

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 20. november 2008
Dok.id
J. nr. 004-U18-710
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 20. oktober 2008 stillet mig følgende spørgsmål 39 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 39:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 13. oktober 2008 fra Advokatfirmaet Frølund/Winsløw på vegne af en borgergruppe vedr. anlæg af metro på Gammel Strand, jf. TRU alm. del – bilag 21. "

Svar:

Jeg har fokuseret mit svar på den udførlige redegørelse, som er vedlagt henvendelsen.

Henvendelsen har som hovedbudskab, at der efter borgergruppens mening ikke er behov for en metrostation på Gammel Strand, og der udtrykkes forundring over, at nye oplysninger om undergrunden først foreligger nu, samt bekymring for skader på bygninger og sikkerhed i metroen mv. Der udtrykkes også forundring over, at kommunen og Metroselskabet "forsøger at tilsløre sandheden om den reelle stationsplacering" ved at kalde stationen v/Christiansborg. Henvendelsen er på borgergruppens vegne underskrevet af Ole Lund-Thomsen og Nanna Nørregård-Nielsen, som også begge har afgivet hørings svar til Københavns Kommune i forbindelse med VVM-processen vedr. Cityringen. Hørings svarene behandles p.t.

Som det fremgår af de vedlagte bilag 14 og 15, har Ole Lund-Thomsen gjort indsigelse mod høringsfristen til Københavns Kommune og har fået afslag.

Som bekendt har Cityringen været udredt og debatteret offentligt siden 2002/03. I den såkaldte Screeningsrapport fra december 2003 fremgår det, at stationen v/Christiansborg er placeret på Gammel Strand. Bortset fra de 5 allerede navngivne omstigningsstationer (København H, Kongens Nytorv, Østerport, Nørrebro og Frederiksberg) er der i Udredningen, Cityringlovens kortbilag og VVM-redegørelsen alene anvendt arbejdsbetegnelser for stationerne som v/Rådhuspladsen, v/Christiansborg, v/Frederiks Kirke osv. Der er altså ikke pt. taget stilling til navngivningen af de resterende 12 stationer på Cityringen. Bortset fra to stationer på Frederiksberg og Vesterbro, der i Cityringloven er flyttet i forhold til de placeringer, der er vist i Udredningen, er der anvendt de samme arbejdsbetegnelser i Udredningen, Cityringloven og VVM-redegørelsen.



Det har endvidere hele tiden været klart - det fremgår f.eks. af bemærkninger til lovforslag til Lov om en Cityring - at der ikke i forbindelse med udredningen var foretaget nye geotekniske undersøgelser. Disse undersøgelser er i stort omfang blevet gennemført i forbindelse med udarbejdelsen af dispositionsforslaget. Derfor er det ikke overraskende, at der nu er kommet ny viden frem om undergrunden, som har påvirket projektet.

Med hensyn til, hvorvidt der er behov for stationen, kan det oplyses, at det forventes, at stationen v/Christiansborg bliver den Cityringsstation, der næst efter skiftestationerne København H, Kongens Nytorv, Østerport, Nørrebro station og Frederiksberg får flest passagerer. Antallet af påstigere forventes at blive i samme størrelsesorden, som for stationer, der i dag er blandt de 10 mest benyttede jernbanestationer i Danmark.

Der udtrykkes i henvendelsen bekymringer for, om det vil være muligt og hensigtsmæssigt at anlægge en station på Gammel Strand. Bekymringen for sætninger af de gamle bygninger med henvisning til situationen ved et metrobyggeri i Amsterdam er i første omgang fuldt forståelig, men Metroselskabet oplyser, at situationen i Amsterdam ikke direkte kan sammenlignes med situationen i København. Bl.a. er geologien i Amsterdam og geologien i middelalderbyen i København forskellige, hvilket er væsentligt. Metroselskabet oplyser endvidere, at der, inden man går i gang med byggeriet, foretages grundige forundersøgelser af området omkring nabobygningerne til stationerne, så selskabet kender undergrunden og bygningernes fundering. I lighed med andre steder vil der også ved Gl. Strand blive opsat målepunkter på de omkringliggende bygninger, ligesom de bliver gennemgået og fotoregistreret. Det skal gøre det muligt at overvåge bygningernes bevægelser både før og under byggeriet. Konstant overvågning vil gøre det muligt at gribe ind og standse anlægget, hvis der er det mindste optræk til, at bygninger kan blive beskadiget. Det kan endvidere oplyses, at stationen ved Gammel Strand har mange lighedspunkter med de eksisterende metrostationer på Kongens Nytorv og Christianshavns Torv. Begge ligger tæt ved pælefunderede gamle bygninger.

I forbindelse med dispositionsforslaget er der også sket en optimering af projektet, som bl.a. indebærer, at skaktantallet på Cityringen reduceres fra 20 til 4. Dette medfører bl.a. færre gener i anlægsfasen. I henvendelsen er synspunktet, at dette "sløjfer sikkerheden i tunnelen".

Hertil bemærkes, at Trafikstyrelsen, som er sikkerhedsmyndighed for Cityringen, og den uvildige assessor har accepteret, at man ifølge det gældende regelsæt, BOStrab, kan etablere forskellige sikkerhedsforanstaltninger, forudsat at Metroselskabet kan påvise, at sikkerheden kan fastholdes på mindst samme niveau som ved anvendelsen af de oprindelige detailkrav i dette regelsæt. Trafikstyrelsens godkendelse af Metroens samlede sikkerhedsniveau kan ifølge sagens natur først ske på et senere tidspunkt. På grundlag af de omtalte princip-



per har Metroselskabet oplyst, at de foreslåede ændringer ikke forventes at udgøre nogen hindring for en sådan godkendelse.

Side 3/3

Hvad angår redningsforhold ved den kommende Cityring er Metroselskabet som forudsat i bemærkningerne til lovforslaget ved at etablere en særlig rådgivende gruppe med repræsentanter for de relevante myndigheder vedrørende beredskab. Gruppen, der svarer til tilsvarende grupper nedsat i forbindelse med anlægget af den eksisterende metro, Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen, betegnes kort MSURR-gruppen. MSURR står for Metroens Sikkerheds-, Uhelds-, Risiko- og Redningsforhold.

Jeg har fuld forståelse for, at udsigten til at skulle have en stor byggeplads tæt på i en årrække ikke vækker begejstring. Derimod mener jeg, at når stationen først er etableret, vil den bidrage til at forøge attraktiviteten af hovedstaden. Jeg forstår også, at den endelige indretning af stationsforpladsen først foreligger, når Københavns Kommune har gennemført en dialog med borgere og lokalråd om udformning af pladserne ved de nye stationer, hvilket er planlagt til perioden 2011-2013.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed