



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 20. februar 2007
J. nr. 500-23

Høringsnotat vedr. forslag til Lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring (L 159)

Frederiksberg Kommune anfører, at stationen ved Platanvej bør placeres således at Frederiksberg Allé kun berøres i begrænset omfang og reetableres så fuldstændigt som muligt. Kommunen foreslår følgende ændring i bilag 2B: *"For Frederiksberg Allé, og hjørnegrunden, gælder, at træer kun må beskæres eller fældes med kommunalbestyrelsens tilladelse, hvilket forudsættes at kunne opnås til det begrænsede antal træer på hjørnet af Frederiksberg Allé og Platanvej, der nødvendigvis må fældes. Træer kan genplantes i muligt omfang"* erstattes af følgende: *"For Frederiksberg Allé og hjørnegrunden gælder, at træer kun må beskæres eller fældes med kommunalbestyrelsens tilladelse. Frederiksberg Kommune vil tillade, at et begrænset antal træer fjernes i anlægsperioden, hvis det er nødvendigt for gennemførelse af anlægsarbejderne, og under forudsætning af, at træerne genplantes fuldt ud eller så fuldstændigt som muligt"*. Frederiksberg Kommune begrundes ændringen med, at det ikke er en tilstrækkelig formulering, at træer kan genplantes i muligt omfang.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Transport- og Energiministeriet har på baggrund af kommunens høringssvar tilrettet bemærkningerne til lovforslaget. Det vurderes ikke, at der er væsentlig forskel på den oprindeligt valgte formulering om, "Træer kan genplantes i muligt omfang" i forhold til forslag om, "at træerne genplantes fuldt ud eller så fuldstændigt som muligt".

Frederiksberg Kommune henviser til, at det i lovudkastet fremgår, at Frederiksberg Kommune bærer alle omkostninger ved byggeriet oven på stationen ved Platanvej – også i tilfælde af ekstraudgifter forårsaget af Cityringens ibrugtagning. Kommunen ønsker præciseret, at der skal være rimelig tid til at færdiggøre bygearbejdet. Er dette ikke tilfældet, skal de evt. forøgede byggeomkostninger som følge af driften afholdes af Metroselskabet. Kommunen anfører endvidere, at anvendelse af bygningen endnu ikke er fastlagt, hvorfor lovforslagets anvendelse af begrebet "kulturbygning" skal ændres. På den baggrund foreslår Frederiksberg Kommune af teksten i bilag 2 B, s. 27:

"Der skal i samarbejde mellem Frederiksberg Kommune og Metroselskabet ske nærmere planlægning af stationen ved Platanvej og nybyggeriet på Frederiksberg Allé 41 med en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af en koordineret tidsplan og rækkefølge for bygge- og anlægsaktiviteter m.v. Der skal i den forbindelse tages højde for en rimelig mulighed for projektering forud for og opførelse af en ny bygning oven på stationen i et tidsrum mellem færdiggørelse af selve stationsanlægget og idriftsættelse af Cityringen.



Frederiksberg Kommune ejer grunden og byggeretten, hvorfor kommunen forestår byggeriet og finansierer alle omkostninger hertil. Hvis der som anført sker hensigtsmæssig, koordineret tids- og rækkefølgeplanlægning af anlægsaktiviteter ved stationen, men byggeriet ikke er færdigt, når Cityringen åbner, og derfor skal gennemføres/færdiggøres med stationen i normal drift, bærer Frederiksberg Kommune/bygherren de omkostninger til evt. fordyrelse af nybyggeriet, som følger af Metrodriften. Hvis der ikke gives en rimelig frist til projektering og opførelse af nybyggeri oven på stationen, og byggeriet derfor skal færdiggøres efter idriftsættelse af Cityringen med stationen i normal drift, skal de evt. forøgede byggeomkostninger som følge af driften afholdes af Metroselskabet".

Transport- og Energiministeriets bemærkning

De af Frederiksberg Kommune anførte forhold vil indgå i det videre arbejde med projektering og anlæg af Cityringen på linje med det arbejde, der skal tilrettelægges for de øvrige stationer.

Transport- og Energiministeriet har på baggrund af Frederiksberg Kommunes hørings svar tilrettet bemærkningerne til lovforslaget, således at det nu fremgår, at Frederiksberg Kommune kan forudsætte at få mindst 12 måneder til rådighed til detailprojektering og udbud af bygningen efter at tilstrækkeligt projekteringsgrundlag for bygningen foreligger. Frederiksberg Kommune kan ligeledes forudsætte at få mindst 18 måneder til rådighed til opførelse af bygningen efter at stationskonstruktionen er udført og byggepladsen rømmet. Efter 18 måneder skal adgangen til stationen gennem bygningen være brugbar, og der skal være fast belægning frem til indgangen. Gadeområdet omkring bygningen i øvrigt behøver ikke at være færdigt. Metroselskabet skal under opførelse af bygningen have uhindret adgang til stationens indre fra Platanvej via cykeltrappe og elevator i Platanvej

Frederiksberg Kommune henviser til, at der i bilag 2A under afsnittet "Ledninger" (s. 17) er beskrevet de ledningsanlæg, der hidtil har været fokuseret på. Det fremgår ikke, om der har været opmærksomhed på et større afløbsbassin i Holger Tornøes Passage samt forsyningsmæssige anlæg tilhørende Frederiksberg Gymnasium (el-transformer under trappe til cykelkælder, regnvandsbassin til toiletskyll m.m.). Kommunen bemærker, at det heller ikke fremgår, hvorledes økonomien skal afklares mellem de involverede parter omkring forsyningsledninger, hvor hensynet til forsynings sikkerheden kan medføre, at der skal findes omkostningskrævende alternative løsninger. Som eksempel kan nævnes midlertidig lukning af en stor varmforsyningsledning, som betjener et større byområde.

Frederiksberg Kommune henviser til bemærkningerne til § 6, stk. 10, hvoraf det fremgår, at ledningsejeren vil skulle betale for den eventuelle fordyrelse af anlægprojektet, der kan henføres til, at anlægsmyndigheden som led i udførelsen af anlægget af hensyn til ledningsejeren har valgt en for ledningsejerne billigere løsning til flytning af ledningsejernes ledninger, end hvad udgiften til en traditionel og sædvanlig flytning af ledningsejernes ledninger ville beløbe sig til.

Frederiksberg Kommune har oplyst, at denne bemærkning er i strid med en Taksationskendelse af 20. juni 2006.



Transport- og Energiministeriets bemærkning

Side 3/12

Det bemærkes, at de nævnte ledningsanlæg ved Holger Tornøes Passage og Frederiksberg Gymnasium var kendt ved udarbejdelsen af udredningens anlægsoverslag.

Efter Transport- og Energiministeriets opfattelse er det en rimelig regel at ledningsejeren bidrager til betalingen, når der er tale om en billigere løsning for ledningsejeren.

Det bemærkes endvidere, at bemærkningerne i Cityringslovforslaget ikke er i strid med den nævnte taksationskendelse, idet taksationskendelsen vedrører omlægninger af ledninger i Motorring 3. Det er således hensigten med Cityringslovforslaget, at der etableres en anden ordning.

Frederiksberg Kommune har endvidere foreslået en ændring af § 6, stk. 10, således at bestemmelsen, om at ledningsejeren betaler for ledningsomlægninger, ændres således at det fremgår, at dette kun gælder, hvis omlægningerne af ledningerne i vejarealerne er begrundet i ændring af vejforholdene.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

På baggrund af Frederiksberg Kommunes høringssvar er bemærkningerne justeret, således at ordene "helt eller" stryges. **Københavns Kommune** har foreslået en ændring af ordet "vejforholdene" i samme bestemmelser, og Transport- og Energiministeriet har således ændret bestemmelsen således, at den får følgende ordlyd:

"Udgifter til ledningsomlægninger afholdes over anlægsbudgettet for Cityringen, bortset fra følgende tilfælde, hvor udgiften betales af ledningsejeren:

- 1) Omlægninger af ledninger på de overtagne jernbanearealer.
- 2) Omlægninger af ledninger i vejarealer, der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål."

Frederiksberg Kommune har henvist til, Cityringsprojektet også skal betale for indskrænkelsen i benyttelsen af forsyningsledninger af sikkerhedsmæssige årsager.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Det er Transport- og Energiministeriets vurdering, at sikkerhedshensyn ikke kan adskilles fra øvrige spørgsmål vedrørende en ledning. En ledning skal nødvendigvis opfylde de sikkerhedskrav, som dens placering fordrer. I det omfang, hvor undtagelsesbestemmelserne i § 6, stk. 10 er gældende, vil det således være ledningsejerne, der skal betale for de sikkerhedshensyn, som ledningens placering fordrer. I det omfang der opstår tvivl om konkrete betalings spørgsmål vil dette af parterne kunne forelægges Ekspropriationskommissionen til afgørelse.

Frederiksberg Kommune henviser til, at det i bemærkningerne til § 14 udtrykkes klart, at Trafikstyrelsen får det samlede ansvar for godkendelsen af jernbanesikkerhedsmæssige og bygningsmæssige forhold. Frederiksberg Kommune anfører, at det med fordel kan præciseres i lovforslaget, at kommunerne på alle andre områder end de bygningsmæssige forhold inde i stationer



og skakte vil kunne udøve normal myndighedskompetence. Dette gælder også for stationernes ydre fremtræden og samspillet med omgivelserne. For at tydeliggøre fordelingen af myndighedskompetence, foreslås det, at følgende formulering indsættes i indledningen til § 14:

”§ 14. Trafikstyrelsen godkender følgende anlægsdele for så vidt angår jernbanesikkerhedsmæssige og bygningsmæssige forhold:...”

og følgende indledning til § 14, stk. 3:

”På alle andre områder i forbindelse med projektering, anlæg og drift af Cityringen kan kommunerne og staten udøve myndighedskompetence og opkræve betaling eller gebyr efter gældende regler”.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Det er Transport- og Energiministeriets vurdering, at det er relativt beskedne anlægsdele af stationerne, der "stikker op" over terræn på forpladserne. Forpladserne udlægges normalt som offentlig vej. Udover den indflydelse loven specifikt giver kommunerne i form af ejerbeslutninger og udarbejdelse af kommuneplantillæg, har kommunen indflydelse via udformningen af lokalplaner og på detailniveauet via vejmyndighedens godkendelse af forpladsernes udformning.

Det er Transport- og Energiministeriets vurdering, at såfremt forslaget fra Frederiksberg Kommune følges, ville den tilstræbte myndighedsmæssige forenkling ikke blive gennemført.

Frederiksberg Kommune henviser til, det af bilag 2 A til lovforslaget (s. 16) fremgår, at såfremt det ikke er muligt at placere det fornødne antal cykelstativer på forpladsområderne, vil Metroprojektet bekoste levering og opsætning af det manglende antal cykelstativer på færdige fortovs- eller pladsarealer efter kommunens anvisning. Frederiksberg Kommune bemærker, at erfaringerne viser, at de fleste stiller deres cykler i umiddelbar nærhed af metroens hovedtrappe, uanset om der findes cykelstativer andre steder. I stedet for at opstille stativer andre steder vil det være mere hensigtsmæssigt at anlægge cykelparkering i konstruktion lige ved stationen. Benyttelsen af den underjordiske cykelparkering vil kunne øges gennem forbedrede adgangsforhold og tryghedsskabende foranstaltninger. Kommunen foreslår derfor fjerde afsnit (s. 17) udbygget med følgende: *”...for at forbedre tilgængeligheden. Benyttelsen af den underjordiske cykelparkering vil også kunne styrkes gennem yderligere tryghedsskabende foranstaltninger og tilknyttede servicetilbud for cyklister.”*

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Transport- og Energiministeriet er enig i, at det er vigtigt med en god tilgængelighed også for cyklister til metrostationerne. Det har imidlertid ikke været forudsat, at en udgift til tryghedsskabende foranstaltninger og tilknyttede servicetilbud for cyklister skulle afholdes af Cityringsprojektet, og det er Transport- og Energiministeriets opfattelse, at Cityringsprojektet ikke bør betale for den nævnte ekstraudgift. Der vil således være mulighed for, at sådanne foranstaltninger kan gennemføres efter de foreslåede regler om tilkøb.

Frederiksberg Kommune bemærker, at formuleringen i § 6, stk. 9, om, at *”Der betales ikke vandafledningsafgift for overfladevand fra Cityringen”*, kan udgå, idet der normalt ikke betales vandafledningsbidrag for overfladevand.



Derimod vil oppumpet vand fra udgravninger til kloaksystemet kræve betaling for det udledte vand, da det normalt vil bestå af en blanding af regnvand og indsvivende grundvand. Kommunen foreslår derfor, at § 6, stk. 9 formuleres som følger:

”Tilslutning til offentlig kloak følger reglerne i betalingsvedtægten for de respektive kommuners kloakforsyning, herunder reglerne vedrørende tilslutningsafgift. Metroselskabet I/S afholder eventuelle udgifter til afledning af oppumpet vand fra udgravninger til kloak, herunder betaling af vandafledningsafgift, og den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Københavns Kommune med 50 %, af staten med 41,7 % og af Frederiksberg Kommune med 8,3 %”.

Som konsekvens heraf foreslås det, at de tilhørende lovbemærkninger formuleres som følger:

”Efter stk. 9 betales kloaktilslutning efter de sædvanlige betalingsregler. Er stationen beliggende på allerede kloakeret matrikel eller i vejarealer, betales der ikke tilslutningsafgift; men Metroselskabet I/S betaler for de faktiske omkostninger for etablering af stik. Stik overdrages til kloakforsyningen efter betalingsvedtægten definition på offentlige stik og efter de sædvanlige godkendelsesprocedurer.

Der betales ikke vandafledningsafgift for overfladevand fra Cityringen svarende til de gældende regler for jernbaner. Metroselskabet I/S vil efter bestemmelsen i stk. 9 skulle betale for afledning af oppumpet vand fra udgravninger. Beløbet hertil skønnes at udgøre ca. 1 mio. kr.”

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Efter Transport- og Energiministeriets opfattelse svarer Frederiksberg Kommunes forslag i realiteten til det, der er angivet i lovforslaget i § 6, stk. 8 og 9. (nu § 7 stk. 3 og 4). Endvidere forekommer begreberne ”de sædvanlige betalingsregler” og ”de sædvanlige godkendelsesprocedurer” upræcise. På denne baggrund er der ikke foretaget ændringer i lovforslaget.

Frederiksberg Kommune henviser til følgende i bemærkningerne til § 4: *”Det foreslås, at ministeren skal foretage forudgående høring i Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune...”, og ”Det forventes, at der vil være enighed mellem de tre parter...om den endelige linieføring”.* Kommunen foreslår, at ”foreslås” og ”forventes” begge erstattes med ”forudsættes”.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

De anvendte formuleringer tager sigte på, at der er tale om et lovforslag, hvor der foreslås noget, som Folketinget skal godkende i form af en vedtagelse af lovforslaget.

Frederiksberg Kommune henviser til bemærkningerne til lovforslaget under pkt. 1.3. og foreslår, at den sidste sætning i afsnittet erstattes med: *”Principaftalen blev den 23. januar 2006 tiltrådt af kommunalbestyrelsen i Frederiksberg Kommune, idet Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten undlod at stemme”.*

Transport- og Energiministeriets bemærkning



Transport- og Energiministeriet har justeret lovforslaget i overensstemmelse hermed.

Side 6/12

Københavns Kommune anfører, at lovudkastets bilag 2A bør konsekvensrettes således, at v/Tove Ditlevsens Plads ændres til v/Enghave Plads. Desuden bør der indskrives et ”evt.” i angivelsen af hovedarbejdspladserne Øster Søgade og Nørrebroparken i bilag 2A, således at der åbnes for alternative placeringer.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Det bemærkes, at når stationsplacering v/Tove Ditlevsens Plads er nævnt i bilag 2A, skyldes det, at bilag 2A omhandler det, der fremgår af udredningen, og her lå stationen på Vesterbro ved Tove Ditlevsens Plads. Bilag 2B omhandler derimod de to stationsplaceringer på henholdsvis Vesterbro og Frederiksberg, som efterfølgende er besluttet, og her er stationsplaceringen ved Enghave Plads medtaget i stedet for ved Tove Ditlevsens Plads. I Bilag 2A er der, hver gang v/Tove Ditlevsens Plads er nævnt, også en bemærkning om, at stationsplaceringen efterfølgende er besluttet ændret, og der er en henvisning til bilag 2B.

Det er Transport- og Energiministeriets opfattelse, at der i den allerede formulerede tekst er taget højde for alternative placeringer, jf. Københavns Kommunes forslag om, at der indskrives ”evt.” i angivelsen af hovedarbejdspladserne Øster Søgade og Nørrebroparken i bilag 2 A.

I bilag 2A er anført følgende:

”Enkelte skakte skal i udførelsesfasen anvendes for anlæg af de borede tunneler. Sådanne skakte er de skakte, der er placeret i tilslutning til de foreløbigt forudsete tunnelarbejdspladser ved Øster Søgade og ved østenden af Nørrebroparken. Disse skakte skal have en størrelse, der kan håndtere de nødvendige arbejdsprocesser relateret til udførelsen af tunnelerne. Afhængig af endelig plan for boreprocessen vil andre placeringer af tunnelarbejdspladser kunne komme på tale, ligesom enkelte andre skakte skulle have en størrelse således, at tunnelboremaskinerne kan tages op eller sættes ned i forbindelse med tunnelboringen.”

Københavns Kommune bemærker, at det i det lovforberedende arbejde er oplyst, at omkostningerne til udeladelse af ovenlys til metrostationer, jf. lovudkastets bilag 2A og bilag 3, og etablering af supplerende røggasventilation er af samme størrelsesorden som besparelsen ved ikke at etablere ovenlys med røgventilation. Det bør derfor ved beslutning om den konkrete løsning lægges til grund, at de to alternativløsninger er økonomisk ligeværdige.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Transport- og Energiministeriet er enig i, at det er korrekt, at kombinationen af helt at udelade ovenlys og etablere heraf følgende supplerende mekanisk røgventilation er en økonomisk ligeværdig løsning i forhold til at etablere ovenlys med røgventilation under forudsætning af, at der, som beskrevet i bilag 2A, inddrages en cykelkælder til den mekaniske røgventilation.

Det skal bemærkes, at beslutning, om hvilken type ovenlys der skal etableres på de enkelte stationer, skal være truffet, når grundlaget for dispositionsforslaget skal fastlægges af de tre ejere i enighed. I modsat fald vil det betyde øgede omkostninger til udarbejdelse af dispositionsforslaget.



Københavns Kommune bemærker, jf. lovudkastets bilag 2A, at udgifter til stationsforpladser, herunder cykelparkering, afholdes af metroprojektet, og at Københavns Kommune er indstillet på at stille vejarealer, som grænser op til stationsforpladser til rådighed for Metroselskabet, men henblik på anvendelse til cykelparkering eller andre stationsformål.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Det er i lovforslaget forudsat, at metroprojektet afholder omkostninger til stationsforpladser i en udstrækning og standard, som beskrevet i lovudkastets bilag 2A. Heri er indregnet cykelparkering i form af cykelstativer i terræn.

Med Københavns Kommunes tilsagn om at stille vejarealer, som grænser op til stationsforpladser, til rådighed for selskabet med henblik på anvendelse til cykelparkering eller andre stationsformål, bliver der bl.a. mulighed for at placere cykelstativer i tilknytning til forpladsområdet, hvis det fornødne antal cykelstativer ikke kan anbringes inden for en stations forpladsområde.

Rigsrevisionen finder, at usikkerhedsfaktorerne ved anlægsoverslaget og konsekvenserne heraf fremhæves og tydeliggøres mest muligt. Rigsrevisionen finder endvidere, at der bør gøres opmærksom på OTM-modellens svagheder i forbindelse med prognoserne for den eksisterende metro og den dermed forbundne usikkerhedsfaktor ved de beregnede fremtidige driftsindtægter. Rigsrevisionen bemærker, at mens beregningen af antal påstigere i OTM-modellen er foretaget med udgangspunkt i en åbning af Cityringen i 2015, så vil Cityringen i bedste fald kunne ibrugtages i 2018. Rigsrevisionen har fået oplyst, at forskellen mellem årstallene eventuelt kan betyde ændringer i forudsætningerne om antal indbyggere, rejsemønstre mv. i OTM-modellen, men at forskellen umiddelbart ikke vil have nogen større betydning. Rigsrevisionen finder, at der bør gøres opmærksom på forskellen i bemærkningerne til lovforslaget.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Transport- og Energiministeriet er enig i Rigsrevisionens bemærkninger, Lovforslaget er justeret således, at der i bemærkningerne i afsnit 2 indsættes følgende tilføjelse:

”Beregningen af forventet passagertal er foretaget for en forventet ibrugtagning af Cityringen i 2015. Det forventes nu, at Cityringen først vil kunne åbnes i 2018. Forskellen mellem årstallene vil kunne betyde ændringer i forudsætningerne for passagerprognosen, men forskellen vurderes ikke umiddelbart at have større betydning.”

Rigsrevisionen bemærker, at der er en række usikkerhedsfaktorer i tidsplanen for udførelse af Cityringen, og at der ikke er afsat reserver til imødegåelse af større forsinkelser i anlægsarbejdet.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Transport- og Energiministeriet er enig i Rigsrevisionens bemærkninger. Lovforslaget er justeret således, at de nævnte usikkerhedsmomenter fremhæves yderligere i lovforslagets pkt. 1.2.6. Til bemærkningerne efter sidste afsnit i lovforslagets pkt. 1.2.6. er der sket følgende tilføjelse:



”Tidsplanen indeholder kun mulighed for evt. mindre forsinkelser. Der er en række usikkerhedsfaktorer i tidsplanen, og der er ikke afsat reserver til imødegåelse af større forsinkelser af anlægsarbejdet. Hvis der opstår større forsinkelser, vil der skulle træffes beslutning i ejerkredsen i Metroselskabet I/S om håndteringen heraf, herunder finansiering, hvis dette viser sig nødvendigt.”

Beredskabsstyrelsen bemærker i sit høringssvar, at styrelsen forventer, at detailspørgsmål om sikkerhed og redningsindsatser i forbindelse med uheld på metroen som hidtil vil blive behandlet i arbejdsgrupper med repræsentation af relevante myndigheder og andre med beredskabsfaglig baggrund, herunder Metroberedskabsgruppen, hvor Beredskabsstyrelsen i dag er repræsenteret.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Transport- og Energiministeriet kan bekræfte dette, jf. omtalen af den særlige rådgivende gruppe i bemærkningerne til § 14.

Københavns Stiftsøvrighed og menighedsrådet ved Frederiks Kirke oplyser i høringssvarene, at kirken har nogle skader, der har udviklet sig gennem en årrække, og udtrykker bekymring for kirkens tilstand, hvis der gennemføres anlæg af en metrostation så tæt på kirken som foreløbigt planlagt, og oplister en række undersøgelser, som bør gennemføres, før der tages endelig stilling til anlægget.

Transport- og Energiministeriets bemærkninger

Høringssvarene bekræfter, hvad der allerede fra drøftelser med menighedsrådet under udredningsarbejdet har stået klart, nemlig at Frederiks Kirke har nogle skader, der har udviklet sig gennem en årrække. Ansvar for afhjælpning af disse skader er naturligvis fuldt og helt menighedsrådets.

I høringssvarene udtrykkes bekymring over, at anlægget af metrostationen betyder direkte indgreb i kirkens fundamentskonstruktioner. Det kan oplyses, at det ved afholdte møder med menighedsrådet og dets teknikere af Ørestads-selskabet er givet tilsagn om, at stationskonstruktionen vil blive tilpasset, således at noget sådant så vidt det overhovedet er muligt undgås. Det er således fortsat Transport- og Energiministeriets udgangspunkt, at stationskonstruktionen skal tilpasses, så det i videst muligt omfang undgås direkte indgreb i kirkens fundamentskonstruktioner.

I høringssvarene udtrykkes bekymring over mulighederne for at anlægsarbejderne f. eks. ved grundvandssænkning eller ramning skal påføre kirken skader.

Det bemærkes, at det under udredningsarbejdet er klarlagt, at anlægsarbejderne vil kunne gennemføres uden sådanne skader. De præcise valg af metoder vil først ske i takt med at det kommende projekteringsarbejde gennemføres. Det vil være et krav til entreprenørens valg af udførelsesmetode, at anlægsarbejderne gennemføres uden sådanne skader. Menighedsrådet og dets teknikere vil blive inddraget i denne proces og vil ved håndteringen af de eksisterende skader på kirken kunne drage nytte af de undersøgelser, der gennemføres i forbindelse med stationsanlægget. De p.t. gennemførte arkæologiske forundersøgelser har allerede givet ny viden om kirkens fundamentskonstruktioner.



Københavns Stiftsøvrighed og menighedsrådet ved Frederiks Kirke påpeger, at det bør være en forudsætning for at lade metroen passere så tæt på kirken, at kirkerummet såvel under metroens anlægsfase som i driftsfasen fortsat vil være det fuldstændigt tyste rum til fordybelse. Hvorvidt dette er muligt vides ikke, og det bør derfor sandsynliggøres, at denne forudsætning kan opfyldes.

Transport- og Energiministeriets bemærkninger

Under driftsfasen vil det være muligt at friholde kirken for støjgener. Sikringen heraf vil være et led i det kommende projekteringsarbejde.

Derimod vil det ikke være muligt helt at friholde kirken for støjgener i udførelsesfasen, men det vil i rimeligt omfang være muligt at aftale begrænsninger i forbindelse med kirkelige handlinger i arbejdstiden.

Københavns Stiftsøvrighed henstiller, at der for så vidt angår de kirkegårde, der efter forslaget berøres af linieføringen, tages behørigt hensyn til gravfreden.

Transport- og Energiministeriets bemærkninger

Der vil i videst muligt omfang blive taget hensyn til gravfreden, og i fald det bliver nødvendigt at flytte nogle enkelte gravsteder på Assistens Kirkegård, vil det ske efter nærmere drøftelse med de relevante myndigheder. Emnet har været drøftet med både kirkegårdsmyndighederne og Kirkeministeriet i forbindelse med udredningsarbejdet.

Københavns Stiftsøvrighed henviser til bemærkningerne til lovforslagets § 3, hvor det fremgår, at den endelige linieføring samt udformningen og placeringen af stationer m.v. fastlægges i kommuneplanlægningen på grundlag af bilag 1 og 2. Dette indebærer af kommuneplanlægningen efter planloven skal foregå inden for rammerne af denne lov, der således går forud for planlovens bestemmelser. I planlovens § 28 jf. § 29 har de kirkelige myndigheder en "veto ret" forstået således, at såfremt der gøres indsigelser, kan arbejdet ikke gennemføres førend der er opnået enighed mellem parterne. Københavns Stiftsøvrighed bemærker, at da lovforslaget går forud for planloven, vil de kirkelige myndigheder fortabe muligheden for at varetage sit tilsyn på en effektiv måde, ligesom problemer som ovenfor beskrevet ikke vil kunne løses på en fornuftig måde. Københavns Stiftsøvrighed forbeholder sig i øvrigt ret til at kommentere forhold ved Frederiks Kirke, således at kirkens omgivelser ikke bebygges på skæmmende vis, herunder i forbindelse med placering af cykelstativer og andre indretninger, der etableres i kortere eller længere tid i forbindelse med metrostationen.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

I forbindelse med projekteringsfasen vil der blive ført dialog med Københavns Stiftsøvrighed. Københavns Stiftsøvrighed vil ligeledes som alle andre få mulighed for at komme med kommentarer under VVM-processen.

Transport- og Energiministeriet har i øvrigt noteret sig bemærkningerne fra Københavns Stiftsøvrighed.



Carlsberg A/S, Enghave Plads Initiativet, Vesterbro Lokalforsamling, Husejerforening Humleby, og Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse foreslår en ekstra station placeret ved Carlsberg. **Carlsberg A/S** er villig til at finansiere en undersøgelse af en station ved Carlsberg kombineret med en evt. flytning af stationen ved Enghave plads. Såfremt det skulle vise sig samfundsmæssigt fordelagtigt at placere en metrostation på Carlsberg-grunden, er Carlsberg A/S indstillet på at medfinansiere evt. ekstra anlægsudgifter efter nærmere forhandling. **Enghave Plads Initiativet og Vesterbro Lokalforsamling** fremhæver, at der ikke bør placeres en station på Enghave Plads af hensyn til pladsens store træer og funktion som opholdsrum. I stedet foreslås en station tættere på hovedbanegården kombineret med en station ved Carlsberg.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Der er indgået en aftale mellem Carlsberg og forligsparterne bag Cityringen om en undersøgelse af en station ved Carlsberg. Aftalen er nærmere beskrevet i en allonge til principaftalen om Cityringen. Allongen med tilhørende kommissorium for undersøgelsen indgår som bilag til lovforslaget om en Cityring. Carlsberg er indstillet på at betale for undersøgelsen inden for en ramme på 4 mio. kr. Forligsparterne forudsætter at Carlsberg dækker merudgifterne til en station på Carlsberg, såfremt der indgås aftale herom. Carlsberg er bekendt med, at undersøgelsen gennemføres på dette vilkår, men forudsætter samtidig, at ingen af parterne - herunder Carlsberg - juridisk eller på anden måde er forpligtet til at medvirke herunder økonomisk til gennemførelsen af projektet udover undersøgelsen. Undersøgelsen skal være afsluttet d.20. marts 2007.

Københavns Energi anfører, at der i lovforslagets § 6 stk. 10, er anført, at ledningsejeren skal betale for:

*"1) omlægninger af ledninger i de overtagne jernbanearealer og
2) omlægning af ledninger i vejarealer, der helt eller i ikke uvæsentlig grad er begrundet i ændring af vejforholdene."*

Det bør i bemærkningerne til § 6 stk. 10 præciseres, at gæsteprincippet efter almindelig praksis ikke finder anvendelse i tilfælde, hvor der for den pågældende ledning er indgået aftaler, er afsagt kendelse eller i øvrigt er forhold, der regulerer ledningens status.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Der foreslås i lovforslaget en lovregulering af spørgsmålet, således som det fremgår af lovteksten med tilhørende bemærkninger, jf. ovenfor under Frederiksberg Kommune.

Københavns Energi har noteret sig, at det af bemærkningerne side 26 under afsnittet *"Ledningsomlægninger"* fremgår, at udgifter til omlægning af teleanlæg er medtaget i anlægsoverslaget. Københavns Energi savner en tilkendegivelse af, at også omkostninger til omlægningen af de i afsnittet nævnte forsyningsledninger er medtaget i anlægsoverslaget.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

På baggrund af Københavns Energis bemærkninger slettes sætningen "Udgiften til omlægningen af teleanlægget udgør ca. 4. mio. kr., som er medtaget i an-



lægsoverslaget”. Teleanlæg har ikke nogen særstatus i forhold til øvrige ledningsanlæg. De er alle omfattet af betalingsreglerne i lovforslagets § 6, stk. 10.

Dansk Kollektiv Trafik og SF Østerbro anfører, at lovforslaget bør afvente resultaterne fra genberegningen af OTM-prognosen.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Genberegningen af OTM-prognosen foreligger ikke inden lovforslaget fremsættes, men det forventes, at resultaterne af genberegningen kan foreligge, så de kan indgå i behandlingen af lovforslaget.

Der vil skulle foretages ny beregning med OTM-modellen, når dispositionsforslaget ligger fast og inden VVM-redegørelsen, og igen såfremt der besluttes ændringer i forbindelse med VVM-processen, som forventes at få indflydelse på passagertallet.

Handel Transport Service stiller sig spørgende overfor, om forholdsreglerne i § 5 og de tilhørende bemærkninger for håndtering af situationer, hvor der ikke er enighed i ejerkredsen om indgåelse af kontrakter om projekter om anlæg, drift og vedligehold, er tilstrækkelige.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Der er enighed i ejerkredsen om principaftalen og anlæggelsen af Cityringen. Det forventes derfor, at der også kan opnås enighed om de nævnte forhold.

Københavnertunnelgruppen og Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse foreslår alternative stationsplaceringer. Københavnertunnelgruppen foreslår stationen ved Marmorkirken flyttet til Kvæsthusbroen samt en ekstra station ved Churchillparken/Frihedsmuseet. Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse foreslår ekstra stationer på dokøen, ved Rigshospitalet og Carlsberg samt stationerne ved Platanvej og Enghave Plads flyttet.

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Placeringer af stationer ved Kvæsthusbroen og ved Rigshospitalet har været undersøgt i udredningsarbejdet vedr. Cityringen og er fravalgt, fordi disse placeringer ville betyde, at færre ville få gavn af Cityringen. I beregningerne for stationen til Kvæsthusbroen er det forudsat en direkte forbindelse på tværs af havnen mellem stationen og operaen ligesom der er taget hensyn til publikumstrafik til opera og skuespilhus. [I beregningerne for stationen ved Rigshospitalet er der taget særligt hensyn til trafikken af besøgende og ambulante patienter til hospitalet.

Tilføjelse af ekstra stationer på Cityringen vil betyde, at Cityringen bliver langsommere og derfor mindre attraktiv for de passagerer, der passerer de pågældende strækninger. En ring som Cityringen har sin force i den hurtige transporttid. Hvis kørslen rundt i ringen tager for lang tid, vil ringen ikke være tilstrækkelig attraktiv i forhold til radiale buslinier.

Region Hovedstaden bemærker, at udbygningen af metroen betyder et stort løft for den kollektive trafik i hovedstaden og gør desuden opmærksom på, at



der fortsat udestår en række andre vigtige infrastrukturanlæg i hovedstaden, herunder en letbane.

Side 12/12

Transport- og Energiministeriets bemærkning

Transport- og Energiministeriet har noteret sig Region Hovedstadens synspunkt vedrørende udbygning af infrastruktur i hovedstadsområdet.