

Dette bliver dog på ingen måde overholdt, ligesom andre bilister ej heller overholder forbuddet - når de handler ind i Irma/City (åben alle dage til kl. 2100) og i 7/Seven (åbent hele døgnet).

Denne trafik er mest koncentreret i aftentimerne og op til weekends og der bliver parkeret i begge vejsider.

M.h.t. de tidl. nævnte lastbiler/sættevogne kan vi yderligere oplyse, at de mange gange holder særdeles uhensigtsmæssigt – bl.a. på skrå indover indkørsel/fortov – for på den måde at gøre aflæsningen lettere for chaufførerne.

Det giver til tider trafikkaos og mange gange opstår der farlige situationer for de biler der skal passere Sylows Allé og for de biler der kommer op fra p-kælderen under gymnasiet og skal mod øst ud på Falkonerallé.

Ligeledes færdes der en del cyklister og fodgængere ad Sylows Allé - som må zigzagge mellem de holdende lastbiler for at passere disse, idet der – i forb. med aflæsning – er placeret paller/trådvogne med varer på fortovet.

Det skal dog bemærkes, at der mig (PCJ) bekendt ikke er sket alvorlige færdselsuheld på stedet, selv om der i perioder hersker kaotiske tilstande på Sylows Allé – som følge af nævnte trafik.

Når lastbilerne er færdige med deres aflæsninger forlader de Sylows Allé - videre ad Holger Tornøes Passage og videre ad Solbjergvej til Falkonerallé.

I forbindelse med nævnte lastbilers standsninger kan oplyses, at en del chauffører undlader at standse motoren, selv om miljøbestemmelserne tilsiger dette (må højst holde med motoren værende i gang i 1 minut, jf. miljøregulativ)

Når jeg (PCJ) enkelte har påtalt dette overfor chaufførerne på en pæn måde – får man i flere tilfælde blot et ”beskidt svar” - og ignorering til følge.

I flere tilfælde har bilerne holdt med motoren i gang i ca. 10-15 minutter.

Nævnte er en stor miljøbelastning, idet Lejerboejendommen har 15 altaner vendende ud mod Sylows Allé (mod syd), ligesom der i stueetagen er placeret 3 ungdomsboliger også med altaner. Endv. kan oplyses, at der også kommer en del koncentreret trafik/biler fra Falkonerallé ad Sylows Allé mod p-kælderen (antal p-pladser i kælder under gymnasiet ?).

Der er mest trafik til og fra p-kælderen i morgen og de sene eftermiddagstimer - for ikke at tale om de dage, hvor der er koncerter i FalkonerCentret.

I forbindelse med koncerterne hersker der – i forb. med til- og frakørsel – nærmest kaotiske tilstande med trafikophobning til følge.

Særligt koncentreret ved derværende bomanlæg/Sylows Plads/Holger Tornøes Passage.

Et stort antal koncertgæster (fodgængere/cyklister) krydser i den forbindelse kørebanen mellem de holdende biler.

I forb. med trafikafviklingen opstår der mange gange tilspidsede situationer, hvor bilister, cyklister og fodgængere kommer i åbent skænderi om hver der retten på sin side og ”hvem der kom først”.

Endv. vil jeg (PCJ) påpege, at der i forbindelse med arrangementerne ankommer store lastbiler/sættevogne med musik og sceneudstyr.

De store lastbiler bakker hen til derværende port/sceneindgang/indhakket i NV-hjørne af FalkonerCentret - lige ud for derværende bomanlæg til p-kælder under gymnasiet.

Flere gange er der tale om 2 lastbiler/sættevogne, der holder side om side og dette gør det ikke lettere m.h.t. trafikafviklingen.

De store køretøjer kommer som regel om morgenen/først på formiddagen forinden koncerterne og foretager så aflæsning af materiel i dagens løb, ligesom de bliver holdende på stedet indtil koncerterne er afsluttet.

Som regel forlader de stedet mellem midnat og kl. 0400 – afhængig af hvor meget der skal læsses.

Køretøjernes placering v. NV-hjørne bevirker, at brugerne af den private p-kælder under FalkonerCentret har svært ved at orientere sig, når de kommer op ad rampen til Sylows Plads og må nærmest "kante sig" forbi de holdende køretøjer.

Cyklister, fodgængere - herunder børn - må også zigzagge sig forbi de store køretøjer/andre holdende biler - når de feks. skal til biografen, Sylows Plads el. Howitzvej - med risiko for uheld til følge.

Ligeledes er der, en del gange om året i efterår/vintermdr., TV-optagelser (DR-TV2) i Folkoner-Centret og i den forbindelse kan nævnes, at der ankommer ca. 2-3 store sendevogne/andre servicekøretøjer, som lægger beslag på de 14 p-pladser i Sylows Allé.s sydlige vejside. TV-optagelserne kan variere fra 1 til 3 dage.

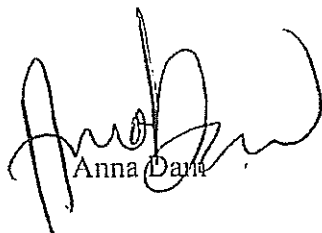
Som tidl. nævnt er vi godt klar over, at nærværende beskrivelse af trafikforholdene ikke direkte vedr. Lokalplanforslag nr. 154, men vi er dog af den opfattelse, at hvis Metrostationen får udmunding mod Sylows Allé, ville dette betyde en yderligere belastning af trafikforholdene i Sylows Allé/Sylows Plads, ved rampe og bomanlæg til p-kælder under gymnasiet - som følge af et stort antal fodgængere (forventet antal passagerer fra Metrocityringen?).

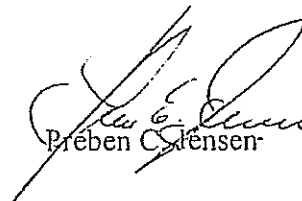
Nævnte ville, efter vores vurdering, endv. have en indirekte indflydelse på trafiksikkerheden og trafikbelastningen på stedet.

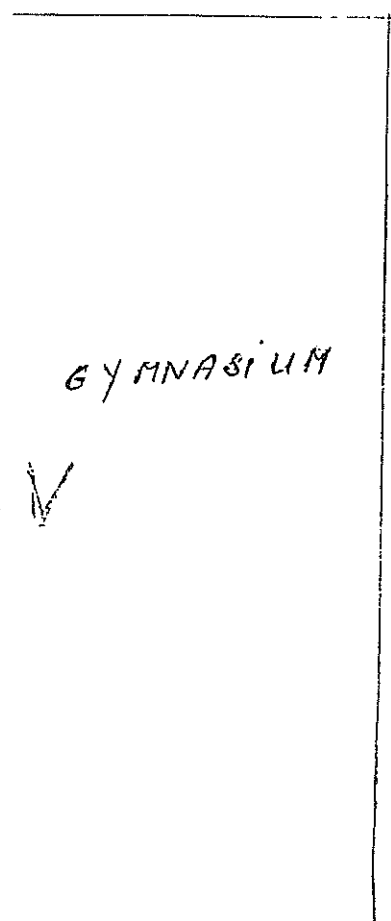
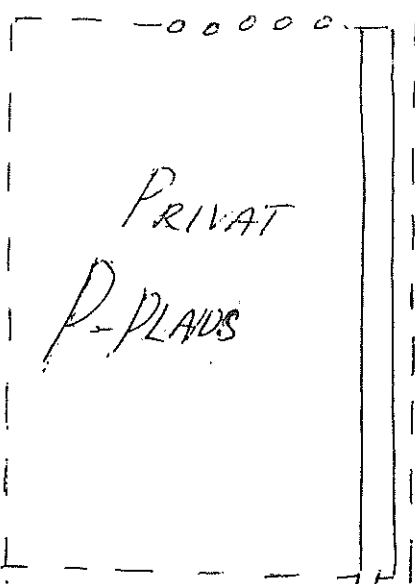
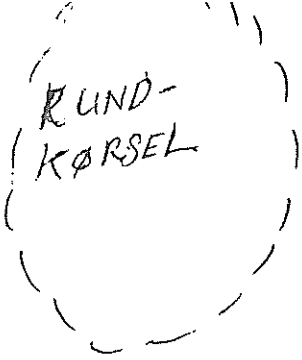
Med nærværende skrivelse mener vi, at være fremkommet med en seriøs indsigelse vedr. omh. lokalplanforslag og hvis der er spørgsmål der ønskes yderligere belyst – er de velkommen til at kontakte de undertegnede.

./ Skitse over området vedlægges.
(Målestoksforhold er ikke korrekte i skitsen).

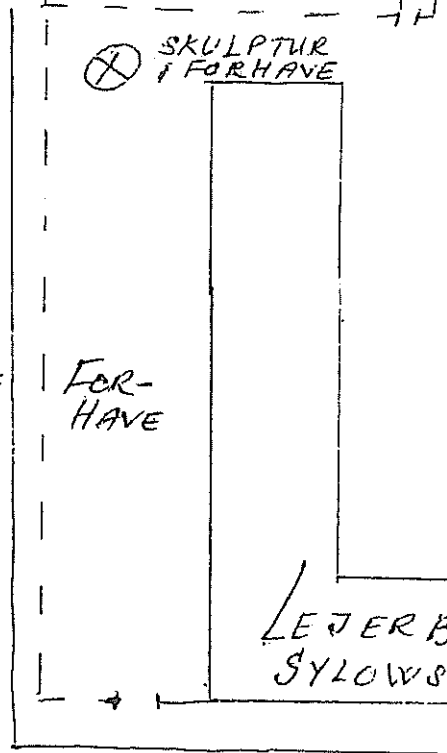
Med venlig hilsen


Anna Dani


Preben C. Jensen

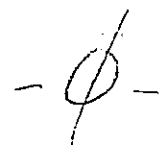


HOLGER
TORNØES
PASSAGE

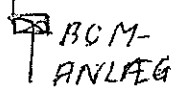
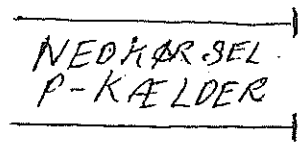


⊗ SKULPTUR
I FORHAVE

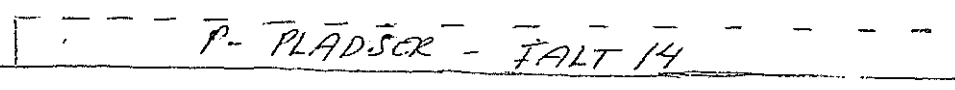
ÅBNET
GÅRD/HAVE
LEGEPLADS



LEJERBO
SYLOWS ALLE 4



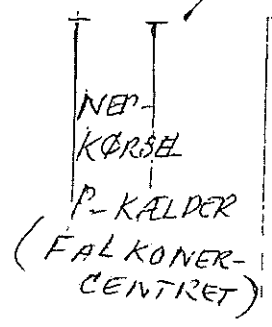
SYLOWS ALLE



SYLOW'S-
PLADS

PORT
SCENEMATERIEL

FALKONER-
CENTRET





Kochsvej 25 - Lejerne

Beboerrepræsentation af 7. april 1988

1147 - 114542 KB

113

MODTAGET

Frederiksberg, den 28. september 2008

29 SEP. 2008

Frederiksberg kommune
Plan- og Miljøafdelingen
Rådhuset 2000 F.

Plan- & Miljøafd.

Vedr. Metro Cityring, trafikomlægninger

Som repræsentant for beboerne her på adressen deltog jeg i informationsmødet på Ny Hollænderskolen den 28. august.

Vi hører bestemt ikke til dem, der som beboerne på Platanvej og andre steder bliver voldsomt berørt i forbindelse med anlægget af metroen.

Alligevel er vi lidt bekymret for lukningen af Platanvej og den deraf følgende omlægning af trafikken.

Den menneskelige natur kunne i nogen grad sammenlignes med vandløb; vand finder den nemmeste vej, hvis den sædvanlige afløbsmulighed er lukket. Det samme gør sig i et vist omfang også gældende for bilister og andre trafikanter.

Bekymringen for vort vedkommende går på, at når Platanvej lukkes, vil nogle motorkørende søge ad den nemmeste og nærmeste vej.

Her kommer Henrik Ibsensvej og Kochsvej ind som de mest sandsynlige erstatningsveje, idet Frydendalsvej har flere trafikchikaner, der sikkert ikke vil gøre den vej attraktiv som erstatningsvej.

Jeg har modtaget og læst VVM-redegørelsen og kan se, at der i redegørelsen under pkt. 9.1.2, siderne 112/113 er omtalt de planer eller tanker, der på det tidspunkt har været fremme, og jeg kan også konstatere, at de 3 ovennævnte veje er omtalt i henseende til, at planlægningen gerne skulle forhindre, "at der sker uhensigtsmæssig omlægning af større trafikmængder til mindre boligveje som -" osv.

Vi har i de senere år ment af kunne konstatere, at trafikken på Kochsvej er blevet mere intens. Vejen bruges ikke kun til varetilkørsel til købmanden på hjørnet, til plejehjemmet og til skolen men bruges også til tider som gennemkørselsvej for lastbiler.

Også personbiler bruger vejen som stikvej og for både lastbiler, varevogne og personbiler m.v. til tider med for høje hastigheder i forhold til vejens kapacitet.

Skolevejsanalysen fra marts 2002 indeholder et notat om Frederiks Barfods Skole, hvor vurderingen dengang var, at bekymringen om for høje hastigheder på Kochsvej var et begrænset problem.

Hvis den kommende trafikomlægning på grund af Metroen medfører øget trafik på Kochsvej, kunne trafikintensiteten kombineret med hastighed måske komme til at udgøre et problem.

Uanset at de tre veje er nævnt i VVM-redegørelsen vil vi alligevel gerne anmode om, at der i forbindelse med planlægningen af trafikomlægninger bliver taget skridt til sikring af, at i hvert fald de to veje med bedst gennemkørselsmulighed og ensrettet i hver sin retning ikke bliver belastet i anlægsperioden.

Med venlig hilsen

Benny Christensen

Kopi:

Beboerne Kochsvej 25

Peter Rasmussen, Kochsvej 23