

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Københavns Rådhus
Rådhuspladsen 1
1599 København V

Sendt pr. post og mail til: cbu@okf.kk.dk

29. september 2008

Indsigelse mod VVM rapport om Cityringen.

ATP Ejendomme A/S, der er ejer af ejendommene

- Højbro Plads 8-10/Gl. Strand 28 og 34, 1200 København K, matr.nr. 1 og 7 Strand kvarter
- Ved Stranden 18/Fortunstræde 7, 1065 København K, matr.nr. 152 Øster kvarter
- Ved Stranden 14/Admiralgade 24, 1061 København K, matr.nr. 154 Øster kvarter

ATP Ejendomme A/S
Gothersgade 49
Postboks 2160
1016 København K

Tlf.: +45 33 36 61 61
Fax: +45 33 36 61 62
atpe@atp-ejendomme.dk
www.atp-ejendomme.dk

gør herved indsigelse mod placeringen af metrostationen på Gammel Strand i København og det meget omfattende, langvarige og generende byggeri en placering her vil medføre.

Det er vores opfattelse, at den foreslåede placering, som er det "smalleste" sted på Gl. Strand, ikke er egnet til en metrostation, og at der ikke tilstrækkelig fyldestgørende og konkret er redegjort for følgerne af byggeriet, hverken på kort eller på lang sigt. Vi skal derfor foreslå, at metrostationen rykkes 1-200 meter længere ned af Gl. Strand, hvor pladsen er meget bredere. Ligeledes vil det fremlagte forslag permanent ødelægge adgangsvejene til vore ejendomme, herunder anvendelsen af parkeringskælderen under ejendommen Gammel Strand 28. Herudover finder vi, at den planlagte omfattende cykelparkering vil være ødelæggende for hele miljøet på Gl. Strand.

Det er ej heller tilstrækkeligt dokumenteret, at et byggeri så tæt på kanalen og så tæt på gamle pælefunderede huse vil kunne ske uden stor risiko for alvorlige skader på husene. Det skal endvidere bemærkes, at afsnittet om grundvand på Cityringens hjemmeside er utilstrækkeligt underbygget.

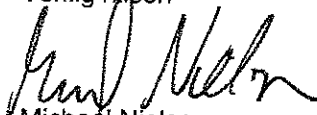
Erfaringerne fra anlægget af metrostationen på Kongens Nytorv kan ikke overføres på Gammel Strand, hvor forholdene er væsentligt forskellige.

Vi har netop gennemført en særdeles omfattende og kostbar renovering af alle vore tre ejendomme på Gammel Strand. Vi er yderst bekymrede for både påvirkningen af ejendommens fysiske tilstand under byggeriet samt for muligheden for at anvende ejendommene på forsvarlig vis.

Arbejdet med bygningen af en metrostation i området må forventes at vare 8-10 år og vil blive meget omfattende, hvilket vil medføre så store gener for vores lejere, at vi må forvente fraflytninger, krav om nedslag i huslejen, samt manglende mulighed for genudlejning. Herudover vil parkeringskælderen i Gammel Strand 28 ikke kunne anvendes i byggeperioden. Dette vil resultere i store tab i indtjeningen for ATP Ejendomme. Vi skal derfor allerede nu varsle erstatningskrav for ethvert tab, som byggeriet måtte påføre vore ejendomsinvesteringer i området.

På basis af ovenstående skal vi anmode om, at placeringen af en metrostation på Gammel Strand tages op til fornyet overvejelse, ligesom vi gerne vil i dialog med myndighederne om, hvorledes generne i byggeperioden kan reduceres.

Venlig hilsen



Michael Nielsen
Direktør



**DET KONGELIGE AKADEMI FOR DE SKØNNE KUNSTER
AKADEMIRAADET**

Akademiraadets opgave er at fremme kunsten og rådgive staten i kunstneriske spørgsmål

Kongens Nytorv 1 Postboks 9042 1022 København K
Tlf +45 33 74 49 10 Fax 33 15 68 41 e-post: info@akademiraadet.dk www.akademiraadet.dk

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling, Rådhuset
1599 København V

Også sendt til cbu@okf.kk.dk

Charlottenborg, den 1. oktober 2008
25.02.40 bem.til VVM-redegørelsen

Bemærkninger til VVM-redegørelse for anlæg af metro-ringbanen.

Akademiraadet skal indledningsvis udtrykke sin tilfredshed over udsigten til, at København med Cityringen får udvidet sit metronet.

Vedrørende stationernes placering og udformning har rådet følgende bemærkninger:

Den historiske bykerne er med sine tætte byrum særlig følsom over for omfattende indgreb, hvilket tydeligt fremgår af redegørelsens stationsudformninger ved Gammel Strand, ved Kongens. Nytorv og ved Marmorkirken. Disse steders stemning og rekreative brug vil blive væsentligt forringet af det gadeinventar, som trapper, elevatorer, udluftnings-aggregater og cykleparkering repræsenterer, med mindre der foretages særlige vurderinger af disse forhold, hvilket ikke ses medtaget i den forelagte VVM-redegørelse. Se på Christianshavns Torv og andre metrostationer.

Det undrer, at der ikke er formuleret kriterier for ændringer i de byarkitektoniske værdier, der berøres af de omfattende fysiske indgreb. De arkitektoniske konsekvenser – forstået i bred betydning - ved stationernes indpasning i byens rum vægtes forsvindende lidt i den samlede vurdering.

Man har på et tidligt tidspunkt fravalgt at udbore stationerne til fordel for 'cut and cover' metoden, hvor stationen i princippet bygges ovenfra for til sidst at lukkes i

det oprindelige gadeplan. Metoden medfører en byggegrube i stationens størrelse og fastlåser placeringen af trappe- og elevatorforbindelser og udluftningsaggregater. En boret station kan derimod udføres - ligesom togtunnelerne - uden indvirkning på det offentlige rum, indtil den skal forbindes til gadeplan med nævnte trapper etc.

VVM-redegørelsen viser, at det er nødvendigt at omtænke stationskonceptet, så der udføres borede stationer i de nævnte områder, der har særlige kvaliteter. Stationerne kan placeres under bygninger uafhængigt af eksisterende pladser, og adgangen til dem kan indpasses smidigt i byrummet.

Venlig hilsen

Kristine Jensen
formand for Akademiraadet

Peter Hiort Gammel Strand 52 1202 København K

Jens Christian Grøndahl Læderstræde 36 1201 København K

"Cityringen"
Økonomiforvaltningen
Center for byudvikling
Københavns Rådhus
1599 København V

30. september 2008

Høringssvar vedr. "Cityringen":

Hermed skal undertegnede opfordre til, at planerne for Metroens kommende Cityring revideres, således at der ikke anlægges stationer henholdsvis ved Marmorkirken og på Gammel Strand, ligesom vi opfordrer til, at der ikke anlægges nødudgang på Nikolaj Plads. Vi opfordrer til, at de nævnte stationer anlægges henholdsvis ved Kvæsthusbroen og på Christiansborg Slotsplads. I det følgende vil vi særligt koncentrere os om planerne for stationen "Ved Christiansborg", som tænkes placeret på Gammel Strand – kun 400 meter eller fem minutters gang fra metrostationen på Kongens Nytorv.

Der er for begge stationers vedkommende tale om anlægsarbejder, hvis kompleksitet gør det umuligt at udstede garantier for, at projektet ikke vil medføre ubodelig skade på de berørte historiske bygningsværker. Marmorkirken, Nikolaj Kirke og Christiansborg Slotskirke er uomstøtelige kulturskatte, og det samme er Assistenshuset, Thorvaldsens Museum samt de fredede ejendomme langs Ved Stranden og Gammel Strand.

Sidstnævnte byrum udgør kvintessensen af Guldalderens København og er som sådan et levende kulturklenodie med en på europæisk plan enestående homogenitet. På intet andet sted i byen er så mange historiske lag til stede på samme tid, fra det skjulte strandsands arkæologiske vidnesbyrd til de fornemme eksempler på 1700- og 1800-tallets bygningskunst. Samtidig har det moderne liv fundet sig til rette i de historiske rammer uden at spolere den oprindelige intimitet, og det er ud over de historiske bygninger netop pladsens intime særpræg, der sættes over styr, hvis planerne for en metrostation gennemføres.

I den forbindelse er det relevant at citere fra en artikel i Berlingske Tidende den 29. juni i år, hvor projektleder for VVM-redegørelsen Lene Wagner Hartmann udtaler, at "det er sådan, at stationsboksene har den størrelse, de har. Og de skal nogle steder skrues ned i gaderum, som gerne måtte have været noget større." Ja, Gammel Strand måtte gerne være større, hvis det er en metrostation, man vil have, men det er Gammel Strand nu engang ikke.

Vores overordnede synspunkt er, at man ved at insistere på anlæggelse af de ovennævnte metrostationer

ner risikerer at pådrage sig ansvaret for, at umistelige kulturværdier går til grunde, samt at Gammel Strands enestående miljø vil blive ødelagt for bestandigt. Vores overordnede konklusion er derfor, at man bør lade tvivlen komme kulturværdierne til gode og undlade stationsbyggeri såvel ved Marmor-kirken som på Gammel Strand.

Anlægsperioden

Af det offentliggjorte materiale fremgår, at anlægsperioden som et minimum vil strække sig over en tiårig periode, da stationen af tekniske grunde skal placeres betydeligt dybere end de øvrige metrostationer. Eftersom arkæologiske undersøgelser og hensynet til de omkringliggende fredede bygninger formentlig vil indebære en lang række komplikationer, må anlægsperioden imidlertid forventes at blive længere end de bebudede 10 år.

Det fremgår i øvrigt, at Gammel Strand og dele af Frederiksholms Kanal i anlægsperioden vil fremstå som én stor byggeplads afgrænset af et fire meter højt plankeværk og med en passage på kun fem meter mellem plankeværk og beboere.

Konsekvenser

Vi ser ikke, at Københavns Brandvæsen endnu har tilkendegivet, at ovennævnte forhold vil være betryggende m.h.t. brandslukningsopgaver på Gammel Strand. Det vil da også være umuligt for brandslukningskøretøjer at manøvrere i det fem meter smalle mellemrum mellem husfacader og plankeværk endsige dreje om hjørnet fra Nybrogade eller Naboløs. Det må derfor konkluderes, at ejendommene ved Gammel Strand i en periode på mindst 10 år vil være deciderede brandfælder.

Allerede på nuværende tidspunkt er det forbundet med meget store vanskeligheder for Brandvæsenets køretøjer at få passage gennem Kompagnistræde og Naboløs, og en indskrænkning af manøvrermulighederne på Gammel Strand vil være helt uoverskuelig og hasarderet.

Hertil kommer anlægsarbejdets alvorlige konsekvenser for erhvervslivet på Gammel Strand, hvor der ud over kulturinstitutioner, butikker, virksomheder, lægekonsultationer, organisationer m.m. findes et rigt varieret og højt kvalificeret restaurationsliv. I modsætning til "tivoliseringen" af eksempelvis Nyhavn indgår alle disse aktører på en smidig og hensynsfuld måde i det samlede billede af et byrum, hvor fortid og nutid glider over i hinanden.

Dette gælder ikke mindst erhvervslivet i kælderlokalerne, hvor man finder alt lige fra tandlæger til cafeer og antikvitetshandlere. Disse butikker vil blive tvangslukket på grund af byggeriet, men det må forventes, at også andre virksomheder fortrækker, fordi voldsomme rystelser samt ulidelig støj og støv fra byggepladsen sammen med den intense lastbiltrafik til og fra umuliggør udøvelsen af et hvilket som helst erhverv.

Desuden vil selv nok så mange "strategier" ikke på betryggende vis kunne forhindre de forhøjede koncentrationer af partikeludslip og den overskridelse af grænseværdierne for støjniveau, som byggeriet ifølge de foreliggende oplysninger vil indebære. Alene de bebudede koncentrationer af partikeludslip udgør en helbredsrisiko, som det ikke ses, at bygherrerne på nogen dokumenteret og forsvarlig måde vil have mulighed for at sikre borgerne imod.

Bygherrerne ses heller ikke at have fremlagt dokumentation for, at beboere og erhvervsudøvere vil kunne skånes for støv og støj over de lovlige niveauer, da dette ved så stort et byggeri i så snævert et byrum ganske enkelt ikke er muligt.

Dertil kommer, at københavnernes og deres gæster i form af turister og danskere fra andre landsdele vil have mistet et af byens mest elskede åndehuller. Navnkundige institutioner som f.eks. Krogs Fiskerestaurant vil have drejet nøglen rundt, sandsynligvis afløst af anonyme kæde-forretninger, og markedsværdien af ejendommene ved Gammel Strand vil falde drastisk. Dette indebærer bl.a., at beboere i hele området er tvunget til at blive boende, fordi deres ejerboliger ikke vil kunne sælges.

Det må som konsekvens heraf forventes, at erstatningskrav i en uoverskuelig størrelsesorden fra restauratører og ejendomsbesiddere skal lægges til de ukendte og væsentligt maksimerede udgifter, som vil være forbundet med at anlægge en så kompliceret metrostation på så lille en plads så tæt på kanal og fredede ejendomme.

Den færdige metrostation

Selv hvis man forudsætter, at anlæggelsen af metrostationen på Gammel Strand forløber planmæssigt, vil det være en fuldkommen forandret plads, der om 10 år danner kulisse for strømmen af passagerer på vej op eller ned. En plads, der i kraft af det smalle rum fra husrække til kanal vil være reduceret til afstanden mellem nedgang og opgang, elevatorårne og ventilations-anlæg samt de uundgåelige toiletfaciliteters bastante og uskønne tilstedeværelse.

Konsekvenser

Det kendte erhvervs- og restaurationsliv vil være fortid, afløst af anonyme trafikbutikker som Netto og Baresso, og de historiske bygninger vil være reduceret til afsjælede sætstykker for trafik-afviklingen. Trafikken i form af busser, cykler og fodgængere vil til gengæld være taget til i et omfang, som et skrøbeligt og begrænset byrum som dette ikke kan bære.

Hvis blot 10 % af stationens forventede brugere ankommer på cykel, vil der hver dag stå – eller ligge – 1.000 cykler i den smalle trekant mellem Assistenshuset, Højbro Plads, kanalen og rækken af husfacader. At løse problemet med cykelparkering er som at løse cirkelns kvadratur, og hverken i Amsterdam, København eller andre cyklistbyer er det lykkedes, hvad enten man forsøger sig med parkering underjordisk eller i etager.

Man behøver blot at kaste et blik på det kaos, der kendetegner cykelparkeringen ved de eksisterende S- og Metrostationer for at indse den alvorlige belastning, dette vil indebære. Hertil kommer et forventet antal turistbusser (op til 60 i døgnet), der tilmed må bruge pladsen som vendeplads, fordi de (allerede i dag) ikke kan komme rundt om hjørnet Nybrogade/ Rådhusstræde.

Da Gammel Strand vil have mistet sit naturlige liv i form af det harmoniske samspil mellem erhvervs- liv, kulturinstitutioner, restauranter og rekreativt frirum, må det forventes, at pladsen i lighed med andre af byens trafikknudepunkter navnlig i aften- og nattetimerne bliver et råt og utrygt sted, hvor ingen har lyst til at dvæle i længere tid, og hvor de hastigt forbigående metropassagerer næppe vil føle den samme omsorg og ansvarlighed over for stedets kulturelle værdier, som kendetegner pladsens brugere i dag.

Resultatet vil være et sølle og skurvet byrum, hvor affald, grafitti og de allestedsnærværende cykler i tusindvis vil kappes om at betone den triste stemning.

Risici

Ved et borgermøde i Vartov den 15. september arrangeret af Metroselskabet og Københavns Kommune udtalte Metroselskabets repræsentanter, at der ikke kunne udstedes garanti for, at områdets fredede historiske bygninger ikke vil lide skade, men at der jf. de foreløbige erfaringer med metrobyggeriet ikke burde opstå problemer. Man svarede imidlertid nej på spørgsmålet, hvorvidt man efter at have fuldendt de eksisterende metrolinjer har foretaget en systematisk overordnet evaluering med hensyn til eventuelle skader på bygninger forårsaget af byggeriet.

I den forbindelse vækker det stærk forundring, at Københavns Kommune ikke allerede før de eksisterende metrolinjers anlæggelse sikrede sig, at Metroselskabet blev forpligtet til en sådan overordnet analyse. Det virker ufatteligt og stærkt angribeligt, at man ikke inden arbejdet på Cityringen forpligtede Metroselskabet hertil.

I sagens natur vil en sådan løbende evaluering først kunne fuldendes om mange år. De eksisterende metrostrækninger er så nye, at vi endnu ikke ved, om anlægningen af dem på længere sigt vil vise sig at have haft ødelæggende indvirkning på historiske bygningsværker og monumenter over og omkring stationer og linjeføring.

Hvis man konsulterer det offentligt tilgængelige materiale om Cityringen, herunder VVM-redegørelsen, må det konkluderes, at spørgsmålet om risici for de historiske bygninger enten ignoreres eller bagatelliseres.

Det vækker i den forbindelse stor bekymring, at kommunens VVM-redegørelse udelukkende baserer sig på ekspertudsagn og konsulentbistand fra Metroselskabets kontrahenter, skønt der er tale om det mest ambitiøse og omfattende anlægsarbejde i København i et halvt hundrede år. Et forhold, der i sig selv rejser tvivl om projektets lødighed.

Ved det omtalte borgermøde udtalte en repræsentant for Københavns Kommune, at man i forbindelse med en VVM-redegørelse sædvanligvis ikke indhenter to indbyrdes uafhængige ekspertudsagn. Til dette er blot at sige, at man i forbindelse med et så omfangsrigt og drastisk indgreb i det historiske Københavns mest sårbare byrum burde indhente en alternativ og af bygherrerne helt uafhængig redegørelse, der kunne sikre dokumentationens lødighed.

Kommunens repræsentant udtalte desuden, at kommunens embedsmænd selv indhenter ekspertudsagn fra tredje side for at efterprøve VVM-redegørelsen, men også denne praksis må vække bekymring, eftersom kommunen samtidig er bygherre. Det rigtige og betryggende ville i en så alvorlig sag have været, at Københavns Kommune og Metroselskabet overlod det til en tredje, uvildig part at agere opdragsgiver ved indhentningen af de relevante ekspertvurderinger.

Konsekvenser

En aktuel sag fra Amsterdam illustrerer spørgsmålets alvor: Anlæggelsen af byens nye nord-sydgå-

ende metrolinje har for et par uger siden forårsaget, at beboerne i fire huse fra 1700-hundredetallet måtte evakueres øjeblikkeligt, efter at husene kollapsede. De evakuerede beboere vil måske aldrig kunne vende tilbage til deres hjem, da husene anses for livsfarlige at opholde sig i.

Det er anden gang, anlægsarbejderne har måttet indstilles. Første gang var i juni, hvor arbejdet blev stillet i bero, fordi nærliggende huse begyndte at skride, men der gik kun en dag, efter at arbejdet forleden var blevet genoptaget, før det på ny måttet standses. Amsterdams borgmester har udtalt, at byens metroprojekt nu lider under alvorlige troværdighedsproblemer. Se i øvrigt:

http://www.expatica.com/nl/life_in/feature/Houses-sink-under-ground.html

<http://www.rnw.nl/internationaljustice/news/international/5960603>

<http://gespot.at5.nl/2008/09/16/verzakking-vijzelgracht-de-schade/>

<http://gespot.at5.nl/2008/09/11/verzakking-vijzelgracht/>

Den hollandske sag er sammenlignelig ikke mindst med det planlagte stationsbyggeri på Gammel Strand, hvor de historiske bygninger ikke er mindre følsomme over for rystelser, sænkning af grundvandspejlet m.m., blandt andet fordi de som bekendt og i lighed med tilsvarende huse i Amsterdam er bygget på pæle.

Sammenligningen er desuden relevant, fordi man for den planlagte station ved Gammel Strands vedkommende af tekniske årsager projekterer med en placering i undergrunden, som er langt dybere, end det har været tilfældet med de hidtidige stationer. Altså en skærpet anlægsmæssig udfordring, hvis konsekvenser for omgivelserne vil være ukendte, indtil man går i gang, og skaden i så fald vil være sket.

Dette gælder ikke kun husrækken langs Gammel Strand, men også husene i Naboløs og Læderstræde, eftersom problemerne med grundvandssænkning og de voldsomme rystelser i forbindelse med anlægsarbejderne vil påvirke husene i en større radius omkring byggepladsen.

For at illustrere kan det nævnes, at den almindelige varetransport på pallevogne i Læderstræde den dag i dag forårsager voldsomme rystelser i ejendommene med synlige revner til følge. Når så beskedne rystelser lader sig mærke og efterlader synlige spor, kræver det ikke megen fantasi at forestille sig konsekvenserne af de planlagte anlægsarbejder, og det endda i huse, der befinder sig i anden og tredje række fra byggepladsen. En analyse af den nuværende daglige belastning i form af rystelser ses ikke at være foretaget som udgangspunkt for en vurdering af metrobyggeriets meget større skadevirkninger.

Allerede her få år efter anlæggelsen af metroprojektets første del, er der i "Mayonnaisekvarteret" konstateret fugtskader i ejendommene, som ikke var der før metrobyggeriet. Det må i den forbindelse konstateres, at ændringer i jordbundsforholdene langt fra ses at være tilstrækkeligt belyst, skønt jordbundsforhold er den allervigtigste faktor ved et byggeri som dette.

Endnu et aktuelt eksempel er de historiske Bryggehusene i Bergen, hvor grundvandssænkningen i forbindelse med et nærliggende nybyggeri har forårsaget store skader. Det er mildest talt ikke nogen nyhed, at drastiske indgreb i jordbundsforholdene, især i vådområder, er til fare for eksisterende bygninger, og uanset hvor meget Københavns Kommune besværges faren med sine VVM-vurderinger, vil det være ren manipulation ikke at kalkulere med ødelæggelser i et omfang, der ikke kan estimeres på forhånd.

Eksemplet fra Amsterdam taget i betragtning og under hensyntagen til fraværet af en systematisk og langsigtet evaluering af eventuelle skadevirkninger i forbindelse med de allerede gennemførte metrostrækninger burde det være et sundt og sobert politisk synspunkt at lade tvivlen komme kulturarven til gode.

Konklusion

Efter førortalte borgermøde tegner der sig en situation, hvor kommunens beslutningstagere i fællesskab med Metroselskabet synes fast besluttet på at gennemføre anlægningen af Cityringen uden at modificere stationsplacering og linjeføring. Man anser det tilsyneladende ikke længere for relevant, at Metroselskabet for Marmorkirkens vedkommende faktisk har skitseret en alternativ placering ved Kvæsthusbroen, ligesom man uden nævneværdig argumentation tilsidesætter muligheden for at placere den planlagte station på Gammel Strand et andet sted.

En metrostation på Christiansborg Slotsplads, kun 50 meter fra Gammel Strand, ville ellers kunne anlægges uden at gribe nær så ødelæggende ind i kvarterets dagligliv og virke, ligesom det ville give tiltrængt liv på "demokratiets plads" og i øvrigt skabe god og trafikalt meningsfuld sammenhæng med de eksisterende busforbindelser. Her ville man på den halve tid og til den halve pris (erstatninger til private og erhvervsdrivende ikke medregnet) kunne få en meget bedre løsning på det påståede behov for en station mellem Kongens Nytorv og Rådhuspladsen.

Et argument mod at placere stationen "Ved Christiansborg" på Christiansborg Slotsplads har været, at slotspladsen befinder sig for langt væk fra de fodgængerstrømme, som stationen skal betjene (se "Udredning om Cityringen. Teknisk dokumentationsrapport"). Argumentet forekommer imidlertid løjerligt, når det holdes op imod de overvejelser, der har været om at bore en fodgængertunnel mellem slotsholmen og den planlagte station på Gammel Strand.

En sådan tunnel anses ikke for at være besværet værd, fordi den ikke væsentligt vil reducere afstanden for fodgængere målt i tid, hvis man sammenligner med den tid, det i dag tager at gå fra Slotsholmen til Gammel Strand. Men hvis det er acceptabelt at lade fodgængere tilbagelægge strækningen den ene vej, må man have lov at spørge, hvorfor det skulle være så meget mere uoverkommeligt for "fodgængerstrømmene" at tilbagelægge samme afstand i modsat retning.

I det hele taget er der med planerne om en station på Gammel Strand (kun 400 meter fra Kongens Nytorv) næret en efter vores opfattelse overdreven og unødigt omsorg for fodgængerstrømmenes udholdenhed. Fra Gammel Strand er der fem-seks minutters gang til Kongens Nytorv og det samme antal minutters gang til Rådhuspladsen. På et hvilket som helst punkt af de to strækninger vil der altså være mindre end fem minutters gang til metrostationen på henholdsvis Kongens Nytorv og Rådhuspladsen.

Vi mener, det må være relevant at spørge, om så få minutters besparelse er de her skitserede omkostninger, risici og tab af herlighed værd. Det må i øvrigt bemærkes, at hvis omsorg for miljø og sundhed er det overordnede pejlemærke i bestræbelserne for at styrke byens kollektive trafik, kan det kun være i overensstemmelse hermed at lade fodgængerstrømmene benytte sig af apostlenes heste de få hundrede meter mere, som der her er tale om.

Et andet argument imod placering af en station på Christiansborg Slotsplads har været, at linjeføringen derved måtte slå en skarpere kurve, hvorved transporttiden mellem Rådhuspladsen og Kongens Nytorv ville blive forlænget med nogle sekunder. En forskel i transporttid på få sekunder skal imidlertid holdes op imod det langt mere risikable og langt mere kostbare forehavende at ville presse en metrostation ned under Gammel Strand.

Til spørgsmålet om risikoen for skader på de historiske bygninger og den dertil knyttede risiko for erstatningskrav fra erhvervsdrivende og private i massiv størrelsesorden lægger sig som sagt det mere almene kultur- og bypolitiske spørgsmål om herlighedsværdien af en plads som Gammel Strand, der med sit charmerende liv og sin unikke atmosfære må anses for at være et umisteligt gode for københavnere og deres gæster. Der er jo netop ikke tale om et dødt og musealt byrum, men om en kontinuitet af kultur og hverdag, hvor det højst nutidige byliv på en naturlig og tvangfri måde har traditionen med.

Selv hvis det skulle lykkes at anlægge en metrostation uden at gøre skade på de nationale kulturmonumenter og fredede ejendomme, vil den lange anlægsperiode på mindst ti år have kvalt alt liv på pladsen for tid og evighed. Dens nye rolle som trafikknudepunkt med alt, hvad det indebærer af cykelkaos, toiletter, skakter, elevatortårn, kædebutikker samt voldsomt øget trafik og et forrået miljø i aften- og nattetimerne vil betyde, at pladsens "sjæl" fordufter.

Som sagt i indledningen er det derfor vores anbefaling, at man frem for at pådrage sig ansvaret for en med stor sandsynlighed uheldssvanger beslutning vælger at ændre placeringen af stationerne "Marmor kirken" og "Ved Christiansborg" jf. ovennævnte alternativer, eller at man for Gammel Strands vedkommende beslutter sig for den billigere, sikrere, sundere og smukkere løsning helt at droppe stationen.

Med venlig hilsen

Peter Hiort

Jens Christian Grøndahl

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rådhuset
1599 København V

30.9.2008 Sekretær: Direkte tlf.: E-mail:
J.nr.: metro Hanne Kapitanska 36 96 09 11 hk@fwin.dk

I anledning af planerne om at bygge en metrostation på Gammel Strand i København og den pågående høring herom skal jeg herved rejse indsigelse mod metrobyggeriet.

Indsigelsen sker på vegne af:
Louis Poulsen Lightning A/S
Restaurant Thorvaldsens Hus
Damvad A/S, Gammel Strand 34
Krogs Fiskerestaurant
Restaurant Gammel Strand, Gammel Strand 42
Cafe Diamanten
Svejgaard - Galst Advokater
Peter Bindner og Eva Lindblad Pedersen, Gammel Strand 38 (beboere)
Peter Hiort, Gammel Strand 52 (beboer)
Advokatfirmaet FrølundWinsløw

Indsigelserne begrundes med hensynet til de kulturhistoriske værdier og miljøet, byggeperiodens længde, omkostninger og tabene i forbindelse med byggeriet og det ringe behov for en metrostation på dette sted.

De kulturhistoriske værdier

Københavns vugge stod på Gammel Strand. Den oprindelige kystlinie gik fra hjørnet af Vingårdsstræde og Højbro Plads i en afstand på ca. 5 meter fra de nuværende husfacader mod vest langs Gammel Strand til Snaregade og videre op, hvor Magstræde ligger.

Det var der, man byggede havn for mere end tusind år siden, og det var på en holm overfor denne havn, at Absalon anlagde sin borg, hvor det nuværende Christiansborg ligger.

Ved en netop foretaget foreløbig udgravning har Bymuseet konstateret særdeles velbevarede rester af middelalderligt bolværk og lidt længere ude mod den nuværende kanal fundamentet og den nederste del af en gammel vejerbod fra 1700-årene.

Under hver eneste brosten på Gammel Strand gemmer sig kulturlag, som efter de foreløbige foretagne arkæologiske prøveboringer kan have en dybde på op til 5 meter.

Gammel Strand er formentlig det eneste sted i København, som dækker og kan vise os hele udviklingshistorien, og hvis disse kulturhistoriske værdier ikke skal

FRØLUND WINSLØW
ADVOKATFIRMA

GAMMEL STRAND 34
POSTBOKS 1122
1009 KØBENHAVN K

TLF: (+45) 3332 1033
FAX: (+45) 3656 0909

FWIN@FWIN.DK
WWW.FWIN.DK

Ole Lund-Thomsen (H)
Finn Tråff LLM (H)
Birgitte Frølund LLM (H)
Iben Mai Winsløw (L)
Per Mejer
Claudia S. Mathiasen (H)
Jakob Tingskov (L)

Ole K. Jeppesen (H)
Anja Syberg

gå tabt, må hele området graves ud med krav svarende til høj arkæologisk standard.

Miljøet nu

Gammel Strand var i flere århundreder indtil 1958 byens fisketorv, og området bærer stadig præg heraf og har sin helt egen charme.

Det ligger lige så godt placeret for luften og solen som Nyhavn, men er fri for den Dyrehavsbakke-stemning, som findes der.

Det er ikke som Frederiksstaden stort og fornemt tænkt, men måske netop derfor et sted, som er et åndehul og hvor det er godt at være, hvilket den lange række af restauranter med fortovsservering vidner om.

Det kan forudsiges med en til vished grænsende sandsynlighed, at ingen af Gammel Strand nuværende restauranter eller butikker vil være i stand til at overleve byggeriet af en metrostation. Ifølge de foreliggende planer vil hele Gammel Strand blive en byggeplads med et højt plankeværk omkring og kun en smal passage indtil facaderne. Det vil blive vanskeligt at komme til, og fortovsservering på restauranterne vil være udelukket.

Hvis byggeriet af metrostationen gennemføres, vil Gammel Strand – når den tid kommer – være forandret, og det nuværende miljø, som måske er det bedste i hele byen, vil aldrig kunne genskabes. Institutioner som Krogs Fiskerestaurant, Restaurant Gammel Strand 42 og Restaurant Thorvaldsens Hus vil være væk og vil ikke kunne genopstå med de fremtidige forhold, hvor op og nedgange til metrostationen, cykelskure m.v. vil dominere området på Gammel Strand. Det må forudses, at områdets nuværende værdi, som et sted med sin egen sjæl, ikke kan genskabes.

De foreliggende planer til nyt byrum råder ikke bod herpå, og byrumstegnningernes placering af udeservering langs kanalens kant må forekomme teoretiske og uden nogen praktisk værdi.

Pladsen ved Gammel Strand er et meget levende sted, som ikke kun er til glæde for nogle få lokale. Det er en af byens perler, som med sin beliggenhed i hovedstaden er for hele landet – og for en stor mængde turister. Det er en plads, der bliver brugt. Men brugen af pladsen vil ophøre, hvis der etableres metrostation, som med to nedgange til metroen, elevatorårn, skylights, ventilationsriste, cykelstativer og skure fuldstændig vil ødelægge muligheden, for det liv, der nu er der.

Byggeperioden

Som ovenfor anført gør de kulturhistoriske værdier på stedet det umuligt at forudsige, hvor lang byggeperioden kan blive. Dog kan det med sikkerhed siges, at den vil blive betydelig længere end for bygningen af andre metrostationer.

Byggeperioden vil med sikkerhed også blive forlænget, fordi grundvandspejlet, som står højt på stedet, skal sænkes, og dette betyder, at husene, som bæres oppe af gamle egetræspæle, skal funderes langs hele Gammel Strand. Opgravningerne langs facaden og i ejendommenes kældre vil sammen med de andre ovenfor anførte forhold gøre det umuligt at drive erhverv i kælder- og stueplan.

I Amsterdam, hvor et tilsvarende metrobyggeri er i gang tæt på kanaler og pælefunderede huse, revner husene og sætter sig i den grad, at det i adskillige tilfælde har medført, at myndighederne har måttet forbyde brug af husene. De er livsfarlige at opholde sig i.

Byggeriet, omfanget heraf og varigheden vil påføre de erhvervsdrivende og grundejerne betydelige tab. For grundejernes vedkommende også på længere sigt et værditab, som følge af områdets fremtidige ændrede karakter.

Omkostningerne

Det følger af de forhold, som er nævnt ovenfor, at omkostningerne ved at bygge en metrostation på Gammel Strand er uoverskuelige og langt større end for andre metrostationer.

Behovet

Indtil første del af metroen blev bygget, var nærmeste togforbindelse fra Gammel Strand Nørreport Station i en afstand af ca. 850 meter, og med Hovedbanegården og Vesterport et par hundrede meter længere væk.

Fra Gammel Strand og til metroen på Kongens Nytorv er der 450 meter eller 5 min. gang, og med den kommende metrostation på Rådhuspladsen, som målt fra den vestlige ende af Gammel Strand kommer til at ligge i en afstand af ca. 500 meter, er såvel Gammel Strand som områderne vest, nord og øst herfor godt dækket ind.

Området syd for en metrostation omfattende Christiansborg og ministerierne i Slotsholmsgade ville få en forbedring, som imidlertid kun ville være marginal, idet en metrostation på Gammel Strand i forhold til Christiansborg Slotsplads nr. 1 kun ville ligge 150 meter tættere på end metrostationen på Kongens Nytorv, som også i forhold til Christiansborg Slotsplads ligger i en afstand af 450 meter eller som anført ovenfor en kort gåtur.

Som følge af de anførte forhold foreslår klagerne, at man undlader at opføre en metrostation på Gammel Strand.

Venlig hilsen

Ole Lund-Thomsen

lt@fwin.dk
tlf. 36 96 09 07

Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rådhuset
1599 København V

cbu@okf.kk.dk

29.09.2008 Sekretær: Direkte tlf.: E-mail:
J.nr.: metro Hanne Kapitanska 36 96 09 11 hk@fwin.dk

Gammel Strand – metrostation – Indsigelse mod høringsfristen for VVM rapporten.

På vegne strykinggruppen for bevægelsen SKAANGÅMMELSTRAND ved Nanna Nørregård-Nielsen Læderstræde 9, København K og tillige på vegne gruppen ved Marmorkirken ved Steffen Hamann, Frederiksgade 5, København K, gør jeg herved indsigelse mod, at nævnte høringsfrist udløber ved udgangen af denne måned.

Indsigelsen begrundes med, at høringen i praksis ikke har fundet sted eller i det mindste er så fejlbehæftet, at høringsfristen nødvendigvis må forlænges.

Formålet med en høring er, at den, der bliver spurgt på grundlag af forsvarligt meddelte oplysninger fra den myndighed, som foretager høringen, skal have mulighed for at kunne give et fornuftigt høringssvar.

Dette forudsætter to ting.

For det første skal den, der høres, have fået besked om høringen, og for det andet skal han have de oplysninger, som skal danne grundlag for svaret.

Ingen af disse krav er opfyldt.

Forløbet i sagen ved Gammel Strand har været således:

I et interview i april måned 2008 i bladet "Stræderne" udtalte Metroselskabets direktør følgende:

" Med hensyn til det vi efterlader, er det klart, at vi er opmærksomme på, at vi ikke skal skade byen, men gøre den bedre. Det synes jeg også, vi har vist, at vi kunne ved meget nænsom etablering i byrummene. Vi skal f. eks. have en station på GL. Strand, hvor vi laver så lidt som overhovedet muligt i gadeniveau, der bliver kun en fin lille trappe, der kommer op."

Denne beroligende udtalelse viste sig senere at være stærkt vildledende.

Ved høringsperiodens start den 1. juli 2008 blev der ikke udsendt skriftlige meddelelser end ikke til de allermost berørte – end ikke til dem, som måtte forventes at måtte blive fortrængt med deres erhverv. Ikke engang en enkelt A4 side med henvisning til, hvor der kunne findes yderligere oplysninger om sagen.

I stedet blev der opsat en mindre tavle med en kort tekst og en upræcis tegning svarende til bilag 1 til lovforslaget og muligvis med en henvisning til Metro Cityringens hjemmeside. Jeg er ikke i stand til at huske det, og tavlen er fjernet for længst og længe før høringsfristens udløb.

Først på et borgermøde på Vartov den 15. september blev der givet mere konkret orientering til de fremmødte, og mødet blev som bekendt meget stormfuldt.

Folk har altså i det meste af høringsperioden været henvist til selv at søge oplysninger i stedet for at få dem af høringsmyndigheden.

De fleste – men ikke alle - oplysninger – kan findes på den nævnte hjemmeside, men er svært tilgængelige. Alene VVM rapporten er på ca. 230 sider og forsynet med så meget billedmateriale, at man selv på en stærk computer er timer om at blade den igennem.

FRØLUND WINSLØW
ADVOKATFIRMA

GAMMEL STRAND 34
POSTBOKS 1132
1009 KØBENHAVN K

TLF: (+45) 3332 1033
FAX: (+45) 3886 0809

FWIN@FWIN.DK
WWW.FWIN.DK

Ole Lund-Thomsen (H)
Finn Tråff LLM (H)
Birgitte Frølund LLM (H)
Iben Mai Winsløw (L)
Per Mejer
Claudia S. Mathiasen (H)
Jakob Tingskov (L)

Ole K. Jeppesen (H)
Anja Syberg

Sammenholdt med Vartovmødet kan man dog forstå så meget, at Anne-Grethe Foss' udtalelser var så urigtige, som de på nogen måde kunne være. Pladsen på Gammel Strand får to trapper – en i hver sin ende – samt en hel række overjordiske installationer her imellem og vil for altid være ødelagt, miljøfattig, åndløs og rodet.

Det er ikke meningen med en høring, at den, der høres, skal gøre alt arbejdet selv med at finde det faktum, hvormed det handler og i øvrigt slet ikke bliver spurgt.

Høringen bør gå helt om og denne gang med en redelig information til borgerne, subsidiært kan den først gælde fra den 15. september.

Det er uantageligt, at høringsperioden i realiteten kun har været i gang siden den 15. september.

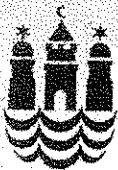
Jeg udbeder mig kopi af den bandede optagelse fra dette møde, samt en kopi af det referat, der er skrevet fra mødet.

Hvis kommunen fortsat ikke mener at kunne imødekomme dette, anmoder jeg om straks at måtte få en begrundelse for, hvorfor sædvanlige regler på dette område ikke skulle gælde for København.

Protesten afgives tillige på dette kontors vegne.

Venlig hilsen

Ole Lund-Thomsen
lt@fwin.dk
tlf. 36 96 09 07



MODTAGET

15 OKT 2008

Frølund Winsløw Advokatfirma
att.: Ole Lund-Thomsen
Gammel Strand 34
Postbox 1132
1009 København K

03-10-2008

Sagsnr.
2007-90508

Dokumentnr.
2008-534968

Gammel Strand - metrostation -indsigelse mod høringsfristen for VVM-rapporten

I brev af 29. september 2009 (J.nr.: metro) har De på vegne styringsgruppen for bevægelsen "SKAANGAMMELSTRAND" og gruppen ved Marmorkirken gjort indsigelse mod, at nævnte høringsfrist udløber den 1. oktober 2008.

De begrundet bl.a. synspunktet med, at høringen er fejlbehæftet, at de berørte parter ikke har fået underretning skriftligt om forslaget, og at man selv har været nødt til at søge oplysninger i høringsperioden.

I den anledning skal bemærkes følgende:

Den 25. juni 2007 blev indledt en forudgående offentlighed med indkaldelse af ideer og forslag til VVM-processen og kommuneplantillægget efter bestemmelserne i planlovens § 11 g, stk. 2 og § 23 c, stk. 1 og 2.

Høringsperioden startede med annoncering i samtlige dagblade og lokalaviser, samt fremsendelse af høringsmateriale i form af en kort, informativ brochure til ministerier, kommuner og andre myndigheder og organisationer m.v. Denne brochure blev også fremlagt på samtlige biblioteker samt i kommunens borgerservicecentre.

Brochuren beskrev baggrund og formål med projektet, samt de miljøpåvirkninger som forventeligt skal undersøges nærmere i selve VVM-redegørelsen. Endvidere blev henvist til, at materialet og yderligere oplysninger kunne ses og downloades på hjemmesiden www.metro-cityring.dk, hvor der også kunne afgives høringssvar.

Lokaludvalgene og -rådene for Indre By, Østerbro, Bispebjerg, Nørrebro, Vesterbro og Kongens Enghave blev også inddraget i forbindelse med forhøringen.

Høringsperioden sluttede 4. september 2007. Der var ved høringsfristens udløb indkommet i alt 22 ideer og forslag i Københavns Kommune (og 17 i Frederiksberg Kommune) fra både myndigheder og private. Nogle af henvendelserne var sendt til begge kommuner.

Efter høringsfristens udløb blev udarbejdet en såkaldt hvidbog, hvor bemærkningerne blev behandlet. Hvidbogen blev tiltrådt af Borgerre-

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 36
1599 København V

Telefon
3366 2646

Telefax
3366 7003

E-mail
kbp@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

præsentationen i København den 29. november 2007 (og af Frederiksberg Kommunalbestyrelse den 5. november 2007).

Herefter blev udarbejdelsen af selve forslaget til kommuneplantillæg og VVM-redegørelse påbegyndt. I den forbindelse afholdt medarbejdere fra Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i april 2008 møder med de umiddelbart berørte lokaludvalg og -råd for at orientere om status på arbejdet med VVM-redegørelsen og byrumsprogrammerne. I den forbindelse blev det aftalt at samarbejde om gennemførelsen af lokale dialogmøder m.v. under høringsfasen.

Borgerrepræsentationen vedtog den 11. juni 2008, at forslag til tillæg til Kommuneplan 2005 for Cityringen med VVM-redegørelse/miljøvurdering blev offentliggjort i 2 måneder, hvilket er i overensstemmelse med bestemmelserne i planlovens § 24, stk. 3.

Offentlighedsfasen begyndte den 1. juli 2008. I overensstemmelse med praksis blev juli måned ikke medregnet i høringsperioden, hvorfor denne udløb den 1. oktober 2008.

Borgerrepræsentationen vedtog også en dialogstrategi, hvorefter der blev informeret om høringsfasen og afholdelse af borgermøder gennem annoncer i relevante lokalaviser og dagblade og med informationsstandere på de steder, hvor der skal være tunnelarbejdspladser samt stationer og nødsakke.

Alle informationskanaler henviste til hjemmesiden www.metrocityring.dk, med mulighed for at finde yderligere oplysninger og med mulighed for at komme med kommentarer og stille spørgsmål til selve forslaget og få svar.

Hjemmesiden har ligeledes været anvendt dels til information, dels til reklamesøjle for både selve planforslaget og de forskellige arrangementer. Hjemmesiden er udstyret med en digitaliseret udgave af VVM-redegørelsen og kommuneplantillægget med mulighed for at søge i forslaget online.

Forslaget til VVM-rapporten og kommuneplantillægget blev i trykt udgave fremlagt på samtlige biblioteker og borgerservicecentre, hvor materialet også kunne fås. Endvidere blev materialet lagt på ovennævnte hjemmeside fra starten af offentlighedsfasen.

Der blev i september gennemført fire borgermøder i de særligt berørte bydele om planforslaget, hvor ca. 600 borgere alt i alt deltog. Disse borgermøder har været annonceret separat i kommunens lokalaviser.

Økonomiforvaltningen finder således at høringsprocessen/offentliggørelsen har været i fuld overensstemmelse med planlovens regler og i

øvrigt har bestået af mange forskellige tiltag, der går videre end lovens minimumskrav.

Det bemærkes i den forbindelse, at individuel underretning af borgere og virksomheder m.fl. om et kommuneplanforslag ikke er et krav i henhold til lov om planlægning.

På den baggrund må det konkluderes, at der ikke er baggrund for at forlænge høringsfristen.

Det tilføjes for en ordens skyld, at planlægningen og indretningen af selve pladsarealerne – på baggrund af de såkaldte byrumsprogrammer - vil ske efter en særskilt proces med borgerinddragelse på et senere tidspunkt. Detaljerne omkring pladsernes efterfølgende endelige udformning er ikke en del af det nu foreliggende planforslag med VVM-redegørelse.

Klagevejledning:

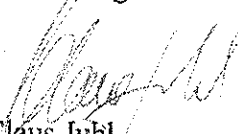
Den trufne afgørelse kan – hvad angår retlige spørgsmål – påklages til Naturklagenævnet, jf. planlovens § 58, stk. 1, nr. 4. Øvrige spørgsmål kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Eventuel klage skal være indgivet skriftligt til Naturklagenævnet, Frederiksborggade 15, 1360 København K, inden 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt, jf. lovens § 60, stk. 1.

Det er en betingelse for Naturklagenævnets behandling af Deres klage, at De indbetaler et gebyr på 500 kr. Nævnet vil efter modtagelsen af klagen sende Dem en opkrævning på gebyret. Naturklagenævnet vil ikke påbegynde behandlingen af klagen, før gebyret er modtaget. Betales gebyret ikke inden for den fastsatte frist på 14 dage, afvises klagen til behandling. Gebyret tilbagebetales, hvis De får helt eller delvist medhold i Deres klage. Vejledning om gebyrordningen kan findes på Naturklagenævnets hjemmeside: www.nkn.dk

Søgsmål til domstolsprøvelse af afgørelser, der er truffet af kommunen i henhold til lov om planlægning, skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt, jf. lovens § 62, stk. 1.

Med venlig hilsen


Claus Juhl
Adm. direktør

Metro reddet fra budgetskred

Af Hans Larsen, hal@berlingske.dk
Sidst opdateret onsdag den 1. oktober 2008, 21:56

Tunnelbyggeriet på Metro Cityringen bliver dyrere og mere besværligt end oprindeligt planlagt. Alligevel holder budgettet på 15 mia. kr., da 15 nødskal spares væk.

Byggeriet af den kommende Metro Cityring i København og på Frederiksberg bliver mere besværligt og dyrere end først antaget, og kun takket være store besparelse det hidtidige projekt undgår Metroselskabet et alvorligt budgetskred, som ville overstige de lovbefalede økonomiske rammer for Cityringen til anslået 15 mia. kr.

Årsagen til fordyrelsen af byggeriet er, at undergrunden på næsten halvdelen af ringbanen ikke som ventet består af hård kalk, men derimod af blødere jord. Det betyder, at der skal benyttes avancerede boremaskiner for at bygge tunnelrørene. Og specialudstyret er både dyrere i drift og arbejder langsommere end de traditionelle tunnelboremaskiner, som gnavede sig igennem københavnerkalken på den eksisterende Metro.

Men selv om anlægsprojektet bliver betydeligt dyrere, kan det samlede metroprojekt holde sig på 15 mia. kr. endnu. Det skyldes, at der kan opnås store besparelser ved at sløjfe 15 af de i alt 20 planlagte nødsakke i Cityringen.

Metroskaktene, der typisk anvendes i forbindelse med redningsaktioner i tilfælde af brand, kan ifølge tekniske vurderinger i Metroselskabet undværes, da de førerløse tog i Metro Cityringen skal forsynes med sprinkleranlæg. Det er de nuværende metrotog ikke. Teknologien var ganske ny og usikker, da den eksisterende Metro blev projekteret i 1990'erne.

Jesper Christensen, der er medlem af Metroselskabets bestyrelse og Socialdemokraternes gruppeformand på Københavns Rådhus er ikke alarmeret over den økonomiske udvikling.

»Budgettet på 15 mia. kr. er udtryk for det bedste skøn på baggrund af erfaringerne fra den nuværende Metro. Det er glædeligt, at man har kunnet lave en optimering af projektet, som er til gavn for københavnerne,« siger Jesper Christensen.

Stram budgetkontrol

Bestyrelsesmedlem Karin Storgaard fra Dansk Folkeparti siger, at Metro Cityringen er underlagt en stram økonomistyring.

»Vi har bedt om at få oplysninger om økonomien jævnligt, så vi hele tiden har styr på, hvad budgettet er,« siger Karin Storgaard.

Ifølge Metroselskabets adm. direktør, Anne-Grethe Foss, skal selskabet dokumentere over for statens sikkerhedsmyndighed, Trafikstyrelsen, at de annullerede nødsakke ikke går ud over sikkerheden for passagererne.

»Jeg er helt overbevist om, at vi kan påvise, at sikkerheden er lige så høj eller endda højere, når vi sløjfer skaktene og installerer sprinkleranlæg i togene,« siger Anne-Grethe Foss.

Metroselskabet har netop præsenteret ændringerne for ejerne, staten samt Københavns og Frederiksberg kommuner.

I det hele taget bringer udgravningen af Metro Cityringen sindene i kog i København i disse dage. Ved sidste indleveringsfrist for høringssvar i går havde Center for Byudvikling modtaget over 200 svar. Og i går modtog Københavns Kommune 3.000 utilfredse borgeres underskrifter imod et metrostop ved Gl. Strand.

Luk vindue