

Jens Christian Grøndahl Læderstræde 36 1201 København

Transportminister Lars Barfoed
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

10. februar 2009

Vedr. Cityringen, stationen på Gammel Strand

Kære Lars Barfoed

Efter at Københavns Borgerrepræsentation forleden tiltrådte kommunens indstilling vedr. Cityringen, forstår jeg, at projektet nu kun mangler din endelige godkendelse for at kunne blive sat i værk, samt at du inden for lovens rammer har mulighed for at foretage enkelte justeringer.

Jeg har med interesse læst dit indlæg i Berlingske Tidende den 5. februar, hvori du svarer på nogle kritiske kommentarer fremsat af en af bladets skribenter. Hverken denne polemik eller den øvrige meningsdannelse omkring den kommunalpolitiske beslutningsproces bag Cityringen er emnet for min henvendelse. Jeg vil derimod tillade mig at komme med nogle bemærkninger til, hvad du skriver om risikoen for de historiske bygninger ved Gammel Strand i forbindelse med anlæggelsen af en metrostation på dette sted.

Du skriver: "Med hensyn til påstanden om, at anlægget af typestationer vil medføre alvorlige bygningskader på de gamle huse i det indre København, skal jeg blot henviser til, at den eksisterende Metro også passerer områder i det indre København med pælefunderede huse, og det har ikke givet anledning til skader."

Ved et af de borgermøder, som Københavns Kommune afholdt i september sidste år i forbindelse med høringen vedr. VVM-redegørelsen om Cityringen, måtte Metroselskabets direktør Anne-Grethe Foss på et spørgsmål fra salen indrømme, at der ikke efter anlæggelsen af den eksisterende Metro er blevet gennemført en samlet og systematisk evaluering af spørgsmålet om eventuelle bygningskader forårsaget af anlægsarbejderne.

Metroselskabet råder altså ikke over dokumentation, f.eks. i form af en samlet evaluering, der kan bekræfte din antagelse om, at den eksisterende Metro ikke har givet anledning til skader på de pælefunderede huse, som linjeføringen passerer.

Man kunne have forestillet sig, at det var gængs procedure at iværksætte en sådan evaluering i forbindelse med så store og kostbare projekter.

En erfaren byggeteknisk ekspert, som jeg har konsulteret, forklarer, at den type skader, man kan frygte i forbindelse med Cityringen, ophobes i bygningerne og ofte først viser sig forskudt i forhold til

anlægsarbejdet. Selv hvis Metroselskabet løbende og systematisk havde evalueret arbejdernes indvirkning på de gamle bygninger, ville man altså i dag ikke med sikkerhed have kunnet registrere, om der rent faktisk er sket skader.

I debatten om den projekterede metrostation på Gammel Strand er det flere gange blevet omtalt, at anlægningen af Amsterdams nye nord-sydgående metrolinje for anden gang har måttet indstilles, da arbejdet forårsagede skader på en række gamle pælefunderede huse i et omfang, der har gjort dem ubeboelige, fordi de slet og ret kollapsede.

Kritikerne af Cityringen har brugt problemerne i Amsterdam til at eksemplificere, hvor galt det vil kunne gå, hvis man på Gammel Strand vil presse en såkaldt *typestation* ned i det også efter Metroselskabets vurdering meget snævre areal mellem den fredede husrække og kanalen.

Metroselskabet har besvaret kritikken med, at de geologiske forhold er anderledes end i Amsterdam, samt at man vil monitorere husene langs byggepladsen og straks indstille arbejdet, hvis der skulle vise sig tegn på sætningsskader.

Med kildemateriale fra Amsterdam-sagen har Borgergruppen til bevarelse af Gammel Strand imidlertid kunnet dokumentere de meget omfattende og teknisk højtudviklede foranstaltninger, der i form af særdeles fintmærkende måleudstyr m.m. blev bragt i anvendelse i Amsterdam med henblik på at sikre sig imod, at metroarbejdet forårsagede skader på de gamle huse. Et overvældende antal måleinstrumenter og 100 computere behandlede gennemsnitligt 55.000 data i timen og videresendte dem til det hollandske metroselskabs kontor, men selv denne massive overvågning forhindrede altså ikke, at flere fredede huse alligevel skred sammen. (Kilde: www.soldata.co.uk)

Det kan på den baggrund ikke anses for sandsynliggjort, at Metroselskabets planlagte monitorering af husene ved Gammel Strand på betryggende vis kan sikre dem mod skader.

Efter adskillige uafhængige fagfolks vurdering er det mest bekymrende ved en typestation på Gammel Strand efter "cut-and-cover"-metoden, at man vil spunse (banke jernplader/-bjælker ned), fordi de mange og gentagne rystelser med stor sandsynlighed vil få de omkringliggende huse til at sætte sig.

Denne bekymring skal ses i forhold til to omstændigheder:

Den ene omstændighed er, at stationen på Gammel Strand bliver den dyreste på Cityringen, idet anlægsudgifterne alene til denne station efter det oplyste kommer til at beløbe sig til *ca. 1 mia. kroner*.

Den anden omstændighed er, at Metroselskabet har undladt at fremlægge detaljeret dokumentation for, hvorfor man har fravalgt det alternativ til "cut-and-cover", der består i at bore stationerne fra tunnelen (NATM-metoden).

Metroselskabet har i sin kommunikation om Cityringen ofte brugt udtrykket "Mere af det samme": Erfaringerne fra anlæggelsen af den eksisterende Metro skal genbruges, og der er tilsyneladende efter selskabets opfattelse ikke behov for at supplere den indhøstede ekspertise med erfaringer fra arbejdet med de mere komplicerede løsninger, som man anvender i storbyer verden over, hvor man i sårbare historiske bykerner med stor befolkningstæthed typisk vælger at bore metrostationer frem for at udgrave dem fra terrænet.

Som interesseret borger kan man få det indtryk, at Metroselskabets begrænsede projektfaglige kendskab til alternative anlægsmetoder på forhånd afskærer selskabet fra i sit projektmateriale at udkaste løsninger, der kunne virke mere lempelige, hvor særlige forhold og hensyn gør sig gældende.

Eftersom det kommunale embedsværk sammenlignet med statsadministrationen næppe råder over den faglige kompetence, der er påkrævet for at kunne fungere som kritisk opdragsgiver og sparringspartner for Metroselskabet, er der altså opstået en situation, hvor man på et meget tidligt tidspunkt har lagt sig fast på én bestemt løsningsmodel uden på forhånd at have sikret sig et kvalificeret beslutningsgrundlag i form af dokumenterede og gennemkalkulerede alternativer.

Ud fra et ansvarligt politisk synspunkt virker det imidlertid stærkt betænkeligt, hvis al dømmekraft og kritisk efterprøvning *a priori* er deponeret hos Metroselskabet i ukritisk tillid til selskabets kompetencer. Hvor der foreligger en begrundet formodning om, at hver en sten ikke er vendt, må det være et politisk ansvar at sikre sig et mere fuldkomment beslutningsgrundlag, og hidtil har Metroselskabet uden nærmere dokumentation afvist alle alternativer til selskabets foretrukne fremgangsmåde.

Metroselskabet anfører i sit svar på en henvendelse fra Borgergruppen til bevarelse af Gammel Strand 1) at typestationer er billigere end stationer anlagt efter NATM-metoden; 2) at typestationer tager kortere tid at anlægge; 3) at typestationer er sikrere end NATM-stationer, da der er mindre risiko for indsvivning af grundvand; 4) at typestationer er en velafprøvet metode, fordi den blev anvendt ved anlæggelsen af den eksisterende Metro samt 5) at der skal anvendes stort set det samme areal til byggeplads, hvad enten man anlægger efter typestationsmetoden eller NATM-metoden, idet der under alle omstændigheder skal være trappe, nødtrappe, ventilation og elevatortårne.

Til disse argumenter har jeg følgende kommentarer, idet jeg naturligvis tager forbehold for, at jeg som lægmand ikke kan støtte mig til andet end *common sense*-betragtninger:

Ad 1): Metroselskabet har ikke efter gentagne opfordringer fra Borgergruppen til bevarelse af Gammel Strand set sig i stand til at oplyse, hvad det ville koste at anlægge stationen efter NATM-metoden. Eftersom den planlagte anlæggelse af en typestation under Gammel Strand angiveligt vil beløbe sig til 1 mia. kroner, burde det af hensyn til pladsens sårbarhed og historiske karakter ellers være nærliggende at foretage præcise beregninger af, hvad det ville koste at anlægge stationen efter NATM-metoden. I den eksisterende udredning har COWI imidlertid undladt at foretage denne sammenligning for Gammel Strands vedkommende, idet man har holdt sig til at foretage sammenlignende beregninger for Rådhuspladsen, Kongens Nytorv, Østerport, København H og Nørrebro station.

Ad 2): Eftersom Metroselskabet regner med, at Gammel Strand i en periode på mindst 10 år skal henligge som byggeplads, må det være et åbent og endnu uafklaret spørgsmål, om anlæggelse af stationen efter NATM-metoden virkelig vil tage længere tid.

Ad 3): Når NATM-metoden nu er den foretrukne rundt om i verdens storbyer, hvor der anlægges metro under sårbare historiske bygninger og ældre befolkningstøtte kvarterer, burde det være nærliggende at udrede, hvorfor frygten for indsvivning af grundvand ikke har afholdt de beslutningsansvarlige for de pågældende metroprojekter fra at vælge NATM-metoden.

Ad 4): Konceptet "Mere af det samme" og trygheden ved at gøre, som man før har gjort, skal holdes op imod de helt særlige forhold, der gør sig gældende på Gammel Strand: de fredede historiske ejendommers betydning som mindesmærke for den danske Guldalder, der om nogen udgør nationens

formende kulturperiode, samt risikoen for et uoverskueligt erstatningsansvar i tilfælde af skader forårsaget af anlægsarbejderne. Hvis NATM-metoden efter en nærmere udredning skulle vise sig at være en realistisk fremgangsmåde, virker den stædige insisteren på "Mere af det samme" i lyset af ovennævnte særlige forhold ikke rimelig.

Ad 5): Når man betragter de foreliggende planer for anlæggelsen af stationen på Gammel Strand, kan det set fra offentlighedens synspunkt ikke blive værre, for så vidt angår byggepladsens udstrækning. Metroselskabets reviderede planer om at placere en del af byggepladsen på en overdækning over Slotskanalen afhjælper ikke nævneværdigt, at Gammel Strand i den ekstremt lange anlægsperiode vil være fuldkommen domineret af den meget voldsomme støj- og luftforurening, som Metroselskabet har stillet i udsigt, og som vil gøre ejendommene umulige at drive erhverv i endsige bebo. Hertil kommer, at byggepladser med henblik på trappe, nødtrappe, ventilation og elevatorårn burde kunne spredes og anlægges forskudt over tid sammenlignet med tpestationsmetodens krav om én stor og sammenhængende åbning af arealet i en meget lang periode. (I forbindelse med alternativt fremsatte forslag vedr. denne station er bl.a. Højbro Plads blevet nævnt som mulig lokalitet for nedgang til stationen).

Jeg er klar over, at det på dette sene tidspunkt i beslutningsprocessen omkring Cityringen vil være udelukket på overordnet plan at redefinere projektet eller udrede alternative anlægsmetoder, der gennemgribende ændrer de anlægstekniske og budgetmæssige forudsætninger. *Det burde imidlertid, hvor særlige forhold og hensyn gør sig gældende, være muligt at genoverveje, om disse forhold og hensyn kan og bør imødekommes.*

Når det gælder stationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken, er de pågældende forhold og hensyn ikke udelukkende et spørgsmål om, at beboerne, andre københavnere og turister her som andre steder i byen gennem en årrække må affinde sig med en række miljømæssige gener, for at København som helhed kan opnå den miljø- og trafikmæssige gevinst, som et udbygget metrosystem uden tvivl vil være.

Gammel Strand og Marmorkirken har som henholdsvis byrum og arkitekturmonument en helt særlig plads i danskernes kulturarv, og på netop disse følsomme lokaliteter vil materielle skader derfor i et videre omfang opleves som et tab, ikke kun af de berørte beboere, men af alle danskere.

Gammel Strands borgerhuse er ikke blot i Danmark, men i hele Norden, en kunst- og kulturhistorisk hovedreference, og Marmorkirken, hvis kuppelkonstruktion er den tredjestørste i Europa, optræder på Unescos tentative liste over verdens kulturarv. Utallige institutioner og organer, der beskæftiger sig med kulturarven, har med Akademirådet i spidsen påpeget dette og udtrykt deres store betænkelighed ved de to stationsplaceringer.

Hensynet til kulturarven kan og skal ikke forhindre, at København med Cityringen tager et rigtigt og nødvendigt skridt ind i fremtiden. På den anden side bør dette fremskridt ikke udelukke, at Metroselskabet i beslutningsprocessens endelige og afgørende fase fra ansvarligt politisk hold tilskyndes til med større grundighed end hidtil at udrede, beregne og dokumentere alle alternativer med henblik på at skåne kulturarven mest muligt samt i videst muligt omfang at minimere risikoen for, at den lider overlast.

I det såvel teknisk som økonomisk meget omfangsrige og vidtrækkende projekt, som Cityringen er, udgør stationerne ved Gammel Strand og Marmorkirken som de eneste en risiko, fordi man overordnet har truffet det valg at anlægge tpestationer efter "cut-and-cover"-metoden.

Jeg vil derfor indtrængende opfordre dig til at udrede og på baggrund af den fornødne dokumentation overveje, om der ikke for disse to stationers vedkommende kunne arbejdes med NATM-metoden som alternativ.

Jeg opfordrer dig desuden til, at du i din vurdering inddrager den omstændighed, at stationen ved Gammel Strand allerede i sin foreliggende projektering er særdeles kostbar, samt at omkostningerne, herunder erstatningsansvaret ved skader på de historiske huse, vil være uoverskuelige.

Dette udtrykt i tillid til, at du som konservativ minister i din endelige vurdering også vil medtage de værdier, der ikke kan gøres op i penge.

Med venlig hilsen

Jens Christian Grøndahl
forfatter

