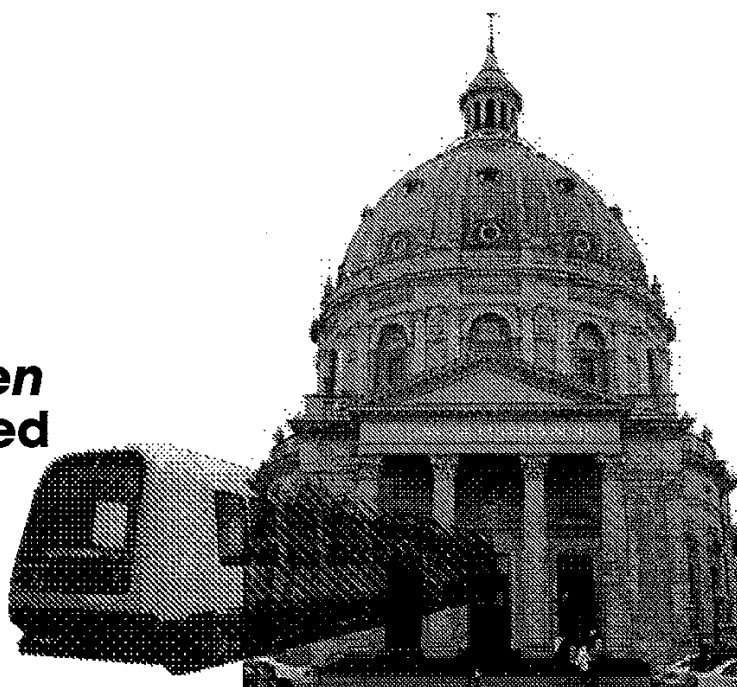


Skal vores kulturarv ødelægges? Hvem tør tage ansvaret for sikkerheden?

Redegørelse til Folketingens Trafikudvalg 20 Januar 2009.

**Borgergruppen
NEJ til metro ved
Marmorkirken**



Indholdsfortegnelse:

1. Byrummet	side 5
2. Sikkerheden	side 7
3. Borgerinddragelsen	side 12
4. Alternative placeringsforslag	side 20
Appendix / borger modstand	side 24

Sammenfatning

Den planlagte metrostation ved Marmorkirken vil være et alvorligt indgreb i et af Københavns fornemste bygningsmiljøer, Frederiksstaden, som er på den såkaldte tentativliste, hvorfra UNESCO udvælger til listen over umistelig verdens arv.

Marmorkirkens kuppel er finansieret af C.F. Tietgen og tegnet af arkitekt F. Meldahl, som også har tegnet det omkringliggende, fredede boligbyggeri. Kirken og boligerne er, som den øvrige del af Frederiksstaden, opført på tidligere havbund og har derfor en grundig pælepiloting. Kirkens pæle og slyngværk er af afgørende betydning for kirkens stabilitet. Placerer man en metrostation foran kirkens vestindgang, vil Frederiksstadens berømte tværsakse forsvinde for altid.

For Marmorkirken betyder stationsplaceringen, at granittrappen til kirken nedtages, dens fundament og dele af kirkens fundering fjernes. Ingen kan forudse konsekvenserne at dette, ligesom selv mindre ændringer i grundvandstanden vil være ødelæggende for slyng- og pæleværket. Murværket inde og ude kan ikke tåle rystelserne i forbindelse med ramningen og en evt. grundvandssænkning. Det samme gør sig gældende for kirkens kuppel og terrazzogulv, som allerede i dag har sætningsskader.

Metroselskabet har været meget karrige med oplysninger og har ikke udleveret det relevante tegningsmateriale på trods af at dette foreligger. Konklusionen er, at det på det foreliggende grundlag er uanstændigt at lægge en metrostation netop her. Samtidig vil byggepladsen blive så trang, at en evakuering i byggeperioden vil være vanskelig af gennemføre. Pladsen er for lille og stationsanlægget for stort, vurderer Københavns Brandvæsen.

Borgerinddragelsen i projektet har været forvirrende og mangelfuld. Den første station ved Marmorkirken var planlagt som en boret NATM tunnelstation med nedgang under nybygningen på Tietgens ærgrelse, der hvor Realea nu opfører en bygning, der skal afslutte pladsen. I juli måned 2008 sendes VVM redegørelsen i høring, men først i august måned kan man se, hvorledes stationen har ændret sig radikalt til nu i stedet at skulle anlægges som en cut-and-cover gravet typestation. Borgerne informeres først herom på et borgermøde den 15. september 2008, hvor man viser en højtliggende station med lukning af trafikken mod St. Kongensgade for bestandig. Der er nu også kommet væsentlig flere synlige stationselementer og en hovedtrappe midt i akse. Hvornår og af hvem denne beslutning er truffet står hen i det uvisse. Den 3 måneders lange høringsproces er foregået dybt uacceptabelt. Borgerinddragelsen har ikke været tilstrækkelig og relevant informationsmateriale har ikke været tilgængeligt.

Der har været diskuteret alternative placeringsforslag til Marmorkirken, men de er alle blevet forkastet primært på grund af manglende passagergrundlag. Det mest logiske alternative forslag, nemlig en placering 100 meter herfra, i Borgergade mellem Sølvgade og Klerkegade, har man end ikke regnet passagergrundlag på. Borgergade-kvarteret har et større beboer- og erhvervsantal end Marmorkirke-kvarteret, men i stedet for at lægge stationen i Borgergade, i en lige linjeføring mellem Østerport og Kongens Nytorv, har man valgt at slå en bue på strækningen og lægge stationen på et på alle måder mere problematisk sted, nemlig ved Marmorkirken.

I Hvidbogen argumenterer man imod en placering i Borgergade. Placeringen, man argumenter imod, er dog på hjørnet af Dronningens Tværgade og Borgergade/Adelgade og ikke, som foreslået, mellem Sølvgade og Klerkegade. Begrundelsen er manglende passagergrundlag og store trafikgener for nær- og fjerntrafikken ind til byen. En placering mellem Klerkegade og Sølvgade vil ikke have trafikale gener og vil ca. have samme passagertal som Marmorkirken.

Et andet alternativ er placering af en station ved Larsens Plads/Kvæsthusbroen/Skuespilhuset. En placering, der giver færre gener for bydelen og en konstruktionsmæssig lettere placering. Af regeringens Trafikplan fra december 2008, ønsker man en nøjere analyse af en østlig ringvejsforbindelse i Hovedstadsområdet. Dette projekt kan indebære en cityterminal ved Kvæsthusbroen med et passagertal på ca 36.000 pr. dag.

Gruppen vurderer, at en alternativ placering i Borgergade er at foretrække, idet det vil give en kortere linjeføring og en billigere løsning. Såfremt en københavertunnel vedtages, vil der dog være bedre økonomi i at vælge Kvæsthusbroen.

Skal vores kulturarv ødelægges?

1. Byrummet

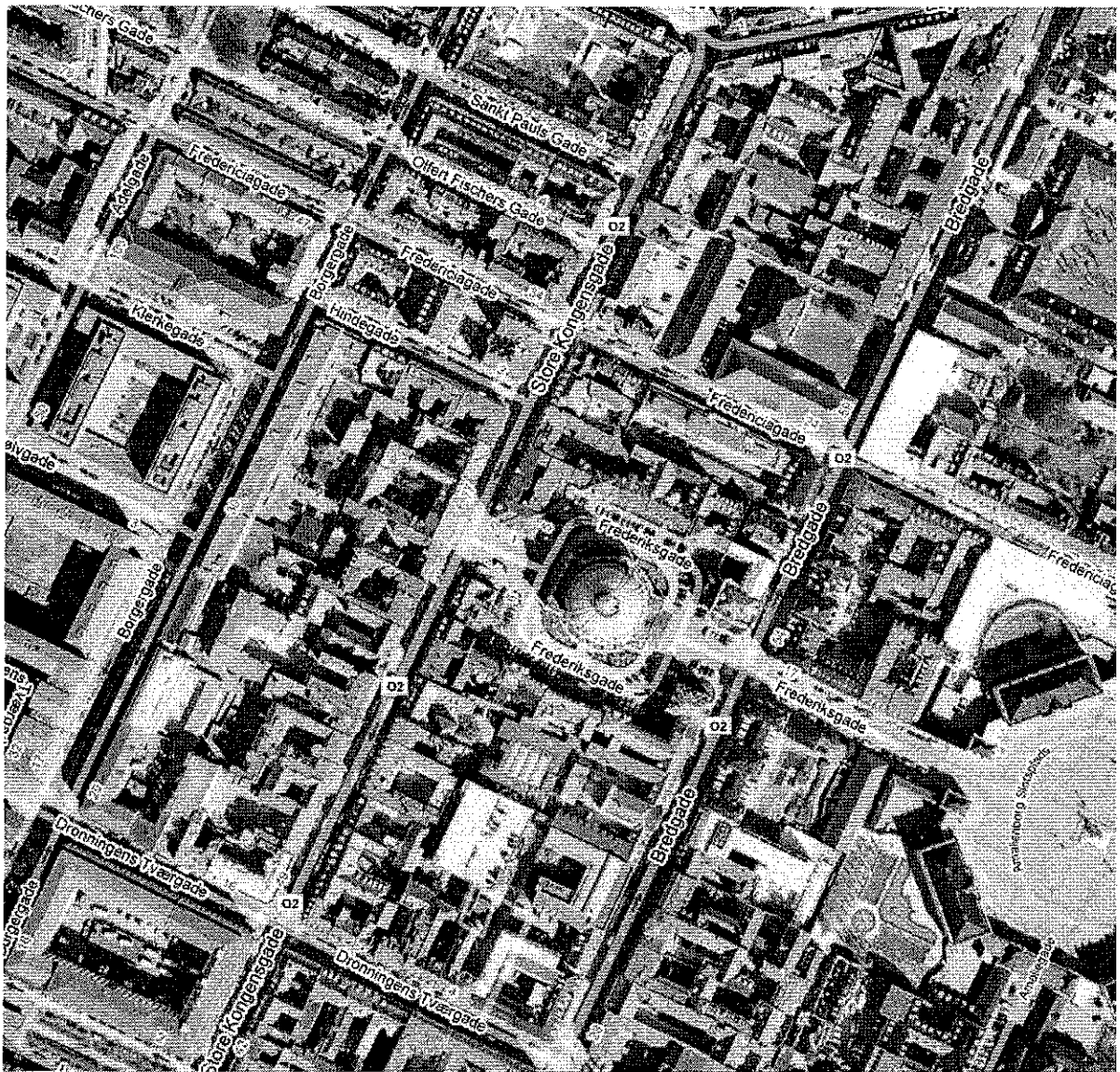
Den planlagte Metro-station ved Marmorkirken vil med sine elevatorårne, lysskakte, cykelstativer og den voldsomme træppedgang ved kirkens vestsider være et alvorligt indgreb i et af Københavns fornemste bygningsmiljøer. Bydelen, Frederiksstaden, anlagdes i årene efter 1749 som et homogent kvarter med vekslende borgerhuse, palæer og enkelte institutioner. Den overordnede arkitektoniske ledelse lå i hænderne på hofbygmester Nicolai Eigtved (1701-54), dansk rokokoarkitekturs mester *par excellence*. Anledningen var den oldenborgske kongeslægts 300års regeringsjubilæum. Udførelsen lå i naturlig forlængelse af fransk bybygningskunst i 1700tallets første halvdel og fuldt på højde med denne. Frederiksstaden er på den såkaldte tentativliste det vil sige aspirerer til at komme i det fine UNESCO-selskab af umistelig verdensarkitekturarv, hvor Danmark indtil nu kun har Jelling-højene med de berømte sten, Roskilde Domkirke og Kronborg med. De fleste opfatter sikkert Frederiksstaden som Amaliegade med den kongelige residens på Amalienborg. Dermed glemmer man bydelens væsentligste aspekt, tværaksen med Frederikskirken, som på grund af dens byggemateriale efterhånden kun kaldes Marmorkirken, og den ottekantede plads med rytterstatuen af Frederik V og de fire palæer. Sammenstillingen giver associationer i retning af indskriften på Dannebrogordenen: Gud og Kongen. Som sådan illustrerer kombinationen den enevældige kongemagt, hvor monarken, som det ganske anakronistisk stadig udtrykkes, var konge af Guds nåde. Der var ved afslutningen af jubilæumsfestlighederne, at Frederik V d. 30. oktober 1749 lagde grundstenen til kirken.

Opførelsen af Marmorkirken er en af de mest dramatiske i vor historie. Inden sin tidlige død i 1754 nåede Nicolai Eigtved at udføre mindst fire projekter til en gigantisk kgl. mindekirke, der skulle have hævet sig med en central rotunde, afsluttet med en meget høj kuppel af den type, man kender fra Frauenkirche i Dresden, og flankeret af to klokketårne. Kort inden han døde, blev Eigtved sat fra bestillingen. En af Frankrigs ledende arkitekter, Ange-Jacques Gabriel, manden bag Place de la Concorde i Paris og Place de la Bourse i Bordeaux, nåede at give et forslag, ligesom Eigtveds hjemlige kollega Lauritz de Thurah gav sit besyv med. Opgaven endte imidlertid hos Gabriels landsmand, Nicolas-Henri Jardin, der kom til Danmark i 1755 og udover at tiltræde som kirkens bygmester blev professor på det nyoprettede Kunstakademi i arkitektur.

Hans projekt anvendte de samme elementer som Eigtved, men formen blev i modsætning til Eigtveds rokoko ren klassicisme. Da man havde den ødsle idé at opføre kirken i norsk marmor blev forehavendet uhyre kostbart. Foranlediget heraf stoppede gehejmekabinetminister J.F. Struensee i 1770 byggeriet, den i over 100 år henlå som et københavnsk *Forum Romanum*. Først i 1870 erne købte finansgeniet C.F. Tietgen ruinen og lod arkitekten F. Meldahl fuldføre kirken, nu i ren renaissance og uden klokketårne. Af finansielle grunde blev den omgivet af et boligbyggeri. Lejligheden gav Meldahl anledning til at skabe de meget vellykkede ejendomme i Frederiksgade, der bidrager til at gøre vestenden af Frederiksgade til en værdsat komponent i bydelen. Med rette er dette anlæg i dag fredet p.g.t.a. sine arkitektoniske kvaliteter.

Frederiksstaden opførtes delvist på tidligere havbund og måtte derfor piloteres meget grundigt. Da man for en menneskealder siden byggede den nye Nationalbank og af samme grund måtte sænke grundvandsstanden på Gammelholm, fik denne handling en katastrofal virkning for mange af de gamle piloteringer under Frederiksstadens palæer og borgerhuse. Lykkeligvis gik den kun i ringe omfang ud over Marmorkirken. Forholdet giver anledning til at fokusere på kirkens meget omfattende pilotering og slyngværk, som er af afgørende betydning for stabiliteten i den store centralbygning. Det er pga. denne, at Stiftsøvrigheden advarer mod at bygge en Metro-station ved kirken, men hovedanken mod stationsanbringelsen er den uoprettelige skade, man anretter på Frederiksstadens højt værdsatte tværakse.

Ved gennemførelsen af metrobyggeriet angribes Frederiksstadens tværakse, således at intet af det oprindelige anlægs karakter lades tilbage. De mange planlagte trappeanlæg, elevatorskakte, ventilationsriste og cykelparkeringer på kirkepladsen vil udgøre fremmedelementer i bebyggelsens 'gulv', der hidtil har dannet en rolig flade. På denne bund har arkitekt Ferdinand Meldahls bebyggelse med kirke og etagehuse hidtil kunnet rejse sig uforstyrret. Dette vil forsvinde. Ligeledes vil den på en gang intime og monumentale rumlighed, der i dag danner et harmonisk og sluttet byrum mellem kirke og bebyggelse, forsvinde.



Hvem tør tage ansvaret for sikkerheden?

2. Sikkerheden

”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 etablering eller senere i driftsfasen.” (Citat Lars Barfoed, jour.nr. 004-U18-685, 30.04.2008)

”Det er en helt utilstedelig risiko, og vi er helt bestemt nødt til at flytte stoppestedet. Det virker tåbeligt, at vi kan risikere en af landets vigtigste kirker til fordel for en metrostation”, siger formanden for Folketingets Trafikudvalg, Flemming Damgaard Larsen (V) til TV2 /Politik.

”Bare risikoen for at kirken tager skade, er nok til at vi må skride ind” (Flemming Damgaard Larsen (V).

”Det er helt uansvarligt at svække fundamentet til en af vores flotteste kirker, der er 250 år gammel, til fordel for en metrostation” siger Martin Lidegaard (R) .

”Det kan løses ved at rykke metrostationen 5-6 meter, men det er ikke altså noget man lige gør. Det er besværligt og kræver meget arbejde. Men bygningen har meget, meget stor værdi, så vi kommer ikke udenom” siger Walter Christophersen (DF).

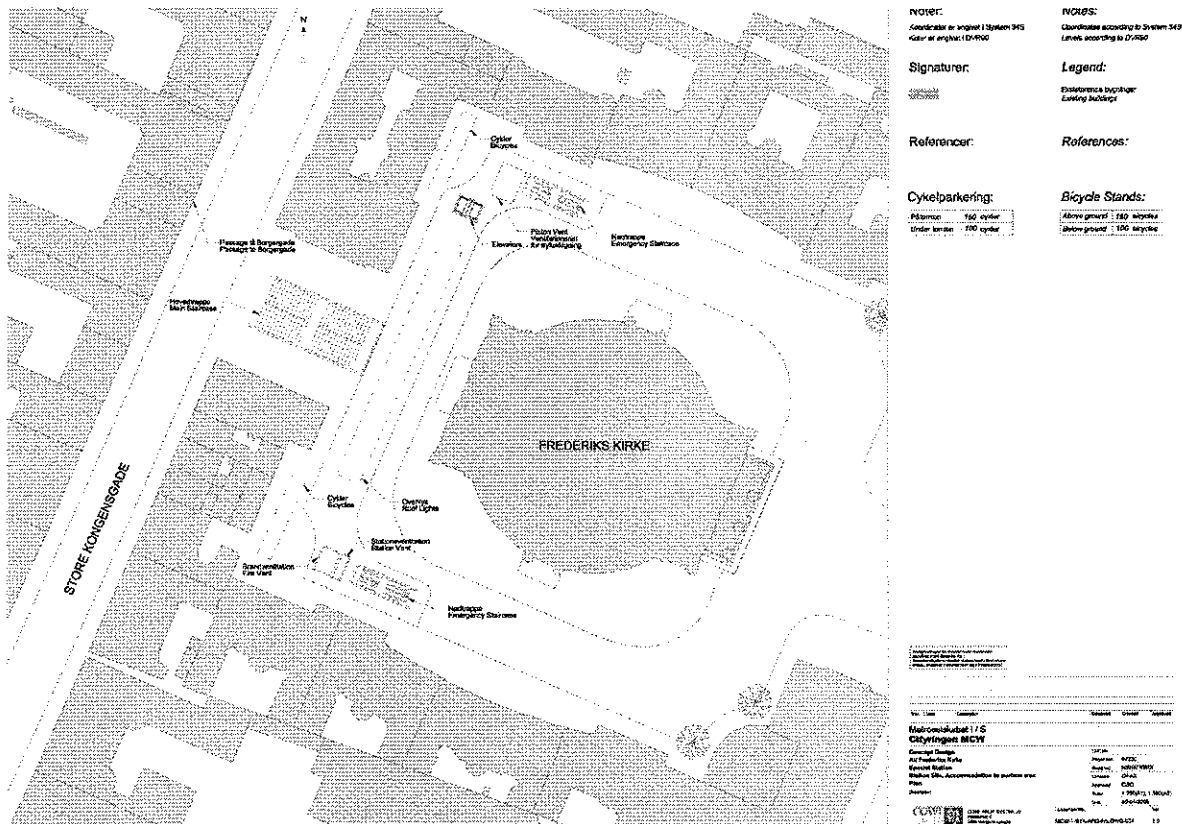
(ovenstående er citater fra TV2/ politik/ nyhederne-dyn.tv2.dk/politik/article.php/id-6114334.html)

Marmorkirken er nordens største og smukkeste kuppelkirke, et nationalt monument, som rummer både i det ydre og indre en række betydelige men også skrøbelige elementer der skal tages særlige hensyn til, når man påtænker at placere en metrostation på pladsen tæt op ad den gamle kirke.

Der er store bekymringer både fra politiker side, Marmorkirkens præst og menighedsråd, Marmorkirkens tekniske rådgivere, Københavns Stiftsøvrighed, Akademirådet, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse, Foreningen til Gamle Bygningers Bevaring, Landsforeningen for Bygnings – og Landskabskultur og borgergruppen Nej til metrostation ved Marmorkirken, hvorvidt det overhovedet er forsvarligt at anlægge en metrostation så tæt på Marmorkirken som planlagt.

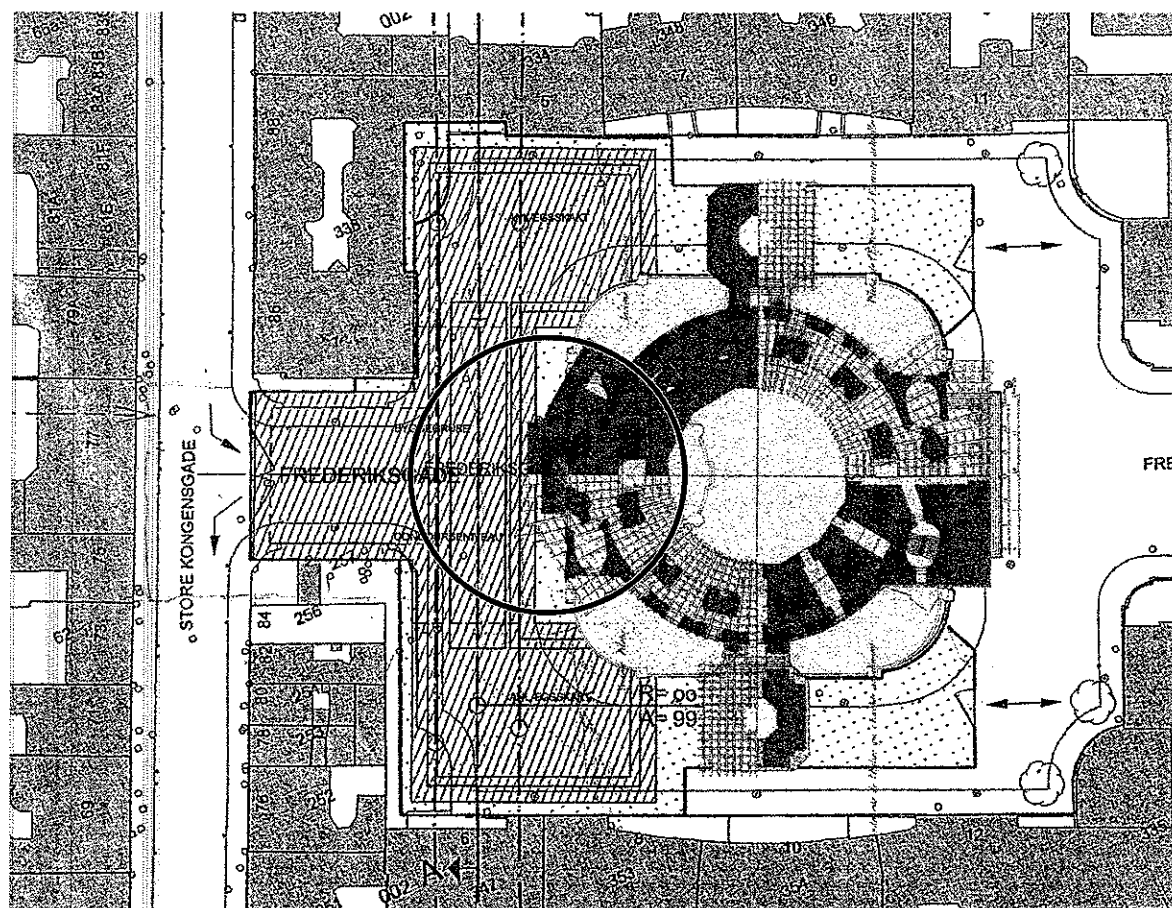
Der er flere sikkerheds aspekter der gør sig gældende i vurderingen af, hvorvidt det er forsvarligt at anlægge en station så tæt på kirken og de omkringliggende fredede ejendomme.

Den eksisterende kirkebygning har rod i grundlæggelsen af Frederiksstaden i 1749, og den kirke vi kender i dag er bygget ovenpå Nikolai Eigtveds oprindelige fundament. Således som stationen er planlagt pt. (jævnfør tegning fra Metroselskabet dateret 30. 04.2008, udleveret den 22.12.2008, tegning 1) vil det have følgende konsekvenser:



Tegning 1

- Det store arbejdsfelt foran kirkens facade mod St. Kongensgade, som skal rumme selve stationspladsen, er placeret således, at det vil være nødvendigt at nedtage granittrappen, dens fundament samt dele af kirkens fundering. Ingen kan forudse hvilke konsekvenser dette kan få for bygningen.
- Ved at lade anlægsarbejderne foregå direkte op ad kirkens facademure, vil man uden tvivl støde på og destruere de dele af kirkens fundament som stammer fra Eigtveds tid. (På vedlagte tegning fra Metroselskabet har vi indtegnet det gamle fundament, og kan således påvise at fundamentet rækker ud i den planlagte station, (Se tegning 2 på næste side).



Tegning 2 viser hvor og hvor meget der fjernes af kirkens gamle fundament og pæleværk.

- Der er gennem en årrække foretaget grundvandsmålinger for at sikre at kirkens slyngværk forsat ligger under vand, og de seneste målinger har vist problemer omkring kirkens sydvestlige hjørne mod St. Kongensgade, hvor vandstanden varierer voldsomt, hvilket har givet anledning til bekymring for kirkens slyng- og pæleværk. Der er stor sandsynlighed for at selv en midlertidig ændring af grundvandsstanden vil være ødelæggende for slyng- og pæleværket. Resultatet af en grundvandsændring kan blive omfangsrige sætningsskader på såvel kuppel som indre og ydre murværker.
- Marmormurværket er opmuret med knasfuge, og vil derfor ikke være i stand til at optage større bevægelser i fugerne. Murværket er således yderst sårbart overfor rystelser i forbindelse med ramningerne og en evt. grundvandssænkning. Det samme gør sig gældende for de indvendige facader.
- Kirkens kuppel er en meget stiv konstruktion og derfor yderst følsom overfor rystelser. Ramning, spunsning og evt. grundvandændring vil udgøre en stor fare for kuppelen og de indvendige kuppelmalerier.
- Kirkens terrazzogulv har allerede i dag store revner som skyldes at fyldet under gulvet forsat sætter sig. Gulv og alter må vurderes at være særdeles følsomt overfor grundvandssænkninger og ramninger.

(Kilder: rapport udarbejdet af Kirkens arkitekter og ingeniørfirma, notat af 15.06.2006 samt rapport fra Københavns Stiftsøvrighed, dateret 01.10.2008 . dok.id: 110962.)

Gruppen har gentagne gange kontaktet Metroselskabet for at få mere detaljerede oplysninger omkring gældende tegningsmateriale og resultater af de geotekniske undersøgelser, som nu foreligger. Hver gang har Metroselskabet ikke villet udlevere det relevante materiale. Så, så længe Metroselskabet, som alle politiske henvendelser altid referer tilbage til, ikke melder klart ud, må vi forholde os til den viden vi pt. har.

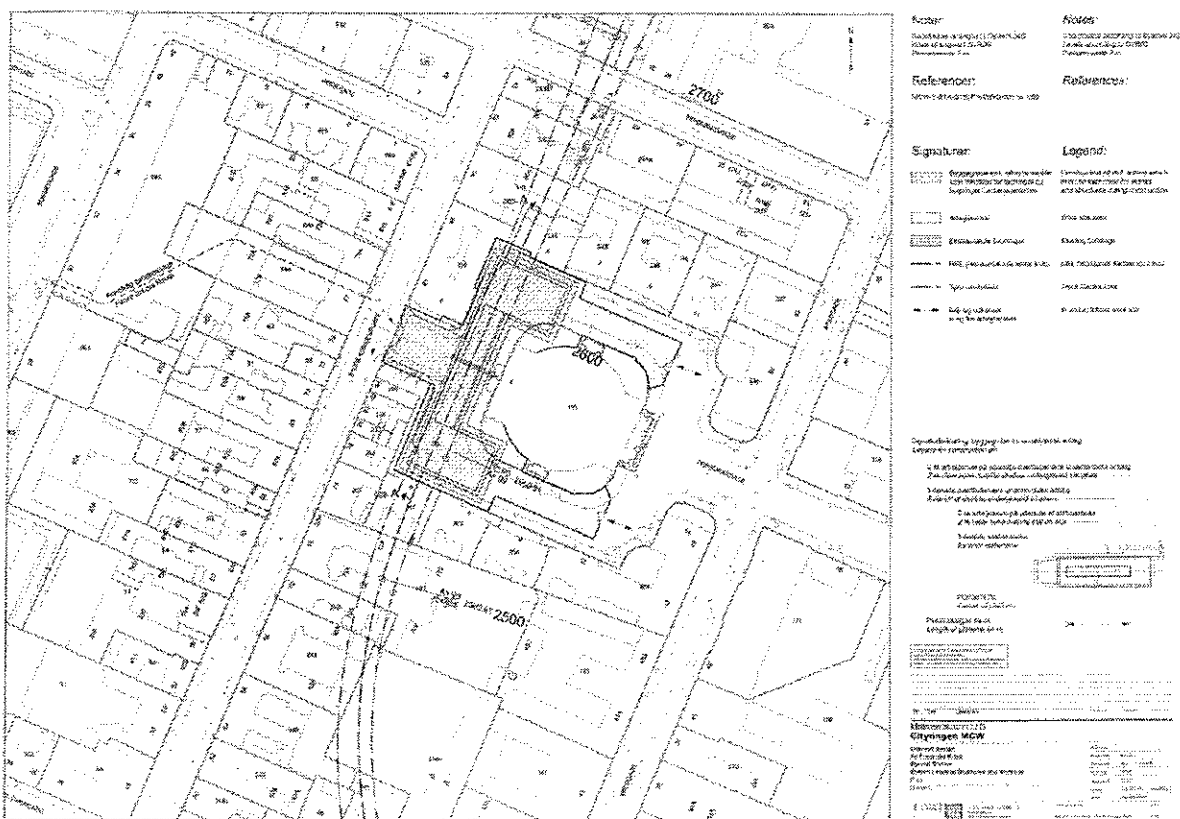
Hver gang der er spørgsmål oppe i Folketinget, er det standard, at referere til Metroselskabet der har ansvar for byggeprojektet - det kræver jo blot at Metroselskabet kan bevise at de ved hvad de gør og vil offentliggøre deres undersøgelser.

På baggrund af ovenstående og med udgangspunkt i Metroselskabets manglende vilje til at samarbejde og redegøre for deres resultater, som nu foreligger, idet der er udarbejdet detaljeret materiale til udbudsrunderen, kan vi kun konkludere, at det er ganske uansvarligt at anlægge en metrostation på pladsen ved Marmorkirken med alle de usikkerhedsmomenter der er.

Argumenterne er som følger:

- For at undgå uoprettelige skader på kirkebygningen vil det være nødvendigt at flytte stationen væk fra bygningen, udenfor det eksisterende gamle fundament, for at undgå at ødelægge dette og slyng- og pæle værket. Dette vil bevirke at metroens hovedtrappe vil ende ude i St. Kongensgade, hvilket vil betyde at man er nødt til at omlægge trafikken væk fra St. Kongensgade til de omkringliggende gader, hvilket vil have betydelige gener for kvarteret som helhed.
- En flytning af stationen ud i St. Kongensgade kræver en radikal ændring i udformningen af stationen og linjeføringen, for at undgå ændringer i de omkringliggende huses facadelinjer, idet det planerede stationsanlæg er for stort til pladsen, som det ser ud i dag.
- Der er i forslaget til stationsindretningen foreslået 140- 240 cykelparkeringspladser (iflg. tegning fra byrumsprogrammerne, august 2008). Med den erfaring man har fra de eksisterende metrostationer, ved man at dette tal er helt urealistisk. Hvis man regner med et passagertal for stationen på ca. 10.000 passagerer pr dag, vil der være et cykelparkeringsbehov på omkring 1000-1500 stk. p. pladser. Hvis dette problem ikke løses vil det udgøre en potentiel risikofaktor i en evt. evakueringsituation.

Se tegning 3 på næste side om metrostationens arbejdsfelt og deraf afledte evakueringsmuligheder.



Tegning 3. Metrostationens arbejdsfelt og deraf afledte evakueringsmuligheder.

På den af Metroselskabet den 18.12.2008 udleverede tegning dateret 30. 04.2008 /concept design projekt no. 67230 (tegning 3) fremgår det, at arbejdsfelterne på begge sider af pladsen kommer til at ligge helt tæt op bygningernes facader. Dette betyder, at der til nogle af bygningerne ikke kan evakueres fra pladsen, men at der skal findes alternative redningsmuligheder fra baggårdene. Samtidig er der de øvrige steder kun afsat 8 meter i bredden til redningsvejen, hvilket betyder at der ikke er venderadius, men at køretøjerne spærrer for hinanden og skal bakke ud. Der er ikke d.d. udarbejdet en evakueringsplan for pladsen eller udført prøveredningsøvelse. Københavns Brandvæsen (Rønnov 05. 01.09) oplyser, at det er den mest vanskelige plads at løse evakueringsmæssigt, idet der er for lidt plads til anlægget og byggepladsen. Der er ingen af de øvrige Metrobyggepladser, der har lignende vanskelige plads- og evakueringsforhold, iflg. Kbhs. Brandvæsen.

Gruppen vil gerne bede politikerne om at revurdere en placering af en metrostation ved Marmorkirken. En alternativ placering kunne være i Borgergade. Alternativt en placering ved Kvæsthusbroen, især hvis Københavnertunnelen bliver en realitet.

Ingen teknikere har indtil dato 100 % villet garantere for at der ikke sker skade på Marmorkirken. Alle gør deres bedste – men tør vi regne med det. Hvis uheldet er ude, som tilfældet var i tunnelen ved Storebæltsbroen og i metroen i Amsterdam, er det her skader, der ikke kan genoprettes. Så spørgsmålet til politikerne er:

HVORFOR LØBE EN RISIKO FOR AT ØDELÆGGE ET VIGTIGT KULTURMONUMENT - FOR ALTID, NÅR LINJEFØRINGEN BLOT KAN FLYTTES HUNDREDE METER UDEN FOR RISIKOZONEN?

Forvirringen er total set med borgernes øjne!

3. Borgerinddragelsen

I denne del af redegørelsen vil vi gerne anfægte, at inddragelsen af borgerne i planerne for metrobyggeriet ved Frederiks Kirke/Marmorkirken har været yderst mangelfuld og til tider decideret misvisende.

Forløbet i sagen ved Marmorkirken har været således:

Første gang planerne for en metrostation ved Marmorkirken offentliggøres i form af tegninger, er i Teknisk Dokumentationsrapport - *Udredning om Cityringen, fra maj 2005 ref1*. Heri beskrives s. 83, at

”En enkelt station, stationen v/ Frederiks Kirke (Marmorkirken), må på grund af pladsforholdene udføres som en helt anden stationstype, der ikke før har været anvendt i Danmark.”

Det fremgår endvidere af rapporten s. 122, at :

”Stationen tænkes anlagt som en NATM-station med en perronbredde på 7 m. Den primære adgang for passagerer fra concourseeniveau til perron vil ske via elevatorer, da det af pladsmæssige årsager ikke er muligt at indpasse rulletrapper på denne station. Hovedtrappen til stationens concourseeniveau orienteres ud mod St. Kongensgade og tænkes integreret i et kommende byggeri på den grund, som også er kendt som ”Tietgens ærgrelse” En anden mulighed er at placere trappen på det modsatte fortovej ligeledes orienteret ud mod St. Kongensgade.”

Ved læsning af dokumentationsrapporten fremgår det således tydeligt, at metrostationen ved Marmorkirken, som den eneste nye station i Cityringsprojektet, pga. de trange pladsforhold, skal bygges som en boret, såkaldt NATM (New Austrian Tunneling Method) station (eller tunnelstation), hvilket indebærer en dyrere, men mere smidig løsning end den konventionelle grave-metode (Cut-and-cover, også kaldet typestation), og at stationen kan anlægges under eksisterende eller kommende bygninger.

Mht. den trafikale indpasning kan man på s. 123 læse, at

”Det har været overvejet at lukke for bilkørsel i Frederiksgade omkring hovedtrappen mod St. Kongensgade, men det anbefales at opretholde trafik for beboere og andre med ærinde på pladsen omkring Frederiks Kirke (Marmorkirken). For eksempel kan stationsomgivelserne udformes som en plads med sivetrafik i markerede kørespor.”

Den planlagte station blev i dokumentationsrapporten præsenteret i en 3D-visualisering, Fig. 1, i en tegning der viste adgangsforhold til perronen, Fig. 2, og i en tegning af hele stationspladsen, Fig. 3.

Se illustrationer næste side:

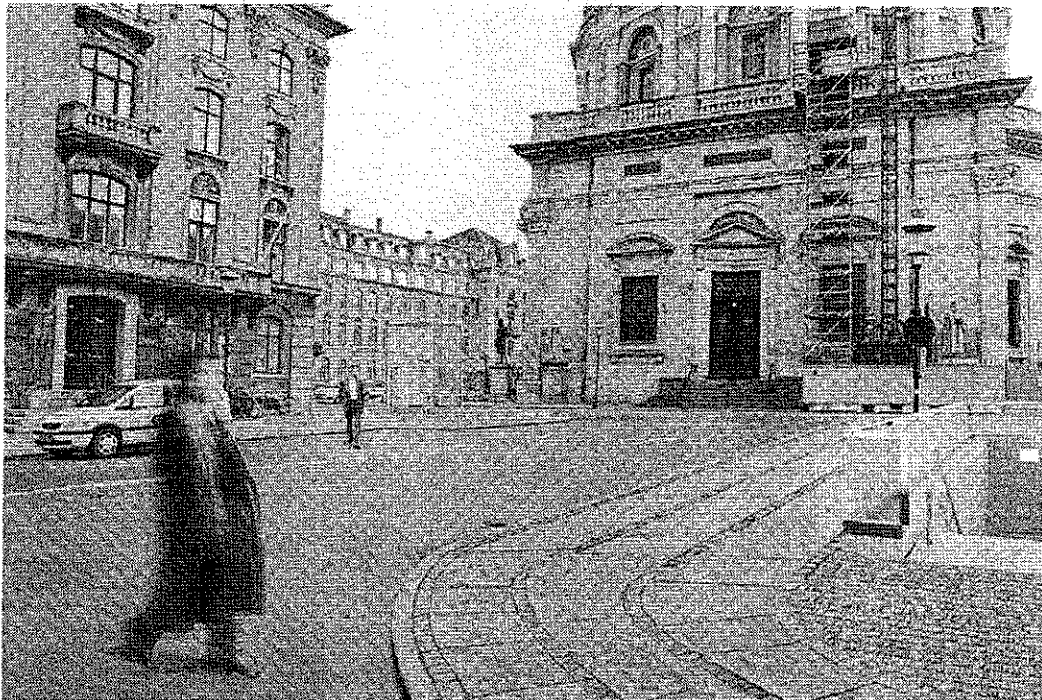


Fig. 1. Illustration af området nord for Frederiks Kirke efter anlæg af Cityringens station^{ref1}

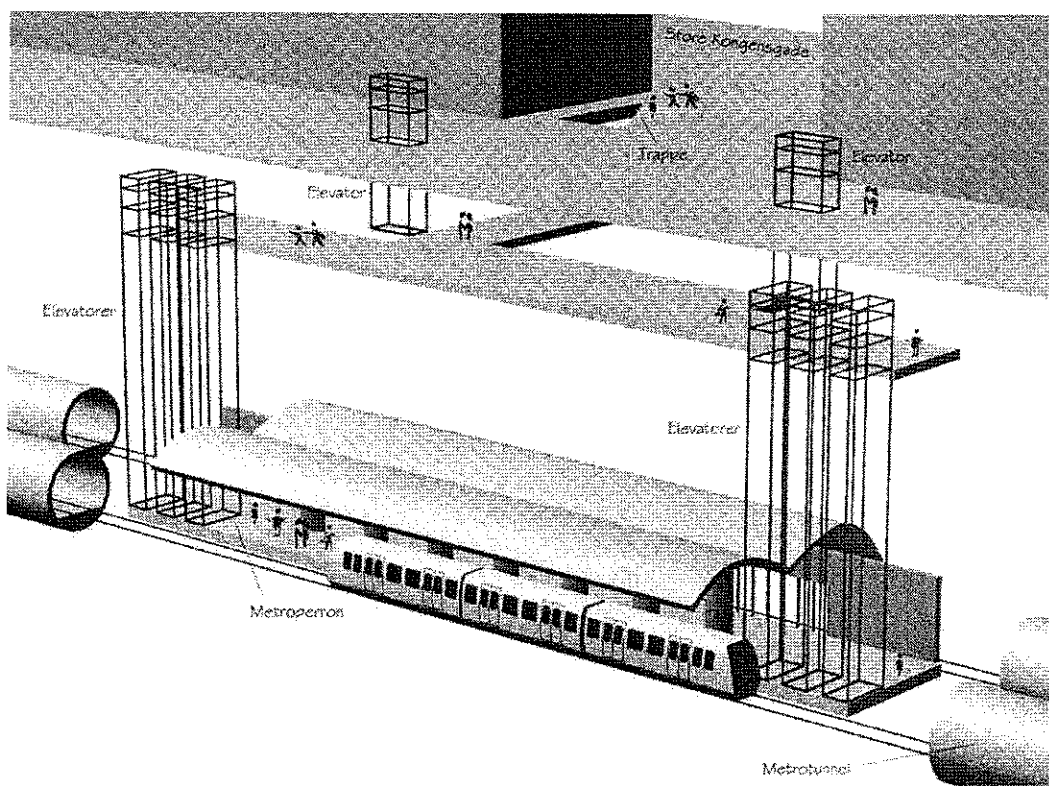


Fig. 2. Adgang til Cityringens perron, v/Frederiks Kirke.ref1

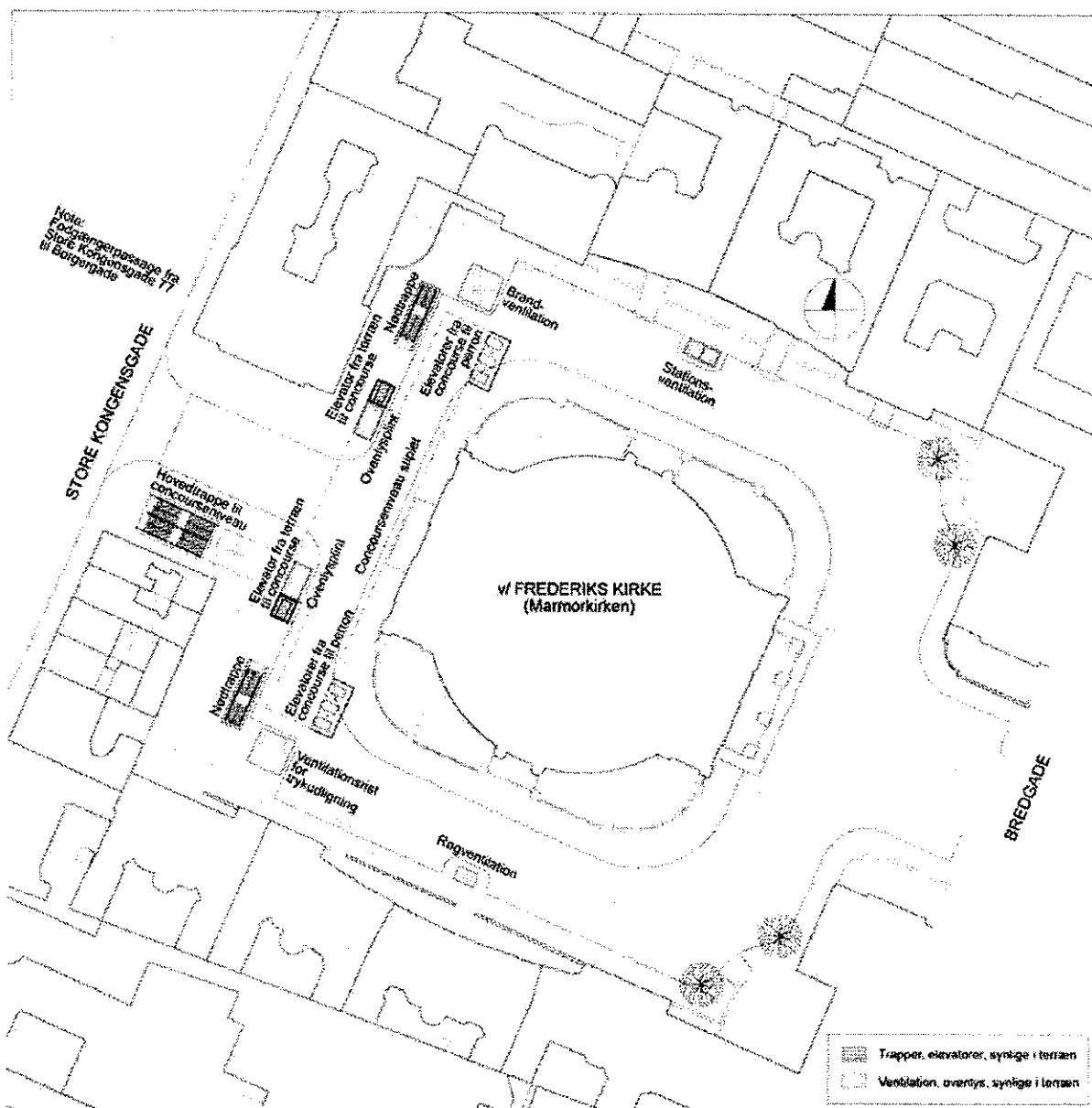


Fig. 3. Forslag til stationsplacering ved v/Frederiks Kirke (Marmorkirken). NATM-station.^{ref1}

Den 2. december 2005 indgik regeringen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune en principaftale om udbygningen af Cityringen, og regeringen og et flertal af de øvrige politiske partier på Christiansborg indgik den 2. februar 2006 tillige forlig herom.

Den tekniske dokumentationsrapport samt principaftalen indgik som baggrund for det lovforslag om en Cityring, som transportministeren fremsatte i Folketinget den 21. februar 2007.

Den 6. juni 2007 vedtages Lov nr. 552 om en Cityring^{ref2} og den 10. juni 2007 træder Bekendtgørelse nr. 588 om placering og udformning af stationer og skakte m.m. ^{ref3} i kraft. I denne bekendtgørelse, kan man læse følgende:

”Af de 17 stationer kan de 16 anlægges som tpestationer eller varianter heraf, baseret på det standardiserede stationskoncept fra Metroens etaper 1 og 2A...For én af stationerne, v/Frederiks Kirke, er anvendt et helt nyt stationskoncept baseret på et underjordisk perronkammer med adgang via elevatorer.”

I bekendtgørelsen understreges således igen, at stationen ved Marmorkirken som den eneste af de 17 nye stationer skal anlægges som en NATM-station, og intetsteds i loven eller den efterfølgende bekendtgørelse kan man læse om forhold, der skulle stille tvivl ved den foreslåede stationstype og –placering som angivet i Fig. 1-3.

I løbet af sensommeren 2007 gennemførtes en indledende høring, hvor borgerne kunne komme med idéer og forslag til, hvilke miljøforhold og undersøgelser, der bør indgå i miljøvurderingen og kommuneplantillægget. Høringsperioden blev afsluttet med udarbejdelsen af en hvidbog, som sammenfattede høringsresultatet. Efterfølgende udkom ”Cityringen” VVM-redegørelse og miljørapport” ref4, maj 2008. Denne redegørelse kommer i offentlig høring i perioden 1. juli til 1. oktober 2008. I rapporten gentages nok en gang (s. 34), at

”Der udføres i alt 17 stationer på linjen” Af de 17 stationer kan de 16 anlægges som såkaldte ”tpestationer””

På side 157 kan man læse, at

”Stationen ved Frederiks Kirke vil eventuelt blive udført med anvendelse af NATM-teknik”

Der har altså i forhold til tidligere rapporter nu indsneget sig et ”eventuelt”, men intetsteds i rapporten fremgår det, at de tidligere planer for anlæggelsen af en boret NATM-station med hovednedgang på Tietgens Ærgrelse-grunden skulle være ændret i forhold til Lov om en Cityring og dokumentationsrapporten, og det kan således kun være de planer man skal forholde sig til, når høringen starter den 1. juli 2008.

Et godt stykke inde i august 2008, muligvis først primo september, kunne man hvis man ledte længe nok på Metroselskabets hjemmeside, i de såkaldte Byrumsprogrammer august 2008ref5 se, at planerne nu var blevet radikalt ændrede og at stationen nu tænkes udført som en cut-and-cover gravet tpestation, se Fig. 4

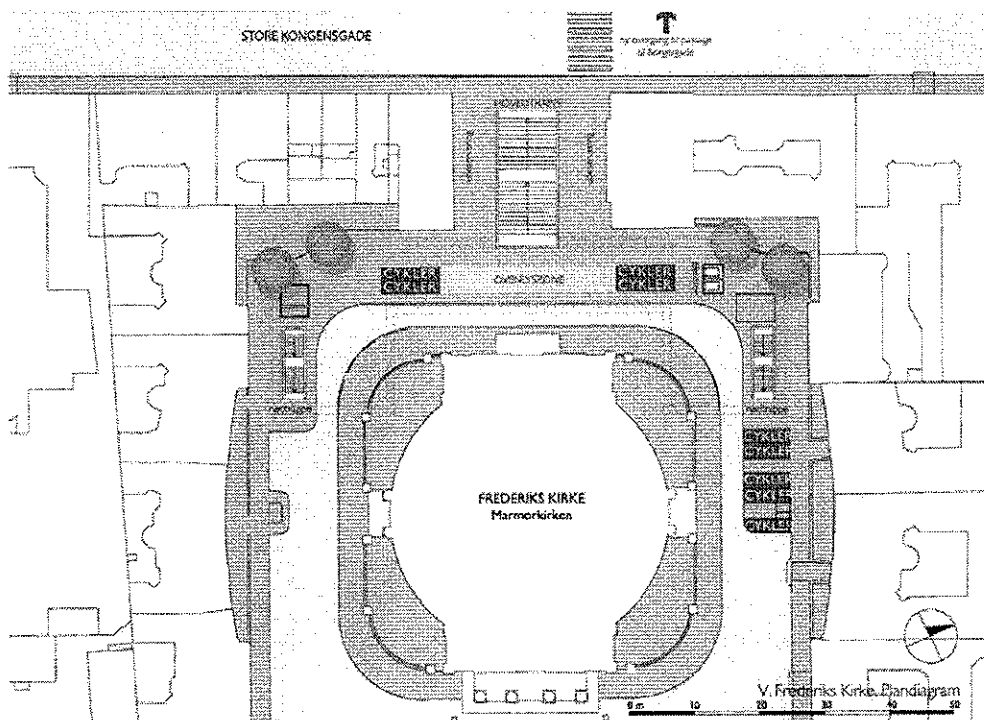


Fig. 4 Illustration af den nye tpestation v/Frederiks Kirke fra Byrumsprogrammer august 2008ref5

Befolkningen blev angivelig informeret om den nye stationsplads på et Borgermøde på Vartov 15. september 2008, om end ingen af forfatterne bag denne redegørelse var til stede ved dette møde til at bekræfte dette.

I de nye planer beskrives, at der nu i stedet skal etableres en

"kompakt metroforplads mellem to husgavle mod St. Kongensgade"

Og at

"Her er valgt en trafikal løsningsmodel, hvor der lukkes for gennemkørende trafik til St. Kongensgade"

Samt **"Stationsboksen sænkes for at sikre træernes vækstvilkår"**

Tegningen ligner unægtelig en tegning af en højtliggende typestation, hvilket især ovenlyszonen afslører, men intersteds i Byrumsprogrammernes tekst fremgår det direkte at der er tale om en typestation. Et enkelt ord, nemlig "Stationsboksen" kan lede en vågen iagttagere på sporet, eftersom dette ord er et begreb der bruges om den zone indenfor hvilken en typestation kan anlægges; her fra dokumentationsrapporten 1

"Konceptet for typestationen indebærer principielt, at hele stationen anlægges inden for en rektangulær udgravning, kaldet "stationsboksen", afstivet af permanente sekant pæle (borede betonpæle, som griber ind i hinanden), og hvor stationens ø-perron placeres i ca. 19 meters dybde."

Carsten Voltzmann fra Metroselskabet har i et orienteringsmøde mellem Metroselskabet og en ejerforening i Frederiksgade den 28. oktober 2008 bekræftet, at der er tale om en typestation.

Fra forslaget i Fig. 1-3, en boret tunnelstation med hovednedgang "diskret integreret i et kommende byggeri" og kun få synlige elementer i gadebilledet, er der tale om en radikal ændring af konceptet til forslaget i Fig. 4, med en typestation, hvor der etableres en decideret stationsplads, med en kompakt hovednedgang midt i kørebanen fra pladsen ud til Store Kongensgade, hvorved passagen lukkes bestandigt. Alt hvad der til en gravet station hører af ovenlys i glasdiamanter, ventilationsskakte, elevatorårne, og cykelparkeringer, fordeles på bagsiden af kirken og de to fløje, der omgiver den. Den nye stationstype udgør en sikkerhedsrisiko for kirken og de omkringliggende bygninger (se redegørelsens del 2) og ødelægger det unikke, historiske byrum på pladsen (se redegørelsens del 1).

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, at den der høres har de oplysninger, som skal danne grundlag for svaret. Høringsperioden starter 1. juli 2008. Tidligst i Byrumsprogrammet August 2008, der som anført først er at finde ultimo august og muligvis først primo september, kan man få oplyst at der er sket ændringer. Intet aktivt tiltag for at oplyse borgerne finder sted førend den 15. september 2008, så borgerne har maksimalt fået 1½ måneders men formentlig kun 1 måned "høringsperiode" ud af de annoncerede 3 måneder.

På mødet mellem Metroselskabet og ejerforeningen i Frederiksgade den 28. oktober 2008, stillede et medlem af ejerforeningens bestyrelse, Carsten Voltzmann fra Metroselskabet følgende spørgsmål:

"Det var oprindeligt planen, at metrostationen ved Marmorkirken, som den eneste af stationerne i Metro Cityringen, skulle anlægges som en boret tunnelstation efter NATM-metoden, og at hovednedgangen til stationen skulle ligge på den ubebyggede grund på Store Kongensgade, som i folkemunde kendes som "Tietgens ærgrelse". Hovednedgangen ville derved blive "diskret integreret i bunden af et kommende byggeri" på denne grund, som det hed. I byrumsprogrammerne fra august 2008 fremgår det for første

gang, at stationen nu i stedet skal anlægges som en gravet typestation, med hovednedgang midt i Frederiksgade og stationselementer placeret spredt på hele den vestlige del af kirkepladsen. Spørgsmålet er: HVEM har besluttet denne ændring, HVORNÅR blev den besluttet og HVORFOR?”

Svaret herpå fra Carsten Voltzmann kom i referatet fra mødet dateret 19. november 2008, i en post meeting note:

”Placeringen af stationstrappen udenfor grunden Tietgens Ærgrelse er første gang fastlagt i Københavns Kommunes lokalplan nr. 427 vedtaget den 28. august 2008.”

Går man ind og læser denne lokalplanref6, som vel at mærke først bekendtgjordes den 1. oktober 2008 (altså samme dag som den offentlige høring afsluttedes) kan man læse HVORFOR stationsnedgangen ikke skal ligge på Tietgens Ærgrelse. Grunden Tietgens Ærgrelse (Store Kongensgade 84 og Frederiksgade 2) er i oktober 2005 købt af Realea, og på side 7 og 8 i lokalplanforslaget kan man læse følgende:

”Af plads- og sikkerhedsmæssige årsager vil hovedtrappen til mellemdækket ikke kunne placeres i en bygning men må placeres på gadeareal. Hovedtrappens placering på den hidtil ubebyggede hjørnegrund, Frederiksgade 2, er valgt før man kendte til de nu foreliggende byggeplaner. Trappen vil i stedet blive placeret på det overforliggende fortov ud for Frederiksgade 1 (hvor den i øvrigt tidligere af Ørestadsselskabet har været tænkt placeret). I forbindelsegrund for lokalplanen med lokalplanens udarbejdelse har mulighederne for at placere den ene elevator til metrostationens mellemdæk i nybygningens stueetage været indgående drøftet mellem bygherre, Ørestadsselskabet og forvaltningen. Hensigten var at søge kirkepladsen friholdt for de elevatorbygninger, der kendes fra andre metroforpladser. Først og fremmest på grund af den store tidsmæssige forskydning mellem opførelsen af den påtænkte bebyggelse og anlægget af metrostationen har indplacering af elevatoradgang i nybygningen ikke vist sig mulig. Det har også spillet ind i vurderingen, at placering af elevator i nybygningen ville betyde en forøgelse af udgiften til stationsanlægget sammenlignet med den forudsatte placering af elevatorbygningen ude på pladsarealet.”

Forvirringen er nu total. I lokalplanforslaget fremvises nu en tegning af den kommende stationsplads, som er identisk med den oprindelige (Fig. 3), men hvor der altså i teksten fremgår at hovedtrappen nu flyttes over på det modsidige fortov, foran Frederiksgade 1. Se Fig. 5

Endvidere ses en 3D-illustration af det nye byggeri, hvor de oprindelige elevatorer fra tunnelstationen figurerer, men hvor hovedtrappen ikke er at se nogen steder (den skulle jo også ligge inde i bygningen!). Se Fig. 6 næste side.

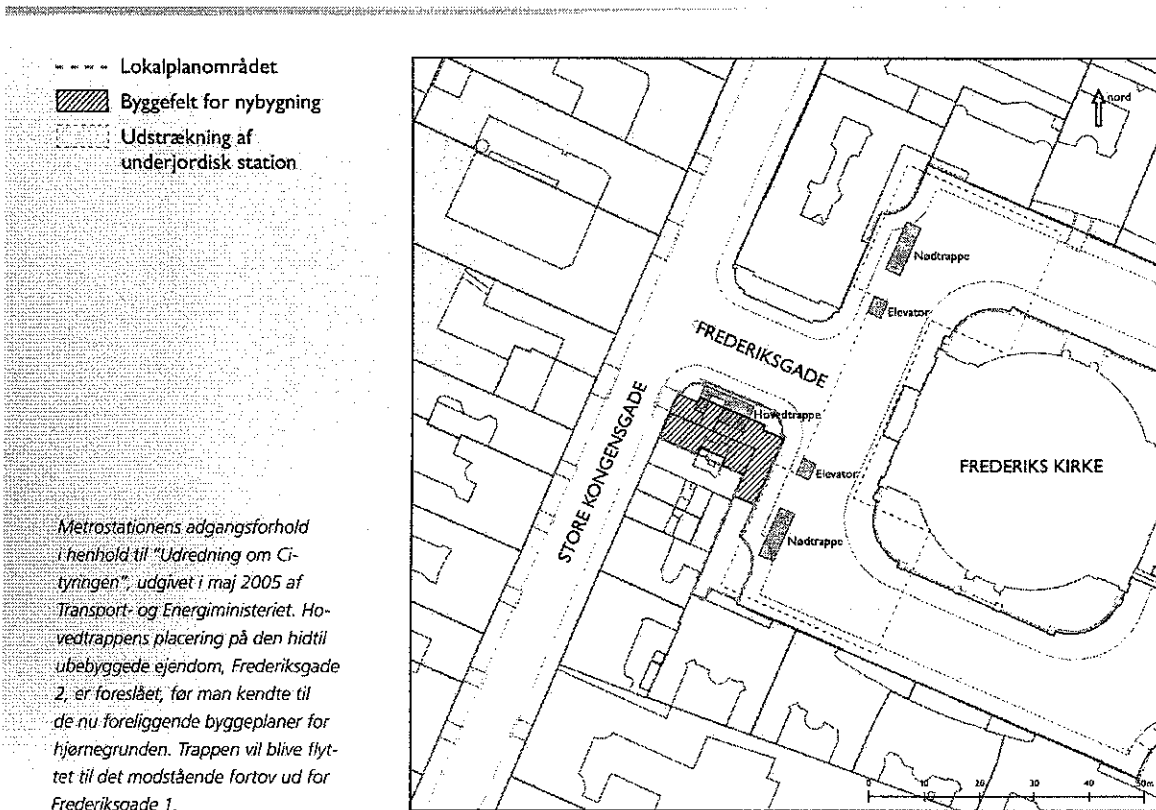


Fig. 5^{ref6}



Fig. 6. 3D-visualisering af Realeas nybyggeri på Tietgens Ærgrelse^{ref6}

Enten må man konkludere, at Lokalplanforslaget er blevet vedtaget på et mangelfuldt eller måske endda misvisende grundlag, eller også tilbageholdes oplysninger til borgerne. 3 spørgsmål resterer:

- 1) HVEM har besluttet at der nu skal anlægges en tpestation i stedet for en tunnelstation?
- 2) HVORNÅR er det blevet besluttet?
- 3) HVORFOR skal der anlægges en tpestation som skitseret, når nu det oven i købet i Lokalplanforslaget bekendtgjort samtidig med høringsfristens afslutning annonceres at stationen er uændret fra de oprindelige planer, bortset fra at hovednedgangen kommer til at ligge på det modsatte fortovej, ud for Frederiksgade 1?

Sammenfattende kan siges, at den såkaldte offentlige 3 måneder lange høring om Metrostationens indvirkning på miljøet, har været dybt uacceptabel. Borgerne er ikke blevet inddraget i en udstrækning, som man må forvente af så alt om sig gribende og omfattende et anlægsarbejde. Et tilstrækkeligt informationsmateriale til grundlag for høringen har på ingen måde været tilgængeligt selv ikke i sidste øjeblik.

Da høringen for længst var overstået, modtog forfatterne bag denne redegørelse efter talrige anmodninger den 18. december 2008 en tegning af stationspladsens omfang (tegning 3, redegørelsens del 1) og den 22. december 2008 en tegning af placeringen af stationselementerne (tegning 1, redegørelsens del 1). Det ses, at bortset fra antallet af cykler, viser disse 2 tegninger fuldstændig det samme koncept som i Byrumsprogrammerne fra august 2008, nemlig en tpestation med hovednedgang midt i Frederiksgade. Det interessante ved disse 2 tegninger er, at de er udført 30. april 2008, altså inden høringen gik i gang den 1. juli 2008, og kunne således have været præsenteret for offentligheden ved høringens start, havde man ønsket det fra Metroselskabets side.

Ref1:

<http://www.ttm.dk/graphics/Synkron-Library/trafikministeriet/Publikationer/Metrocityring/SamletTekniskDokumentationsrapport.pdf>

Ref2:

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22687>

Ref3:

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22680>

Ref4:

http://www.metrocityring.dk/files/upload/Cityringen_kap1-8.pdf
http://www.metrocityring.dk/files/upload/Cityringen_kap9.pdf
http://www.metrocityring.dk/files/upload/Cityringen_kap10-12.pdf

Ref5:

http://www.metrocityring.dk/files/upload/byrum_vvm.pdf

Ref6:

<http://www.planogarkitektur.dk/upload/pdf-lokalplaner/427.pdf>

Hvor skal stationen placeres?

4. Alternative placeringer

Alternativ 1.

I notat af 14. februar 2003 skriver Sekretariatet for udredning om Metroens 4. etape:

"Ved Marmorkirken" omfatter både placering ved selve Marmorkirken og i Borgergade, idet en placering i Borgergade er alternativet, hvis en placering på pladsen ved Marmorkirken i den videre bearbejdning viser sig for problematisk."

En placering af metrostationen i Borgergade er altså fra planlæggerens hånd et reelt alternativ til placeringen ved Marmorkirken. I en mail til chefkonsulent i Transportministeriet Iben Schiøtz (IS) d. 5. november 2008, spørger en af forfatterne til denne redegørelse, med reference til ovenstående citat, "Hvor præcis i Borgergade tænkes der på?" IS svarer pr. mail den 7. november 2008, at "Der var tale om en placering i Borgergade mellem Sølvgade og Klerkegade" og mht. hvorfor man ikke gik videre med denne placering: "Der blev ikke regnet passagerunderlag og dermed indtægtsgrundlag, men det vurderedes, at blive lidt mindre end med stationsplaceringen ved Marmorkirken."

Argumenter, at passagergrundlaget "vurderes, at blive lidt mindre" er ikke brugbart. Det er hævet over enhver tvivl, at der i Borgergade-området er flere beboere end i området omkring Marmorkirken. Formentlig vil der også være væsentlig flere brugere, idet der i umiddelbar nærhed i selve Borgergade findes hele 4 dagligvarebutikker, med et dagligt antal besøgende som langt overstiger antallet af besøgende i Marmorkirken, selv på en god dag. Tæt på Borgergade-placeringen er ydermere Kongens Have samt bydelens eneste 2 skoler.

En placering af stationen på den tænkte strækning i Borgergade vil placere stationen på den rigtige "led2 i linieføringen fra stationen ved Kgs. Nytorv til stationen ved Østerport, med 600 m til førstnævnte og 800 m til sidstnævnte. En placering ved Marmorkirken giver 500 m til førstnævnte og 900 m til sidstnævnte. Der er bedre økonomi i at placere stationerne med regelmæssige mellemrum jf. "stationsnærhedsprincippet".

Der er i forvejen i Byrumsprogrammerne fra august 2008 planlagt en passage igennem gården i Store Kongensgade 77 ind til Borgergade, således at afstanden til en metrostation i Borgergade fra den tænkte station ved Marmorkirken kun vil blive ca. 100 m. Dette er gjort for at lette adgangen til en Marmorkirke-station for Borgergade-beboerne, men kan lige så vel være argumentet for at lette adgangen til en Borgergade-station for beboerne ved Marmorkirken.

I Borgergade findes ingen bevaringsværdige/fredede bygninger i umiddelbar nærhed og en placering af en metrostation på strækningen mellem Sølvgade og Klerkegade ville give kvarteret et tiltrængt løft. Den i forvejen tunge trafik gennem Store Kongensgade vil ikke belastes yderligere ved byggearbejde ved en Borgergade-station, i modsætning til byggearbejde ved en Marmorkirke-station.

Der er regnet med 11.000 daglige påstigninger ved Marmorkirken (nedjusteret opgørelse fra 2005 mod 20.000 i 2003 redegørelsen). Dette tal vil ved en placering i Borgergade kunne øges, hvilket betyder en stigende indrægt for Metroselskabet.

Ud fra disse betragtninger vil der være mange fordele ved at flytte metrostationen fra Marmorkirken til Borgergade, og som denne redegørelse viser, har en stationsplacering på pladsen ved Marmorkirken vist sig at være endog særdeles problematisk.

I "Cityringen - hvidbog over indsigelser og bemærkninger, januar 2009" ref1 og i det dertil knyttede notat specifikt om Marmorkirkenref2, beskrives at en placering på hjørnet af Dronningens Tværgade/Adelgade/Borgergade har været foreslået. Af gode grunde kan en station ikke placeres der, eftersom gaden så skulle lukkes helt for trafik i anlægsfasen. Som der står i sidstnævnte notat:

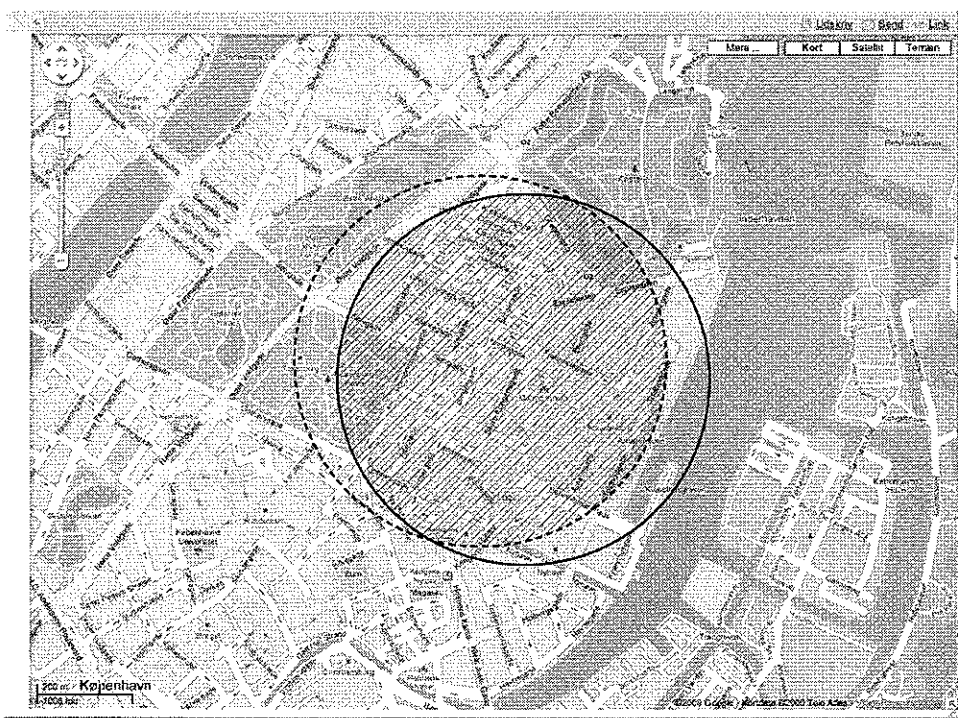
"Sølvgade/Borgergade er central for trafikafviklingen fra nord (Lyngbyvejen/Tagsvej) til Frederiksstaden/Kongens Nytorv/Amager og den modsatte vej. Denne trafik vil ikke kunne omlægges til andre gader med tilstrækkelig kapacitet. Trafikken ville i stedet forsøge at komme frem via bolig-gaderne i området."

I samme notat hedder det, at

"En placering i Borgergade (og her mener de hjørnet af Dronningens Tværgade/Adelgade/Borgergade) ville give Cityringen et opland med færre indbyggere og arbejdspladser blandt andet på grund af Kongens Have. Med denne placering ville den østlige del af Frederiksstaden ikke blive Metrobetjent"

Og til sidst:

"Af de nævnte grunde vurderer Københavns Kommune ikke denne løsning for hensigtsmæssig"



Tegning 4

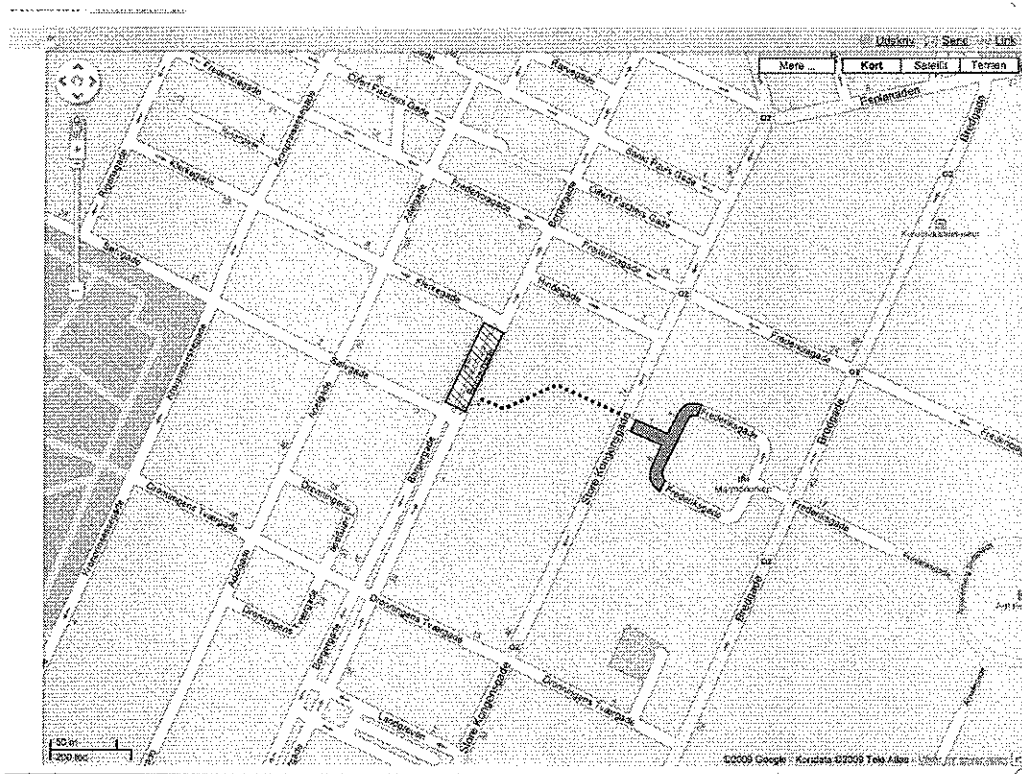
Nærhed til Metro stationerne vist ved cirkler med en radius på 600 m

- Cirkel med centrum i Borgergade
- Cirkel med centrum ved Marmorkirken
- /// Områder dækket af begge nærheds-cirkler


Forfatterne bag denne redegørelse er helt enige i, at en placering på hjørnet af Dronningens Tværgade og Borbergade/Adelgade af de nævnte grunde vil være uhensigtsmæssig.

Som det fremgår af denne redegørelse, og af tegning 4 og 5, er det en placering på Borbergade-strækningen mellem Sølvgade og Klerkegade vi foreslår, 100 meter fra Marmorkirken, dvs. med stort set samme passagergrundlag, og uden gener overhovedet for den gennemkørende trafik fra nord (Lynbyvej/Tagensvej) til Frederiksstaden/Kongens Nytorv/Amager.

Der er altså på ingen måde tale om en placering i den samme del af Borbergade, som Metroselskabet/Københavns Kommune forholder sig til i deres notat.



Tegning 5

- Passage mellem St. Kongensgade og Borbergade som vist i Metroselskabets forslag til Marmorkirkens Station
-  Alternativt placering af Metrostation i Borbergade

SAMMENLIGNER MAN EN BORBERGADE-PLACERING MED EN PLACERING VED LARSENS PLADS/KVÆSTHUSBROEN (SE ALTERNATIV 2), ER DER TALE OM EN VÆSENTLIG MINDRE ÆNDRING I LINJEFØRINGEN OG DERFOR EN BILLIGERE LØSNING.

Alternativ 2.

En placering ved Larsens Plads/Kvæsthusbroen vil kunne betjene gæster til Skuespilhuset, og hvis der ydermere etableres en gangforbindelse til Operaen, vil den også kunne betjene denne.

I notat af 14. februar 2003 skriver Sekretariatet for udredning om Metroens 4. etape:

”En placering ved Larsens Plads vil give færre gener for naboer i anlægsfasen end placeringen ved Marmorkirken.”

”Konstruktionsmæssigt vurderes en placering ved Larsens Plads at være teknisk lettere end ved en placering ved Marmorkirken.”

Ydermere vil en placering ved Larsens Plads give mulighed for placering af en hovedarbejdsplads for tunnelbyggeriet ved havnen, hvorved affald og byggematerialer kan transporteres ad søvejen og derved ikke belaste byens trafik. Det vurderes at anlægsudgifterne til en station ved Larsens Plads vil være dyrere, primært fordi de borede tunnelrør bliver længere, og fordi der skal inddæmme havnearealer og etableres ekstra stormflodssikring.

Der er regnet med 11.000 daglige påstigninger fra redegørelsen fra 2003. Dette tal bør nok nedjusteres tilsvarende i forhold til nedjusteringen af passagertallet ved Marmorkirken i 2005.

Det fremgår af Regeringens Trafikplan (Bæredygtig transport – bedre infrastruktur, december 2008), at Københavnertunnelen ApS, OPP-Pilotprojekt til Motorring 2 Øst og City Terminal af 5. maj 2008 til Folketingets Trafikudvalg, kommer til at indgå i den af Regeringen bebudede strategiske analyse af anlæg af en østlig ringvejsforbindelse i hovedstadsområdet. Dette projekt indebærer et alternativ til metrostationsplaceringen ved Marmorkirken, nemlig en City Terminal under Kvæsthusbroen, med en metrostation, der vil give 36.000 daglige påstigninger.

Gruppens vurdering er at **ALTERNATIV 1 ER AT FORETRÆKKE**, idet en placering i Borgergade vil give flere påstigninger, det vil være en kortere/mindre ændring af linjeføringen, **GIVE BORGERGADE-KVARTERET ET LØFT** og ikke mindst være **EN BILLIGERE LØSNING** og **GIVE STØRRE IND TJENING TIL METROSELSKABET**. Såfremt ovennævnte projekt om en københavner tunnel derimod vedtages, vil der være bedre økonomi i at vælge dette alternativ.

Ref 1: http://www.metrocityring.dk/files/upload/miljoeHvidbog/Cityringen_hvidbog.pdf

Ref 2: <http://www.metrocityring.dk/files/upload/miljoeHvidbog/Marmorkirken.pdf>

Appendix

Borgermodstand

BORGERGRUPPEN NEJ TIL METRO VED MARMORKIRKEN har pr. 17.01.09 indsamlet 1.281 UNDESKRIFTER mod en placering af metrostationen ved Marmorkirken.

Det skal bemærkes, at der ikke er økonomiske eller finansielle interesser forbundet med disse underskrifter, eftersom der ikke er placeret caféer, restauranter eller butikker på pladsen ved Marmorkirken, hvor stationen tænkes anbragt. DER ER SÅLEDES TALE OM 1.281 UNDESKRIFTER FRA BORGERE, DER ER BEKYMREDE FOR KIRKENS SIKKERHED OG ØDELÆGGELSEN PLADSEN.

Dokumentation:www.onlineunderskrift.dk/web/STOPCITYRINGVEDMARMORKIRKENNU

Selve underskrifterne kan rekvireres hos forfatterne bag denne redegørelse.