



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 25. marts 2009  
Dok.id  
J. nr. 004-U18-960

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 25. marts 2009 stillet mig følgende spørgsmål 642 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 642:**

"Ministeren bedes kommentere den vedlagte artikel fra Information den 25. marts 2009: "Hvorfor metro lige ved marmorkirken?" "

**Svar:**

Metroselskabet har oplyst følgende:

Debatindlægget i Information bringer en række forhold op, som er blevet kommenteret tidligere. Der henvises til tidligere besvarelser bl.a. svaret på spørgsmål 566.

Metroselskabet har eftervist både kirkens og stationens stabilitet i relation til anlægsarbejdet med en sikkerhed, der ligger væsentligt over det niveau, som er krævet ifølge de normer, der gælder for sådanne arbejder.

For så vidt angår det beskrevne fænomen (udblødning ved vandgennemstrømning) har dette ikke hold i den virkelighed, som oplevedes under anlægsarbejderne i Københavnerkalken på den eksisterende metro, som Metroselskabet har positive erfaringer med.

Det er ikke korrekt, at der skulle være opstået sætningsskader på huse på Christianshavn som følge af anlægsarbejderne på den eksisterende Metro, ligesom der ikke er konstateret skader som følge af grundvandssænkninger.

For så vidt angår i forholdet til hændelserne i KølN henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. 564 og 641.

Det kan oplyses, at Metroselskabet fra den eksisterende metro har omfattende erfaring med anlæg af stationer og tunneler ved bygninger funderet på træpæle i sand og med anlægsarbejder tæt op ad eksisterende bygninger. Der er ligeledes en bred international erfaring med byggeri tæt op ad kirker og historiske bygninger. Som eksempel kan nævnes St. Pancras Station, London, Big Ben Clock Tower, London, og Paddington Station, London, som er en planlagt ny station i forbindelse med Cross rail projektet under London.



Hvad angår spørgsmålet om en central placering af stationen mellem Kongens Nytorv og Østerport, er målet ikke at opnå geometrisk lige lange afstande mellem stationerne, men at få stationen placeret centralt i kundepotentialet. Bl.a. baneterrænet og Kastellet gør, at tyngdepunktet ligger nærmere Kongens Nytorv (600 m) end Østerport (900 m). Sammenlign f. eks. Vesterports placering mellem København H (500 m) og Nørreport (1000 m). Den anden betingelse, der skal være opfyldt er, at stationen skal være let at finde, i dette tilfælde fra Frederiksstadens hovedstrøg, Bredgade og Store Kongensgade. Stationen ved Frederiks Kirke ventes at få passagertal på niveau med de nuværende passagertal på Østerport S-station.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed