



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 12. april 2013
J. nr. 2013-1251

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 3. april 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 451:

I forbindelse med anlæggelse af metrotrappe fra gågadedelen af Frederiksborggade – på gadens absolut smalleste og mest befærdede sted - til de forskellige perroner på Ny Nørreport bedes ministeren gøre rede for følgende:

- Har Københavns Brandvæsen gjort indsigelse mod placeringen af en metrotrappe på gadens absolut smalleste sted, hvilket vil gøre det vanskeligt for udrykningskøretøjer at køre ind i området.
- Er der taget højde for, at rækværket omkring trappen fra dag ét vil blive en populær parkeringsplads for cykler.
- Indgår det i overvejelserne, at placeringen af en ny trappe i Frederiksborggade kan føre til butiksdød i trappens umiddelbare nærhed.
- Hvorvidt der er udarbejdet et kommuneplantillæg vedr. metro-trappen i Frederiksborggade, og er dette ikke tilfældet, da bedes gjort rede for årsagen hertil.
- Hvorfor der ikke har været afholdt høring om placeringen af en ny metrotrappe i Frederiksborggade på gadens absolut smalleste og mest befærdede sted.
- Hvorfor beboerforeninger, butikslaug mv. i området omkring Nørreport ikke har modtaget svar på deres henvendelser til Trafikstyrelsen og ministeriet i anledning af placeringen af en metrotrappe i Frederiksborggade.
- Tidslinien i planlægningen af placeringen af en metrotrappe i Frederiksborggade, fra ideens undfangelse frem til Finansudvalgets godkendelse af Aktstykke 62.



- Hvorvidt der under planlægningen af en ny metrotrappe har været drøftet alternative placeringer, og har dette været tilfældet, da bedes gjort rede for, hvorfor disse er blevet fravalgt.
- Hvorvidt der er sket beregninger af en metropassagerers evt. tidsbesparelse ved at kunne gå direkte ned til metroperronerne ad den nye trappe i Frederiksborggade.
- Foreligger der en ekstern vurdering af, om der overhovedet er behov for en ny metrotrappe i Frederiksborggade.
- Når ministeren i et brev til naboer til Nørreport Station d. 26. marts 2013 bl.a. anfører, at "den forbedrede adgangsvej vil få flere passagerer end ellers til at tage metroen til og fra Nørreport station, og disse vil kunne blive et plus for handelslivet i gaden", beror dette så på en maveførmelse, eller er der foretaget beregninger, som viser dette.
- Er det indgået i overvejelserne forud for beslutningen om at anlægge metrotrappen, at Købmagergade/Frederiksborggade igennem længere tid har været gravet op i forbindelse med andet projekt, og at gaden i dag er nyanlagt med ny belægning for et betydeligt beløb.
- Om ministeren kan tilslutte sig det synspunkt, at trappens placering er et levn fra dengang, der stadig kørte biler i det sydlige spor i Nørre Voldgade.

Svar:

Spørgsmålet indeholder mange delspørgsmål markeret ved "dots". For at gøre læsning af svarene lettere, er "dots'ene" i svarene suppleret med nummerering.

Ad punkt 1: "Har Københavns Brandvæsen gjort indsigelse mod placeringen af en metrotrappe på gadens absolut smalleste sted, hvilket vil gøre det vanskeligt for udrykningskøretøjer at køre ind i området."

Svar: Banedanmark har afstemt placering med Københavns Brandvæsen, såvel for det færdige projekt, som for det midlertidige byggefelt.

Ad punkt 2: "Er der taget højde for, at rækværket omkring trappen fra dag ét vil blive en populær parkeringsplads for cykler."

Svar: I forbindelse med Ny Nørreport projektet etableres der markant flere cykelparkeringspladser omkring Nørreport Station. Heraf placeres to store cykelbede ud for den østlige del af Frederiksborggades udmunding i Nørre Voldgade. Der er desuden netop vedtaget en ændring af færdselsloven, som kort fortalt åbner mulighed for at kommunen kan flytte en ulovligt parkeret



cykel til et nærmere angivet område i nærheden, hvortil der er almindelig adgang. Det forventes, at Københavns Kommune som led i en sådan forsøgsordning vil fjerne ulovligt parkerede cykler ved trappenedgangen.

Ad punkt 3: ”Indgår det i overvejelserne, at placeringen af en ny trappe i Frederiksborggade kan føre til butiksdød i trappens umiddelbare nærhed.”

Svar: Det forventes ikke, at projektet vil medføre butiksdød. Til gengæld bemærker jeg, at hele området omkring Nørreport bliver markant mere attraktivt efter den igangværende reovering af stationen og pladsdannelsen foran denne.

Ad punkt 4: ”Hvorvidt der er udarbejdet et kommuneplantillæg vedr. metrotrappen i Frederiksborggade, og er dette ikke tilfældet, da bedes gjort rede for årsagen hertil.”

Svar: Det er Københavns Kommune, der vurderer behovet for kommuneplantillæg og i den forbindelse gennemfører høringer m.v. Banedanmark har modtaget byggetilladelse fra Københavns Kommune til etablering af en ny metrotrappenedgang den 6. november 2012.

Ad punkt 5: ”Hvorfor der ikke har været afholdt høring om placeringen af en ny metrotrappe i Frederiksborggade på gadens absolut smalleste og mest befærdede sted.”

Svar: Der henvises til svaret ovenfor.

Ad punkt 6: ”Hvorfor beboerforeninger, butikslaug mv. i området omkring Nørreport ikke har modtaget svar på deres henvendelser til Trafikstyrelsen og ministeriet i anledning af placeringen af en metrotrappe i Frederiksborggade.”

Svar: Jeg har den 26. marts 2013, som det også fremgår af nedenstående spørgsmål 11, svaret en beboer, der den 8. marts 2013 har henvendt sig på vegne af beboere og forretningsdrivende i området. Det var forventningen, at beboeren ville sørge for at orientere de interessenter, som hun skriver på vegne af. Mit svar gælder for hele ministerområdet, hvorfor de enkelte styrelser mv. under ministeriet ikke svarer selvstændigt.

Ad punkt 7: ”Tidslinien i planlægningen af placeringen af en metrotrappe i Frederiksborggade, fra ideens undfangelse frem til Finansudvalgets godkendelse af Aktstykke 62.”

Svar: Overvejelserne om en trappe, som forbinder tunnelen mellem Metro, S-tog og regionaltoget med Frederiksborggade går langt tilbage. Trappen indgik bl.a. i Tillæg 1995 til Kollektiv Trafikplan og har siden været overvejet flere gange.



Forslaget om en trappe til forbindelsestunnelen blev første gang nævnt under arbejdet med Ny Nørreportprojektet, men det kunne ikke nå at blive bragt frem til et beslutningsstade i tide, til at det i givet fald kunne inddrages i selve Ny Nørreportprojektet.

Herefter indgik det i den politiske aftale af 26. november 2010 om 'Bedre mobilitet', indgået mellem den daværende regering (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance, at Banedanmark skulle tilvejebringe et grundlag for beslutning om forlængelse af den eksisterende forbindelsestunnel på Nørreport station med en nedgang fra gågadeområdet ved Frederiksborggade i retning mod Købmagergade. Placeringen af trappenedgangen i Frederiksborggade helt op mod Nørre Voldgade fremgik af materialet til forhandlingerne. I aftalen var det forventet, at trappen kunne etableres for ca. 100 mio. kr., som skulle finansieres af DSB's pulje til bedre adgang til kollektiv trafik og Metroselskabet med hver 50 mio. kr.

Som grundlag for at træffe beslutning om trappen udarbejdede Banedanmark en definitionsfaserapport af maj 2011, som blev behandlet i en styregruppe med deltagelse af Københavns Kommune, DSB, Banedanmark og Metroselskabet i løbet af efteråret 2011, og sideløbende blev drøftet med Transportministeriet.

Den valgte placering af trappeopgangen i Frederiksborggade øst blev efter undersøgelse af flere muligheder vurderet at være den bedste løsning under hensyntagen til økonomi, fodgængerstrømme og teknik i forhold til den fremtidige plads Ny Nørreport. Parterne var enige om den valgte løsning. I den forbindelse sagde Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning god for, at det var sandsynliggjort, at den forventede fodgængertrafik kunne afvikles med en trappe til transfertunnelen i den valgte placering i Frederiksborggade.

Parterne anbefalede samtidig at lade Banedanmark udbyde projektet i totalentreprise med forbehold for de bevilgende myndigheders accept. Formålet var i så høj grad som muligt at skabe klarhed over anlægsomkostningerne. Forligsparterne bag 'Bedre mobilitet' tilsluttede sig fremgangsmåden i december 2011.

Resultatet af udbuddet, der forelå i oktober 2012, viste, at omkostningerne, inklusiv reserver, måtte forventes at blive højere end forventet, især som følge af de komplicerede anlægsforhold. På den baggrund overvejedes det blandt de involverede parter, hvorvidt der kunne findes finansiering til dækning af de forventede ekstra omkostninger. I december 2012 besluttede Metroselskabets bestyrelse, at projektet forventedes at indebære så store fordele for Metroselskabet, at selskabet kunne give tilsagn om at finansiere de forventede ekstraomkostninger, der inklusiv en reserve udgør ca. 50 mio. kr.



I januar 2013 skrev transportministeren til forligskredsen bag aftalen om "Bedre Mobilitet", at projektet nu havde været udbudt i totalentreprise, og at den herved afdækkede fordyrelse var blevet tilbudt finansieret af Metroselskabet (Metroselskabets notat om baggrunden for beslutningen om at finansiere fordyrelsen var vedlagt henvendelsen til ordførerne), og at ministeren derfor via et aktstykke ville igangsætte arbejdet. Ministeren bad om ordførernes evt. bemærkninger hertil, og der indkom ingen bemærkninger.

Herefter fremsendtes aktstykke, og den 7. februar 2013 godkendte Finansudvalget Aktstykke 62, hvorefter Banedanmark kunne indgå kontrakt med den vindende tilbudsgiver i det gennemførte udbud.

Ad punkt 8: "Hvorvidt der under planlægningen af en ny metrotrappe har været drøftet alternative placeringer, og har dette været tilfældet, da bedes gjort rede for, hvorfor disse er blevet fravalgt."

Svar: Der har i definitionsfasen været forelagt flere forslag, som er analyseret bl.a. ved hjælp af fodgængersimuleringer. Det foreliggende forslag C er ud fra en samlet vurdering ift. økonomi og funktionalitet blevet indstillet til videre bearbejdning, som den mest optimale løsning. Se i øvrigt svaret på spørgsmål 7.

Ad punkt 9: "Hvorvidt der er sket beregninger af en metropassagerers evt. tidsbesparelse ved at kunne gå direkte ned til metroperronerne ad den nye trappe i Frederiksborggade."

Svar: Der er ikke i Banedanmarks definitionsfaserapport fra maj 2011 foretaget beregninger af metropassagerers eller øvrige togpassagerers eventuelle tidsbesparelser som følge etableringen af en trappe fra Frederiksborggade til forbindelsestunnelen mellem Metro, S-tog og regionaltog. I rapporten er der fokus på funktionalitet og økonomi, herunder at fjerne de trængsels- og sikkerhedsproblemer, som vil ramme især passagerer til Metroen, men også andre trafikanter, såfremt trappen ikke etableres.

Trængselsproblemerne opstår især ved krydsningen af den dobbelttrettede biltrafik langs Nørre Voldgades vestlige side, hvor al biltrafik samles mellem nedgangene til S-tog og regionaltog og nedgangen til Metroen. Disse trængselsproblemer udgør - ud over de gener trængselen påfører både passagerer og andre trafikanter - også en trafikikkerhedsrisiko, som fjernes ved etableringen af trappen.

Metroselskabet har desuden ved vurderingen af, hvorvidt der var grundlag for at selskabet bidrog med yderlige midler til gennemførelse af trappen, foretaget en overordnet bedømmelse af trappens betydning for Metroens passagertal og dermed indkomstgrundlag. Det er selskabets vurdering, at der uden trappen må forventes et passagertab, hvis konsekvenser for selskabets langsigtede



økonomi er større end de økonomiske konsekvenser af at bidrage med yderligere 50 mio. kr.

Side 6/7

Ad punkt 10: ”Foreligger der en ekstern vurdering af, om der overhovedet er behov for en ny metrotrappe i Frederiksborggade.”

Svar: Der foreligger ikke en ekstern vurdering af behovet for en trappe fra Frederiksborggade til forbindelsestunnelen mellem Metro, S-tog og regionaltoget.

Der henvises i øvrigt til svaret under punkt 9.

Ad punkt 11: ”Når ministeren i et brev til naboer til Nørreport Station d. 26. marts 2013 bl.a. anfører, at ”den forbedrede adgangsvej vil få flere passagerer end ellers til at tage metroen til og fra Nørreport station, og disse vil kunne blive et plus for handelslivet i gaden”, beror dette så på en mavefølelse, eller er der foretaget beregninger, som viser dette.”

Svar: Som det også fremgår af besvarelsen af spørgsmål 9 er der foretaget en overordnet bedømmelse af Metroselskabet.

Ad punkt 12: ”Er det indgået i overvejelserne forud for beslutningen om at anlægge metrotrappen, at Købmagergade/Frederiksborggade igennem længere tid har været gravet op i forbindelse med andet projekt, og at gaden i dag er nyanlagt med ny belægning for et betydeligt beløb.”

Svar: Da Københavns Kommune igangsatte renoveringen af Købmagergade, var det en kendt risiko, at det kunne blive nødvendigt at grave den nye belægning op igen, hvis trappenedgangen blev vedtaget. Trappeprojektet er i øvrigt tilpasset Købmagergade-projektet, således at trappen ikke er i konflikt med ledelinjerne i Frederiksborggade.

Ad punkt 13: ”Om ministeren kan tilslutte sig det synspunkt, at trappens placering er et levn fra dengang, der stadig kørte biler i det sydlige spor i Nørre Voldgade.”

Svar: Nej, det kan jeg ikke. Som det også fremgår af ovenstående, er trappeprojektet aktuelt vurderet i forhold til Ny Nørreport projektet. Trappen placeres med den valgte løsning i direkte forlængelse af det største fodgængerflow og er valgt ud fra funktionalitet ift. fordeling af fodgængere, herunder ikke mindst fordelingen af fodgængere over og under jorden ift. det forgængerfelt og det trafikale flow med biler og cykler, der vil være ved den nordlige vejbane.



Afslutningsvis vil jeg gøre opmærksom på, at der med forligskredsens billigelse er indgået kontrakt om udførelse af projektet, og hvis staten misligholder denne kontrakt, bliver staten erstatningsansvarlig – det er en situation, som jeg som minister ikke har hjemmel til at bringe staten ud i.

Side 7/7

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen