



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 567 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 567:**

"Ministeren bedes kommentere materialet fra Foreningen af Naboer til Nørrebroparken, jf. TRU alm. del - bilag 357, og herunder oplyse, om ikke det er muligt at anlægge metroanlægget under Nørrebroparken som en boret tunnel i stedet for som "cut and cover"."

**Svar:**

Det ønskes oplyst, om det er muligt at anlægge metroanlægget under Nørrebroparken som en boret tunnel (mine-metoden) i stedet for som "cut and cover". Det formodes, at spørgsmålet skyldes en misforståelse, idet det ca. 180 m. lange vendesporskammer uændret fra udredningsarbejdet forudsættes udført efter minemetoden og ikke Cut and Cover-metoden. Det kan tilføjes, at der, uanset anlægsmetode, er behov for en arbejdsplads, hvorfra det udborede materiale kan føres væk.

Foreningens henvendelse indeholder følgende to hovedpåstande:

1. For det første, at der skulle være mangler ved den VVM-redegørelse, Københavns og Frederiksberg Kommune har udarbejdet for Cityringen.
2. For det andet, at den tunnelarbejdsplads, der er planlagt etableret i Nørrebroparken, burde placeres på én af to andre lokaliteter på Nørrebro, "Engstrømgrunden" eller "DSB-arealet".

Ad 1: Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har efter de regler, der er fastlagt i Cityringlovens §3 og §4 udarbejdet hver sit forslag til kommuneplantillæg og en fælles VVM-redegørelse for Cityringen. Efter endt offentlig høring er kommuneplantillæggene med forbehold for transportministerens godkendelse endeligt vedtaget af de to kommuner, og de to kommuner har på dette grundlag forelagt transportministeren en koordineret indstilling om endelig godkendelse af anlægget.



Lov om Cityring L 552 af 6. juni 2007 og den i medfør af loven udstedte Bekendtgørelse nr. 588, "Bekendtgørelse om placering og udformning af stationer og skakte m.m." sætter forholdsvis snævre grænser for anlæggets udformning og dermed for hvilke alternativer, det har været relevant at inddrage i VVM-proceduren.

Tilsvarende synspunkter om mangler ved VVM-redegørelsen er fremført under høringen, og kommunerne har afvist disse synspunkter i den hvidbog, der er udarbejdet efter høringen.

Transportministeriet har fulgt kommunernes VVM-procedure og mener, at den fuldt ud har opfyldt de forventninger, som man på det givne lovgrundlag kan have til proceduren.

Ad 2: De to nævnte alternative forslag til tunnelarbejdspladser på Nørrebro – "Engstrømgrunden" og "DSB-arealet" - er ikke behandlet i VVM-redegørelsen, men er fremkommet i forbindelse med den offentlige høring om denne redegørelse og er således behandlet i den hvidbog, kommunerne har udarbejdet efter høringen. En borgergruppe fik foretræde for Københavns Kommune og i fortsættelse heraf modtog borgergruppen et fyldigt svarnotat dateret 16. december 2008. En række udvalgte "klip" fra dette svarnotat indtager en central plads i foreningens henvendelse til Folketingets Trafikudvalg. Dette notat er derfor i sin helhed vedlagt nærværende svar inkl. de 3 kortbilag, der ligeledes er anvendt i foreningens henvendelse.

I notatet af 16. december 2008 forklares, hvorfor det er nødvendigt - for ikke at få en væsentligt længere (og dyrere anlægsperiode) - at anvende mindst 3 tunnelarbejdspladser til det 16 km lange tunnelanlæg. På den nuværende metro blev der anvendt 3 tunnelarbejdspladser til den kun godt halvt så lange tunnelstrækning.

Det forklares også, hvorfor tunnelarbejdspladserne mest hensigtsmæssigt placeres i forbindelse med skakte til tunnelstrækningens sporskifte- og vendesporskamre, hvor der under alle omstændigheder skal etableres de nødvendige underjordiske kamre til at understøtte tunnelboringen i begge tunnelrør. Bl.a. skal arbejdstogene i begge tunnelrør kunne nås med kran fra arbejdspladsen over kammeret.

Ved sammenligningen af placeringen af tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken med de to alternative placeringer vejer det tungt, at der under alle omstændigheder skal etableres en arbejdsplads for et vendesporskammer i Nørrebroparken, medens der for de to alternativets vedkommende er tale om etablering af ekstra og ellers ikke nødvendige arbejdskamre med tilhørende skakte i områder, der ikke er forudsat at blive berørt.

Ifølge notatet peger stort set alle parametre på, at Nørrebroparken er det bedste valg af tunnelarbejdsplads både af tekniske og økonomiske grunde.



I notatet sammenlignes desuden antallet af boliger nær arbejdspladserne. En sammenfatning af resultatet fremgår af nedenstående tabel.

Side 3/3

| Lejligheder inden for en afstand på x m fra arbejdspladserne                                  | 20 m | 40 m | 60 m |
|---|------|------|------|
| Tunnelarbejdsplads i Nørrebroparken   | 0    | 260  | 510  |
| Tunnelarbejdsplads på "DSB-arealet" og arbejdsplads for vendesporskammer i Nørrebroparken     | 110  | 370  | 630  |
| Tunnelarbejdsplads på "Engstrømgrunden" og arbejdsplads for vendesporskammer i Nørrebroparken | 220  | 590  | 1010 |

Som det fremgår, er billedet det samme, uanset hvilken af de tre afstande, der ses på: tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken berører færrest boliger.

Om tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken kan det yderligere oplyses, at Københavns Kommune i sin indstilling forudsætter,

- at tunnelarbejdspladsen i sin største udstrækning omfatter ca. 20.000 m<sup>2</sup>, der udgør ca. 1/3 af det samlede parkareal, og at dette areal anvendes i ca. 3 år under selve tunnelboringen, og
- at der, før tunnelboringen begynder, hvor der etableres en skakt og et underliggende vendesporskammer og efter tunnelboringen, hvor skakten og vendesporskammeret færdiggøres, beslaglægges et væsentligt mindre areal på ca. 7.000 m<sup>2</sup>. (I alt vil dette delareal være beslaglagt i ca. 6 år).

Jeg kan tilføje, at Københavns Kommunes Borgerrepræsentation enstemmigt har indstillet, at jeg godkender Dispositionsforslaget for Cityringen med placeringen af tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed