



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 14. januar 2009
Dok.id
J. nr. 004-U18-787

Center for Kollektiv Trafik

Bemærkninger til seks spørgsmål og seks forslag fra de erhvervsdrivende på Kongens Nytorv i forbindelse med Cityringsstationen på Kongens Nytorv

De erhvervsdrivende på Kongens Nytorv har sendt et brev med seks spørgsmål og seks forslag vedr. Cityringsstationen på Kongens Nytorv som brevskriverne mener skal med i overvejelserne. Brevet er sendt både til politikere i Københavns Kommune og Folketinget samt til Metroselskabet.

Dette notat indeholder Transportministeriets, Københavns Kommunes og Metroselskabets fælles bemærkninger til de stillede spørgsmål og forslag.

De seks spørgsmål med bemærkninger:

Spørgsmål 1. "Hvorfor kan Krinsen ikke bruges som arbejdsplads?"

Ifølge vores oplysninger har Københavns borgerrepræsentation specielt krævet, at Krinsen blev friholdt. Det er et standpunkt, vi som erhvervsdrivende har svært ved at forstå, da problemerne så flyttes over til os. Det ville være markant mindre generende, hvis Krinsen blev inddraget fuldt ud i projektet."

Bemærkninger:

Størstedelen af arbejdspladsen er planlagt til at komme til at ligge på Krinsen, idet Krinsen normalt forstås som hele pladsarealet mellem kørebanerne på Kongens Nytorv. Selve stationsboksen er også delvist beliggende inde under Krinsen. Brevskriverne synes at opfatte Krinsen som anlægget med statuen indenfor smedjergitteret midt på pladsen. Denne del af pladsen, som er fredet, er det lykkedes at friholde for anlægsarbejder ved den planlagte stationsplacering. I resten af dette notat vil "Kringen(stor)" af forståelsesmæssige grunde betegne arealet afgrænset af kørebanerne, mens Krinsen er arealet inden for smedjergitteret.

I Københavns Kommune er der siden udredningsrapporten om Cityringen blevet arbejdet videre bl.a. med såkaldte byrumsprogrammer for de enkelte metroforpladser. Formålet med dette arbejde, der blev gennemført i 2005-2008, har bl.a. været at sikre, at de metroelementer, der stikker op af jorden (trapper, elevatorer m.v.) er placeret under hensyntagen til det samlede byrum. I forbindelse med byrumsprogrammet for stationen på Kongens Nytorv udtrykte de københavnske politikere ønske om, at Krinsen(stor) friholdes for synlige me-



troelementer. I Borgerrepræsentationens endelige godkendelse af byrumsprogrammerne den 21. februar 2008 blev bl.a. tiltrådt:

"Stationen på Kongens Nytorv foreslås placeret ved Krinsen overfor Det Kgl. Teater (jf. bilag 4). Trapper og elevatorer vil kunne placeres på fortøve uden for Krinsen, således at det æstetiske udtryk på selve Krinsen kan bevares."

Ud over dette æstetiske ønske har Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltnings trafikplanlæggere betonet, at ved at placere adgangene til de 2 metrostationer langs husfacaderne på Kongens Nytorv undgås det, at brugerne af metroen skal krydse vejarealerne for at nå frem til nedgangene.

Spørgsmål 2. "Den nye trappe. På stationsforslaget fra 2005 ligger der en nedgang til stationen på den nye plads uden for Krinsen (overfor Det Kongelige Teater). Det virker ulogisk, at trappen nu i stedet flyttes over på den anden side ud for Kongens Nytorv sko frem for at udnytte en allerede tom plads."

Bemærkninger:

Der henvises i spørgsmålet til "stationsforslaget fra 2005". "Udredning om Cityringen" fra 2005 viser to alternative løsninger for Cityringens station på Kongens Nytorv, en "placering foran Det Kongelige Teater" og en "placering ved Krinsen". I begge alternativer er hovedtrappen ligesom i den løsning, der nu arbejdes ud fra, placeret på pladsarealet foran Kongens Nytorv 21. Der er altså ikke sket nogen flytning af hovedtrappen til Cityringens station. Den trappe "uden for Krinsen", som brevskriverne henviser til, er en nødtrappe, som i dispositionsforslaget er flyttet til hjørnet ved Det Kongelige Teater.

Spørgsmål 3. "En lukning af den gamle nedgang foran Magasin virker ikke gennemtænkt. Desuden er den en del af den aftale, som i sin tid blev lavet med Magasin, og kan derfor ikke umiddelbart nedlægges. Hvorfor lukke en nedgang og etablere en ny 20 meter mod nord vest?"

Bemærkninger:

I forhold til Udredningens 2 alternative løsninger er det i den løsning, der nu arbejdes ud fra, valgt at gøre den nye hovedtrappe for Cityringens station til fælles hovedtrappe for både Cityringens station og den nuværende station og samtidigt sløjfe den hidtidige hovedtrappe. Begrundelsen herfor er følgende:

- Én hovedtrappe vil være nok til at betjene passagerstrømmene og vil dermed give en mere overskuelig station med et fælles concourse for de to stationer. Det synes derfor ikke rimeligt at optage plads til to tætliggende hovedtrapper.



- Ca. 2/3 af de metropassagerer, der efter anlæg af Cityringen vil rejse til og fra Kongens Nytorv station, vil benytte Cityringen. Den nye hovedtrappe er derfor velplaceret i forhold til hovedstrømmen af passagerer.
- Magasins kunder får via indgangen fra det eksisterende concoursniveau fremover direkte adgang til det udvidede, fælles concoursniveau og dermed direkte adgang til den fremover mest benyttede af de to stationer på Kongens Nytorv. Dette er en forbedring for Magasin i forhold til Udredningens løsning, hvor forbindelsen fra Magasins indgang fra det eksisterende concoursniveau til Cityringens station gik gennem en snævrere forbindelsestunnel.
- Den løsning, der nu arbejdes med, indebærer imidlertid også en anden fordel for Magasin, idet det meget store antal fremtidige omstigende på stationen vil blive ledt over concoursniveauet og dermed direkte forbi Magasins indgang fra concoursniveauet. I Udredningens løsninger var omstigning forudsat at ske direkte fra perron til perron via en dybtliggende forbindelsestunnel.
- En bevarelse af den eksisterende hovedtrappe ved A'Porta ville indebære, at concoursniveauet ville blive mere snævert og mindre overskueligt ved passagen af trappen.

For god ordens skyld bemærkes, at aftalen af 14.12.1998 mellem Ørestads-selskabet I/S og Magasin Ejendomme Kongens Nytorv A/S om etablering af en indgang til Magasin fra det eksisterende concoursniveau, ikke indeholder nogen løfter om en bestemt placering af stationens hovedtrappe.

Spørgsmål 4. "Sikkerheden virker ikke gennemtænkt. Hvis man lukker den eksisterende hovednedgang vil man få væsentlig længere evakueringsveje og besværliggøre brandvæsenets adgang. Passagertallet 3 eller 4 dobles (passagerer der skifter retning), og man får kun 1 ekstra nødudgang, som ligger i den fjerneste ende. Dette problem vil ikke opstå, hvis man bevarer den nuværende hovedtrappe."

Bemærkninger:

Der er ikke p.t. identificeret sikkerhedsproblemer ved den valgte løsning. Sikkerheden analyseres selvfølgelig fortsat i det videre arbejde. Spørgsmål om passagerernes sikkerhed vil blive endeligt vurderet i forbindelse med Trafikstyrelsens godkendelse af Cityringen jf. Cityringlovens § 15.

Spørgsmål 5. "Hvorfor slår linjeføringen en bue mellem Kongens Nytorv og Marmorkirken stationen? Det virker som en fordyrende omvej og den logiske linjeføring går fra Kongens Nytorv til Borgergade og derefter til Østerport. Vi mangler input på denne analyse og vil gerne opfordre alle til at



undersøge, hvorfor det ikke er blevet sådan. Det vil spare penge og man vil undgå at lamme trafikken i Store Kongensgade ved anlæg af Marmorkirke stationen.”

Bemærkninger:

Stationsplaceringen i Frederiksstaden har været analyseret i udredningsarbejdet, der blev gennemført i 2002-2005. Placeringen v/Frederiks Kirke (Marmorkirken) er valgt, fordi den vil betyde, at flest mulig får glæde af Cityringen. Linjeføringen er tilpasset stationsplaceringen.

En alternativ placering af stationen i Borgergade er i en tidlig fase af udredningsarbejdet vurderet, men fravalgt, primært på grund af den mindre centrale og dermed mindre attraktive beliggenhed for de potentielle passagerer.

Stationsplaceringer og linjeføring er bl.a. på baggrund af Udredningen i det væsentlige fastlagt i Lov om en Cityring, se bl.a. lovens kortskitse.

Planerne for anlæg af stationen v/Frederiks Kirke (Marmorkirken), som de foreligger i dispositionsforslaget, betyder, at det ikke bliver nødvendigt at afbryde trafikken i Store Kongensgade. Omlægning af ledninger i området kan dog betyde visse afbrydelser, men i selve anlægsperioden vurderes Store Kongensgade at have normal trafikkapacitet.

Spørgsmål 6. ”Trafikken. Vi finder ikke, at de turismæssige og trafikmæssige (Både gående og kørende) forhold er belyst godt nok og kan kun opfordre politikerne til at lave en sammenhængende analyse, før et så stort projekt bliver sat i gang. Vi er opmærksomme på, at kommunen har krævet garanti for trafikafviklingen, men da der ikke er nogen konkret plan endnu, så tror vi ikke på, at det kan lade sig gøre at spærre det mest trafikerede kryds i den indre by.”

Bemærkninger:

Københavns Kommune vurderer, at med Cityringsprojektets nuværende stade (dispositionsforslagsniveau) har Metroselskabet sandsynliggjort, at kommunens krav til trafikafviklingen i anlægsfasen (både for busser, biler, cykler og gående) kan tilgodeses. Metroselskabet og Københavns Kommune samarbejder om de konkrete løsninger, som vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget.

De seks konkrete forslag med bemærkninger:

Forslag 1. ”Teknikrummet til Kongens Nytorv Stationen. Hvorfor flyttes det ikke over på den anden side, så det ligger under Krinsen? Det vil minimere udgravningen af vejbanen og derfor lette trafikafviklingen.”

Bemærkninger:



Den foreslåede placering ville indebære indgreb i det fredede anlæg rundt om rytterstatuen. Teknikrummet forudsættes anlagt samtidig med den tilstødende - under alle omstændigheder nødvendige - del af concoursniveauet. Anlægget af teknikrummet forøger derfor ikke behovet for trafikoplægninger.

Forslag 2. ”Flytte Metro 10 meter over mod Gothersgade/Bredgade.

En byggeplads på Krinsen vil forbedre trafikafviklingen markant og de økonomiske konsekvenser af, at det i periode mindst vil tage 20 minutter ekstra at passere det indre København bør indregnes.”

Bemærkninger:

En flytning af Cityringens station 10 m mod Gothersgade/Bredgade ville indebære indgreb i det fredede anlæg rundt om rytterstatuen og/eller markant ringere mulighed for trafikafvikling i anlægsperioden pga. afstanden mellem stationskonstruktionen og Charlottenborg formindskes.

Forslag 3. ”Fastholde trappen på området lige uden for Krinsen. Det vil spare penge og minimere generne for Hviids Vinstue, Aporta, og Kongens Nytorv sko, som risikerer at måtte lukke på grund af dette projekt.”

Bemærkninger:

Der henvises til bemærkningerne til spørgsmål 1 og 2. En placering på Krinsen(stor) af hovedtrappen for stationen på Cityringen er ikke hensigtsmæssig af følgende årsager:

- Placeringen ville i forhold til den valgte placering foran Kongens Nytorv 21 indebære, at hovedtrappen blev placeret på en ”ø” i trafikstrømmene uden selvstændige mål for passagererne, og at hovedstrømmen af passagerer skulle krydse trafikstrømmene for at nå denne ”ø”.
- Placeringen ville ligeledes i forhold til den valgte placering foran Kongens Nytorv 21 indebære, at den eksisterende hovedtrappe foran A’Porta ikke ville kunne frigøres, og resultatet derfor ville blive, at overskueligheden for passagererne blev forringet, og at et større torveareal end nødvendigt blev optaget af metroanlæg.
- Krinsen(stor) ønskes af kommunen friholdt for alle ikke strengt nødvendige indgreb.

Forslag 4. ”Sikre, at den gående trafik kan afvikles, og at passagen forbi Hviids Vinstue og Aporta ikke i 7 år skal foregå i en 2 meter snæver passage omkranset af plankeværk.”

**Bemærkninger:**

Som det fremgår af bemærkningerne til spørgsmål 6, vurderer Københavns Kommune, at med Cityringsprojektets nuværende stade (dispositionsforslagniveau) har Metroselskabet sandsynliggjort, at kommunens krav til trafikafviklingen i anlægsfasen (både for busser, biler, cykler og gående) kan tilgodeses. Det kan i øvrigt oplyses, at der ved Hviids Vinstue friholdes ca. 4 meter passage under hele forløbet, mens arbejdspladsen foran A'porta etapedeles, således at den maksimale indsnævring tidsmæssigt begrænses. Ud for forretningerne længere mod nord forventes passagebredden udvidet til ca. 7. meter. Der bliver således taget højde for at ” passagen forbi Hviids Vinstue og Aporta ikke i 7 år skal foregå i en 2 meter snæver passage omkranset af plankeværk”.

Forslag 5. ”Sørge for, at vi allerede bliver omfattet af samme forsøgsordning, som de har på Frederiksberg, så **vi lovligt kan fjerne ulovligt parkerede cykler**. Der bliver gener nok de næste 11 år, så dette må vi få løst nu.”

Bemærkninger:

Frederiksberg Kommune har ikke en forsøgsordning, så de lovligt kan fjerne ulovligt parkerede cykler. Frederiksberg Kommune er i dialog med Justitsministeriet om en evt. forsøgsordning, som i givet fald vil kræve en ændring af færdselsloven, men der foreligger ikke på nuværende tidspunkt en forsøgsordning med dette indhold.

Forslag 6. ”Arrangere en ny VVM-høring for Kongens Nytorv. Ændringer, som er blevet offentliggjort den 1. oktober er så omfattende, at de kræver en ny høring (flytning fra niveau -3 til niveau -1, lukning af gammel Metro trappe, konsekvenser af, at man nu borer tunnelen lige under bygningerne og ikke nede i kalklaget o.s.v.)”

Bemærkninger:

Den foreliggende miljørapport har taget udgangspunkt i de oplysninger vedrørende projektet, som har været tilgængelige på tidspunktet for udarbejdelsen. Dette gør sig også gældende for enhver anden miljørapport, der udarbejdes.

På dette relativt tidlige tidspunkt i processen er et projekt som det foreliggende sjældent færdigbearbejdet i alle detaljer. Detaljeringsgraden i den udarbejdede miljørapport afspejler således også dette, idet rapporten vurderes udarbejdet i fuld overensstemmelse med reglerne i bilag 4 i bekendtgørelse nr. 1335 af 6. december 2006 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning.

Det er ikke usædvanligt, at et stort projekt løbende bearbejdes og optimeres. Det gælder også for Cityringen. Mindre ændringer/optimeringer i et enkelt om-



råde indenfor det store, samlede projekt bevirker således ikke, at den allerede udarbejdede miljørapport af den grund bliver ugyldig, eller at en høring må gå om/ starte helt forfra i sin fulde udstrækning.

Side 7/7

Projektet til stationen på Kongens Nytorv er således blevet bearbejdet og optimeret, og på det foreliggende grundlag vurderes det nu foreliggende forslag til udformningen af stationen på Kongens Nytorv - som en højtliggende station med fælles hovedtrappe - at ligge inden for rammerne af miljørapporten.

Skulle noget nyt vise sig senere i processen vil dette skulle vurderes igen.

IBEN