



MINISTEREN

Dato 27. april 2007  
J. nr. 500-13

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 30. marts 2007 stillet mig følgende spørgsmål 7 – 40 vedrørende L 159, som jeg hermed skal besvare:

**Spørgsmål nr. 7:**

"Ministeren bedes gøre rede for, hvilke forsinkelser, ulemper og andre gener, metrobyggeriet vil få for den københavnske befolkning og byens gæster, og hvilke afværgeforanstaltninger der vil blive iværksat for at begrænse generne ved byggeriet. Ministeren bedes desuden gøre rede for, hvad udgifterne til ovennævnte afværgeforanstaltninger er budgetteret til."

**Svar:**

Udredning om Cityringen, Teknisk dokumentationsrapport, maj 2005, ligger til grund for udarbejdelse af lovforslaget jf. afsnit 1.2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget. Udredningen indeholder station for station oplysninger om de forudsatte arbejdspladsforhold. Tegningsbilaget med de ønskede oplysninger fra den tekniske dokumentationsrapport fra Udredning om Cityringen, som 27. maj 2005 blev fremsendt til Trafikudvalget (Alm. del – Bilag 207), vil for god ordens skyld være fremlagt hos udvalgssekretæren. For så vidt de to stationer på hhv. Frederiksberg og Vesterbro, der, efter at udredningsarbejdet var afsluttet, blev aftalt flyttet efter ønske fra de respektive kommuner, kan tilsvarende oplysninger findes i bilag 2 til lovforslagets bilag 3. Den videre bearbejdning af projektet, der skal ske i forbindelse med den videre projektering og VVM-processen, må forventes at medføre mindre justeringer af disse oplysninger. De beskrevne arbejdspladsforhold har været og vil fortsat blive genstand for drøftelser med de to kommuners forvaltninger.

Anlægsoverslaget for Cityringen indeholder overalt budgetter til de nødvendige midlertidige foranstaltninger, men beløbet er ikke opgjort separat.

Jeg henviser i øvrigt til mit svar på spørgsmål 3.

**Spørgsmål nr. 8:**

"Ministeren bedes oplyse, hvorvidt alle stationer i Cityringen vil blive forsynet med elevatorer og rulletrapper direkte fra perron til gadeniveau."



**Svar:**

Side 2/16

Alle stationer forsynes med 2 elevatorforbindelser fra perron til gadeplan. De tilstræbes i videst muligt omfang gjort direkte fra perron til gadeplan. På et mindre antal stationer må den ene og i enkelte tilfælde begge opdeles i én forbindelse fra perronen til concoursniveauet og én forbindelse fra concoursniveauet til gadeplan. Dette skyldes i alle tilfælde hensyn til indpasningen i byrummet.

Alle stationer bortset fra v/Frederiks Kirke forsynes med rulletrapper fra perron til concoursniveau. V/Frederiks Kirke forudsættes i stedet forsynet med 6 elevatorer mellem perron og concoursniveau. Stationerne v/Christiansborg og Nørrebro forsynes af særlige årsager med rulletrapper mellem concoursniveau og gadeplan. På v/Christiansborg er concoursniveauet dybtliggende pga. den overliggende kanal. På Nørrebro indgår rulletrappen i omstigningsvejen til S-banens højbaneperroner. På de øvrige 15 stationer er der, som det kendes fra den nuværende metro, forudsat faste trapper mellem concoursniveau og gadeplan. Det bemærkes, at rulletrapper til gadeniveau er en option, som kan tilkøbes af den pågældende kommune jf. lovforslagets § 3.

**Spørgsmål 9**

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt der på kommende stationer vil blive anlagt perroner, der er bredere, end perronerne på den nuværende metro.”

**Svar:**

Perronerne på Cityringens station ved Kongens Nytorv bliver pga. særlige konstruktive hensyn bredere end anvendt på den nuværende metro. De øvrige 16 stationer på Cityringen forudsættes at få perroner med de samme bredder, som er anvendt på den eksisterende metro.

**Spørgsmål 10**

”Ministeren bedes gøre rede for, hvilke gader, pladser mv., der under byggeriet af Cityringen, der - helt eller delvis - vil blive lukket.”

**Svar:**

Der henvises til svaret på spørgsmålene 3 og 7.

**Spørgsmål nr. 11:**

”Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt der vil være gader, pladser mv., der efter afslutningen af anlægsarbejdet, er blevet ændret i en sådan grad, at det vil have negativ betydning for den fremtidige trafikafvikling og tilgængelighed for beboerne.”



**Svar:**

Side 3/16

Udredning om Cityringen, Teknisk dokumentationsrapport, maj 2005, indeholder for hver station oplysninger om den forudsatte udformning af de enkelte stationsforpladser. For så vidt angår de to stationer på hhv. Frederiksberg og Vesterbro, der, efter udredningsarbejdet var afsluttet, blev aftalt flyttet efter ønske fra de respektive kommuner, kan tilsvarende oplysninger findes i bilag 2 til lovforslagets bilag 3. Den videre bearbejdning af projektet må forventes at medføre mindre justeringer af disse oplysninger. Udformningen, som den er vist, er et resultat af drøftelser med de to kommuner. Der pågår, som det fremgår af akt 165 af 1. juni (afsnit b, 5. pind), sideløbende med lovarbejdet fortsat udredning af tekniske spørgsmål i forbindelse med kommunernes arbejde vedr. stationsforpladser og skakte.

Ørestadsselskabet har oplyst, at den eneste væsentlige ændring af, hvad der kan betegnes som befærdede gader, p.t. synes at være, at Folmer Bendtsens Plads ved Nørrebro station af Københavns Kommune evt. reserveres til bus- og cykeltrafik.

**Spørgsmål nr. 12:**

"Ministeren bedes gøre rede for i hvilket omfang Beredskabsstyrelsen, brandvæsenet m.fl. er blevet inddraget i planlægningen af stationernes udformning, herunder adgangs- og evakueringsveje, og hvorvidt de nævnte myndighedsinstanser har godkendt disse."

**Svar:**

Cityringen anlægges som "mere af samme slags". Beredskabsmyndighederne har rådgivet under tilblivelsen af den nuværende metro, og der er også i driftsfasen løbende kontakt med disse myndigheder. Det fremgår af Udredningen, at disse myndigheder tillige er hørt under udredningsarbejdet, og det fremgår af lovforslaget, at der for så vidt angår beredskabsspørgsmål forudsættes oprettet en særlig rådgivende gruppe svarende til, hvad der var tilfældet på den eksisterende metro, Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen. De råd, der gives af den rådgivende gruppe, vil jf. hidtidig praksis indgå, når der til sin tid skal træffes afgørelse om godkendelse.

**Spørgsmål nr. 13:**

"Ministeren bedes uddybe begrundelserne for den valgte linieføring af metro cityringen. Herunder bedes ministeren forklare, hvorfor det er valgt, at linieføringen skal gå udenom det tæt bebyggede Indre Nørrebro og store arbejdspladser som Rigshospitalet, Panum og Universitetet på Nørre Fælled."

**Svar:**

Side 4/16

Hovedtrækkene i linjeføringen er udviklet allerede i perioden 1996-1999 som en del af Projekt Basisnet. Projektet blev ledet af daværende HT og Trafikministeriet og havde i øvrigt Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Københavns Amt, DSB, Banedanmark og Ørestadsselskabet som deltagere. Om hovedtrækkene henviser jeg til rapporten fra dette arbejde: "Projekt Basisnet", april 1999. Med den valgte løsning vil ca. 85 % mod hidtil ca. 60 % af alle mål i form af bosatte, arbejdspladser og studiepladser i Tætbyen komme til at ligge inden for en afstand på 600 m fra en metro- eller S-banestation. Ved Tætbyen forstås Indre by, Østerbro, Nørrebro, Frederiksberg, Vesterbro og Christianshavn.

Der blev gennemført undersøgelse af stationer ved Rigshospitalet og Universitetsparken som alternativ til stationerne v/Poul Henningsens Plads og v/Vibenshus Runddel i forbindelse med 1. fase af Cityringsudredningen. Resultatet fremgår af Screeningsrapporten fra 2003. Den valgte løsning via v/Poul Henningsens Plads og v/Vibenshus Runddel, dækker et opland med overvægt af boliger. Den alternative løsning via Rigshospitalet og Universitetsparken ville dække et opland med overvægt af arbejds- og studiepladser. Alt i alt viste den valgte løsning et lidt større passagergrundlag.

Sammenligningen af Forum st.-alternativet med Frederiksberg st.-alternativet, hvoraf førstnævnte betjente Indre Nørrebro, medens sidstnævnte betjente Frederiksberg Kommunes centrale dele, er beskrevet i Udredningen. Resultaterne af Konkretiserings- og konsekvensvurderingsfasen viste, at resultaterne for de to alternative linjeføringer ikke lå langt fra hinanden. Linjeføringen over Frederiksberg station var den, der kunne opnå enighed om mellem de parter, der skulle finansiere Cityringen.

**Spørgsmål nr. 14:**

"Ministeren bedes oplyse – station for station - hvorvidt passagerunderlaget i en kommende Cityring vil kunne forøges – og i givet fald hvor meget – hvis såvel de nuværende som de kommende evakuerings-skakter (f.eks. i Havnegade, Møntergade, Søtorvet og ved Landbohøjskolen) anlægges som metrostationer."

**Svar:**

Et forslag om at etablere stationer på den nuværende metro ved nøds-kaktene ved Landbohøjskolen, Søtorvet, Sjøleboerne og Havnegade blev forholdsvis detaljeret undersøgt i 1999. Resultatet af undersøgelsen var, at antallet af passagerer på de 4 nye stationer ikke fuldt ud kunne opveje frafaldet af passagerer på tilgrænsende "gamle" stationer og det generelle frafald af passagerer på metrosystemet som følge af den forlængede rejsetid. Dette gjaldt både for stationerne enkeltvis og for nogle af dem sammen.



Det vil ikke være muligt at udtale sig præcist om de passagermæssige konsekvenser station for station af en tilsvarende indpasning af ekstra stationer på Cityringen uden opstilling af klare forudsætninger for hver enkelt ny station og efterfølgende detaljerede prognoseberegninger. Alt taler dog for, at resultatet af indpasning af et begrænset antal stationer vil svare til resultatet af de ovenfor refererede beregninger, dvs. et lidt lavere passagertal. Fordobles antallet af stationer, forøges rejsetiden så meget, at passagertallet må forventes at falde betydeligt.

### **Spørgsmål nr. 15:**

"Ministeren bedes forholde sig til udtalelser af bl.a. Wiens stadsingeniør om, at "ideen med en metro er, at passagerne kan komme hurtigt ind til byen, og så have mange muligheder for at stå af og på på stationer, der ligger med intervaller på 300-400 meter mellem stationerne", og hvorvidt en kommende Cityring, set i det lys, vil kunne betjene København og Frederiksberg tilfredsstillende."

### **Svar:**

Jeg er ikke bekendt med en sådan udtalelse fra Wiens Stadsingeniør, men der kan muligvis være tale om en udtalelse fra 1998 fra en medarbejder i Wien Kommunes byplanafdeling i forbindelse med en høring i Folketinget arrangeret af Teknologirådet.

Hvis cityområdet i København defineres som området mellem Boulevardbanen og havnen regnet fra København H til Østerport vil dette efter åbningen af Cityringen blive betjent af 4 S-togsstationer (København H, Vesterport, Nørreport og Østerport) og med Cityringen af 7 metrostationer (Nørreport, Kongens Nytorv, København H, v/Rådhuspladsen, v/Christiansborg, v/Frederiks Kirke og Østerport). Fradraget gengangere er det 8 stationer, hvoraf 4 stationer er placeret i periferien og 4 stationer er placeret inde i området (v/Rådhuspladsen, v/Christiansborg, Kongens Nytorv, og v/Frederiks Kirke)

Et tilsvarende cityområde i Wien udgøres af området, der omkranses af metro-linjerne U2 og U4, med Rådhuset i vest, Donaukanalen i nord, banegården Wien-Mitte i øst og Karlsplatz i syd. Dette område betjenes af 1 S-togsstation og 13 metrostationer. Fradraget en genganger er det 13 stationer, hvoraf 10 stationer er placeret i periferien og 3 stationer er placeret inde i området (Herrengasse, Stephansplatz og Stubentor)

Stationsafstanden i det ovenfor beskrevne city-område i Wien varierer meget, men middelfstanden er knap 0,7 km. I cityområdet mellem København H og Østerport er middelfstanden mellem Cityringens stationer godt 0,7 km. Middelfstationsafstanden på det samlede metronet i Wien er ca. 0,8 km, medens den på Cityringen vil blive 0,9 km.



Forskellene mellem København og Wien er altså ikke så store, men Wiens metronet har nået en større udbygningsgrad end det københavnske metronet. Til gengæld spiller S-banen i Wien en forholdsvis mindre rolle end S-banen i København.

Parterne bag Cityringen har bl.a. lagt vægt på, at etablering af Cityringen vil betyde, at en meget stor del af de trafikale mål i den centrale del af hovedstaden vil komme til at ligge inden for 10 minutters gang af en station, enten S-togs-/regionaltogsstation eller metrostation.

**Spørgsmål nr. 16:**

"Ministeren bedes oplyse, hvilke – og hvordan - indfaldsveje, der bedst vil kunne forbindes med en kommende Cityring."

**Svar:**

Der har ikke i forbindelse med Udredningen været foretaget undersøgelser heraf.

Københavns Kommune har ikke planer om at forbinde de store indfaldsveje direkte med den planlagte Cityring. Kommunen oplyser, at Cityringen forløber i relativt tætte, stort set fuldt udbyggede og tæt trafikerede byområder, hvor det ikke er muligt eller hensigtsmæssigt, og endvidere meget omkostningstungt, at planlægge større Park & Ride anlæg eller lignende. Bilister fra omegnen med mål i Cityringens område kan som hovedregel med fordel køre til den ved bopælen nærmeste station og siden skifte til Metrosystemet på Hovedbanegården, Nørreport, Østerport eller Nørrebro stationer. Dette vil i langt de fleste tilfælde være den mest hensigtsmæssige løsning.

**Spørgsmål nr. 17:**

"Hvis ministeren er enig i, at der er behov for at begrænse trængslen i København, hvorfor har ministeren så ikke med det samme indarbejdet en metrofiner fra Nørrebro Station mod Brønshøj-Husum og videre mod Gladsaxe i lovforslaget?"

**Svar:**

Som det vil være spørgeren bekendt er der ikke ubegrænsede midler til rådighed heller ikke i statens budget. Staten har sammen med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune valgt at engagere sig i en Cityring med nogen afgrænsningsmuligheder, som der ikke p.t. er taget endelig stilling til. Hvorvidt afgrænsningsmulighederne skal benyttes i fremtiden er i høj grad et spørgsmål for Københavns Kommune, og kommunen er da også p.t. i gang med at undersøge en afgræning i retning mod Brønshøj sammen med muligheden for andre former for betjening (letbane og højklasset bus) i denne retning.

**Spørgsmål nr. 18:**

Side 7/16

"Hvis ministeren er enig i, at trængslen i København skal begrænses, hvorfor er cityringen så ikke i langt højere grad lagt på en måde, så bilister der kører ind mod byen af de store indfaldsveje nemt vil kunne parkere bilen og fortsætte i metroen."

**Svar:**

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 16.

**Spørgsmål nr. 19:**

"Med henvisning til lovforslagets bemærkninger om miljømæssige konsekvenser bedes ministeren uddybe, hvilken betydning metro cityringen vil få i form af færre biler og mindre trængsel og luftforurening i København."

**Svar:**

Ifølge Udredning om Cityringen forventes der som følge af nedgangen i biltrafik og busstrafik samlet for hovedstadsområdet marginale, men positive effekter på både trafikikkerhed, støj og luftforurening i gadeniveau. Samtidig forventes der marginale, men negative effekter på udslip af CO<sub>2</sub> og SO<sub>2</sub> på grund af elproduktion til drift af Cityringen. Det er ved disse beregninger ikke taget højde for teknologiudvikling, hverken for metro eller bilpark, ligesom der ikke er taget højde for udviklingen hen mod mindre CO<sub>2</sub>-intensiv elproduktion. Trængsel som sådan er ikke beregnet særskilt, men det indgår i beregningerne, at de færre biler og busser på vejnettet bevirker, at de resterende trafikanter sparer en smule tid.

De detaljerede beregninger fremgår af Udredning om Cityringen, Teknisk dokumentationsrapport, fra maj 2005, som findes på Transport- og Energiministeriets hjemmeside [www.trm.dk](http://www.trm.dk) under Publikationer, og som er sendt til Trafikudvalget den 27. maj 2005 (Alm. del – Bilag 207).

**Spørgsmål nr. 20:**

"Ministeren bedes oplyse, om der ved anlæg af en Cityring påtænkes indført andre og samtidige tiltag, der vil kunne begrænse antallet af biler i de bydele, Cityringen passerer. "

**Svar:**

Det er ikke forudsat, at der indføres andre og samtidige tiltag med henblik på begrænsning af antallet af biler i de bydele, Cityringen passerer. Jeg finder, at det kan være en god idé for de to kommuner i forbindelse med Cityringen at overveje tiltag f.eks. vedr. parkering, udformning af pladser eller fortrinsret for



visse trafikanter, men jeg vil gerne understrege, at det er et kommunalt anliggende inden for den gældende lovgivning.

Side 8/16

**Spørgsmål nr. 21:**

"Ministeren bedes i forlængelse af sin besvarelse af § 20 spm. S 2874 gøre rede for, hvorvidt det primært er busserne eller bilerne, der hindrer en bedre udnyttelse af gadearealerne til bl.a. forbedringer af gademiljøet med cykelstier, fortove, små-pladser mv."

**Svar:**

Det kan der ikke gives et entydigt svar på.

Med metrodækning af hovedparten af de tætte bydele i København kan gaderne aflastes både for en del af biltrafikken og for en del af bustrafikken. Både biler og busser medfører miljøgener i gaderummene, og en mindskning af denne motoriserede trafik generelt øger mulighederne for mere rekreativ anvendelse af byens rum.

Antalsmæssigt tæller personbilerne selvfølgelig mest, men den tunge trafik – og herunder også bustrafikken – står for en relativt stor del af miljøgenerne i gaderne. Langt de fleste gader med bustrafik er i øvrigt allerede i dag forsynet med cykelstier.

**Spørgsmål nr. 22:**

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt et fald i biltrafikken over kommunegrænsen på 0,9 pct., svarende til 22.000 bilture pr. hverdagsdøgn, lever op til kravet om en optimal samfundsnytte af de investeringer, der vil skulle ske i Cityringen"

**Svar:**

Samfundsnyttens af et anlæg består af bidrag fra mange forskellige kilder. Den samfundsøkonomiske forrentning af Cityringsprojektet er i Udredningen beregnet til ca. 3 pct.

**Spørgsmål nr. 23:**

"Ministeren bedes i forlængelse af sin besvarelse af § 20 spm. S 2875 oplyse, hvorvidt det svarer til de mål, der er sat på miljøområdet, at metroen primært henter passagerer fra andre miljøvenlige transportmidler (bus, cykler og gang), og ikke hos bilisterne. "





**Svar:**

Jeg er ikke bekendt med, hvad det præcist er for mål på miljøområdet, der henvises til i spørgsmålet, men Cityringen vil betyde en opgradering af det kollektive system og dermed være et led i at fremtidssikre det kollektive trafiksystem i hovedstaden.

Et af formålene med Cityringen er at skabe et bedre kollektivt tilbud i den indre del af hovedstaden. Der er derfor ikke noget overraskende i, at mange buspassagerer flytter til det bedre kollektive tilbud, og at nogle S-togsrejsende vil foretrække metroen. Når man måler mod den totale biltrafik, er det heller ikke overraskende, at effekten ikke forventes at være så stor.

En før/efter analyse af trafikken i de dele af byen, der ligger tæt på den eksisterende metros linieføring, viser, at der i de områder har været et fald i personbiltrafikken, f.eks. et fald i biltrafikken over et snit på tværs af Frederiksberg på 8% i 2003 og 13% i 2004.

**Spørgsmål nr. 24:**

"Agter ministeren at indhente udtalelser fra andre myndigheder og ekspertgrupper end Kulturarvstyrelsen i spørgsmålet om beskyttelse af bygninger og bydele med kulturhistorisk værdi i forbindelse med anlægsarbejdet og efter ibrugtagningen af Cityringen? "

**Svar:**

Det fremgår af Udredningen, at også kommunernes bygningsmyndigheder og Kirkeministeriet har været hørt. Det bemærkes endvidere, at den i lovforslagets § 3 stk. 3-4 beskrevne VVM-procedure indebærer en høring af alle relevante myndigheder på et mere detaljeret grundlag.

Med hensyn til beskyttelse af nabobygninger bemærkes, at der inden for volde- ne inkl. Christianshavn gælder en generel beslutning i Borgerrepræsentationen om ikke at tillade grundvandssænkning. Denne bestemmelse er overholdt ved anlæg af den eksisterende metro. Jeg henviser i øvrigt til mit svar af 26. februar 2007 på Trafikudvalgets spørgsmål nr. 148, hvor der mere detaljeret er redegjort for beskyttelsen under anlægget af Cityringen af nabobygninger.

**Spørgsmål nr. 25:**

"Kan ministeren oplyse, hvorvidt - og i givet fald hvor - der forekom sætningskader og revner på ejendomme under anlægget af de første metroetaper?"



**Svar:**

Side 10/16

Ørestadsselskabet har oplyst, at der på de første metroetaper (tunnelstrækningerne) forekom sætningsskader ved udførelsen af Nørreport station (3 ejendomme opført i den tilfyldte voldgrav) og ved passagen af Falkonér Allé (1 ejendom hvor strækningen på vej op skifter fra boret tunnel til tunnel udført i åben grav). De nævnte ejendomme var under skærpet overvågning, og da revnedannelserne overskred på forhånd fastlagte kriterier, blev anlægsarbejdet afbrudt, indtil en forstærkning af de pågældende ejendommers fundamenter var gennemført. Der er via projektets ansvarsforsikring udbetalt erstatning til ejerne af de pågældende ejendomme.

**Spørgsmål nr. 26:**

"Hvilke bindende initiativer vil ministeren tage for at sikre, at evt. budgetoverskridelser ved anlægget af Cityringen ikke pr. automatik opnår den af Metroselskabet ønskede økonomiske støtte hos Folketingets Finansudvalg og de to kommuner?"

**Svar:**

Metroselskabet I/S vil have pligt til at orientere ejerne, hvis den forventede anlægsudgift ændres ud over en på forhånd fastsat tærskelværdi på totaludgiften +/- 3 pct. Forøgelser af anlægsudgiften ud over tærskelværdien, som er større end + 3 pct., udløser en pligt for ejerne til at indhente en forudgående godkendelse af den ændrede anlægsudgift fra de respektive kompetente organer (Folketingets Finansudvalg og de kompetente politiske organer i de to kommuner). Metroselskabet vil også kunne foreslå besparelsesmuligheder.

Der knytter sig en betydelig usikkerhed til det beregnede anlægsoverslag på 15 mia. kr. (2005-prisniveau) i dette indledende projektstade. Anlægsoverslaget for Cityringen vurderes med 80% pct. sandsynlighed at ligge indenfor et interval defineret ved overslaget +/- 3,4 mia.kr., dvs. mellem 11,6 og 18,4 mia.kr. Usikkerheden forventes indskrænket i forbindelse med den videre projektering.

Evt. fordyrelser vil skulle finansieres af staten og de to kommuner efter den aftalte fordelingsnøgle (Københavns Kommune: 50 pct., Frederiksberg Kommune: 8,3 pct. og staten: 41,7 pct.). Metroselskabet kan derfor ikke siges pr. automatik at opnå godkendelse af budgetoverskridelser.

**Spørgsmål nr. 27:**

"Ministeren bedes oplyse, hvordan den massive udvidelse af motorvejsnettet, der i disse år foregår i hovedstadsregionen, ikke vil medvirke til at biltrafikken i de centrale bydele, bryder sammen inden færdiggørelsen af Cityringen."



**Svar:**

Side 11/16

Med de igangværende og besluttede udbygninger af motorvejsnettet i hovedstadsområdet er der taget hul på løsningen af en række konkrete trafikafviklingsproblemer på det overordnede vejnet i regionen. Regeringen har som bekendt endvidere nedsat en Infrastrukturkommission, der skal analysere udviklingen i trafikken og scenarier for løsningen af de trafikale problemer på længere sigt, som kan danne et velfunderet grundlag for en kommende investeringsplan. Blandt Infrastrukturkommissionen fokusområder vil være trængselsproblemer på vejene i hovedstadsområdet og mulighederne for at afhjælpe disse.

**Spørgsmål nr. 28:**

"Ministeren bedes give en grundig vurdering af, hvorfor der ikke skal afsættes en pulje indeholdende en reserve til uforudsete hændelser i forbindelse med byggeriet af Cityringen."

**Svar:**

Der forekommer erfaringsmæssigt fordyrelser i forbindelse med gennemførelse af store anlægsprojekter som Cityringen. Det er min overbevisning, at det er mest hensigtsmæssigt at tage stilling til fordyrelser, når de opstår, frem for på forhånd at afsætte en reserve.

Der knytter sig en betydelig usikkerhed til det beregnede anlægsoverslag på 15 mia. kr. (2005-prisniveau) i dette indledende projektstade. Anlægsoverslaget for Cityringen vurderes med 80% pct. sandsynlighed at ligge indenfor et interval defineret ved overslaget +/- 3,4 mia.kr., dvs. mellem 11,6 og 18,4 mia.kr.

**Spørgsmål nr. 29:**

"Ministeren bedes oplyse, om der vil kunne ske ændringer i linieføringen og placeringen af stationer på basis af nye data i OTM-modellen."

**Svar:**

Lovforslaget udmønter den principaftale, som er indgået mellem de tre aftalparter, og som er bakket op af brede politiske flertal hos hver af de tre parter. Det er på den baggrund ikke min hensigt, at nye data fra OTM-modellen skal åbne for en genforhandling af linjeføringen.

**Spørgsmål nr. 30:**

"Er der ved fravalget af en metrostation ved Kvæsthusbroen taget hensyn til, at Holmen – under forudsætning af at der etableres en bro eller direkte færgeforbindelse over havnen – vil være en del af stationens umiddelbare opland? "



**Svar:**

Side 12/16

Undersøgelsen af en station på Larsens Plads som alternativ til stationen v/Frederiks Kirke fremgår af Screeningsrapporten fra 2003. Undersøgelsen tog højde for en fast forbindelse for lette trafikanter til Holmen og oplandet på Holmen og Refshaleøen.

**Spørgsmål nr. 31:**

"Ministeren bedes oplyse, hvor mange passagerer der formodes at ville undlade at benytte Cityringen, såfremt der tilføjes ekstra stationer og rejsetiden dermed forlænges."

**Svar:**

En sådan beregning er ikke udført. De tidligere udførte beregninger vedrørende mulige ekstra stationer giver imidlertid en god indikation af, hvilken effekt dette vil have, se svaret på spørgsmål 14. Der henvises også til resultatet af Carlsberg-undersøgelsen, som er sendt til Trafikudvalget den 21. marts 2007.

**Spørgsmål nr. 32:**

"Finder ministeren ikke, at anlæg af flere stationer vil kunne tiltrække flere passagerer, og at dette vil kunne opveje den begrænsede ulempe, en længere rejsetid giver?"

**Svar:**

Der henvises til svaret på spørgsmål 31.

**Spørgsmål nr. 33:**

"Ministeren bedes oplyse, hvilke områder/bydele af Københavns og Frederiksberg kommuner, der ikke vil være dækket af Cityringen, samt hvilke initiativer, der vil blive iværksat, så også disse bydele vil kunne drage nytte af de fordele metroen tilvejebringer, for eksempel i forhold til områderne omkring Rigshospitalet og Skt. Hans Torv, der risikerer at få forringet bustrafikken, når denne reduceres på grund af metroens linieføring. "

**Svar:**

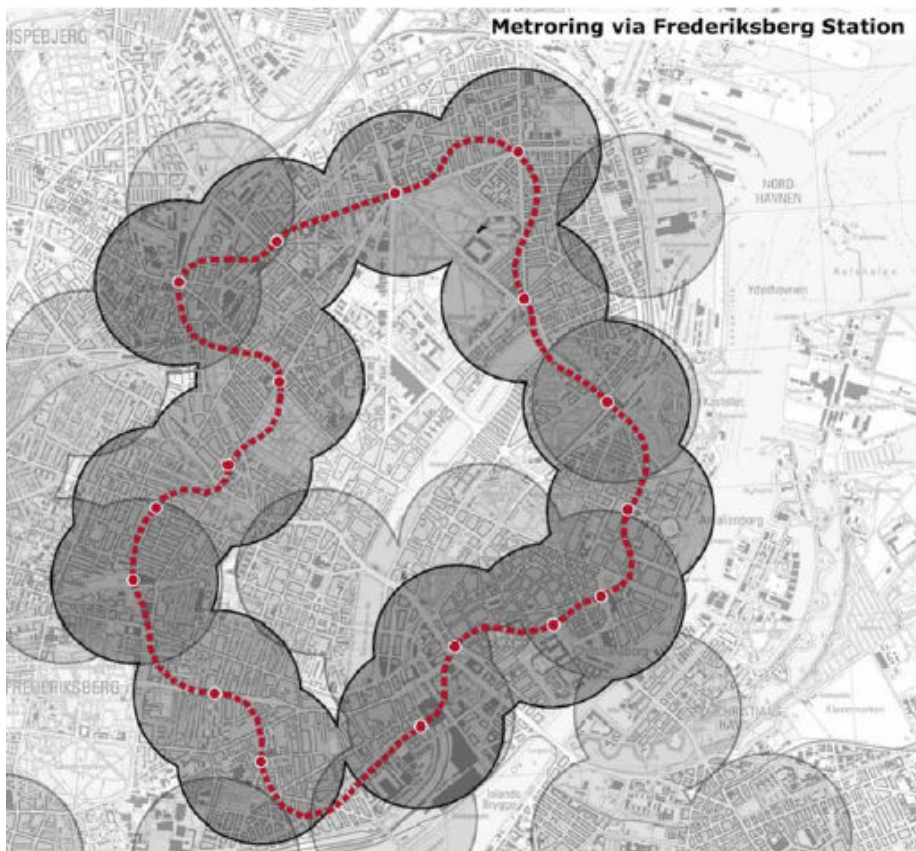
I de tætte bydele i centalkommunerne vil 85 % have en station inden for 600 m's gangafstand, og i så godt som alle dele af tætbyen vil der være en station inden for 1000 m's gang- og cykelafstand.

På figuren, der stammer fra Københavns Kommunes "Planredegørelse for den kollektive trafik i København" fra april 2005, er vist stationsoplande (600 m radius) for eksisterende baner (lyse cirkler) og Cityringen (mørke cirkler).

Netop de nævnte områder omkring Rigshospitalet og Skt. Hans Torv vil være blandt de områder i tætbyen, der vil have den længste gangafstand til den nærmeste station. Den kollektive trafikbetjening af netop disse områder vil derfor også i fremtiden bestå af busbetjening, herunder eventuelt tilbringerbusser til de nærmeste stationer. En betydelig del af passagererne vælger i øvrigt i centralkommunerne at cykle til stationen i de tilfælde, hvor afstanden overstiger almindelig gangafstand.

Uden for de eksisterende, tætte bydele vil især den nordvestlige korridor ud mod Brønshøj (og eventuelt videre mod Herlev og Gladsaxe) være uden banebetjening. Det undersøges derfor i Københavns Kommune i år, om det vil være realistisk at metrobetjene også denne sektor, og om der i den anledning skal ske en fremtidssikring af Cityringen i form af anlæg af et afgreningskammer, der vil muliggøre en senere metroafgrening mod nordvest.

Her ud over vil det på længere sigt kunne blive aktuelt at metrobetjene nogle af de store byudviklingsområder langs havnen og Øresundskysten. Også disse muligheder forventes nærmere belyst i forbindelse med Københavns Kommunes langsigtede planlægning.





**Spørgsmål nr. 34:**

"Ministeren bedes oplyse, hvor der i linjeføringen af metrocityringen er anlagt stationer, hvor det primære hensyn ikke har været passagergrundlaget, men derimod andre hensyn? Eksempelvis har Københavertunnelgruppen anført, at en stationsplacering ved Frihedsmuseet vil kunne tiltrække flere passagerer, bl.a. mange turister, end en placering ved Frederikskirken."

**Svar:**

Cityringens stationer er som udgangspunkt placeret så de bedst muligt dækker deres opland. Kun for så vidt angår de 5 stationer, der er placeret ved skæringerne med de eksisterende S-bane- og metrostrækninger, har omstigningsmulighederne været styrende for stationernes placering. Ved øvrige stationer er der ved stationernes detaljerede indplacering indgået hensyn til sammenhæng med nabostationernes dækning af oplandet, stationens indpasning i byrummet, tilgængelighed til stationen og omstigningsmuligheder til busnettet. For ingen stationer har hensyn til betjeningen af turistmål haft nogen selvstændig betydning for stationens placering.

Med hensyn til den nævnte stationsplacering ved Frihedsmuseet gælder, at en stor del af oplandet udgøres af havnen og parkområderne omkring Kastellet. Derimod er stationen ved Frederiks Kirke placeret centralt i forhold til Frederiksstadens boliger og arbejdspladser og nogenlunde midt mellem nabostationerne Kongens Nytorv og Østerport.

**Spørgsmål nr. 35:**

"Ministeren bedes gøre rede for de sikkerhedsmæssige aspekter ved at anlægge en station ved Frederikskirken, hvortil der kun er adgang via elevatorer, men ikke trapper."

**Svar:**

Det fremgår af Udredningen, at stationen forudsættes forsynet med faste nødtrapper i begge ender af perronen. Der er således ikke kun adgang via elevatorer i en nødsituation.

**Spørgsmål nr. 36:**

"Ministeren bedes gøre rede for, hvilke fødelinier fra omegnen til Cityringen, der kan være relevante, og hvorfor disse ikke er inddraget i planlægningen."

**Svar:**

Cityringen spiller tæt sammen med det øvrige banesystem i hovedstadsområdet, i og med at der er omstignings-/føde-muligheder til alle S-togslinier og regionaltoget i hovedstadsområdet. Cityringen er planlagt, så den er forbe-



redt for eventuelle afgreninger i retning mod Brønshøj, mod Sydhavnen og mod Nordhavn/Nordøstamager. Derudover er der i udredningen regnet med et eksempel på et tilpasset busnet, der også bringer buspassagerer til og fra Cityringen. De Cityringsstationer, der ifølge Udredningen får flest omstigere fra bus, er Nørrebro st., v/Vibenshus Runddel, v/Rådmandsmarken, v/Aksel Møllers Have og v/Rådhuspladsen.

Cityringen vil kunne fungere, uden at de nuværende buslinier erstattes af mere højklassede fødelinier, og det er derfor ikke generelt anset som nødvendigt på nuværende tidspunkt at fastlægge eventuelle opgraderinger af busnettet, der i øvrigt i høj grad anses for et kommunalt ansvarsområde. Københavns Kommune undersøger således, som også nævnt i svaret på spørgsmål 17, en eventuel opgradering i retning mod Brønshøj, idet der - hvis der skal være tale om en afgang fra Cityringen - skal medtages forberedelser hertil i Cityringsprojektet jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3. Der er ikke p.t., så vidt det er mig bekendt, taget stilling til, om det er muligt at finansiere eventuelle opgraderinger.

**Spørgsmål nr. 37:**

"Da ministeren i sin besvarelse af § 20 spm. S 2878 om, hvilke initiativer der gøres i hovedstadsområdet i tiden frem mod færdiggørelsen af cityringen for at forhindre, at biltrafikken i hovedstadsområdet bryder sammen, bl.a. henviser til, at der ses på forbedringsmuligheder i banekorridoren København-Roskilde/Ringsted, bedes ministeren oplyse, om ministeren vil medgive, at henvisningen i svaret på spm. S 2878 til jernbaneforbindelsen mellem København og Ringsted som trængselsbegrænsende initiativ indtil cityringen er etableret, ikke giver megen mening, i og med, denne jernbaneforbindelse ikke løser trængselsproblemer i forbindelse med bilpendling i Frederikssund-, Hillerød- og Helsingørfingrene og at der derfor er behov for, at metro city ringens linieføring tilrettelægges, så pendlere fra de 3 nordlige fingre nemt kan sætte bilen og tage metroen?"

**Svar:**

Jeg er enig i, at der ikke er grund til at antage, at etablering af mere jernbanekapacitet mellem København og Ringsted i sig selv vil rumme nogen effekter for bilpendlingen i fingrene til Frederikssund, Hillerød og Helsingør. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 16 (og 18).

**Spørgsmål nr. 38:**

"Ministeren bedes uddybe ministeriets bemærkninger i relation til den bekymring Frederiks-kirkens menighedsråd giver udtryk for i sit høringssvar. Der henvises til, at i ministeriets bemærkninger anføres det, at "der i videst mulig omfang undgås direkte indgreb i kirkens fundamentskonstruktioner", men er



dette en tilstrækkelig sikkerhed for, at der ikke vil opstå de skader, som menighedsrådet giver udtryk for?"

Side 16/16

**Svar:**

Jeg henviser til mit svar på Trafikudvalgets spørgsmål nr. 3.

**Spørgsmål nr. 39:**

"Ministeren bedes gøre rede for omfanget af de tekniske indgreb, der vil ske i én af Københavns fineste pladsdannelse – nemlig ved Frederikskirken – ved at placere en station dér, og hvilken æstetisk effekt dette vil have."

**Svar:**

Udredningen indeholder oplysninger om den forudsatte udformning af forpladsarealerne ved stationen v/Frederiks Kirke. Den videre bearbejdning af projektet må forventes at medføre justeringer af disse oplysninger. Udformningen, som den er vist, er et resultat af drøftelser med Københavns Kommunes forvaltninger. Der pågår, som det fremgår af akt 165 af 1. juni 2006, sideløbende med lovarbejdet fortsat udredning af tekniske spørgsmål i forbindelse med kommunens arbejde vedrørende stationsforpladser og skakte. Det bemærkes endelig, at den i lovforslagets § 3 stk. 3-4 beskrevne VVM-procedure også omfatter behandling af æstetiske spørgsmål på et mere detaljeret grundlag, end der foreligger p.t.

**Spørgsmål nr. 40:**

"Vil der blive nedsat en bredt funderet følgegruppe, der tæller alle Folketingets partier samt borger- og miljøgrupper – og ikke kun partierne bag metroaftalen?"

**Svar:**

Nej, det er der ikke planer om. Alle Folketingets partier på nær Enhedslisten står bag Cityringsaftalen, og der kommer offentlige høringer i forbindelse med VVM-processen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen