



MINISTEREN

Dato 25. marts 2009
Dok.id
J. nr. 004-U18-920

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 12. marts 2009 stillet mig følgende spørgsmål 565 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 565:

"Ministeren bedes redegøre for, hvad det vil betyde for anlægsprojektet i økonomisk og tidsmæssig henseende, hvis metrostationen ved Marmorkirken anlægges i St. Kongens Gade eller i Borbergade i stedet for på pladsen foran kirken som hidtil planlagt."

Svar:

Placeringen af Cityringsstationen i Frederiksstaden ved Frederiks Kirke (Marmorkirken) på pladsen bag Marmorkirken ud mod Store Kongensgade har været en del af Cityringsprojektet siden fase 2 af udredningsarbejdet. Placeringen fremgår af Udredningen fra 2005, som ligger til grund for Principaftalen mellem regeringen og Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om en Cityring. Principaftalen ligger igen til grund for den politiske aftale af 2. februar 2006 mellem alle Folketingets partier på nær Enhedslisten om udvidelse af metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S samt dermed for lovgivningen om Cityringen. Stationsplaceringerne er således fastlagt i loven bortset fra mindre optimeringer, der kan forekomme, i og med at projektet detaljeres yderligere i forbindelse med udarbejdelse af Dispositionsforslaget.

Der er således ikke hverken i udredningen fra 2005, i Principaftalen, i aftalen mellem forligspartierne i Folketinget eller i Lov om en Cityring tale om mulige alternative placeringer i Frederikstaden. Finansieringsdelen af Principaftalen med de to kommuner og af den politiske aftale mellem partierne i forligskredsen, der afspejles i selskabsdannelsen i lovgivningen, hviler ligeledes på denne placering.

Et ønske om at undersøge en ændring af placeringen vil derfor udover enstemmighed i forligskredsen som første skridt kræve accept hos de to kommuner, både af at den nye placering undersøges, og af de forsinkelser en ændring af projektet på nuværende tidspunkt vil medføre. Hertil kommer, at staten vil skulle acceptere at betale omkostningerne i forbindelse med undersøgelserne og forsinkelserne, herom nedenfor.



Trafikudvalget har ønsket belyst hvad en placering i St. Kongensgade eller i Borgergade vil betyde for anlægsprojektet i økonomisk og tidsmæssig henseende. En redegørelse herfor følger nedenfor.

Der er medtaget dels en placering af stationen i Borgergade mellem Sølvgade og Klerkegade, en placering i Store Kongensgade ud for Frederiks Kirke og - da Københavns Kommune eksplicit i hvidbogen har tilkendegivet, at de ikke ønsker denne løsning på grund af de store gener for borgere, erhverv og trafik, den vil medføre - også en placering mellem Store Kongensgade og Hindegade, som har været overordnet undersøgt i december 2008/januar 2009. (Begge løsningerne i Store Kongensgade har hovedtrappe på samme sted som nu planlagt.) Sidstnævnte løsning har også i januar 2009 været nævnt for Københavns Kommune, som dertil har svaret, at kommunen ikke umiddelbart mener, at det er sandsynliggjort, at dette alternativ samlet set vil resultere i mindre miljømæssig påvirkning end det projekt, der foreligger med Dispositionsforslaget. Kommunen gør opmærksom på de betragtelige meromkostninger og forsinkelser, som et ændret valg af stationsplacering vil betyde og tilføjer, at kommunen ser frem til, at Transportministeren godkender den koordinerede indstilling, som Frederiksberg og Københavns Kommune vil fremsende til ministeren.

Alle tre løsningsforslag vil kræve en supplerende VVM-proces, og placeringen i Borgergade vil også kræve ændringer i Cityringslovgivningen.

Efter Københavns Kommunes umiddelbare vurdering vil en supplerende VVM-proces tage ca. 1 år. En ændring af lovgivningen om Cityringen vil formentlig kunne gennemføres på ½ år. Hertil kommer den tid, der skal til for at opnå enighed med de to kommuner om en ny principaftale.

Da der ikke er foretaget egentlige undersøgelser af de beskrevne alternativer bygger de tidsmæssige og økonomiske konsekvenser på relativt grove skøn.

Alternativ placering i St. Kongensgade

En placering af stationen i Store Kongensgade vil kunne ske spejlvendt omkring adgangstrappen til den forudsatte stationsplacering ved Frederiks Kirke. For at opnå det tilstrækkelige volumen vil stationsskakten udfylde hele Store Kongensgade fra facade til facade i cirka 100 m's længde og udløse væsentligt mere omfattende ledningsomlægninger end den forudsatte stationsplacering.

Den ændrede placering vil især i anlægsperioden medføre betydelige gener for trafikafviklingen, herunder for bustrafikken, og for beboere og erhvervsliv i området. Placeringen vil således indebære betydelige ekspropriationsindgreb overfor forretninger og beboere for at skabe brandsluknings- og redningsadgang i byggeperioden. Flere ejendomme, heriblandt butikkerne i ejendommene, vil ikke kunne anvendes i mindst en femårig periode.

Anlægsteknisk vil en placering i St. Kongensgade kræve supplerende geotekniske forundersøgelser samt betydelige ledningsomlægninger og bygningsæn-



dringer, inden anlægsentreprenøren kan få adgang. Endvidere vurderes anlægsperioden at blive længere på grund af de snævre pladsforhold.

Samlet vurderes det, at anlægsperioden vil blive forlænget med 1 år, og de ekstra anlægsomkostninger vil beløbe sig til 50-100 mio. kr. Hertil kommer betydelige ekstra omkostninger til ledningsomlægninger og ekspropriationer på samlet 75-100 mio. kr.

Alternativ placering skråt mellem St. Kongensgade og Hindegade under den tætbebyggede karré

En station placeret skråt mellem St. Kongensgade og Hindegade under den tætbebyggede karré vil skulle udformes som en dybtliggende station med en hovedtrappe ved Frederiks Kirke og en skakt med nødtrappe i Hindegade.

En sådan placering vil give væsentligt større gener for beboere og erhvervsliv og nødvendiggøre flere ekspropriative indgreb for at sikre brandsluknings- og redningsadgang end den forudsatte placering. Et par ejendomme vil skulle fraflyttes i anlægsperioden.

Anlægsteknisk indebærer placeringen, at det vil være nødvendigt at anvende en tids- og omkostningskrævende frysning af jorden eller lignende tiltag for at kontrollere vandføringen i jorden under den tætbebyggede karré. Desuden vil placeringen nødvendiggøre supplerende geotekniske forundersøgelser.

Samlet vurderes den ændrede placering at forlænge anlægsprocessen med ca. 1 år og de ekstra anlægsomkostninger at beløbe sig til ca. 175 mio. kr. Hertil kommer øgede omkostninger til ledningsomlægninger og ekspropriationer på samlet 25-50 mio.kr.

Ingen af de to løsninger i Store Kongensgade vil betyde en væsentlig reduktion af den i forvejen minimerede risiko for påvirkninger af kirken i forhold til i Dispositionsforslagets projekt, og samtidig kan de, som det fremgår, give andre problemer.

Alternativ placering i Borberggade – ved Klerkegade

En placering af stationen i Borberggade ved Klerkegade vil ikke være central i Frederiksstaden og må derfor forventes at give færre passagerer og medføre en mindre aflastning af busnettet end forudsat, ligesom Cityringens driftsøkonomi vil blive forringet.

Anlægsteknisk vil en sådan ændret placering af stationen nødvendiggøre supplerende geotekniske forundersøgelser i relation både til stationen og til metroens ændrede linjeføring.

Samlet vurderes den ændrede placering af stationen og den ændrede linjeføring at forlænge anlægsperioden med ca. 1 år og medføre en forøgelse af omkostningerne til ledningsomlægninger m.v. med 25-75 mio. kr.



Samlet oversigt

Der er ikke i beskrivelserne af de enkelte alternativer ovenfor taget hensyn til forsinkelser som følge af eventuel ændret lovgivning eller gennemførelse af nye VVM-vurderinger. Såfremt det vil være muligt at indlede forundersøgelser og lignende parallelt med gennemførelsen af de nødvendige VVM-procedurer, vil der kunne være et vist overlap mellem den tid, der medgår til VVM-proceduren og de forlængede anlægsperioder.

I nedenstående skemaer er de tidsmæssige og de økonomiske konsekvenser af de tre beskrevne alternative stationsplaceringer vist:

Oversigt over de tidsmæssige konsekvenser af en ændret placering af stationen ved Frederiks Kirke

	I Store Kongensgade	Mellem Store Kongensgade og Hindegade	I Borbergade mellem Sølvgade og Klerkegade
Forlængelse anlægsperioden	Ca. 1 år.	Ca. 1 år.	Ca. 1 år.
Forsinkelser som følge af bl.a. VVM-vurdering	Ca. 1 år.	Ca. 1 år.	Ca. 1 år.
Forsinkelse som følge af ændret lovgivning	-	-	Ca. ½ år
Samlet forsinkelse uden overlap mellem VVM-vurdering og forundersøgelser	Ca. 2 år	Ca. 2 år	Ca. 2½ år
Samlet forsinkelse med maksimal overlap mellem VVM-vurdering og forundersøgelser	Ca. 1 ¼ år	Ca. 1 ½ år	Ca. 2 år



Oversigt over de økonomiske konsekvenser ved en ændret placering af stationen ved Frederiks Kirke

Side 5/6

	I Store Kongensgade	Mellem Store Kongensgade og Hindegade	I Borbergade mellem Sølvgade og Klerkegade
Forøgede anlægsomkostninger	50-100 mio. kr.	Ca. 175 mio. kr.	-
Forøgede omkostninger til ledningsomlægninger og ekspropriationer	75-100 mio. kr.	25-50 mio. kr.	25-75 mio. kr.
Ekstra omkostninger som følge af forlænget anlægsperiode	Ca. 250 mio. kr.	Ca. 250 mio. kr.	Ca. 250 mio. kr.
Yderligere forsinkelsesomkostninger som følge af bl.a. VVM	Ca. 150 mio. kr.	Ca. 150 mio. kr.	Ca. 150 mio. kr.
Yderligere forsinkelsesomkostninger som følge af lovændring	-	-	Ca. 75 mio. kr.
Samlede forsinkelsesomkostninger uden overlap mellem VVM-vurdering og forundersøgelser	525-600 mio. kr.	600-625 mio. kr.	500-550 mio. kr.
Samlede forsinkelsesomkostninger med maksimal overlap mellem VVM-vurdering og forundersøgelser	475-550 mio. kr.	525-550 mio. kr.	425-475 mio. kr.

Udover de her nævnte omkostninger kommer også omkostninger til tabte driftsindtægter, øgede renteudgifter mm., som det ikke her er forsøgt at estimere.

Da de hidtidige undersøgelser har vist, at stationen ved Frederiks Kirke (Marmorkirken) kan anlægges både teknisk og miljømæssigt fuldt forsvarligt, kan der ikke i forhold til de forudsætninger, der lå til grund for de politiske aftaler og dermed lovgivningen om Cityringen, anføres nogen nye forhold, der kan begrunde en ændret stationsplacering.

Jeg vil gerne slå fast, at en beslutning om at ønske alternativer til stationsplaceringen i Frederiksstaden undersøgt på nuværende tidspunkt under alle omstændigheder vil sætte projektet i stå. Dette vil medføre betydelige omkostnin-



ger, som det vil påhvile staten at udrede, i og med at kommunerne har tilsluttet sig den hidtil planlagte placering. Det vil dermed være staten, der som tilkøb står for finansieringen af ekstraomkostningerne til både selve forsinkelserne, ekstra anlægsomkostninger og tabte driftsindtægter, øgede renteudgifter mm.

Side 6/6

Med venlig hilsen

Lars Barfoed