



KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Trafikudvalget
Folketinget, Christiansborg,
1240 København K

19-03-2009

Sagsnr.
2008-122212

**Vedr.: Trafikudvalgets behandling af Metrocityringen -
supplerende spørgsmål**

Dokumentnr.
2009-162658

Nørrebro Lokaludvalg glæder sig til at få en metro på Nørrebro, men har dog stadig en række ubesvarede spørgsmål. Metrobyggeriet er sat på midlertidig stand by og i den forbindelse ønsker Nørrebro Lokaludvalg (NLU), at fremkomme med supplerende spørgsmål, til den endelige beslutning omkring etablering af Metrocityringen på Nørrebro. Spørgsmål som NLU ikke har fået fyldestgørende svar på i høringsfasen og som NLU mener, at Trafikudvalget bør overveje. Lokaludvalgets høringssvar vedlægges som bilag til baggrundsorientering.

NLU har fremsendt sit høringssvar i forhold til VVM redegørelsen til Københavns Kommune, og ønsker at fremhæve to forhold, som NLU ikke har fået fyldestgørende svar på: 1. Placeringen af en metro station ved Nørrebro Runddel inde på den fredede Assistens Kirkegård 2. Muligheden for etablering af en alternativ arbejdsplads på Engstrøm grunden med de omkring liggende veje.

Nørrebro Runddel metrostation – Assistens Kirkegård

I forbindelse med Lokaludvalgets høringssvar og processerne med høring af borgene på Nørrebro, er det kommet frem, at placeringen af metrostationen ved Runddelen inde på den fredede Assistens Kirkegård, udelukkende skyldtes en indstilling fra Københavns Kommunes Trafik og Miljøforvaltning. Beslutningen er i modstrid med lokale borgeres ønske, og andre forvaltningers ønske om, at placere metrostationen under runddelen, med nedgange fra de 4 hjørner.

I den forbindelse ønsker NLU trafikudvalgets svar på følgende spørgsmål:

- Er det muligt at placere stationsforplads og nedgange til metrostationen på og under runddelen, i lighed med den løsning som foreslås på Kgs. Nytorv?
- Er det korrekt, at der er gravsteder der stadig er i brug, på det areal som metroen vil indtage? I givet fald – har de pårørende og Københavns Biskop givet tilladelse til, at de flyttes?
- Assistens Kirkegård er udlagt til park i 2020, i samme område som metrostationen placeres. Hvorfor placeres stationen i et område, der ødelægger en tredjedel af parkens areal, i en befolkningstæt bydel med meget få grønne arealer?

Charlotte Poulsen
Lokaludvalgssekretær

Nørrebro Lokaludvalg
Støberiet, Blågård
Plads 3, 3 sal.
2200 Kbh. N

Telefon
26771577

E-mail
chpo@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800213

- Kan man være sikker på, at den fredede bygning på Assistens Kirkegård, der skal flyttes, kommer tilbage i samme forfatning?
- Har man tænkt på, hvad det betyder for brugen af Assistens Kirkegård, at metroselskabet laver cykelparkering for 300 cykler inde på selve kirkegården?
- Hvordan er der taget højde for de trafikikkerhedsmæssige problemer ved, at 9000 mennesker dagligt kommer til at krydse over Nørrebrogade og Jagtvej for at komme ind på kirkegården til metrostationen?
- Hvorfor vælger man at placere metrostationen på det eneste ubeboede hjørne af runddelen, så 9000 personer dagligt skal krydse to meget befærdede veje? Hvorfor placeres nedgangen ikke på den modsatte side af runddelen?

Metroarbejdsplads på "Engstrøm grunden"

I forhold til NLU's andet forslag, har Københavns Kommune oplyst Lokaludvalget og borgergrupperne om, at en inddragelse af Engstrøm grunden, som en alternativ metroarbejdsplads, vil kræve en ny VVM redegørelse. NLU fastholder, at det er muligt indenfor projektets nuværende rammer.

Fordelene ved at flytte arbejdspladsen fra Nørrebro Parken til Engstrøm grunden og de omkringliggende sidegader er flere:

1. Nørrebro Parken kan benyttes under Metrobyggeriet af de mange brugergrupper.
2. De trafikale forhold er bedre i forhold til transport af de 730 lastbiler i døgnet, som skal transportere jord mv. fra metroarbejdspladsen.
3. Der kan etableres en synergieffekt imellem arbejdet med metrostationen ved Landsarkivet, Nørrebro Parken og Runddelen.

Der er i den nuværende plan for metroarbejdspladserne, planlagte transport af 730 lastbiler i døgnet, samt varevognskørsel af henholdsvis Hillerødgade og Nordbanegade, som skal køre 1.5 km for at nå det overordnede vejnet ved Ågade. I Hillerødgade er vejbanen ændret, efter udsendelsen af VVM redegørelsen. Vejbanen er indsnævret og der er etableret bump, hvilket vil besværliggøre den store trafik til og fra metroarbejdspladsen. Samtidig krydser cykelruten her, og der er planlagt udkørsel på samme strækning, fra det forventede erhvervs og boligbyggeri i Farungade.

Benyttes Engstrøm grunden derimod som løsning, vil de 730 lastbiler i døgnet kun skulle køre en strækning på 100 meter af Jagtvej, for at nå Ågade og det overordnede trafiknet. Samtidig vil der kunne opnås en synergieffekt i forhold til metroarbejdspladsen ved Landsarkivet, længere henne af Jagtvej.

I den forbindelse ønsker NLU trafikudvalgets svar på følgende spørgsmål:

- Er det muligt at lave en VVM redegørelse for brug af Engstrøm grunden som metroarbejdsplads?
- Er det muligt at lave en høringsproces af to måneders varighed for at få denne alternative arbejdsplads belyst og inddraget i den endelige beslutning om Metrocityringen?
- Hvor lang tid det vil tage inden den nyetablerede Nørrebro park igen vil syne som i dag efter brug som metroarbejdsplads?
- Hvorledes forholder Trafikudvalget sig til den planlagte transport af 730 lastbiler i døgnet af henholdsvis Hillerødgade og Nordbanegade?

NLU mener det er muligt at lave en høringsproces af to måneders varighed, samt en måneds afrapportering, for at få belyst mulighederne for brug af Engstrøm grunden som alternative arbejdsplads og få denne løsning inddraget i den endelige beslutning. Nørrebro Lokaludvalg deltager gerne i dette arbejde, og imødeser Trafikudvalgets svar.

Med venlig hilsen

Kim Christensen
Formand
Nørrebro Lokaludvalg.



KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

07-10-2008

Sagsnr.
2008-122212

Dokumentnr.
2008-543564

Høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg vedr. forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse

I forbindelse med den af Borgerrepræsentations vedtagne høring af forslag til kommuneplantillæg med miljøvurdering (VVM redegørelse) af anlæg og drift af Cityringen, har Københavns Kommune, Bispebjerg Lokaludvalg og Nørrebro Lokaludvalg afholdt borgermøde den 16. september 2008. Endvidere har medlemmer af Nørrebro Lokaludvalg afholdt flere opklarende møder med repræsentanter fra Metroselskabet og Københavns Kommune, således at Lokaludvalget har modtaget så fyldestgørende information om det planlagte Metrocityringsprojekt som muligt, med henblik på tilsvarende at kvalificere Nørrebro Lokaludvalgs høringssvar.

Det er Lokaludvalgets holdning, at Metrocityringen vil være et stort løft for Nørrebro og den kollektive trafikbetjening af bydelen. Men vi har også en forventning om, at der skal tages hensyn til Nørrebros særlige forhold med tæt bebyggede boligkvarterer og få, nyligt etablerede grønne områder. Med fire stationer i den færdige ring, én stor arbejdsplads og flere mindre under hele byggefasen, bliver vores bydel både midlertidigt og permanent voldsomt påvirket af projektet.

Lokaludvalget har den forhåbning og tro, at man vil tillægge det stor betydning, at vi i det følgende har forsøgt at opsamle nogle af de bekymringer vi har modtaget fra borgerne på Nørrebro, men at man også vil kunne se, at der er fundet alternative løsninger ud fra vores kendskab til de lokale forhold. Således håber Lokaludvalget, at Nørrebros og Københavns borgere i sidste ende får den Metrocityring vi alle glæder os til.

Vi har i det følgende opdelt vort høringssvar i 4 punkter (A-D), som kan betragtes som 4 adskilte og ligeværdige indsigelser i forhold til det fremlagte projekt med forslag til løsninger, således at projektet gennemføres på den bedst mulige måde.

A. Etablering af tunnelarbejdsplads i den nordlige del af Nørrebro Park.

Et af bydelens største aktiver er den nyetablerede Nørrebro Park. Parken er blevet færdiggjort for 2-3 år siden og har udviklet sig til et kraftcenter for sociale arrangementer, bydelsfester, sport etc. Parken er således en væsentlig årsag til, at kvarteret nu har meget lettere ved at fastholde ressourcestærke beboere. Vi frygter at den effekt vil forsvinde hvis en så stor del af parken skal anvendes til permanent

**Center for
Borgerservice**

Rådhuset, 1. Sal,
1599 København V

Telefon
3366 2536

Telefax
3366 7031

E-mail
lou@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800213

www.kk.dk

arbejdsplads i 8–10 år. Hertil kommer naturligvis de voldsomme indgreb og gener, som der allerede er gjort opmærksom på i VVM-redegørelsen samt miljørapporten af maj 2008, hvilket formentlig også fremgår af mange andre høringssvar fra bydelen. Her tænkes på påvirkningen af ejendomme og beboere i forhold til rystelser og støj, men også den voldsomt øgede lastbilstrafik. Lokaludvalget er opmærksom på, at disse forhold gør sig gældende i forbindelse med hele anlægget, men netop her tilføres en væsentlig social dimension af stor betydning for hele kvarteret.

Nørrebro Lokaludvalg er gjort opmærksom på, at der er fire væsentlige grunde til at man, uanset de anførte problemer, alligevel har valgt at anlægge en så stor arbejdsplads i Nørrebro Park. Grundene er 1) Arbejdspladsen må nødvendigvis anlægges over/i direkte forbindelse med den planlagte tunnelfremføring, da arbejdspladsen skal kunne håndtere udgravning og bortfjernelse af materiale (muck) samt håndtere tilførsel af maskiner, materiel, skinner og elementer. 2) Den planlagte udgravning skal kunne være så stor og dyb, at den skal kunne håndtere crossover/skiftespor, således at Nørrebro Station vil kunne betjenes med dobbeltdrift af begge planlagte metrolinier; den skal således være placeret "efter" Nørrebro station. 3) Arbejdspladsen skal være 20.000 m² stor inkl. udgravninger for at rumme de forskellige tekniske installationer der skal være på overfladen for at forsyne arbejdspladsen, skurby, kraner, oplag m.m.. 4) Der skal kunne etableres adgang for ca. 230 lastbiler i tidsrummet kl. 6 morgen til kl. 18 eftermiddag til det overordnede vejnet, da det opgravede materiale skal flyttes til Nordhavnen.

Nørrebro Lokaludvalg skal på det kraftigste anmode om, at den planlagte tunnelarbejdsplads flyttes fra Nørrebroparken og anbefaler, at man arbejder videre med muligheden for at etablere den et af to anviste steder. Det første opfylder de stillede krav fuldt ud og vil samtidig tilføre anlægget yderligere kvaliteter. Det andet sted vil reducere voldsomheden af indgrebet i bydelen væsentligt, men vil ikke kunne opfylde alle fire punkter. Til gengæld vil det være billigere at gennemføre.

- a. Metroarbejdspladsen etableres på den såkaldte "Engstrømgrund", tillagt Hans Egedesgade, Metropolitanskolen, grunden mellem Cykelruten, Hørsholmgade, Hellebækgade, Jagtvej, ligesom arbejdspladsen samarbejdes med stationsbyggepladsen ved Landsarkivet/Rantzausgade, således at man opnår synenergi mellem de to arbejdspladser. Denne placering betyder, at alle stillede krav kan opfyldes.

- 1a) Arbejdspladsen etableres på Engstrømgrunden over tunnelen hvor den løber parallelt med Jagtvej. 2a) Der er angiveligt plads til at gennemføre det samlede underjordiske anlæg evt. i forbindelse med stationen ved Landsarkivet, der kan etableres

crossover/skiftespor, Nørrebro station vil kunne betjenes med dobbeltdrift, der tilføres den kvalitet, at det kan Runddelen station også! 3a) Arealet er ca. 20.000,- m2 inkl. Metropolitanskolen der står tom fra 2010 og således kan erstatte den planlagte skurby til arbejdspladsen, idet der kan etableres diverse kontorfaciliteter til byggepladsledelse, ingeniører, arkitekter ligesom der findes diverse lokaler og sanitære anlæg, der kan håndtere en sådan større arbejdsplads. 4a) Der er kun ca. 100 meters kørsel af Jagtvej til det overordnede vejnet hvilket betyder at man igen kan inddrage begge transportruter (jf. VVM 9.1.1) for tunnel - muck fra tunnelarbejdspladsen i det den væsentlig kortere rute gøres endnu kortere. Som en ekstra gevinst kan tilføjes, at der med denne etablering allerede er etableret signallys og gangtunnel så den omfattende transport til og fra pladsen kan reguleres sikkerhedsmæssigt forsvarligt i forhold til pladsens omgivelser.

- b. Metroarbejdspladsen etableres på "DSB - arealet" eksempelvis hvor det nu aflyste forgreningskammer til Brønshøj skulle have ligget. Denne placering betyder, at en del af de opstillede krav kan opfyldes og formentlig vil det betyde en reduktion af omkostningerne, da der ikke vil kunne gennemføres dobbeltdrift til Nørrebro station, men:
- 1b) Arbejdspladsen kan her placeres umiddelbart over tunnelen.
 - 2b) Der er angiveligt plads til at gennemføre det samlede underjordiske anlæg, men det vil altså være "før" Nørrebro station. Dette vil reducere udgifterne, da man formentlig også kan reducere antallet af togsæt, da der ikke kan etableres dobbeltdrift til Nørrebro station og Runddelen.
 - 3b) Der er rigelig plads til at etablere et arbejdsplads på 20.000 m2, ligesom muligheden for enten ved anlæg af skinner eller vej via banelegemet 4b) vil kunne etablere en transportvej der kan føres direkte til Nordhavnen til fjernelse af mucken enten ved lastbil eller godsvogne.

Som tidligere nævnt vil anlæggelsen af en så stor arbejdsplads i et tæt bebygget område medføre store gener og problemer. De placeringer Nørrebro Lokaludvalg forslår, vil også medføre problemer for Nørrebros borgere, men ud fra en samlet bedømmelse vil disse forslag være mere skånsomme i forhold til trafikmængde og de dermed forbundne miljøproblemer. Men de vil også give en øget trafikikkerhed i anlægsperioden ud over at de for løsningen ved "Engstrømgrunden" giver anlægget øget kvalitet og flere potentielle passagerer via Runddelen station.

B. Placering af metrostation på "Nørrebros Runddel"

Nørrebro Lokaludvalg finder det naturligt og glædeligt, at der placeres en metrostation i det handelsmæssige og trafikale centrum af Nørrebro, men finder dog to aspekter uheldige og dybt problematiske.

Det første er, at man etablerer stationen og hermed adgangen til denne på det ubeboede hjørne af Runddelen. Vi finder det problematisk at alle passagerer således skal krydse en stærkt trafikeret vej en eller to gange og derefter gå igennem et kun få meter bredt hul i den fredede kirkegårdsmur for at nå frem nedgangen til metrostationen. Det andet er, at man vil inddrage en tredjedel af den planlagte park bag kirkegårdsmuren både midlertidigt og permanent til metrostation. En park i forbindelse med kirkegården der har været arbejdet for og som hele Nørrebro havde glædet sig til skulle udvikles til et fredeligt grønt åndehul lige ved siden af bydelens centrum. En ækvivalent til Manhattans Central Park..

- a. Nørrebros runddel er placeret i centrum af Nørrebro med dets 72.000 indbyggere, i VVM-redegørelsen anslås (jf. 10.1.3) stationen at skulle betjene 10.000 passagerer på et hverdagsdøgn i 2015. Københavns kommune angiver, at der på Nørrebrogade dagligt passerer 32.000 cyklister, 16.000 biler i 2008. 32.000 buspassagerer må forventes i stort omfang at flytte over i Metroen, men tilsvarende trafiktal er formentlig aktuelle for Jagtvej. Det er derfor fuldstændigt uforståeligt, at man i VVM-redegørelsen ikke tager højde for disse trafikikkerhedsmæssige problemer i den foreslåede placering af station, metroplads og cykelparkering inde på Assistents Kirkegård.

Det burde stå klart, at betydningen af, at 9000 personer dagligt via 2 fodgængerovergange skal krydse over Nørrebrogade og Jagtvej for at nå ind på kirkegården vil give risiko for masser trafikuheld udover masser af unødigt ventetid for at nå frem til Metroen. Meningen med Metroen er, at man skal komme hurtigt fra sted til sted, det problem løser man ikke ved, at det fra nogle steder på Runddelen kan tage 2-4 livstruende minutter at nå frem til stationen! Medmindre der opstår kø ved det smalle hul i muren, så kan det naturligvis tage meget længere! Det må derfor anses for indlysende at concours til selve stationen placeres under selve Runddelen og at der skabes adgang hertil fra alle 4 hjørner i krydset.

Det er over for Nørrebro Lokaludvalg anført, at det vil kunne genere trafikken på Jagtvej og Nørrebrogade i anlægsfasen at gennemføre denne løsning! Lokaludvalget finder det bedre at genere trafikken i en forholdsvis kort anlægsfase, men til gengæld få skabt en permanent og velfungerende metrostation.

- b. Nørrebro Lokaludvalg må således også kræve, at adgangen og metroforpladsen til Runddelen station placeres uden for Assistents kirkegård. Vi anerkender at det i anlægsfasen er nødvendigt at inddrage et hjørne af kirkegården, men er dybt forundret når Københavns Kommunes byrumsprogrammer tillader sig at kalde det fremlagte forslag for den Grønne Metrostation! Dette vil Nørrebro Lokaludvalg gerne medvirke til at den bliver. Det indebærer, at der ikke er metroforplads og cykelparkering inden

for kirkegårds-muren. Men når stationen er nedgravet og anlagt, sker der en reetablering området i sammenhæng med kirkegård og park. Cykelparkering kan placeres i forhold til de 4 adgange til concours. Der kan således kun tillades placering af nødinstallationer og ovenlyszone inden for kirkegårds-muren. Dette vil give den færdige station en meget større sikkerhed og brugervenlighed og desuden bevare kirkegården som rekreativt område.

Nørrebro Lokaludvalg kan ikke afvise at anlægget af Runddelen station bliver marginalt dyrere end den foreslåede discountløsning. Vi tillader os sådan set også at foreslå, at man ved denne station reetablerer de tidligere underjordiske toiletter. Til gengæld vil 72.000 skatteborgere kunne glæde sig over at have fået en flot og trafiksikker adgang til Metrocityringen med en grøn og ugenert park ved siden af.

C. Muligheden for at flytte muck - transporten fra lastbiler til en rørledning der føres direkte fra tunnelarbejdsplads til Nordhavnen.

Som byens tættest befolkede kvarter, med den nyeste viden om partikelforeningens betydning for sundheden i byområder mener Nørrebro Lokaludvalg, at muligheden for at transportere mucken fra tunnelarbejdspladsen til Nordhavnen via rørledning i stedet for med lastbiler bør undersøges grundigere. I Høringssvarets afsnit A foreslår Lokaludvalget at tunnelarbejdspladsen placeres på "Engstrømgrunden" eller "DSB - arealet. Uanset disse forslag og den oprindeligt tænkte placering i Nørrebroparken, mener Lokaludvalget, at muligheden for at fjerne mucken via rørledning fra de tre placeringer er til stede. Lokaludvalget anerkender at der er usikkerhedsmomenter i forhold til øgede støjproblemer, installationsomkostninger og føringsveje, idet Lokaludvalget i forhold til alle tre arbejdspladsforslag mener at rørene skal føres til DSB-arealet og derfra videre til Nordhavnen. Men alternativet vil kunne fjerne en væsentlig del af den lastbiltrafik, der både trafiksikkerheds- og miljømæssigt bliver et af de helt store belastningsmæssige problemer på Nørrebro.

D. Generelle forhold

Det er Nørrebro Lokaludvalgs ønske, at der ikke gives nogen dispensationer fra lovgivningen vedrørende forhold som partikelfiltre, støjforurening og andre miljøforhold, uanset at der i VVM-redegørelsen anføres mulighed herfor. Faktisk er det udvalgets ønske, at der indføres skærpede krav i forhold til, at der skal bruges nyeste teknologi inden for partikelfiltre til de lastbiler der skal udfører kørsel i forbindelse med anlægsarbejderne. Endvidere anbefaler vi, at Københavns Kommune opretter et kontor og en hotline for borgere på

Nørrebro, som måtte blive generet af støj, manglende lysindfald, besværlige adgangsforhold samt inddragelse af privatejede arealer til behandling af disse forhold, så borgerne ikke påføres advokatomkostningerne eller tilsvarende udgifter til teknisk bistand i forbindelse med håndtering af klager og krav i forhold til anlægsmyndighedens og dens entreprenører. Det bør også her tages med om nogle ejendomme bliver så voldsomt belastede i anlægsfasen, at beboerne skal tilbydes genhusning eller ekspropriation. I forhold til støjforholdene ved metroarbejdspladser og transportveje foreslår Nørrebro Lokaludvalg, at der etableres en særlig pulje penge til isættelse af støjisolerende vinduer i ejendomme placeret med front imod disse dele af anlægget.

Endelig bemærkes, at de aftaler der er indgået eller foreslået indgået mellem forskellige parter under forudsætning af at de foreslåede arbejder gennemføres som forudsat i VVM-redegørelsen fastholdes. Eksempelvis gør Nørrebro Lokaludvalg opmærksom på, at såfremt der alligevel etableres arbejdsplads i Nørrebroparken, så støtter Lokaludvalget det forslag til fodboldfaciliteter, som er fremlagt af Nørrebro United.

I forhold til de her fremlagte høringsforslag er Nørrebro Lokaludvalg fuldt opmærksomme på, at dette kun er en meget indledende fase hvorfor, vi naturligvis ønsker og forventer at blive inddraget i den mere detaljerede planlægning af de dele der hører ind under udvalgets arbejdsområder, herunder trafikoplægninger, miljørestriktioner, byrumsplanlægning osv. Før under og efter anlæggets igangsættelse.

Venlig hilsen

Nørrebro Lokaludvalg

Kim Christensen