



Folketingets Kirkeudvalg
Christiansborg
1240 København K

Kirkeministeriet
Frederiksholms Kanal 21
Postboks 2123
1015 København K
www.km.dk

Telefon 3392 3390
Telefax 3392 3913
e-post km@km.dk

Dokument nr. 327926

Dato: 16. maj 2007

Kirkeudvalget har ved brev af 8. maj 2007 (KIU alm. del – spørgsmål 43) bedt om min besvarelse af spørgsmål:

”Ministeren bedes oplyse, om Kirkeministeriet og Stiftet over København har været hørt i forbindelse med planlægningen af ny Metrostation tæt på Frederikskirken/marmorkirken i København, i givet fald bedes ministeren oversende høringssvarene”

Svar:

Som anført i de almindelige bemærkninger til L 159 Forslag til lov om en Cityring, fremsat af transport- og energiministeren den 21. februar 2007 (Tillæg A 5294) har bl.a. Kirkeministeriet deltaget i møder i forbindelse med udredningsarbejdet. Selve lovforslaget har været i høring hos bl.a. Stiftsøvrigheden over Københavns Stift. Kopi af biskoppens og stiftets fælles høringssvar inkl. udtalelser fra den kgl. bygningsinspektør og Nationalmuseet vedlægges.

Bertel Haarder

/Lise-Lotte Gümöes

Københavns Stiftsøvrighed

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

Den 15. januar 2007

bwp

Dok.id: 92931

Sagsb : Birgitte Wismer-Pedersen

Bedes anført i skrivelser denne
sag vedrørende

Transport-og Energiministeriet
Departementet
Fredriksholms Kanal 27 F
1220 København K

Fremsendt pr. e-post og overbringes

Vedr. Deres j.nr. 500-13 og 500-23. Høring over forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Københavns Stiftsøvrigheden har den 5. januar 2007 blandt andet modtaget lovforslag om projektering, anlæg og drift af en Cityring.

Stiftsøvrigheden har gennemgået forslaget og har i denne forbindelse indhentet udtalelser fra den Kgl. Bygningsinspektør og Nationalmuseet.

Endvidere har stiftsøvrigheden haft tæt kontakt til Frederiks kirkes menighedsråd, og har derfra modtaget kopi af menighedsrådets indsigelser og bemærkninger til lovforslaget med dertilhørende notat.

På denne baggrund har stiftsøvrigheden kunnet konstatere at især Frederiks kirke (Marmorkirken) vil blive stærkt berørt af lovforslaget. Derudover forekommer det Stiftsøvrigheden, at også en række kirkegårde beliggende i København Kommune berøres af linieføringen i forslaget.

Lovforslagets udformning

Det er oplyst i lovforslaget, at principperne for linieføringen skulle fremgå af bilag 1. Ud fra dette bilag er det vanskeligt at vurdere, om hvilke kirkebygninger med tilhørende omgivelser samt kirkegårde, der berøres af linieføringen. Principperne for udformning af stationer og skakte er oplyst at fremgå af bilag 2. Da der imidlertid ikke er medsendt tegninger, er en præcis vurdering af beliggenhed og konsekvenser ikke mulig.

Hverken linieføringen eller stationer lader sig ud fra det foreliggende materiale således helt præcist stedfæste, hvilket er stærkt utilfredsstillende henset til det omfattende konsekvenser anlægsarbejdet vil kunne få navnlig for Frederiks kirke. Stiftsøvrigheden må derfor tage forbehold for yderligere bemærkninger i forbindelse med detailprojektering.

Nordens største og prægtigste kuppelkirke

Indledningsvist skal opmærksomheden henledes på at Frederiks kirken må betragtes som et nationalt monument, blandt andet fordi den er nordens største og prægtigste kuppelkirke og indeholder både i det ydre og det indre en række betydelige, men også skrøbelige elementer, der må tages særligt hensyn til.

Den eksisterende kirkebygnings historie rækker tilbage til grundlæggelsen af Frederiksstaden i 1749, hvor arkitekten Nikolai Eigtved, i forbindelse med den stort anlagte byplan, valgte at afslutte akse fra Amalienborg med en centralkirke flankeret af to tårne, et storslået bygningsværk af hidtil usete dimensioner.

En lang og kompliceret bygningshistorie har resulteret i den Frederiks Kirke vi kender i dag, som er anlagt på resterne af Eigtveds oprindelige monumentale centralkirke.

Problemstillinger i forbindelse med anlægsarbejderne.

Såfremt lovforslaget vedtages i sin nuværende form er der en række alvorlige problemer, som trænger sig på i forbindelse med anlægsarbejderne. Det er tvingende nødvendigt, at disse problemstillinger bliver afklaret, inden den endelige linieføring og placering af station og skakter ved Frederiks kirke fastlægges.

Problemstillingerne er som følger :

Destruktion af dele af kirkens fundament

Af de nu offentliggjorte tegninger fremgår det, at man har valgt at lade anlægsarbejdet foregå fra to hovedarbejdsfelter, placeret på hver side af kirken, dels i Frederiksgade, dels i de grønne arealer anlagt i forbindelse med Frederiks Kirke. Yderligere fremgår det af Udredningen over Metroring side 27, at der påtænkes gravet skakt ned direkte foran kirkens facade mod St. Kongensgade samt taget hul mellem de to arbejdsfelter foran kirkens facade mod St. Kongensgade.

Hvis arbejdsfelterne på hver side af kirken vedtages, vil feltets yderside tangere facaden og kirkens smedjernsrækværk og dets skulpturprydede postamenter (sokkel) må midlertidigt nedtages for at give plads til skakterne.

Det store arbejdsfelt foran kirkens facade St. Kongensgade, som skal rumme selve stationen (concourseniveauet), er placeret således at det vil være nødvendigt at nedtage granittrappen, granittrappens fundament samt tillige dele af selve kirkens fundering. Ingen kan forudse, hvilke

konsekvenser delvis fjernelse af kirkens fundament eller en solid trappe op til kirken kan få for kirkebygningen.

Som ovenfor nævnt er den Frederiks Kirke, som vi kender i dag anlagt på resterne af Eigtveds oprindelige monumentale centralkirke.

Ved at vælge at lade anlægningsarbejderne for Metroen foregå via to skakte, placeret direkte op ad kirkens facademure, vil man uden tvivl støde på, og dermed destruere de dele af kirkens fundament som stammer fra Eigtveds tid. Slyngværket er anlagt som fundament for både centralkirken og de to projekterede, men aldrig færdigbyggede tårne, og ligger fortsat dels under og dels udenfor den nuværende kirkebygning.

Det kan således heller ikke på nuværende tidspunkt fastslås, hvordan indgreb i fundament og slyngværk uden for selve kirkebygningen, vil påvirke kirkebygningen, da man må gå ud fra, at der er tale om et sammenhængende fundament.

Af Nationalmuseets udtalelser fremgår, at der netop nu foretages arkæologiske udgravninger, som vil kunne fastlægge en mere sikker viden om de underjordiske forhold omkring Frederiks Kirke. Imidlertid kan det allerede nu fastslås at der i nord-sydgående retning er funderet til et par planlagte sidetårne, og at kirkens fundamenter derfor strækker sig ud fra den stående bygningskrop, til en længde af omkring femten meter til hver sin side.

Omfanget af kirkens fundament kendes altså ikke på nuværende tidspunkt, således hverken af Nationalmuseet, Kirken egen arkitekt og således næppe heller ikke af Transport- og Energiministeriets tekniske rådgivere.

Uerstattelig marmortype

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

Fastlæggelsen af fundamentets geometri.

Videre skriver Nationalmuseet, at der bør foretages de nødvendige forundersøgelser til fastlæggelsen af fundamentets geometri.

Det fremgår af notatet fra Menighedsrådets arkitekt, at fundamenterne er udført fra 1749 til 1750. Fundamentet består af et pæleværk dvs. nedrammede pæle, hvorpå er udlagt hammertømmer og ovenpå hammerlaget et stræktømmerlag. Sædvanligvis er der på stræktømmeret udlagt et plankelag, hvorpå man normalt har lagt syldsten (kampesten). Ovenpå syldstenene har man så påbegyndt den egentlige opmuring af marmor.

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

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

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

Det betyder, at der ikke umiddelbart kan foretages ramning af spuns tæt på kirken, uden at øve permanent skade på såvel kirkens teglstens- og marmorfundamenter som på dens pæle- og slyngværk. Der bør derfor udføres forundersøgelser af kirkens eksisterende geometri under terrænniveau ved søgegravninger, for at bestemme kirkens fundamenter eksakte udstrækning. Når dette er klarlagt, må der anlægges en sikkerhedsafstand fra kirkens fundamenter til nærmeste spunsramning, da spunsramning uundgåeligt vil påvirke omgivelserne og dermed kirkens fundament.

Grundvandsspejl

I Nationalmuseets udtalelse nævnes at det ved de arkæologiske undersøgelser er konstateret, at der, da kirken i 1750'erne blev indledt opført, blev brugt uforholdsmæssig lang tid på funderingen, idet der konstant var tilsvivende vand fra den fugtige undergrund.

Af Menighedsrådets notat fremgår, at ved anlægget af pæle- og slyngværk i 1749, har man forsøgt at gardere sig mod sæsonbetonede ændringer af grundvandsstanden ved at stoppe med blåler omkring træværket, således at man kunne holde på fugten i perioder med lavt vandspejl.

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

Geotekniske borer skal klarlægge jordbunds- og grundvandsforhold, eksempelvis strømning af vand i vandførende sandlag.

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

Foretagelsen af pejlebrøndsundersøgelser, bør således være på plads, før linieføringen med sikkerhed kan placeres.

Stilhed i Kirken

Frederiks kirkes gudstjenester er nogen af de mest besøgte i København. Det bør derfor være en forudsætning for at lade metroen passere så tæt på kirken, at kirkerummet såvel under metro'ens anlægsfase som i driftsfasen fortsat vil være det fuldstændigt tyste rum til fordybelse. Hvorvidt dette er muligt vides ikke, og det bør derfor sandsynliggøres, at denne forudsætning kan opfyldes.

Forholdet til anden lovgivning

Af bemærkningerne til lovforslagets § 3 fremgår, at den endelige linieføring samt udformningen og placeringen af stationer m.v. fastlægges i kommuneplanlægningen på grundlag af bilag 1 og 2. Dette indebærer af kommuneplanlægningen efter planloven skal foregå inden for rammerne af denne lov, der således går forud for planlovens bestemmelser.

I planlovens § 28 jf. § 29 har de kirkelige myndigheder en "veto ret" forstået således, at såfremt der gøres indsigelser, kan arbejdet ikke gennemføres førend der er opnået enighed mellem parterne.

Da nærværende lovforslag går forud for planloven vil de kirkelige myndigheder fortabe muligheden for at varetage sit tilsyn på en effektiv måde ligesom problemer som ovenfor beskrevet ikke vil kunne løses på en fornuftig måde.

Konklusion og anbefaling

Stiftsøvrigheden finder, at den del af lovforslaget der omfatter stationen "v/Frederiks Kirke/Marmorkirke" er blevet udarbejdet på et ufuldstændigt grundlag. Som det fremgår af konsulenternes udtalelser og menighedsrådets skrivelser, er der så mange usikkerhedsmomenter, at det vil være stærkt betænkeligt, at lovforslaget fremsættes og vedtages som fremlagt.

Stiftsøvrigheden skal derfor kraftigt anbefale, at den endelige fastlæggelse af linieføring og placering og udformning af station og skakter v/Frederiks kirke afventer resultaterne af ovenstående undersøgelser, og at de fornødne hensyn til kirken og dens omgivelser indarbejdes i et tillæg til loven.

Med dette forbehold vil lovforslaget – uden fordyrende forsinkelse – i øvrigt kunne vedtages som fremlagt, men vil samtidig give parterne mulighed for at foretage de helt nødvendige undersøgelser med henblik på fastlæggelse af den endelige linieføring samt den endelige udformning og placering af station og skat, hvorved det sikres at det prægtige bygningsværk, Frederiks kirke, ikke ødelægges med deraf følgende tab af et enestående kulturhistorisk bygningsværk.

For så vidt angår de kirkegårde, der efter forslaget berøres af linieføringen, skal Stiftsøvrigheden indtrængende henstille, at der ved linieføringen tages behørigt hensyn til gravfreden.

Afslutningsvist bemærkes, at Stiftsøvrigheden forbeholder sig ret til i øvrigt at kommentere forhold ved Frederiks Kirke, således at kirkens omgivelser ikke bebygges på skæmmende vis,

herunder i forbindelse med placering af cykelstativer og andre indretninger, der etableres i kortere eller længere tid i forbindelse med metrostationen.

Det skal derved erindres, at hele anlægges, som Frederiks Kirke er en del af, hører til blandt Københavns fineste pladsmæssigheder. Det er derfor vigtigt, at der skabes forståelse for, at dette anlæg også fremover bevares intakt.

Nærværende udtalelse afgives på såvel bispeembedet som på Stiftsøvrighedens vegne.

Med venlig hilsen



Erik Norman Svendsen

Kopi til: Frederiks kirkes menighedsråd
Provsten ved Holmens Provsti
Kirkeministeriet
Nationalmuseet
Den Kongelige Bygningsinspektør

Københavns Stiftsøvrighed
Nørregade 1
1165 København K.

FORSKNINGS- OG
FORMIDLINGSAFDELINGEN
Danmarks Middelalder & Renæssance

FREDERIKSHOLMS KANAL 12
1220 KØBENHAVN K.

DIREKTE TLF 33473105
DIREKTE FAX 33473312
E-MAIL ulla.kjaer@natmus.dk

DATO 11. januar 2007

UK/ J.nr. 540/2007

Vedr. Forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring/Frederiks Kirke. Dok.nr. 92643.

Nationalmuseet har via Københavns Stiftsøvrighed modtaget høringsbrev og høringsliste vedr. Transport- og Energiministeriets lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring. Museet har i denne forbindelse en specifik interesse i Frederiks Kirke, som ikke vil kunne undgå at blive påvirket af den nye metrolinier.

Det fremgår af tekst og kortbilag i "Forslag til Lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring" af 14. december 2006, at linieføringen planlægges lagt umiddelbart forbi Frederiks Kirke på dennes vestside, og at der på dette sted tænkes placeret en underjordisk station med adgang via elevator- og trappepavilloner. Hverken linieføringen eller stationen lader sig dog ud fra det foreliggende materiale helt præcist stedfæste. Men Nationalmuseet skal i alle tilfælde stærkt anbefale, at der indarbejdes en mulighed for at forskyde disse elementer. Der pågår således netop nu arkæologiske udgravninger, som vil kunne give en mere sikker viden om de underjordiske forhold omkring Frederiks Kirke. Det, der står sikkert, er, at der i nord-sydgående retning er funderet til et par planlagte sidetårne, og at kirkens fundamenter derfor strækker sig ud fra den stående bygningskrop, til en længde af omkring femten meter til hver sin side. Det vides endvidere, at der, da kirken i 1750'erne blev indledt opført, blev brugt uforholdsmæssig lang tid på funderingen, da der konstant var tilsivende vand fra den fugtige grund. Når hertil lægges, at betydelige dele af den bestående kirke er bygget af massivt - og tungt - marmor, i øvrigt af en type, som ikke længere kan skaffes, er der grund til at påpege, at der bør være en fuldstændig sikkerhed for, at anlægget af den nye metro ikke vil skade kirken, før arbejderne går i gang. De nødvendige forundersøgelser, som udover arkæologien blandt andet omfatter fastlæggelsen af fundamentets geometri og foretagelsen af pejlebrøndsundersøgelser, bør således være på plads, før linieføringen med sikkerhed kan placeres.

Nationalmuseet har i sin udtalelse af 5. december 2006 vedr. det reviderede lokalplanforslag "Frederiksgade II" undret sig over en pludselig elimination af de elevatorpavilloner, der på det første forslag er placeret på pladsen mellem Store Kongensgade-bebyggelsen og Frederiks Kirke. Frederiks Kirkeplads er en meget helstøbt plads, hvor elementer som disse pavilloner vil virke meget synlige. Det kan derfor også stærkt anbefales, at adgangsvejene til stationen ved Frederiks Kirke tænkes ind i

den omgivende bebyggelse, mest nærliggende i den endnu ikke opførte bygning på hjørnet af Store Kongensgade og Frederiks Kirkeplads, og at dette bringes på plads, før stationen finder sin endelige placering.

Det er glædeligt, at der etableres en Cityring. Men det er museets opfattelse, at der hvad angår området omkring Frederiks Kirke, bør foretages en præcisering, før planerne finder deres endelige vedtagelse.

P.N.V.
Med venlig hilsen

Ulla Kjær

Københavns Stiftsøvrighed
Att.: Stiftsfuldmægtig Birgitte Wismer-Pedersen
Nørregade 11
1165 København K

10.1.2007
1600.36
14
PH/tl

Frederiks Kirke
Frederiksgade 4, 1265 København K
Høring vedr. udkast til forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en cityring
m.m.

Københavns Stiftsøvrighed Dok. id: ukendt

Som svar på Deres anmodning vedrørende ovennævnte, modtaget pr. mail d. 5. januar 2007, kan nedenstående udtalelse meddeles efter gennemlæsning af tilsendt materiale.

I forbindelse med udtalelse om forslag til lokalplan "Frederiksgade II" skrev jeg d. 9.5.2006 bl.a.

"Vedrørende det kommende metroanlæg er placeringen af henholdsvis elevatorer og nødtrapper ikke acceptabel. Det må være muligt at placere disse anlæg i omgivende bebyggelse - løsninger som kendes fra andre europæiske byer.

Udstrækning af underjordisk station i forhold til Frederikskirkens fundering bør vurderes af sagkyndig rådgiver."

Bekendt med at der er andre rådgivere, der udtaler sig om metroanlæggets indvirkning på Frederiks Kirkes fundamenter, vil nærværende udtalelse kun omhandle metroanlæggets synlige bygningsdele placeret i anlægget omkring Frederiks Kirke.

Af illustrationerne fra ovennævnte lokalplanforslag fremgår det, at elevatorer og nødtrapper til metroanlægget placeres i gadetracéet omkring Frederiks Kirke. Når det tages i betragtning, at dette gadetracés rummelighed er et væsentligt arkitektonisk element i det samlede anlæg omkring Frederiks Kirke, må det gøres gældende, at synlige bygningsdele i forbindelse med metroanlægget ikke kan placeres i dette rumforløb mellem kirkebygning og randbebyggelse. Placeringen af disse mindre prosaiske bygninger vil sløre hele anlæggets klare arkitektoniske idé.

Hele anlægget, som Frederiks Kirke er en del af, hører til blandt Københavns fineste pladsdannelser. Det er derfor vigtigt, at der skabes forståelse for, at dette anlæg også fremover bevares intakt.

Med venlig hilsen

Peter Holsø
Kgl. bygningsinspektør
Arkitekt MAA