

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 30. oktober 2008
Dok.id
J. nr. 004-U18-685
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 3. oktober 2008 stillet mig følgende spørgsmål 1114 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1114:

"Ministeren bedes kommentere brevet fra Lise-Lotto Ascanius vedr. etablering af metrostation ved Marmorkirken, jf. TRU alm. del - bilag 562."

Svar:

Jeg har forelagt brevet fra Lise-Lotte Ascanius med det vedlagte notat for Metroselskabet. Notatet indeholder kirkens teknikeres bekymringer vedr. placeringen af Cityringsstationen ved Frederiks Kirke (Marmorkirken) og et forslag til en anden placering af stationen.

Metroselskabets kommentarer til notatet er følgende, hvortil jeg skal henholde mig:

"I følgebrevet og det vedhæftede notat gives udtryk for bekymring for, at der opstår uoprettelige skader, eller at kirken ligefrem styrter sammen, fordi den omtalte spunsvæg kollapser på grund af kirkens vægt.

Hertil bemærkes, at der ikke er tale om en spunsvæg, men om en meget kraftig betonkonstruktion, som etableres, før udgravningen til stationen påbegyndes. Inden arbejdet med stationen overhovedet tillades igangsat, vil entreprenørens metodevalg og beregninger – ud over Metroselskabets tilsyn – blive efterprøvet af en uafhængig assessor samt forsikringsselskabet og derefter godkendt af Trafikstyrelsen. En kollaps af konstruktionen er således utænkelig.

I notatet gives endvidere udtryk for bekymring for, at etablering af byggegruben kan give anledning til indsivning af grundvand og dermed sænkning af grundvandsspejlet med risiko for skader på de egestolper, kirken er funderet på.

Hertil bemærkes, at inden udgravningen til stationen påbegyndes, etableres der en tæt og meget kraftig betonkonstruktion rundt om byggegruben. Herved minimeres indtrængningen af grundvand. Den meget begrænsede indtrængning af grundvand kompenseres herefter ved injicering af vand tilbage til grundvandet omkring byggegruben. Under hele processen overvåges grundvandsspejlet



løbende, og såfremt det varierer mere end den naturlige årstidsvariation, vil dette blive kompenseret via øget eller mindsket injicering.

Metroselskabet har omfattende og gode erfaringer med denne metode, som i stort omfang har været anvendt under anlæg af den eksisterende Metro.

Der udtrykkes i notatet bekymring for, at selv en mindre sammenskridning i forbindelse med anlægsarbejdet vil forårsage bevægelser, som kirkens vægge ikke kan optage og som derfor kan føre til skader, som vil være uoprettelige, fordi den massive marmor, kirken er bygget af, ikke eksisterer mere.

Hertil bemærkes, at Frederiks Kirke ligesom andre følsomme bygninger i nærheden af Metrobyggeriet på forhånd vil blive registreret og desuden påsat følepunkter, således at løbende målinger vil vise, hvis der til trods for de forebyggende tiltag skulle opstå bevægelser. I givet fald vil der blive grebet ind, inden der sker skader på bygningen.

Der udtrykkes i brevet og indirekte også i notatet bekymring for, at der opstår støjgener i Metroens driftsfase.

Hertil bemærkes, at sådanne gener vil blive forebygget allerede i forbindelse med anlægsprocessen. Når stationens råkonstruktion er færdig, vil Metroselskabet på basis af målinger i kirken af effekten af en kunstig vibrationskilde anbragt i niveau med de kommende Metrospor vurdere, hvorvidt der måtte være behov for at anvende særlige sporkonstruktioner i og omkring denne station.

I såvel brevet som notatet omtales et forslag fra Frederiks Kirke til en ændret placering af stationen ca. 30 meter væk fra kirken under Store Kongensgade. Til fordel for denne løsning nævnes, at en sådan placering ville reducere risikoen for skader på kirken væsentligt, og samtidig mindske virkningen af støjgener i driftsperioden.

Hertil bemærkes, at det – uden at dette er undersøgt i detaljer – formentlig ville være teknisk muligt at flytte skakten til stationen ud under Store Kongensgade, selv om hovedtrappen bibeholdes i udmundingen af Frederiksgade i Store Kongensgade, således som foreslået af kirken. Dette ville imidlertid medføre, at stationsskakten ville fylde hele Store Kongensgade fra facade til facade i en længde på ca. 150 meter.

I givet fald måtte al trafikken, herunder den meget omfattende bustrafik i Store Kongensgade, omlægges med en voldsom belastning også af lokale boligkvarterer til følge. Endvidere ville facadeadgangen til ca. 20 ejendomme blive afskåret, således at der ville skulle skaffes adgang gennem baggårdene til boliger og kontorer, mens alle butikkerne i disse ejendomme måtte lukkes.

Disse meget omfattende indgreb i lokalområdet ville skulle afvejes over for de bekymringer, som er omtalt og kommenteret ovenfor, og som med de forebyg-



gende foranstaltninger, der er forudsat, må betragtes som ubegrundede, selv om de er forståelige.”

Side 3/3

Jeg bemærker afslutningsvis, at min forgænger Flemming Hansen – som lovet i svar af 31. maj 2007 på Trafikudvalgets spørgsmål 45 vedrørende L 159 - uanset at dette er en selvfølge, har pålagt Metroselskabet at sikre, at anlægsarbejderne i forbindelse med stationen ved Frederiks Kirke (Marmorkirken) vil blive gennemført på en sådan måde, at der ikke vil opstå nogen fare for kirken, hverken under etableringen eller senere – i driftsfasen. Dette er naturligvis stadig gældende.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed