

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en Metro Cityring

312. hæfte

Supplerende besigtigelsesforretning den 27. februar 2019

Københavns Kommune

Onsdag den 27. februar 2019 kl. 9.00 samledes kommissionen på Hotel Phoenix, Bredgade 37, 1260 København K. for at afholde en supplerende besigtigelsesforretning i anledning af anlæg af en Metro Cityring jf. lov nr. 552 af 6. juni 2007 med senere ændringer.

Til stede var kst. kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Sine Haldrup Kjeldsen*, de af transport, bygnings- og boligministeren udpegede kommissionsmedlemmer, *Leif Luxhøj-Pedersen* og *Bjarke Abel*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Anders Pedersen* og *Frants Hagen Hagensen*.

Som repræsentant for Københavns Kommune mødte *Jørgen Poulstrup*.

Fra Københavns Kommunes vejmyndighed mødte civilingeniør *Caroline Eiler Gotved*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Søren Kjerside Hansen*.

For Metroselskabet I/S mødte landinspektør *Jesper Nielsen* og projektleder *Sidsel Cecilie Hansen* sammen med advokat *Hanne Mølbeck*, *advokatfirmaet Bech-Bruun*.

Endvidere mødte fra kommissariatet, kommissarius *Helle S. Andersen*.

Protokollen førtes af specialkonsulent *Pia Pals*.

Supplerende besigtigelse

Kst. kommissarius fremlagde brev af 15. februar 2019 Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, hvori der er givet bemyndigelse til afholdelse af en supplerende besigtigelsesforretning.

Kst. kommissarius fremlagde endvidere Supplerende besigtigelse, Marmorkirken Nr. 3, Københavns Kommune ARL-0-AR-EKSP-Mmk-FOR-014, ver. 2.0, dateret 8. januar 2019, med tilhørende Besigtigelsesplan - Marmorkirken, Tegning ARL-0-AR-EKSP-Mmk-TGN-212, ver. 2.0, dateret 7. januar 2019.

Følgende passerede:

Kst. kommissarius redegjorde for formålet med den supplerende besigtigelsesforretning, der er at vurdere om den af Metroselskabet I/S fremlagte projektændring kan godkendes med de eventuelle konsekvenser og bemærkninger ekspropriationskommissionen finder nødvendige.

Der er fremlagt følgende forslag til supplerende tekniske bestemmelser:

Forudsætninger

For en nærmere beskrivelse af projektet, herunder forudsætninger for etablering af Cityringen (lovgrundlag, baggrund for Cityringen og kommunal planlægning og tilladelser) samt generel projektbeskrivelse (stationer og skakte, udførelse samt trafik- og ledningsomlægninger m.m.), henvises til udskrift af Ekspropriationskommissionens forhandlingsprotokol, 3. hæfte af 10. juni 2009 (med henvisning til 45. hæfte af 2. september 2010).

Projektbeskrivelse

Særligt for strækningen omkring Marmorkirken.

Det fremlagte projekt for etablering af en metrostation ved Marmorkirken udgør en del af det samlede projekt for etablering af Cityringen.

Den 10. juni 2009 blev der afholdt besigtigelsesforretning for Marmorkirken, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af ”v/Frederiks Kirke, Forslag til tekniske bestemmelser, April 2009”.

Den 2. september 2010 blev der afholdt supplerende besigtigelsesforretning, hvor arbejder vedrørende etablering af pejle- og reinfiltrationsbrønde blev behandlet på baggrund af ”Marmorkirken, Forslag til supplerende tekniske bestemmelser, Juli 2010”.

Den 9. november 2018 blev der afholdt supplerende besigtigelsesforretning, hvor yderligere ejendomme blev besigtiget for pålæg af sikkerhedsservitut samt et udvidet areal til metrostation. Det skete på baggrund af ”Marmorkirken, Forslag til supplerende tekniske bestemmelser nr. 2, September 2018”.

Beskrivelse af supplerende anlægsarbejder ved Marmorkirken - stipassage

Nedenstående er et tillæg til de samlede indgreb ved Marmorkirken. Tillægget omfatter kun de dele af metroanlægget, der er ændret i forhold til de tidligere udarbejdede ”v/Frederiks Kirke Forslag til tekniske bestemmelser, April 2009”, ”Marmorkirken Forslag til supplerende tekniske bestemmelser, Juli 2010” samt Marmorkirken Forslag til supplerende tekniske bestemmelser nr. 2, September 2018.

Ved besigtigelsesforretningen i juni 2009 blev der besigtiget for en stipassage fra Borgergade over ejendommene beliggende henholdsvis Borgergade 30-42/Hindegade 11 og Store Kongensgade 77-77B til metrostationen ved Marmorkirken. Ekspropriationskommissionen godkendte projektet og konstaterede, at der var hjemmel til stipassagen i Cityringloven (jf. Udskrift af forhandlingsprotokollen 3. hæfte). Kommissionen fandt dog ”at der var behov for en nærmere redegørelse for, hvorledes stitrafikken kan indpasses i den kørende trafik, der foregår i gården, herunder vareleverancerne til SuperBrugsen.”

Metroselskabet har på baggrund af ekspropriationskommissionens tilkendegivelse foretaget en detaljeret gennemgang af eksisterende forhold på ejendommene med henblik på en vurdering af nødvendige tiltag for opretholdelsen af et tilstrækkeligt trafiksikkerhedsmæssigt niveau. Denne gennemgang har medført nedenstående justeringer af projektet og er baggrunden for nærværende udkast til supplerende tekniske bestemmelser.

Stipassagen ønskes etableret som offentlig sti mellem Borgergade og Store Kongensgade fra porten ved Borgergade 30 gennem gårdene på ejendommene

matr.nre. 662 og 64a Sankt Annæ Vester Kvarter, København til porten ved Store Kongensgade 77.

For at opnå tilstrækkelig trafikikkerhed for brugerne af den kommende stipassage er det nødvendigt at reducere den øvrige trafik igennem de porte og gårde, hvor stipassagen skal etableres.

Porten ved Borgergade nr. 30 benyttes i dag bl.a. af lastbiler til vareleverancer til SuperBrugsen. Portens bredde og manøvrerlighederne i gården for større lastbiler gør, at disse ikke vil kunne undgå at overskride linjen mellem stipassagen og kørearealet. Det er ikke muligt at afskærme stipassagearealet. Det vil derfor blive nødvendigt at forbyde adgang for store biler (+3500 kg) til Gård 1 (se besigtigelsesplanen), idet disse køretøjer i stedet henvises til at benytte en holdeplads for varelevering, der etableres på Borgergade umiddelbart nord for porten ved nr. 30. Der vil fortsat være adgang for øvrige køretøjer til parkering i Gård 1 og til parkering i parkeringskælderen under ejendommen Borgergade 28 ad rampen fra Gård 1 samt for mindre køretøjer ved varelevering til SuperBrugsen. Der nedlægges permanent 6 parkeringspladser i Gård 1 som følge af stipassagens etablering, mens nogle af de tilbageværende parkeringspladser flyttes for at optimere udnyttelsen af pladsen i gården, og derved bevare så mange parkeringspladser i gården som muligt.

De to portgennemgange tilhørende ejendommen Store Kongensgade 77-77B er meget smalle, og det er ikke trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt at kombinere gående trafik med bilkørsel til gårdene. Derfor eksproprieres samtlige parkeringspladser i gårdene, henholdsvis 8 i Gård 2 og 8 i Gård 3 (se besigtigelsesplanen), i alt 16 parkeringspladser.

Der etableres gennemgang i muren mellem Gård 1 og Gård 2 for den offentlige stipassage.

I forbindelse med anlægget af stipassagen sikres tilgængeligheden ved plan belægning i hele stipassagens bredde, ledelinjer samt fornøden belysning, for så vidt den eksisterende belysning i gårdene ikke er tilstrækkelig i henhold til Københavns Kommunes standardkrav.

Der etableres desuden fodgængerfelt over Store Kongensgade.

Drift og vedligeholdelse af den offentlige stipassage forstås og bekostes af Københavns Kommune. Stipassagens tidsubegrænsede tilstedeværelse, samt adgang for Københavns Kommune til drift og vedligeholdelse af stipassagen over ejendommene beliggende

henholdsvis Borbergade 30-42/Hindegade 11 og Store Kongensgade 77-77B sikres ved servitutpålæg.

Metroselskabet redegjorde ved power-point-præsentation nærmere for projektforslaget. Der er endvidere fremlagt skriftligt indlæg af 22. februar 2019 fra Metroselskabets advokat. Det fremgår heraf bl.a. at:

Formålet med stipassagen er at skabe bedst mulige adgangsforhold for metroens passagerer – her særligt for passagerer, der bor, arbejder eller har ærinde i Borbergade/Sølvgade-kvarteret. Der er tale om en særlig situation omkring Marmorkirken, idet St. Kongensgades facadelinje udgør en barriere mod metrostationen. Stipassagen har været planlagt siden begyndelsen af projekteringen af Cityringen og er nævnt allerede i Udredningen om Cityringen i 2005. Ønsket om at etablere stipassagen har således været en del af projekteringen af Cityringen helt fra start. Dette understøttes ligeledes af, at Udredningsrapporten danner grundlaget for cityringloven.

Ved at etablere stipassagen opnår brugerne af Metroen en afstandsbesparelse på mindst 120 meter i forhold til den "eksisterende rute", hvor metropassagerne fra Sølvgade/Borbergade på nuværende tidspunkt må benytte Hindegade eller Dronningens Tværgade.

I forslaget til tekniske bestemmelser fra april 2009, som blev udarbejdet til brug for besigtigelsesforretningen den 10. juni 2009, er følgende om stipassagen angivet: *"For at øge stationens tilgængelighed for fodgængere etableres en passage fra Borbergade til Store Kongensgade via nuværende gårdarealer i hhv. Borbergade 30 og Store Kongensgade 77-77A. I tilknytning til stien etableres cykelparkering. Den fremtidige drift og vedligeholdelse af stiarealet forestås af Københavns Kommune."* (Understreget her).

Stipassagen er principielt betinget godkendt af Ekspropriationskommissionen i 2009. Ekspropriationskommissionen anførte følgende, jf. udskrift af forhandlingsprotokollen, 3. hæfte, side 37: *"[. ..] Cityringloven indeholder fornøden hjemmel til ekspropriation til den pågældende stipassage, jf. det af Metroselskabet anførte. Den af advokaten påpegede alternative passage mellem Store Kongensgade og Borbergade vil også kræve ekspropriation, og denne passage vil med sin placering ikke opfylde det i Cityringloven forudsatte behov. Kommissionen fandt imidlertid, at der var behov for en nærmere redegørelse for, hvorledes stitrafikken kan indpasses i den kørende trafik, der foregår i gården, herunder vareleverancerne til Super Brugsen. Kommissionen anmodede Metroselskabet om at undersøge mulighederne for et andet stiforløb*

end det, der blev fremlagt ved besigtigelsen." Det fremgår videre på samme side i forhandlingsprotokollen om den tiltænkte cykelparkering, der skal etableres i forbindelse med stipassagen: *"Med hensyn til cykelparkering fandt kommissionen, at der er fornøden hjemmel til at ekspropriere til etablering af de faciliteter, der er nødvendige for at opfylde cykelparkeringsbehovet i relation til stationen. Kommissionen anmodede dog Metroselskabet om i samarbejde med Københavns Kommune at undersøge alternative muligheder for etablering af de fornødne cykelparkeringer, idet den foreslåede løsning efter kommissionens opfattelse ikke er optimal."*

Metroselskabet har på baggrund af ekspropriationskommissionens anmodning vurderet, om der er andre muligheder for at etablere en stipassage. Metroselskabet har overvejet to alternativer til stipassagen, men de to alternativer er enten blev vurderet uegnet eller afstandsforøgende i forhold til stipassagen, som det beskrives i nedenstående.

- Passage gennem gården Borbergade 30 og derfra gennem gården til Store Kongensgade 75. Muligheden blev anset for værende uegnet pga. stort terrænspring mellem de to gårde, samt en noget mere snæver gård mod Store Kongensgade.

- Benyttelse af eksisterende passage v. Irma, Borbergade 24B med udgang ved Store Kongensgade 59. Stipassagen giver ikke et reelt alternativ til at benytte Dronningens Tværgade, hvis man kommer fra Adelgade m.fl. da stipassagen fører væk fra stationen ved Marmorkirken. Det blev vurderet, at stipassagen vil blive opfattet som en omvej, hvis man kommer ad Sølvgade.

Til brug for beregningen af, hvor mange mennesker, der passerer igennem stipassagen pr. dag (døgn), har Metroselskabet benyttet beregningsmodellen OTM (Ørestadstrafikmodellen). Modellen benyttes af alle trafikoperatører i hovedstadsområdet, når de trafik- og passagermæssige konsekvenser af nye infrastrukturprojekter skal vurderes. Det forventes, at 2.400 personer (2 x 1.200) passerer igennem stipassagen dagligt på hverdage i 2025, hvilket svarer til ca. 750.000 ture gennem stipassagen i 2025.

Stiens tracé er principgodkendt af Københavns Kommune og opfylder de standardkrav, som kommunen stiller til trafikikkerhed og tilgængelighed. Stien vil blive drevet af Københavns Kommune. Der er tale om en trafikikker løsning for gående i de tre gårde. Stipassagen er 2 m bred, belægges og markeres tydelig op og forløber i eget tracé og med ledelinjer og med

supplerende belysning. Der vil blive etableret rampe (med gelænder) for at udligne niveauspringet på op til ca. 50 cm. mellem gården i Borgergade og den inderste gård i St. Kongensgade. Metroselskabet er indstillet på at drøfte den nærmere udformning af stipassagen, herunder opsætning af belysning, med ejere og brugere, og er bl.a. bekendt med, at ejendommen Store Kongensgade 77 påtænker en gårdrenovering, som stipassagen kan tilpasses. Stipassagen vil således blive endelig projekteret i samarbejde med Københavns Kommune og respektive lodsejere.

På baggrund ekspropriationskommissionens anmodning og Metroselskabets efterfølgende undersøgelser er det blevet vurderet, at der ikke skal opsættes cykelstativer i gårdene til metropassagerne, og adgangene til de dele af stipassagen, der er beliggende på ejendommen Store Kongensgade 77 udformes således, at de kan aflåses fx om natten, hvis Københavns Kommune finder det nødvendigt på et senere tidspunkt. Endelig skal det nævnes, at der ikke er beboelse i stueetagerne, så ingen beboere vil få indbliksgener el.lign.

Metroselskabet har i øvrigt forsøgt at begrænse generne forbundet med stipassagen mest muligt. Først og fremmest skal det fremhæves, at stipassagen ikke etableres ved arealerhvervelse, men ved pålæg af servitut om offentlig sti og de fysiske indgreb er alt andet lige begrænsede.

Metroselskabet her med nærværende projekt imødekommet de bemærkninger Ekspropriationskommissionen havde i 2009. Stipassagen planlægges udført i sommeren 2019.

Fremkomne bemærkninger fra de fremmødte ejere og lejere:

Der er i sagen forud for mødet fremsendt følgende skriftlige indlæg:

- Indlæg af 31. januar 2019 fra Borgerrepræsentationen for Borgergade 30-42 og Hindegade 11 v/ Annette Møller
- Indlæg af 8. februar 2019 fra Færchfonden v/advokat Jens Flensborg (Ejer Borgergade 30-42 og Hindegade 11)
- Indlæg af 8. februar 2019 fra Coop Danmark A/S v/advokat Vibeke Westergaard (Super Brugsen, lejer)
- Indlæg af 20. februar 2019, herunder brev af 5. oktober 2017 fra Keystone Investment Management A/S (Ejer St. Kongensgade 77)

Der blev på mødt fremlagt supplerende bilag vedr. "bidrag" fra erhvervsvirksomheder i området til den forventede samlede trafik ad stiforbindelsen fra advokat Jens Flensborg og bilag vedr. brug af truck i stedet for palleløftere ved af- og pålæsning ved SuperBrugsen fra advokat Vibeke Westergaard.

Der blev desuden på mødet fremlagt skriftlig indsigelse mod projektet fra ejerforeningen Store Kongensgade 79 v/ advokat Jens Larsen.

Parterne opsummerede og uddybede mundtligt deres synspunkter på det indledende møde samt under den efterfølgende besigtigelse af gårdene m.v. Der fremkom desuden mundtlige indlæg fra en række fremmødte beboerrepræsentanter m.fl. og enkelte erhvervslejerne.

Det fremgik, at der var massiv modstand mod projektet.

Følgende forhold blev særligt fremhævet:

- Der er ikke hjemmel til at foretage ekspropriation til stipassagen i Cityringloven
- Etableringen af stipassagen er ikke "nødvendig" og "proportional", som indgreb skal være for, at der lovligt kan ske ekspropriation. Der eksisterer allerede gode adgangsforhold for passagerne til og fra metrostationen - også for dem der skal til / fra Sølvgadekvarteret, idet de kan benytte enten Dronningens Tværgade, Irma-passagen eller Hindegade. Den længste omvej, i forhold til at kunne gå gennem stipassagen, vil således kun udgøre ca. 110 meter.
- Prognosen for metropassagerer til og fra metrostation Marmorkirken, der forventes at benytte stipassagen, er faldet betydeligt siden 2009, fra 11.000 i 2009 til 2.400 i 2025 pr. dag (hverdagsdøgn) efter Metroselskabets beregninger. Beregningerne er i øvrigt ikke detaljerede nok. Beregninger foretaget af Rambøll for Færchfonden anfører, at kun ca. 620 passagerer kan forventes at benytte stipassagen pr. hverdagsdøgn.
- De berørte ejendomme mister parkeringspladser og rekreative gårdmiljøer til gengæld for støj, affaldsproblemer og "tisse-hjørner" som uundgåeligt vil følge af den offentlige stipassage og manglende mulighed for lukning af portene. Det må forventes at også cykler vil blive parkeret på må og få i gårdene, selvom det ikke er tilladt. Støj og affald vil ikke kun genere de direkte involverede ejendomme,

men også ejendommene omkring disse, herunder ejendommen Store Kongensgade 79, som kun er adskilt fra gården i Store Kongensgade 77 af en forholdsvis lav mur.

- Staldbygningen i Store Kongensgade 77 kan ikke udnyttes/renoveres som planlagt, og nedlæggelsen af parkeringspladserne og den offentlige trafik igennem gårdene vil medføre et betydeligt værditab og lejetab
- Trafikken i gården i Borgergade til og fra parkeringspladserne og kørsel med palleløftere/trucks m.v. er farligt for fodgængere (og cyklister, uanset forbud) der vil bruge stipassagen. Det er kun store lastbiler, som forbydes i gården, men mindre lastbiler /varevogne er også til fare for gående på stien især i porten mod Borgergade. Der er ikke fremlagt sving- og kørekurver, hvilket er kritisabelt. At de 4 p-pladser langs med stien skulle kunne oprettholdes virker urealistisk. Der vil være problemer med, at biler kører ind over stien, når de skal parkere og i det hele taget bliver der problemer med at vende biler i gården uden at disse kommer til at køre ind over stien.
- Det vil desuden være særlig farligt for synshandicappede, fordi stien slår nogle skarpe (vinkelrette) knæk. Endelig skal stien trækkes længere ud i gården (parallelt med Borgergade), da der ellers ikke er plads til beboernes cykelparkering i gården. Dette vil medføre, at pladsen for bilerne til at manøvrere rundt bliver endnu mindre.
- Cyklister vil ikke bruge cykelparkeringen på Borgergade for at gå gennem stipassagen til metrostationen. De vil cykle hele vejen – evt. ad stipassagen selvom det ikke er tilladt. Under alle omstændigheder er der behov for at løse cykelparkeringsproblemet på en anden måde. Det må dog forventes, at langt de fleste passagerer til metrostation Marmorkirken vil gå til stationen, idet metrostationerne Østerport – Marmorkirken og Kgs. Nytorv ligger ret tæt på hinanden.
- SuperBrugsen får forringet sin varelevering og parkering og kan på sigt risikere at skulle lukke pga. støjproblemer affødt af den påtvungne ændrede håndtering af vareleverancer. Tabet af parkeringspladser vil betyde omsætningsnedgang.

I det følgende fremhæves korte uddrag af de fremkomne skriftlige indlæg fra ejere, lejere og beboere (idet en del af teksten, overskrifter, bilagshenvisninger m.v. i teksten er udeladt og visse dele lettere omskrevet)

Færchfonden v/ advokat Jens Flensborg anfører bl.a. følgende (uddrag):

Om forventningerne til antallet af brugere af stipassagen anføres det, at Metroselskabet har foretaget en opdatering af beregningerne over det forventede passager-flow, hvorved der henvises til et vedhæftet notat. Det fremgår, at beregningen af antallet af metropassagerer, som vil benytte sig af stipassagen er sket ud fra OTM (Ørestadstrafikmodellen). Det anføres herefter i notatet: *”Det vurderes, at det primært er passagerer, hvis rejse med metroen starter eller slutter i området mellem Klerkegade og Dronningens Tværgade, som vil benytte fodgængerpassagen i forbindelse med deres metrojrejse.”*

Der redegøres herefter for, at den i notatet indsatte figur dels viser OTM-zonen, og dels den lidt mindre zone mellem Klerkegade og Dronningens Tværgade (*”Påvirkede rejsemål”*). Det anføres herefter: *”Ifølge trafikmodelberegningerne forventes der at blive foretaget ca. 2.250 kollektive ture pr. hverdag fra OTM-zonen i 2025. Det vurderes, at 80 % af disse vil blive foretaget med metro, svarende til ca. 1.800 ture. Det vurderes, at 2/3 af disse vil benytte passagen, svarende til 1.200 ture. Dette inkluderer udelukkende dem, som rejser fra Marmorkirken. Det må forventes, at et tilsvarende antal rejser til Marmorkirken, stiger af metroen og benytter passagen. Dermed forventes 2.400 at benytte passagen pr. hverdag i 2025, svarende til ca. 750.000 ture gennem passagen i 2025.”*

I forhold til de ved besigtigelsesforretningen i 2009 foreliggende oplysninger, kan det således konstateres, at det i dag er Metroselskabets egen vurdering, at det daglige antal brugere ikke bliver 11.000 personer som oprindeligt oplyst, men ud fra et *”groft estimat”* nærmere vil blive 2.400 personer.

Da de opdaterede beregninger fra Metroselskabet udelukkende tog udgangspunkt i OTM og ikke i konkret foretagne vurderinger, og da Færchfonden stillede sig uforstående over for Metroselskabets vurdering af *”Påvirkede rejsemål”* tog fonden kontakt til Rambøll med anmodning om, at Rambøll gennemgik og kommenterede det modtagne materiale. Rambøll, Mobilitet og Trafikplanlægning har forholdt sig hertil i et notat af den 4. ds. I modsætning til Metroselskabet har

Rambøll i notatet foretaget en beregning af hvilke potentielle passagerer/adresser inden for området for "Påvirkede rejsmål", der rent faktisk får en kortere gangafstand til den kommende metrostation, jf. illustrationen, bilag I, side 5. På side 6 er der nærmere redegjort for gangafstande fra adresser på Klerkegade og Dronningens Tværgade til den kommende metrostation – hhv. med og uden stipassage. Som det fremgår, er gangafstanden 40-45 m længere fra Klerkegade til stationen, hvis der gøres brug af stipassagen frem for den naturlige vej ad Hindegade. For adresser på Dronningens Tværgade har det afstandsmæssigt ingen betydning, om der gøres brug af stipassagen eller om beboerne fortsætter den naturlige vej af Dronningens Tværgade til Store Kongensgade. Rambøll anfører herefter konkluderende i notatet: *"Det er således kun fodgængere fra lige omkring Sølvgade, der vil kunne have glæde af passagen. Hvis man betragter de reelle adresser, som vil have gavn af passagen – jf. det blå felt i figuren med oplandszoner – så omfatter det lejligheder beboet af ca. 820 borgere. Det vurderes, at ca. 20-30 % af disse beboere vil benytte sig af metroen dagligt, dvs. maksimalt 250 personer. Dette tal er tydeligt lavere end ved den generiske betragtning, som Metroselskabet har baseret deres vurderinger på. Samtidig vil de 250 personer kun opnå en ca. 100 m kortere rute.".....*

På baggrund af ovenstående gøres det opsummerende gældende, at Metroselskabet ikke har påvist, at ekspropriation til stipassagen er nødvendig.

NB. Færchfonden har ved bilag fremlagt på forretningen korrigeret tallet 500 passagerer til 620 passagerer pr. hverdagsdøgn, idet passagerer til og fra erhvervsvirksomheder nu er medtaget i prognosen.

Coop v/ advokat Vibeke Westergaard anfører bl.a. følgende (uddrag):

SuperBrugsen i Borgergade er en veldreven forretning med en fornuftig indtjening og dermed også en butik, som Coop ønsker at fastholde i drift. Et centralt led heri er, at der kan ske varelevering i sædvanligt omfang, og at der er et passende antal parkeringspladser. Det vil ikke være tilfældet i det omfang, projektet realiseres.....

Endvidere står ekspropriationen ikke i rimeligt forhold til de gener, som påføres ved indgrebet. Stipassagen vil indebære en besparelse på ca. 110 meter for passagerne til metroen i forhold til ruten ad Hindegade, hvilket må anses for meget beskedent, særlig sat i relation til de betydelige gener, som ekspropriationen indebærer..... Hensynet til, at nogle få borgere kan

spare ca. 110 meters gang til stationen, står ikke i et rimeligt forhold til, at Coop påføres væsentlige driftsgener, som i værste fald vil indebære lukning af SuperBrugsen. Det står heller ikke i et rimeligt forhold til, at beboerne vil blive påført væsentlige gener, både i form af øget trafik, støj og henkastet affald m.v. i alle døgnets timer.

Der foreligger en kendelse fra 2002, som behandler spørgsmål, som ligger tæt på de spørgsmål, der er opstået i denne sag. Det drejer sig om KFE2002.248 om en vestligt beliggende sti, som Banestyrelsen ønskede etableret ved Hellerup station. Beboerne i området fandt stiforbindelsen overflødig, og gjorde opmærksom på, at der ved etablering af stien kun ville blive tale om en lidt forkortet adgangsvej for et begrænset antal personer. Endvidere, at der ikke ville være nogen samfundsmæssig fordel, som kunne retfærdiggøre de betydelige ulemper, som projektet ville medføre. Banestyrelsen begrundede ønsket om stien med nødvendigheden af at formindske spidsbelastningsproblemer i tunnelen, idet en sti på det foreslåede sted ville tilskynde til brug af den nye gangbro i den sydlige ende af perronerne, dels med et ønske om at forbedre adgangsforholdene til stationen generelt. Kommissionen konstaterede, at afstanden til stationen som sådan, dvs. til trappen enten til tunnelen eller til gangbroen, alene ville blive mindsket for de passagerer, der færdedes ad den sydlige del af Esthersvej. Ifølge den fremlagte fodgængeranalyse drejede det sig om knap 800 fodgænger dagligt til eller fra stationen, hvilket ifølge prognoserne ville stige til ca. 1.250 i år 2010. For disse passagerer vil afstanden til stationsarealet blive mindsket med ca. 85 meter, hvis den blev placeret som foreslået af Banestyrelsen. Kommissionen ville ikke bestride, at etableringen af den foreslåede sti ville forbedre adgangsforholdene til stationen, især for passagerer til og fra den sydlige del af Esthersvej. Der er dog kun tale om en beskedent reduktion af gåafstanden, og kun for et forholdsvis begrænset antal personer. Kommissionen udtalte, at de fordele, som etableringen af stien indebar, skulle sammenholdes med de ulemper, som stien ville medføre for de berørte ejendomme og beboere.....

Metroselskabet må kunne godtgøre, at ekspropriation er et aktuelt, nødvendigt og proportionalt indgreb i 2019, herunder henset til forventet passagertal og eksisterende adgangsforhold, og henset til, at den gående trafik ikke kan indpasses i den kørende trafik i gården. Endvidere må Metroselskabet kunne redegøre for, at de offentlige interesser i at gennemføre indgrebet er så tungtvejende, at de private interesser må vige herfor.

Oplysningerne om, at det reelle passagertal er væsentligt mindre, end forudsat af Metroselskabet underbygger, at indgrebet ikke står i et rimeligt forhold til de meget mærkbare gener, som det forårsager. Det er Coops opfattelse, at ekspropriationen ikke er nødvendig, fordi det tilsigtede formål – at passagererne til metrostationen ved Marmorkirken har gode adgangsforhold, jf. herved også ”udredning om Cityringen” og den tekniske dokumentationsrapport herom - allerede i dag er opfyldt.

NB. SuperBrugsen har ved bilag fremlagt på forretningen anført, at der må forventes brug af truck i stedet for palleløftere ved af- og pålæsning ved SuperBrugsen. Herved forværres støjen.

Keystone Investment Management:

Mail af 20. februar 2019:

Den planlagte stipassage betyder nedlæggelse af 16 parkeringspladser, som på nuværende tidspunkt har en årlig lejeindtægt på 206.107 kr. svarende til et værditab på 5.152.673 kr. ved et afkast på 4%. Dette tab vil ejendommen gøre gældende over for Eksproprieringskommissionen såfremt eksproprieringen gennemføres. Derudover risikerer ejendommen at miste en del erhvervslejere, som kunne vælge at opsiges deres lejemål, da der ikke længere er mulighed for at parkere på ejendommen. Det vil betyde tomgang i en periode, som er med til at forringe ejendommens værdi. I baghuset er det 2 erhvervslejere som stipassagen vil komme meget tæt på. Begge lejemål er udlejet til kontorer, som vil blive forstyrret af den øgede trafik på ejendommen hvorfor man kunne frygte at de vil opsiges deres lejemål.....

St. Kongensgade 77 blev opført i 1832 og en stor del af ejendommen er fredet. Den øgede trafik gennem ejendommen vil slide på ejendommen unødvendigt og vil kræve flere midler til vedligehold. De mange gående og cyklister, som vil passere og opholde sig i gården, vil derudover medføre øget affald, som ligeledes vil påføre ejendommen yderlig omkostning. Ejendommen er slet ikke egnet til gennemgang og slet ikke idet omfang, som Metroselskabet forventer.....

Af ovenstående årsager gøres der hermed indsigelse mod Metroselskabets planer om ekspropriering af areal til brug for stipassage gennem St. Kongensgade 77. Dertil kan tilføjes, at det ikke virker hensigtsmæssigt at foretage så store indgreb og dertil omkostninger på denne ejendom når trafikanter kan benytte Hindegade ca. 60 meter længere nede af St. Kongensgade, som er forbundet med Borgergade.

Beboerrepræsentationen for Borgergade 30-42 og Hindegade 11:

.....

Konkluderende mener vi, at grundlaget for det materiale og de prognoser, som oprindeligt dannede grundlag for beslutningen om at anlægge en sti, er ændret væsentligt. Vi mener ikke, at der er en fornuftig balance mellem gener og gevinster ved stiprojektet. Trafiksikkerheden er truet, beboerne påføres store gener, og Metroselskabet/kommunen påføres store udgifter til anlæg og ekspropriation. Over for det står den meget lille tidsbesparelse, som stien vil medføre for et i prognoserne stadig mindre antal trafikanter til/fra metrostationen. Vi vil derfor opfordre Ekspropriationskommissionen til at tage sagen op til endnu en kritisk overvejelse i håbet om, at Ekspropriationskommissionen når til samme konklusion som os, nemlig at den planlagte stipassage er overflødig og bør opgives.

Ejerforeningen St. Kongensgade 79 v/ advokat Jens Larsen:

En passage gennem nabogården vil derved i vid udstrækning reelt betyde en (med-)inddragelse af min klients gård, som ligger på samme gårdområde kun adskilt af en relativt lav mur. Min klient vil derfor blive fuldt belastet af alle de medfølgende støjgener, da det samlede gårdareal omkranses af bygningerne i Store Kongensgade 77 og 79, som desuden ligger meget tæt på hinanden.....

Min klient har hidtil levet roligt i fredelig sameksistens med naboejendommen, men hvis den del, der tilhører nr. 77 ændrer væsentlig karakter, får det direkte konsekvenser for beboerne i nr. 79.....

Det bemærkes endelig, at der allerede i dag er 3 muligheder for at rejsende kan komme til og fra Borgergade/Sølvgade, til /fra Metroen ved Marmorkirken, der er Hindegade, stipassagen igennem “ Irma-gården” og endelig Dr. Tværgade, og at en stipassage dermed synes at være overflødig, når det herunder opvejes over for de væsentlige gener, som stipassagen vil medføre for min klient..... Hvis det alligevel besluttes at lave en passage/cykelparkering, vil det for min klient være mindre indgribende, hvis stipassagen kun er åben i dagtimerne, hvilket følgerig bør overvejes.....

Metroselskabet synspunkter på baggrund af de fremkomne bemærkninger m.v.

.....

Metroselskabet har som beskrevet udarbejdet et notat, der har beregnet det antal personer, der vil benytte stipassagen. Metroselskabet medgiver, at der er foretaget en nedjustering af antallet i forhold til de tidligere prognoser. Som det fremgår af notatet, vil 2.400 personer pr. hverdag benytte stipassagen. Advokat Jens Flensborg har fremført kritik af Metroselskabets brug af OTM-modellen i forbindelse med passagerberegningen og mener ikke, at denne model underbygger Metroselskabets forventede antal personer, der vil benytte stipassagen. Metroselskabet skal i den forbindelse bemærke, at OTM-modellen benyttes af samtlige trafikoperatører i hovedstadsområdet, hvilket uden tvivl underbygger modellens troværdighed. Der til skal det bemærkes, at Metroselskabets tidligere prognoser for den eksisterende metro i vidt omfang holder stik, når der sammenlignes med det reelle passagertal. Færchfonden har rekvireret et notat ved Rambøll vedrørende det forventede antal brugere af stipassagen. Rambøll har i deres beregning alene medtaget det opland, der får kortere gangafstand til stipassagen, hvorfor Rambøll reducerer det reelle opland af brugere. I Metroselskabets beregninger har man medtaget hele oplandet til stipassagen, det vil sige, at man har inddraget alle metropassagerer, der vil anvende stipassagen, uanset om det nødvendigvis ikke er den korteste vej for de pågældende personer. Personer der får lige langt med eller uden stipassagen vil også kunne vælge stipassagen. Metroselskabet mener, at det er relevant at se på yderligere forhold end blot afstanden, da flere parametre kan spille ind ved valget af ruten til metrostationen. Derudover har Rambøll kun inddraget oplandets beboere som en del af beregningsgrundlaget og derved ikke medtaget arbejdspladser, brugere af fritidsaktiviteter m.m. I OTM-zonen er der ca. 2.300 beboere og 2.000 arbejdspladser, og Metroselskabet har ved deres beregning taget udgangspunkt i alle disse potentielle personer. Metroselskabet mener derfor ikke, at Rambølls beregninger giver et retvisende billede af de forventede brugere af stipassagen. Metroselskabet har undersøgt alternative linjeføringer til stipassagen, og stipassagen er den mest velegnede af de undersøgte muligheder.....

Trafiksikkerhed

Færchfonden har indhentet en vurdering af projektet og dens konsekvenser for gården fra Rambøll, hvor Rambøll sætter spørgsmålstegn ved stipassagens udformning og konsekvenserne for trafiksikkerheden.

Rambøll anfører følgende i forhold til godkendelse og diverse krav til projektet: *"For at gennemføre projektet skal det godkendes af Københavns Kommune og Københavns Politi. Begge parter vil normalt påpege nogle af de samme forhold, der er beskrevet i dette notat.*

I forbindelse med myndighedsbehandling af projekter i Københavns Kommune lægges normalt stor vægt på, at projektet lever op til gældende regler og retningslinjer. Det omfatter både lovkrav, vejreglernes anbefalinger og Københavns Kommunes egne retningslinjer." Metroselskabet skal hertil bemærke, at stipassagens tracé er blevet godkendt af Københavns Kommune som vejmyndighed. Københavns Kommune har således vurderet, at stipassagens tracé opfylder både lovkrav, vejregler og Københavns Kommunes egne retningslinjer. Københavns Kommune har derfor ikke fundet det nødvendigt at påpege forhold, som skulle kunne udgøre en trafiksikkerhedsmæssig risiko. Derudover mener Metroselskabet, at trafiksikkerheden kun vil blive forbedret ved anlægget af stipassagen.....

Praksis

Afslutningsvist skal det nævnes, at advokat Vibeke Westergaard og advokat Jens Flensborg begge har henvist til KFE.02.248 til brug for vurdering af spørgsmålet om nødvendighed og proportionalitet. I sagen ønskede Banedanmark at etablere en sti ved Hellerup Station, men ekspropriationskommissionen fandt, at de opnåede fordele ved stien ikke stod i rimeligt forhold til de ulemper, anlæggelsen ville medføre. Ulemperne i sagen ville enten bestå af "[...] trafik, som ikke [kunne] undgå at medføre gener i form af støj, affald, m.m." eller "ikke ubetydelige indgreb i en række haver". Ekspropriationskommissionen lagde ved afgørelsen vægt på, at der kun var tale om "en beskedent reduktion af gåafstanden og kun for et forholdsvis begrænset antal personer". Metroselskabet medgiver, at begge sager omhandler stianlæg, men herudover kan sagerne ikke sammenlignes. I sagen vedrørende Hellerup Station ønskede Banedanmark at etablere en sti på en strækning, hvor der ikke i forvejen var adgangsforhold for gående og cyklister. Der var således tale om permanent arealerhvervelse, herunder indgreb i private haver. Dette er ikke tilfældet i nærværende sag, hvor der åbnes for offentlig adgang til eksisterende færdselsarealer, der benyttes til parkering, varelevering m.v. og som ikke har nogen rekreativ funktion overhovedet. Generne forbundet med den offentlige adgang er således begrænsede set i forhold

til sagen vedrørende Hellerup Station. Derudover adskiller stipassagen sig væsentlig fra stien ved Hellerup Station, der skulle anlægges med henblik på at forbedre adgangsforholdene til stationen. Det fremgår af KFE.02.248, at stien ved Hellerup Station ville blive anvendt af knap 800 fodgængere dagligt i 2000 til eller fra stationen, hvilket ifølge prognoserne vil stige til ca. 1.250 i 2010. For disse passagerer ville afstanden til stationen blive mindsket med ca. 85 meter og for nogle passagerer alene med ca. 40 meter. Som nævnt ovenfor forventes stipassagen anvendt af 2.400 passagerer dagligt, og medføre en afstandsbesparelse på mindst 120 meter for passagerer, der kommer fra Sølvgade/Borgergade, og der er således ingen tvivl om, at stipassagen ikke kan sammenlignes med stien ved Hellerup Station.....

Repræsentanterne for Københavns Kommune:

Repræsentanterne for Københavns Kommune kunne bekræfte det af Metroselskabet anførte vedrørende kommunens principgodkendelse og kravene til trafik-sikkerheden m.v. vedrørende stipassagen og gårdene, som den gennemløber. Kommunen finder således, at der i forhold til det tidligere fremlagte projekt i 2009 nu er taget hånd om trafik-sikkerhedsaspektet. Kommunen vil holde øje med hvorledes forholdene omkring stianlægget i gårdene udvikler sig og senere tage stilling til, om der er behov for at aflåse for stipassagen i de sene timer. Desuden vil kommunen også holde øje med, om der skulle opstå u hensigtsmæssige forhold vedr. stitrafikken og den øvrige trafik/ parkering i gården i Borgergade, og således løbende vurdere, om det (fortsat) er forsvarligt, at mindre lastbiler og evt. varevogne har adgang til at køre ind i gården. Repræsentanterne kunne endvidere bekræfte, at kommunen af forskellige grunde ikke havde fundet de af Metroselskabet beskrevne alternativer til stipassagen hensigtsmæssige.

Kommissionens bemærkninger:

Kommissionen drøftede indledningsvis de problemstillinger, der var rejst ved besigtigelsesforretningen vedrørende spørgsmålene om parkeringsforhold m.v. og trafikafviklingen i gården i Borgergade 30-42 og Hindegade 11. Kommunens repræsentant, Jørgen Poulstrup, gentog det af kommunen anførte under besigtigelsesforretningen ”i marken”, jf. ovenfor. Herefter fratrådte kommunens repræsentant kommissionen.

Jørgen Poulstrup

Kommissionen drøftede herefter øvrige spørgsmål i sagen og skal bemærke følgende:

Hjemmelsproblematikken

Kommissionen har allerede i 2009 udtalt, at Cityringlovens § 13 indeholder fornøden hjemmel til ekspropriation til den pågældende stipassage. Kommissionen har således kompetence til at behandle og træffe afgørelse i sagen, herunder at beslutte og foretage ekspropriation, såfremt kommissionen finder, at det fremlagte projekt og de deraf følgende indgreb er nødvendige af hensyn til realiseringen af anlægget (Cityringen).

Kommissionen finder, at der er tale om et projekt, som har til formål at opnå en forbedring af adgangsforholdene for passagerer til metrostation Marmorkirken. Det er således Metroselskabet, der i givet fald skal bekoste anlægget af stipassagen og betale ekspropriationserstatningerne i tilknytning hertil. At Københavns Kommune efter anlægget af stien skal forestå drift og vedligeholdelse af denne bevirker ikke, at stien dermed bliver et kommunalt anlægsprojekt uden for ekspropriationskommissionens kompetenceområde.

Det er fra Metroselskabets side anført, at kommissionen i 2009 principielt har godkendt stipassagen, og at den af kommissionen anførte betingelse om, at Metroselskabet skulle undersøge (eventuelle) alternative stiløsninger, optimering af cykelparkering, samt redegøre for stitrafikkens indpasning i den kørende trafik, er opfyldt ved det fremlagte projekt. Kommissionen skal hertil bemærke, at det nu fremlagte projekt er ændret væsentligt og er langt mere byrdefuldt og indgribende for ejere og lejere end det projekt, der blev fremlagt ved besigtigelsesforretningen i 2009. Kommissionen bad dengang om en redegørelse for, at stitrafikken kunne indpasses i den kørende trafik – og således ikke, hvordan den kørende trafik kunne indpasses i stitrafikken. Hertil kommer, at prognosen for de passagerer, der forventes at benytte sti-passagen er faldet markant. Kommissionen finder på den baggrund, at kommissionen kan – og bør - prøve sagen til bunds.

Nødvendighedskriteriet – proportionalitet

Det fremgår af Grundlovens § 73. Stk. 1, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

I bestemmelsen ligger således et krav om, at de pågældende indgreb kun lovligt kan ske, hvis almenvellet kræver det. Der skal således ligge væsentlige samfundsmæssige behov til grund for det projekt, som af-

føder indgrebene, og hensynet til almenheden og dermed indgrebenes nødvendighed skal vægte tungere end hensynet til den enkelte (grundejer m.fl.).

Sagt på en anden måde, så skal der være proportionalitet mellem indgrebene i forhold til de enkelte ejere / lejere og den nyttevirkning som ”almenvellet” får af projektet - i dette tilfælde stipassagen.

Kommissionen har noteret sig, at der har været massiv modstand mod projektet fra ejere og lejere af de berørte ejendomme. Projektets gennemførelse vil kræve nedlæggelse af samlet (mindst) 22 parkeringspladser i de tre berørte gårde, og fremtidig udnyttelse af den gamle staldbygning i gården i St. Kongensgade 77B kan blive problematisk. Hertil kommer forbud mod kørsel med lastbiler over 3.500 tons i gården i Borgergade. Gårdene åbnes for offentlig fodgængertrafik med deraf følgende gener for ejere og lejere.

Kommissionen har endvidere noteret sig det rejste spørgsmål om, hvorvidt stipassagen er egnet til formålet, - at forbedre adgangen til metrostationen -, da stipassagen har flere vinkelrette knæk kan virke utryk at benytte efter mørkets frembrud.

Kommissionen har også noteret sig, at Metroselskabet i 2009 oplyste, at ca. 11.000 metropassagerer ville gøre brug af stipassagen i et hverdagsdøgn (1/3 af 33.000) i prognosen for år 2015, og at Metroselskabet nu oplyser, at tallet er faldet til 2.400 passagerer pr. hverdagsdøgn i prognosen for år 2025. Endelig har kommissionen noteret sig, at de passagerer, der får den længste omvej (fra området ved Sølvgade) vil få en omvej på ca. 120 m, i forhold til hvis ikke stipassagen etableres. Færchfondens advokat har anført, at antallet af metropassagerer, der dagligt vil bruge stipassagen nærmere er 620 og at omvejen er på højst ca. 110 m.

Kommissionen finder under alle omstændigheder, at der er tale om en relativ beskedne andel af metroens

passagerer, der vil benytte stipassagen dagligt. Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at en omvej på højst ca. 120 m ikke vil afholde de pågældende passagerer fra at benytte metroen.

Endelig skal kommissionen bemærke, at sagen har visse lighedspunkter med sagen fra Hellerup Station (KFE2002.248).

Trafiksikkerhed

Københavns Kommune er – sammen med Politiet – myndighed og har særlig ekspertise vedr. trafiksikkerheden, og kommissionen har ikke særlige bemærkninger til denne del af sagen.

Kommissionens beslutning:

Kommissionen finder det ikke tilstrækkelig dokumenteret og godtgjort, at det er nødvendigt at etablere stipassagen for at forbedre adgangsforholdene for passagerer til metrostation Marmorkirken. Kommissionen finder efter det foreliggende, at adgangsforholdene ved metrostation er tilfredsstillende uden stipassagen. Kommissionen medgiver, at stigennemgangen kan optimere adgangen for en mindre del af metrostationens opland (passagerer omkring Sølvgadekvarteret). Men når der henses til den relativ beskedne omvej (på højst ca. 120 m) for et relativt begrænset antal passagerer (højst 2.400 pr. døgn, og hvorom der hersker en vis usikkerhed) sammenholdt med de væsentlige indgreb og konsekvenser som projektet vil medføre for ejere og lejere af ejendommene Borgergade 30-42 og Hindegade 11, Store Kongensgade 77-77B, og - dog i væsentligt mindre omfang - Store Kongensgade 79, finder kommissionen ud fra en samlet vurdering ikke, at projektforslaget kan godkendes. Kommissionen må derfor på det foreliggende grundlag afvise det af Metroselskabet fremlagte projektforslag om etablering af stipassagen.

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

Sine H. Kjeldsen

Bjarke Abel Leif Luxhøj-Pedersen Anders Pedersen Frants Hagen Hagensen

Søren Kjerside Hansen Helle S. Andersen

/Pia Pals

Udskriftens rigtighed bekræftes

Mette Bergmann Andersen