



RIGSREVISIONEN
D2

Transport- og Energiministeriet
Kollektiv trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
koltrafik@trm.dk

Dato: 15. januar 2007
J.nr.: 2006-8160-29
(Angiv venligst j.nr. ved besvarelse)
Ref.: AA / 33 92 86 17

Høringssvar til forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

Transport- og Energiministeriet har med brev af 14. december 2006 (J. nr. 500-13 og 500-23) anmodet om Rigsrevisionens bemærkninger til udkast til forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Rigsrevisionen har gennemgået udkast til lovforslagene med fokus på forhold af regnskabs- og revisionsmæssig betydning. Rigsrevisionens bemærkninger til udkast til lovforslagene fremgår af vedlagte notat.

Såfremt der er spørgsmål til bemærkningerne, kan henvendelse ske til kontorchef Henning Madsen på tlf. 33 92 86 20 eller pr. e-mail henning.madsen@rigsrevisionen.dk.

Med venlig hilsen

Henning Madsen
Kontorchef

Notat til høringssvar til forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

Anlægsoverslag

1. Det skønnes at koste ca. 15 mia. kr. (2005-PL) at anlægge Cityringen. Udgiften er beregnet ud fra et anlægsoverslag med 50 % fraktil, ligesom anlægsoverslaget for Cityringen med 80 % sandsynlighed vurderes at ligge indenfor + / - 3,4 mia. kr. Rigsrevisionen har ikke efterprøvet anlægsbudgettet. Rigsrevisionen har bemærket, at det af lovforslagene fremgår, at der erfaringsmæssigt forekommer uforudsete fordyrelser i løbet af projektet, ligesom der er en række usikkerhedsfaktorer i anlægsbudgettet, herunder bl.a. detaljeringsgraden ved bearbejdning af stationer, og vurdering af behovet for ledningsomlægning. Set i lyset heraf finder Rigsrevisionen det vigtigt, at usikkerhedsfaktorerne og konsekvenserne heraf fremhæves og tydeliggøres mest muligt.

Indtægtsskøn

2. Antallet af påstigere på Cityringen er beregnet til 85 mio. påstigere pr. år, (beregningsår 2015). Transport- og Energiministeriet har oplyst, at beregningen af antal påstigere er baseret på den eksisterende OTM-model. Denne model har vist svagheder i forbindelse med prognoserne for den eksisterende metro, hvor passagertallet har været overvurderet i forhold til realiserede passagertal. Rigsrevisionen finder, at der bør gøres opmærksom på denne usikkerhedsfaktor ved de beregnede fremtidige driftsindtægter.

3. I udregningens plan for udførelsen af Cityringen skønnes det, at der vil gå ca. 11. år fra loven er vedtaget, og en byherreorganisation er på plads, til Cityringen kan ibrugtages, hvorfor Cityringen i bedste fald kan ibrugtages i 2018. Ved beregningen

af antal påstigere i OTM-modellen er beregningsåret 2015. Transport- og Energiministeriet har telefonisk oplyst, at forskellen i årstallene skyldes, at der ved påbegyndelse af arbejdet med lovforslaget var forventninger om, at Cityringen kunne ibrugtages i 2015. 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.

Udkast til forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring

4. I bemærkningerne til lovforslaget (almindelige bemærkninger) pkt. 1.2.6 og pkt. 2 fremgår det, at det af tidsplanen for udførelse af Cityringen skønnes, at der vil gå ca. 11 år fra loven er vedtaget og en bygherreorganisation er på plads, til Cityringen ibrugtages. Det fremgår, at tidsplanen forudsætter, at ejerne relativt hurtig opnår enighed ved de forskellige beslutningspunkter. Ligeledes fremgår det, at tidsplanen kun indeholder mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Rigsrevisionen har således bemærket, at der er en række usikkerhedsfaktorer i tidsplanen, og at der ikke er afsat reserver til imødegåelse af større forsinkelser af anlægsarbejdet, som eksempelvis forekom på etape 1 og 2A i den eksisterende metro.

Udkast til forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

5. Lovforslaget indeholder en række beløb omfattende ejernes indskud mv., ligesom lovforslaget indeholder modelåbningsbalancer for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Rigsrevisionen har ved gennemgangen af lovforslaget ikke efterprøvet beløbene eller modelåbningsbalancerne i lovforslaget. Ved udarbejdelsen af de endelige åbningsbalancer og ved revisionen heraf kan værdierne vise sig at afvige fra værdierne i lovforslaget.

6. I Metroselskabet I/S vil Københavns Kommune eje 50 %, transport- og energiministeren 41,7 % og Frederiksberg Kommune 8,3 %. De enkelte ejers indskud baserer sig på såvel kontante indskud, som indskud af værdier fra de eksisterende selskaber Københavns Havn A/S, Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S. Værdierne i Metroselskabet I/S kan ændre sig fra

tidspunktet fra lovforslagets udarbejdelse til de endelige indskud af værdierne. Transport- og Energiministeriet har oplyst over for Rigsrevisionen, at eventuelle værdiændringer fra lovforslaget til de endelige opgørelser af værdierne ikke får betydning for den fastlagte ejerfordeling. Rigsrevisionen finder derfor, at det i lovforslaget bør præciseres, at ejerfordelingen bygger på de værdier, der fremgår af lovforslaget.

7. Metroen vil indgå i Metroselskabet I/S til dagsværdi, hvilket betyder, at metroens værdi modsvarer de forventede fremtidige passagerindtægter. Værdiansættelsen er forskellig fra den nuværende værdiansættelse i Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S, hvor bl.a. den samfundsøkonomiske værdi af Metroen tages med i betragtning. Dette indebærer, at der vil blive foretaget en væsentlig nedskrivning af metroen. Rigsrevisionen har ingen bemærkninger til, at ministeriet vælger et regnskabsprincip, hvor man værdiansætter metroen uden samfundsøkonomisk værdi, men finder, at denne væsentligste årsag til nedskrivningen bør tydeliggøres i bemærkningerne til lovforslaget.

8. Derudover fremgår det af lovforslaget, at nedskrivningen af Metroen kun har regnskabsmæssig betydning og dermed ingen finansielle konsekvenser for ejerne, ligesom nedskrivningen ikke har nogen likviditetsmæssig betydning og ingen betydning for tilbagebetalingstidspunktet af gælden. Det bør dog tilføjes, at nedskrivningen vil have betydning for balanceposterne i ejernes regnskaber. For statens vedkommende i statsregnskabets balance, idet ejerandelen af selskabet i statsregnskabet vil skulle indregnes til en lavere værdi, end tilfældet er i dag.

9. Det fremgår af lovudkastet § 12, stk. 1 og af § 20, stk. 1, at Årsregnskabslovens regler herunder bestemmelserne, der gælder for statslige aktieselskaber finder anvendelse for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser § 12 og § 20 fremgår det, at regnskaberne vil være underkastet de samme indholdsmæssige krav, som stilles til børsnoterede virksomheder. Der bør være overensstemmelse mellem loven og bemærkningerne og for børsnoterede selskaber gælder en række krav, som formentlig ikke vil være relevante for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

10. Revisionen af åbningsbalancerne er omtalt i pkt. 4.1.5 i bemærkningerne til lovforslaget (almindelige bemærkninger). Det er Rigsrevisionens opfattelse, at åbningsbalancerne skal revideres af de revisorer, der også skal revidere Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S fremover. Formuleringen for revisionen af åbningsbalancerne bør derfor være den samme, som den der anvendes for revisionen af selskabernes årsrapporter, jf. § 12, stk. 3 og § 20, stk. 2 i lovforslaget.

11. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser § 13 og § 21, at det er forventningen at finansforvaltningen fremover vil blive varetaget af broselskaberne. Ørestadsselskabet I/S har indgået en aftale med Sund & Bælt Partner A/S, og det er denne ordning, som forventes videreført, så man fra statslig side undgår at opbygge parallelle finansforvaltninger. Rigsrevisionen skal pege på, at lovforslaget tillige bør formuleres, så det fremgår, at reglerne om EU-udbud naturligvis respekteres.

12. I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser § 8 fremgår det, at Metroselskabet I/S endvidere kan drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne. Der er ikke fastlagt regler for håndtering og opgørelse af Metroselskabets anden virksomhed. Rigsrevisionen finder, at der bør fastlægges regler for Metroselskabet I/S' anden virksomhed eventuelt svarende til de regler, der fremgår af lovforslaget for Arealudviklingsselskabet I/S.

13. I lovforslaget § 3, stk. 2 fremgår det, at der ikke udløses beskatning af fortjeneste og tab på Københavns Havn A/S' aktiver og passiver ved opløsningen og indskuddet af Københavns Havn A/S i Arealudviklingsselskabet I/S. Rigsrevisionen har noteret, at det af bemærkningerne til lovforslaget (almindelige bemærkninger) pkt. 12 fremgår, at fritagelse fra beskatning af fortjeneste og tab på aktiver og passiver fra Københavns Havn A/S ikke i sig selv vurderes at kunne anses som statsstøtte. Rigsrevisionen har ikke vurderet dette forhold.



Transport- og Energiministeriet
Kollektiv trafikkontoret
Att. Iben Schiøtz
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Dato: 15. januar 2007
DIS j.nr.: 006-436/2006
Sagsbeh.: clr/DIS
Direkte tlf.: 4590 6123

Tilsendt koltrafik@trm.dk som e-post

Høring over forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

Ved e-post af 14. december 2007 har Transport- og Energiministeriet anmodet Beredkabsstyrelsen om bemærkninger til udkast til forslag til lov om projektering og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

I den anledning skal Beredkabsstyrelsen for så vidt angår udkast til forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring meddele følgende:

Beredkabsstyrelsen skal bemærke, 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 beredkabsfaglig baggrund, herunder Metroberedkabsgruppen, hvor Beredkabsstyrelsen i dag er repræsenteret.

Beredkabsstyrelsen har i den forbindelse noteret sig, at Transport- og Energiministeriet i bemærkningerne til lovforslagets § 14 (side 63, afsnit 7) forudsætter, at der nedsættes en særlig rådgivende gruppe, som kan vejlede bygherren i beredkabs spørgsmål. Gruppen forudsættes nedsat efter aftale med Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Forsvarsministeriet samt Justitsministeriet. Gruppen vil skulle omfatte de relevante myndigheder vedrørende beredskab.

Med henblik på at sikre, at der føres driftsmæssig kontrol af underjordiske stationsarealer og tilhørende trapperum er det endvidere Beredkabsstyrelsens opfattelse, at der i lovforslaget bør indføres en bestemmelse om, at stationer og tilhørende flugtveje er at betragte som forsamlingslokaler, og derfor omfattes af pligten til brandsyn, idet disse ikke er omfattet af beredskabslovgivningen.

Beredkabsstyrelsen har i øvrigt noteret sig, at det nu er Trafikstyrelsen, der skal godkende stationerne og tilhørende trapper m.v. til gadeplan, jf. lovforslagets § 14, stk. 1, nr. 3.

Beredskabsstyrelsen skal endelig henlede opmærksomheden på, at henvisningen til § 1, stk. 1, nr. 3, i bemærkningerne til § 14 (side 63, afsnit 3) ikke synes korrekt. Der skal formentlig rettelig henvises til § 14, stk. 1, nr. 3.

For så vidt angår udkast til lovforslag om Metroelskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S skal Beredskabsstyrelsen meddele, at styrelsen ikke har bemærkninger hertil.

Der henvises til Transport- og Energiministeriets j.nr. 500-13 og 500-23.

Med venlig hilsen

Claudia Risbæk



KØBENHAVNS KOMMUNE
Overborgmesteren

HØRINGSSVAR

Transport- og Energiminister
Flemming Hansen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

15 JAN. 2007

Høringssvar vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

Med henvisning til høringsbrev af 14. december 2006 vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S fremsendes Københavns Kommunes høringssvar.

Sagen har været forelagt Borgerrepræsentationen den 11. januar 2007. Der vedlægges til orientering beslutningsprotokollen fra mødet.

Bemærkninger til Forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring

1. Københavns Kommune bemærker i relation til § 4, stk. 1, at kommunen er indstillet på, at sikre den fornødne koordinering vedr. godkendelse af anlægget ved, at der sker en gensidig orientering om indholdet i høringssvaret med henblik på at afklare evt. divergerende synspunkter.
2. Der verserer for de tidligere Metroetaper tvister om forståelsen om det ulovbestemte gæsteprincip, herunder vejlovens gæsteprincip. For det gæsteprincip, som gælder efter vejloven, har tendensen været en udvidelse af, hvad der omfattes af begrebet "vejformål". I lovudkastet § 6, stk. 10 (2. punkt) har ministeriet arbejdet med begrebet "ændring af vejforhold". For at sikre størst mulig overensstemmelse med seneste afgørelse på området – Taksationskommissionens kendelse af 19. januar 2005 - foreslås bestemmelsen ændret fra "ændring af vejholdene" til den positive formulering, at gæsteprincipet skal være gældende for omlægninger, "der – eller i ikke uvæsentlig grad – er begrundet i vejformål".
3. Københavns Kommune konstaterer, at lovudkastets bilag 2A bør konsekvensrettes således at v/Tove Ditlevsens Plads ændres til v/ Enghave Plads. Med henblik på angivelsen i bilag 2A af hovedarbejdspladserne Øster Søgade og Nørrebroparken indskrives "evt." i relation til anlæggelsen af de borede tunneler. Dermed åbnes der mulighed for alternative placeringer.

Overborgmesteren

Rådhuset
1599 København V

Telefon
33 66 33 66

Telefax
33 66 70 08

Direkte telefon
33 66 22 01

E-mail
overborgmesteren@kk.dk

www.kk.dk

4. I det lovforberedende arbejde er det oplyst, at omkostningerne ved udeladelse af ovenlys til metrostationer, jf. lovudkastets bilag 2A og bilag 3, og etablering af supplerende røgventilation er af samme størrelsesorden som besparelsen ved ikke at etablere ovenlys med røgventilation. Det er derfor kommunernes opfattelse, at der ved beslutning om den konkrete løsning kan lægges til grund at de to alternativløsninger er økonomisk ligeværdige.
5. Københavns Kommune lægger til grund, jf. lovudkastets bilag 2A, at udgifter til stationsforpladser, herunder cykelparkering, afholdes af metroprojektet. Kommunen er indstillet på, at stille vejarealer, som grænser op til stationsforpladser til rådighed for selskabet, med henblik på anvendelse til cykelparkering eller andre stationsformål.

Bemærkninger til Forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

6. En afgørende forudsætning for Københavns Kommunes engagement i metroprojektet er, at de økonomiske konsekvenser kan fordeles over en længere årrække så der ikke sker en særlig belastning af enkelte år. Kommunen forudsætter derfor, jf. lovudkastets § 5, senest samtidig med den endelige beslutning om igangsætning af metroprojektet, en generel dispensation for kommunens andel af selskabets låneoptagelse til gennemførelse af det i projekterings- og anlægsloven for Cityringen fastlagte projekt, inklusive låneoptagelse til dækning af evt. uforudsete merudgifter i løbet af projektet.
7. Københavns Kommune finder i forbindelse med bemærkningerne § 5, at der bør tilføjes "(evt. nye) selskab" med henblik på, at sikre samstemmende ordlyd i begge lovforslag vedr. det selskab der forestår etablering af metroforbindelsen til Brønshøj, jf. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring bemærkningerne til § 6.
8. I bemærkningerne til § 6 skal det fremgå, at det anførte beløb for kommunens tilbageførelse af grundskyld bygger på en forudsætning om den nuværende udligningsordning og grundskyldsniveau. Dermed sikres kommunen mulighed for, at rejse sagen, hvis der senere sker ændringer heri fra statens side.
9. Det fremgår af § 15, stk. 8, at Arealudviklingsselskabet skal bidrage med 700 mio. kr. til en Nordhavnsvej. Det er kommunens opfattelse, at bidrag til vejen skal indbetales ved

projektets start eller i det omfang dette ikke er tilfældet, at beløbet reguleres i forhold til 2005 p/l.

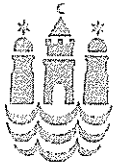
10. I bemærkningerne til § 15 fremgår det at, "Kommunen har tillige forpligtet sig til at etablere den nødvendige kommunale infrastruktur til og fra Århusgade-området". Kommunen skal henvise til principaftalen hvorefter det rettelig skal være "vejinfrastruktur".
11. I bemærkninger til lovforslaget er i afsnit 4.3.1. anført, at det af interessentskabskontrakten vil fremgå, at væsentlige dispositioner, som skal forelægges ejerne, vil kræve, at alle tre ejere er enige om beslutningen. Kommunen finder det rigtigst, at dispositionerne nævnes i bemærkningerne, så der ikke er tvivl om hvilke dispositioner der er omfattet.
12. I bemærkningerne til lovforslaget er i afsnit 4.3.3. anført at "selskabet må således ikke bidrage til infrastrukturen udover, hvad der er normalt for en grundejer...". Kommunen skal henvise til gældende praksis for så vidt angår Ørestaden.

Det forudsættes tillige, at ministeriet tilretter lovforslagernes bemærkninger på de punkter, hvor kommunen har foreslået ændringer i lovene.

Med venlig hilsen



Ritt Bjerregaard



BESLUTNINGSPROTOKOL

FOR BORGERREPRÆSENTATIONENS MØDE
TORS DAG DEN 11. JANUAR 2007, KL. 17.30

-
- Nr. 6 BR 13/07. Høring over forslag til Lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S
- Indstilling om,
at Borgerrepræsentationen godkender Københavns Kommunes høringsvar vedrørende forslag til Lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.
(Økonomiudvalget og Teknik- og Miljøudvalget)
(Økonomiudvalgets og Teknik- og Miljøudvalgets beslutninger eftersendes)

Enhedslisten stillede følgende ændringsforslag:

”at Københavns Kommune i høringsvaret tager forbehold for den endelige placering af metrostationen på Vesterbro, indtil VVM-høring har været afholdt.”

Ændringsforslaget blev forkastet med 41 stemmer imod 6.

For stemte: Ø.

Imod stemte: A, B, C, F, O, Wallait Khan (løsgænger), V og Winnie Berndtson (løsgænger).

Indstillingen blev herefter godkendt uden afstemning

Dørene blev lukket kl. 19.12
Mødet sluttede kl. 19.14

Ritt Bjerregaard

/Flemming D. Hansen

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Borgerrepræsentationens Sekretariat
Rådhuset 1599 København V.
tlf. 33 66 21 21 fax: 33 66 70 00
E-mailadresse: brsek@okf.kk.dk
Internetadresse: www.kk.dk

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K



15. januar 2007
Sagsnr.: 1147-73650
Emnenr.: 6.1.03
Dokument: 1147-607241 -

Høringssvar til lovforslag vedr. Cityring

Frederiksberg Kommune modtog den 15. december 2006 de to lovudkast vedr. Cityringen: "Forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S" samt "Forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring" med anmodning om bemærkninger inden den 15. januar 2007.

Rådhuset
2000 Frederiksberg
www.frederiksberg.dk

Telefon 38 21 20 00
Telefax 38 21 29 00
komdir@frederiksberg.dk

Dette høringssvar afgives med forbehold for senere godkendelse i Kommunalbestyrelsen. Høringssvaret er planlagt til at blive behandlet i kommunens Teknik- og Miljøudvalg samt Magistrat på møder den 15. januar, og i Kommunalbestyrelsen den 29. januar.

Høringssvaret er delt op i to dele efter de to lovforslag.

Bemærkninger til "Forslag til Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S"

1. Mindretalsbeskyttelse

Det fremgår af lovens § 9, at Frederiksberg Kommune kan udpege 1 bestyrelsesmedlem og 1 suppleant. Københavns Kommune og ministeriet udpeger hver 3 medlemmer, mens medarbejderne vælger 2 medlemmer. Det er væsentligt for Frederiksberg Kommune, at der sikres mindretalsbeskyttelse i beslutninger med væsentligt betydning for Metroselskabet I/S og dermed for Frederiksberg Kommune.

Der står i bemærkningerne til § 9 (s. 45), at det vil fremgå af interessentskabskontrakten, at væsentlige dispositioner, som skal forelægges ejerne vil kræve, at alle tre ejere, dvs. staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, er enige om beslutningen. Denne mindretalsbeskyttelse bør fremgå direkte af loven med angivelse af, hvad den omfatter. Frederiksberg Kommune ønsker i den forbindelse følgende tekst skrevet ind i loven:

"Alle væsentlige afgørelser kræver enighed blandt ejernes medlemmer af bestyrelsen, herunder i forbindelse med planlægning, anlægsopgaven og anlægsudgifter, ansættelse af direktion, offentligt udbud, køb og salg af arealer, lånoptagelse og anden kapitaltilførsel, påtagelse af garantiforpligtelser, indgåelse af aftale med nogen af deltagerne og udbetaling af overskud til interessenterne. Beslutninger om ændring af vedtægt og ændring af interessentskabskontrakt kræver ligeledes enighed mellem ejernes medlemmer af bestyrelsen.

Beslutninger om lånoptagelse og anden kapitaltilførsel samt påtagelse af garantiforpligtelser, ændring af vedtægt og ændring af interessentskabskontrakt kræver tillige samtykke fra de tre ejere".

Mindretalsbeskyttelsen skal således også gælde for § 10, hvor der står, at Metroselskabets direktion "ansættes af bestyrelsen efter forudgående orientering af selskabets ejere".

2. Låneadgang

Kommunernes låneadgang er beskrevet delvist flere steder i det tilsendte materiale. Dels i principaftalen, dels i bemærkningerne til § 5 (s. 41) og dels i de almindelige bemærkninger til punkt 5 "kommunernes låneadgang" (s. 32).

Der er allerede indgået aftale om låneadgangen i principaftalen og tillægsaftalen mellem Frederiksberg Kommune og regeringen. Det foreslås derfor, at der i punkt 5 om kommunernes låneadgang indsættes følgende tekst i første afsnit:

"For så vidt angår Frederiksberg Kommunes låneadgang henvises til principaftalen og tillægsaftalen mellem Frederiksberg Kommune og regeringen".

Med udgangspunkt i princip- og tillægsaftale har Frederiksberg Kommune følgende behov for låneadgang, som ønskes indskrevet i loven:

at kommunerne opnår låneadgang svarende til den del af selskabets lånoptagelse, der kan henføres til henholdsvis Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

at Frederiksberg Kommune opnår følgende låneadgang til finansiering af kommunens direkte udgifter, der knytter sig til metroprojektet, herunder reinvesteringer:

at Frederiksberg Kommune, jævnfør tillægsaftale til "principaftale om etablering af en cityring", opnår adgang til at optage et lån på 280 mio. kr., som tilbagebetales over 50 år.

at Frederiksberg Kommune opnår adgang til at optage yderligere lån med en 50 årig afdragsperiode til dækning af kommunens eventuelle merbidrag, hvis der opstår udgifter til metroprojektet, som på nuværende tidspunkt ikke er indregnet i kommunens indskud og bidrag, herunder eventuelle udgifter til claims og reinvesteringer ud over reinvesteringsbeløb, der er indregnet i projektet. Låneadgangen skal modsvare de pågældende udgifter.

at Frederiksberg Kommune opnår låneadgang til det resterende indskud jævnfør bestemmelserne om deponering af provenu ved salg af elforsyningsvirksomhed”.

Det fremgår ikke af princip- eller tillægsaftale, men Frederiksberg Kommune finder det herudover hensigtsmæssigt, at kommunen opnår låneadgang *”til alle øvrige udgifter, der relaterer sig direkte til Cityringen. Det gælder f.eks. tilkøbsmuligheder, arbejder i direkte tilslutning til metrostationer (f.eks. forpladser)”.*

Det fremgår af de almindelige bemærkninger til pkt. 5 *”kommunernes låneadgang”* (s. 32), at kommunernes låneadgang er afhængig af dispensation fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet i hvert enkelt tilfælde. Det fremgår ligeledes, at ministeriet er indstillet på at give kommunerne dispensation. For Frederiksberg Kommune er det helt afgørende med adgang til 50-årige lån og aftale herom er allerede indgået, jf. principaftalen og tillægsaftalen, så der bør ikke i loven eller bemærkningerne anvendes formuleringer, der rejser tvivl om, hvorvidt Frederiksberg kan opnå denne låneadgang. Det foreslås derfor, at følgende tekst indgår på side 32 i stedet for *”Indenrigs- og Sundhedsministeriet er i den forbindelse indstillet på at give kommunerne dispensation”:*

”Indenrigs- og Sundhedsministeriet vil give kommunerne dispensation til den nævnte låneadgang”.

3. Overdragelse af tre arealer fra regeringen til Frederiksberg Kommune

Af principaftalens tillægsaftale mellem regeringen og Frederiksberg Kommune (gengivet s. 16 i bemærkningerne) fremgår det, at staten overdrager tre arealer til Frederiksberg Kommune.

Overdragelsen af arealerne er ikke nævnt i selve loven. Transportministeriet har i brev af 6. november 2006 tilkendegivet, at overdragelsen af arealerne vil ske på et aktstykke. Som det fremgår af tillægsaftalen, så skal arealoverdragelsen bidrage til at sikre, at Frederiksberg Kommune kan finansiere sin del af Cityringen. Derfor er det en forudsætning for kommunens underskrift på Metroselskabets stiftelsesdokumenter, at aktstykket forinden er vedtaget i Folketingets Finansudvalg. Aktstykket skal således vedtages senest samtidigt med loven.

Bemærkninger til "Forslag til Lov om projektering, anlæg og drift af en city-ring"

Frederiksberg Kommune kan i hovedsagen tilslutte sig lovudkastet, idet kommunen dog har følgende bemærkninger:

4. Placering under Platanvej og reetablering af Frederiksberg Allé

I forbindelse med etableringen af metrostationen ved Platanvej/Frederiksberg Allé er det vigtigt for Frederiksberg Kommune, at stationen placeres under ejendommen Frederiksberg Allé 41 og karreens ubebyggede arealer - så vidt det er muligt - samt under Platanvej, således at Frederiksberg Allé kun berøres i begrænset omfang og reetableres så fuldstændigt som muligt.

Det fremgår af bilag 2B til lovudkastet (s. 28), at "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".

Teksten ønskes ændret, således, at det sikres, at Frederiksberg Allé, inkl. træer, reetableres så fuldstændig som muligt og helst fuldt ud. Der er ikke en tilstrækkelig formulering, at træer *kan* genplantes i muligt omfang. Frederiksberg Kommune foreslår derfor, at følgende tekst indsættes i stedet for ovenstående:

"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".

5. Byggeri på Frederiksberg Allé 41

Det fremgår af udkastet til loven, at Frederiksberg Kommune bærer alle omkostninger ved byggeriet på Frederiksberg Allé – også i tilfælde af ekstraudgifter forårsaget af Cityringens ibrugtagning. Dette forudsætter, at der er rimelig varsel og frist for opførelse af en ny bygning.

Det ønskes præciseret, at der skal være rimelig tid til at færdiggøre byggearbejdet. Den nuværende tekst er som følger (bilag 2 B, s. 27):

"Frederiksberg Kommune finansierer alle omkostninger til byggeriet af kulturbygningen, herunder de omkostninger, som den kommende husentreprenør vil få i tilfælde af, at byggeriet af kulturbygningen ikke er færdigt, når Cityringen åbner, og byggeriet derfor

skal gennemføres/færdiggøres med stationen i normal drift uden andet end uvæsentlige gener for driften".

Frederiksberg Kommune har endnu ikke afklaret den planmæssige anvendelse af arealet, og kommunen kan ikke forstå, at der anvendes et begreb som "kulturbygning." Der kan således ikke stå "kulturbygning". Frederiksberg Kommune ønsker ovenstående tekst udskiftet med følgende:

"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".

6. Flytning af forsyningsledninger og andre tekniske bygningsværker

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 toiletskyl m.m.).

Det fremgår heller ikke, hvorledes økonomien skal afklares mellem de involverede parter omkring forsyningsledninger, hvor hensynet til forsyningsikkerheden kan medføre, at der skal findes omkostningskrævende alternative løsninger. Som eksempel kan nævnes midlertidig lukning af en stor varmforsyningsledning, som betjener et større byområde.

Af bemærkningerne til § 6, stk. 10, (s. 3) fremgår, at:

"I de tilfælde, hvor ledningsejeren skal betale, indebærer betalingsforpligtelsen desuden, at ledningsejeren vil skulle betale for den eventuelle fordyrelse af anlægsprojektet, der kan henføres til, at anlægsmyndigheden som led i udførelsen af anlægget af hensyn

til ledningsejerne 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."

Denne bemærkning er i strid med Taksationskommissions kendelse af 20. juni 2006 vedr. omlægning af ledninger i forbindelse med Motorring 3, hvori det konkluderes, at en ledningsejer ikke kan pålægges at betale for en fordyrelse af anlægsprojektet, selv om det kan godtgøres, at ledningsejer ved en ændring af anlægsprojektet, som skyldes hensynet til ledningsejer, har opnået en besparelse i forhold til, hvad en ellers nødvendig ledningsomlægning ville have kostet ledningsejer i henhold til gæsteprincippet.

I § 6, stk. 10, er desuden anført: "2) Omlægninger af ledninger i vejarealer, der helt eller i ikke uvæsentlig grad er begrundet i ændring af vejforholdene." Det foreslås ændret således, at "helt eller i ikke uvæsentlig grad" udgår, da det ellers indebærer en utilsigtet skærpelse af vejlovens gæsteprincip. Alt i alt anbefales det, at § 6, stk. 10, formuleres som følger, og at lovbemærkningerne tilrettes i konsekvens heraf:

"Udgifter til midlertidige og permanente ledningsomlægninger og til flytning af ledningsejernes tekniske bygværker og andre hovedanlæg samt omkostninger, der følger af, at der ved udførelsen af anlægget er taget hensyn til ledningsejerne, afholdes over anlægsbudgettet for Cityringen, bortset fra følgende tilfælde, hvor udgiften betales af ledningsejerne:

- 1) omlægninger af ledninger på de overtagne jernbanearealer og*
- 2) omlægninger af ledninger i vejarealer, der er begrundet i ændring af vejforholdene".*

Erfaringerne viser, at anlæggelsen af en metro kan indebære indskrænkninger i benyttelsen af forsyningsledninger af sikkerhedsmæssige årsager. Det skal derfor fremgå af loven, at ledningsomlægninger og omkostninger ved rådighedsindskrænkelse som følge af sikkerhedskrav betales af Metroselskabet I/S. Det foreslås derfor, at der i § 6 indsættes et stk. 11 med følgende ordlyd:

"Stk. 11. Ledningsomlægninger og omkostninger ved rådighedsindskrænkninger som følge af sikkerhedshensyn betales af Metroselskabet I/S".

7. Myndighedsgodkendelse af jernbanemæssige og bygningsmæssige forhold

I bemærkningerne til § 14 udtrykkes det klart, at Trafikstyrelsen får det samlede ansvar for godkendelsen af jernbanesikkerhedsmæssige og bygningsmæssige forhold. Det kan med fordel 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:

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 betalingsvedtægtens 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."

10. Godkendelse af anlægget

I bemærkningerne til § 4, andet afsnit, nævnes,

- "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".

Det foreslås, at "foreslås" og "forventes" begge erstattes med "forudsættes".

11. Præcisering vedr. flertal bag principaftale

I bemærkningerne til lovforslaget under pkt. 1.3. "aftalen mellem regeringen og Københavns og Frederiksberg Kommuner" står der, at

"Alle partier i Københavns Kommunes Borgerrepræsentation godkendte bortset fra enhedslisten, der undlod at stemme, den 15. december 2005 principaftalen om etablering af Cityringen. Principaftalen er endvidere tiltrådt af et flertal i kommunalbestyrelsen i Frederiksberg Kommune"

For at præcisere oplysningerne vedr. Frederiksberg Kommune, således at de har samme detaljeringsgrad som oplysningerne om Københavns Kommune, foreslås det, 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".

Venlig hilsen



Mads Lebech
Borgmester

/



Kurt E. Christoffersen
Kommunaldirektør

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Kongens Vænge 2
3400 Hillerød
Tlf: 4820 5000
Fax: 4820 5149
E-post: regh@regh.dk
www.regionhovedstaden.dk

Dato: 11 JAN 2007

Høringssvar til lovforslag om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt lovforslag om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

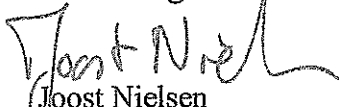
Transport- og Energiministeriet har med mail af 14. december 2006 bedt Region Hovedstaden om eventuelle bemærkninger til de to ovennævnte lovforslag senest den 15. januar 2007.

Under hensyntagen til svarfristen kan det på vegne af Region Hovedstaden meddeles, at regionen ikke har bemærkninger til to lovforslag, som bl.a. muliggør en udbygning af det eksisterende metronetværk med en Cityring.

Region Hovedstaden imødeser udbygningen af metroen og den heraf følgende øgede fremkommelighed i de centrale dele af hovedstaden. Udbygningen vil medvirke til at sikre en positiv udvikling i hele regionen og bliver derfor en vigtig brik i udvikling af Region Hovedstadens overordnede trafikale net.

Samtidig bør det dog bemærkes, at der fortsat udestår en række andre vigtige infrastrukturprojekter, heriblandt en Letbane, som vil øge fremkommeligheden på tværs i regionen.

Med venlig hilsen



Joost Nielsen

Stabsdirektør
Koncern Regional Udvikling

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Ørestad
Development
Corporation

Ørestadsselskabet I/S
Arne Jacobsens Allé 17
DK-2300 København S

T +45 3311 1700
F +45 3311 2301
E orestad@orestad.dk

Høring over forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

Med skrivelse af 14. december 2006 har Transport- og Energiministeriet anmodet om bemærkninger til ovennævnte lovforslag. Ørestadsselskabet har derfor gennemgået, hvorledes selskabets nuværende aktiver og passiver er håndteret i disse lovforslag.

./ I den forbindelse skal selskabet henlede opmærksomheden på det såkaldte CMC-areal i Ørestad Syd, som ligger inden for lokalplan nr. 277. Området er markeret på vedlagte kortbilag. Dette areal skal anvendes som teknisk areal for Metroens etape 1-3, men det er forudsat, at overskydende areal, som ikke på lang sigt skal anvendes til metrorelaterede aktiviteter, skal overgå til byudvikling. Det er ikke pt. muligt at afgøre den nærmere afgrænsning mellem de to formål, fordi arealbehovet i forbindelse med en mulig udvidelse af kapaciteten på Metroens etape 1-3 ikke kan opgøres nu.

Der foreslås derfor en model, hvor ejerskabet af arealet overgår til Metroselskabet til brug for metrorelaterede funktioner. De anvendelsesmæssige restriktioner, som i den forbindelse skal pålægges arealet, herunder f.eks. omfanget af parkering, bør afklares i den videre proces.

Pr. 1. januar 2020 forventes det, at arealbehovet til udvidelsen af kapaciteten på Metroen er afklaret. Arealer, som på dette tidspunkt ikke vurderes at være nødvendige for Metroens drift, overdrages herefter til Arealudviklingselskabet medmindre ejerne (Københavns Kommune og Staten) udskyder tidspunktet for overdragelsen. Ejerne afgrænser efter indstilling fra henholdsvis Metroselskabet og Arealudviklingselskabet omfanget af arealerne.

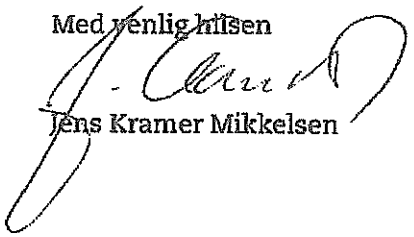
I bemærkningerne i lovforslaget om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S foreslås som følge heraf følgende afsnit:

"Ejerskabet til CMC-arealet i Ørestad Syd, som skal anvendes til teknisk areal for Metroen, lægges i Metroselskabet. I forbindelse med udarbejdelsen af stiftelsesdokumenter vil det blive sikret, at Metroselskabet alene anvender arealet til metrorelaterede aktiviteter. Endelig vil det blive nærmere fastlagt, hvornår og hvorledes Arealudviklingsselskabet får råderet over overskydende arealer, der kan omdannes til ikke tekniske formål".

Ørestadsselskabet har bemærket, at de nye selskaber vil blive omfattet af offentlighedsloven. Selvom Ørestadsselskabet har besluttet at følge principperne i loven, har det givet anledning til kritik, at selskabet ikke formelt set er omfattet af loven. Derfor er det hensigtsmæssigt, at der med lovforslaget er skabt klarhed om dette spørgsmål.

Såfremt ministeriet ønsker en uddybning af ovennævnte høringssvar bedes de rettet til Michael Soetmann.

Med venlig hilsen


Jens Kramer Mikkelsen


Anne-Grethe Foss

Kopi til: København Kommune



Kommentarer til
Forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S
af 14. december 2006

LOVFORSLAGET

Kapitel 1 Oprettelse af Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S samt opløsning af Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Københavns Havn A/S

Kommentar til § 3, stk. 1

Københavns Havn A/S kan i medfør af, at samtlige aktiver og passiver indskydes i Arealudviklingsselskabet I/S, konstatere, at Københavns Havn A/S' Pensionskasse, der p.t. har 127 medlemmer, ligeledes overføres til Arealudviklingsselskabet I/S, hvilket ikke berører de enkelte medlemmer af Pensionskassen. Det skal i denne sammenhæng nævnes, at Pensionskassen, der er underkastet Finanstilsynets regler, er velkonsolideret.

Kapitel 3 Arealudviklingsselskabet I/S

Københavns Havn A/S skal foreslå, at der i § 15 tilføjes følgende:

"Arealudviklingsselskabet I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift og udvikling af havnedriften i Københavns Havn."

Bemærkninger til lovforslaget

2.2.1 Tillægsaftale mellem regeringen og Københavns Kommune

Det bør i forlængelse af principaftalen nævnes, at Københavns Kommune har ansvaret for infrastrukturen til og fra området, herunder krydsene Sundkrogsgade og Århusgade, såvel ved udviklingen af de første 400.000 etagem² som for de efterfølgende 200.000 etagem².

4.3.1 Arealudviklingsselskabet I/S' formål

I konsekvens af tilføjjelsen i § 15 ønskes der i bemærkninger til lovforslaget (4.3.1 "Arealudviklingsselskabets I/S' formål") tilføjet følgende:

Arealudviklingsselskabet I/S har til formål at forestå udviklingen af selskabets arealer samt forestå og udvikle havnedriften i Københavns Havn.

LOVFORSLAGET

Kapitel 4 Københavns Havn

Bemærkninger til lovforslaget (forslag)

I lovforslagets § 24, stk. 3 er bestemt, at: "Uddybning og opfyldning inden for havnens søområde samt etablering af faste anlæg mv. kræver tilladelse fra transport- og energiministeren."

Det foreslås, at der i bemærkningerne side 59 tilføjes: "Oprensning til opretholdelse af gældende vanddybder inden for havnens søområde kræver ikke tilladelse fra transport- og energiministeren."

Bemærkning:

I lovforslagets § 15, stk. 1 er Arealudviklingselskabet I/S tillagt opgaven at forestå havnedrift i København Havn. Det er et naturligt og nødvendigt led i driften af havnen, at de for de forskellige formål nødvendige vanddybder opretholdes. Dette sker ved, at der med mellemrum foretages oprensning, bl.a. i sejlrender og langs bolværker.

Til
Transport- og
Energiministeriet.
Departementet
København 15-1-2007

FREDERIKS KIRKE
Menighedsrådet

Bemærkninger til udkast til forslag til lov om projektering, anlæg og drift af metro/cityring 4.


Med vedtagelsen af Cityring 4 og ønsket om at placere arbejdsfelter og station direkte opad Frederiks Kirken, opstår en række problemer både i forhold til evt. anlægsarbejder og i forhold til en evt. senere metrodrift.

Frederiks Kirkes Menighedsråd lægger i den sammenhæng stor vægt på, at alle risici belyses og vurderes af en uvildig instans, inden den endelige beslutning om placeringen af stationen vedtages. Menighedsrådet finder det afgørende, at nedenstående punkter bliver genstand for en undersøgelse, som kan godtgøre, at anlægsarbejderne på ingen måde vil påføre Frederiks Kirke skader, hverken under arbejdets udførelse eller under en senere drift.

- Kirkens pælefunderings geometri, tilstand og udstrækning skal fastlægges
- Procedure for sikring af fundamenter, pæle- og slyngværk under og efter evt. anlægsarbejder fastlægges.
- Anlægsarbejdernes fysiske indflydelse på såvel facademurværk, kuppel, terrændæk, hegn, haver og skulpturer klarlægges inden arbejderne sættes i værk. Kontrol- og sikringsprocedurer fastlægges.
- Grundvandsstanden holdes under observation, problemerne belyses og løsningsforslag til evt. sikring af fundamenternes vanddækning fastlægges.
- Støjgener set i forbindelse med kirkens specielle status som et rum for bøn og stilhed. Her tænkes på muligheden for at opretholde og gennemføre kirkens daglige forpligtigelser overfor menigheden, under såvel anlægsfasen som i driftsfasen.

Det skal pointeres at Frederiks Kirkes Menighedsråd på ingen måde modsætter sig tanken om en cityring, men at ovenstående indsigelse er et forsøg på at klarlægge forholdene og anskueliggøre de problemer menighedsrådet ser i forbindelse med et evt. kommende anlægsarbejde.

Med venlig hilsen

pmv. 
Anette Asmussen
Menighedsrådsformand.

Vedlagt: Metronotat, udarbejdet af kirkens daglige rådgivere

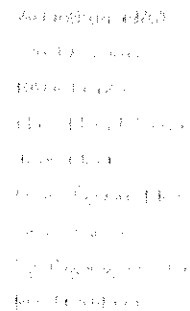
15 jun 2006

FREDERIKS KIRKEN
Københavns Cityring

METRO NOTAT

Med vedtagelsen af Københavns Cityring og placeringen af en station på pladsen mellem Frederiks Kirken og St. Kongensgade, er der en række problemer som trænger sig på i forbindelse med anlægsarbejderne.

Kirkens rådgivere har indledningsvis på et møde, afholdt i forbindelse med præsentationen af projektet, afvist at lade sakristiet nedrive og genopføre til fordel for én stor anlægsskakt, og ved samme lejlighed udtalt betænkeligheder overhovedet ved anlægsarbejder så tæt på kirken. På daværende møde blev der drøftet muligheden for at lade arbejderne foregå fra to skakte placeret i Frederiksgade.



Af de nu offentliggjorte tegninger fremgår det, at man har valgt at lade anlægsarbejdet foregå fra to hovedarbejdsfelter, placeret på hver side af kirken, dels i Frederiksgade og dels i de grønne arealer anlagt i forbindelse med Frederiks Kirken. Yderligere forventes der taget hul mellem de to arbejdsfelter direkte foran kirkens facade mod St. Kongensgade.

Se tegn.: Cowi B&A-K-KK-TEG-105 2, 2004-11-22. samt skitse 63-4-11-040 rev. 0 2005-04-08

Arbejdsfelterne på hver side af kirken er af en sådan udstrækning, at feltets yderside tangerer facaden og at kirkens smedejernsrækværk og dets skulpturprydede postamenter midlertidigt må nedtages for at give plads til skaktene.

Det store arbejdsfelt foran kirkens bagfacade, som skal rumme selve stationen (concour-seniveauet), er placeret således at det vil være nødvendigt at nedtage granittrappen, dens fundament samt dele af kirkens fundering.

Konklusion

Den eksisterende kirkebygningens historie rækker tilbage til grundlæggelsen af Frederikssta-den i 1749, hvor arkitekten Nikolai Eigtved, i forbindelse med den stort anlagte byplan, valgte at afslutte akse fra Amalienborg med en centralkirke flankeret af to tårne, et stor-slået bygningsværk af hidtil usete dimensioner.

En lang og kompliceret bygningshistorie har resulteret i den Frederiks Kirke vi kender i dag, som er anlagt på resterne af Eigtveds oprindelige monumentale centralkirke.

Ved at vælge at lade anlægningsarbejderne for Metroen foregå via to skakte, placeret di- rekte op ad kirkens facademure, vil man uden tvivl støde på, og dermed destruere de dele af kirkens fundament som stammer fra Eigtveds tid. Slyngværket er anlagt som fundament

for både centralkirken og de to projekterede, men aldrig færdigbyggede tårne, og ligger fortsat dels under og dels udenfor den nuværende kirkebygning.

Før den endelige beslutning tages om placering af en metrostation på pladsen mellem St. Kongensgade og Frederiksgade, er der en række undersøgelser som skal gennemføres:

1. Fundamentets geometri skal fastlægges.
2. Procedure for sikring af fundamenter, pæle- og slyngværk under og efter evt. anlægsarbejder fastlægges.
3. Arkæologiske undersøgelser gennemføres
4. Fortsatte undersøgelser af grundvandsstanden
5. Kontrolnivelement af kirkens terrazzogulv
6. Prøveramning/spunsning under hvilke kirken nøje overvåges.

Det er i den forbindelse en forudsætning, at al tilgængelig viden og indhøstede erfaringer anvendes allerede i de indledende faser.

Derudover bør det sandsynliggøres at kirkerummet også efter igangsættelse af metrodriften vil være det fuldstændigt tyste rum til fordybelse, som er en forudsætning for at lade metroen passere så tæt på kirken.

Først derefter vil der kunne tages stilling til en endelig placering af en metrostation foran Frederiks Kirke.

BAGGRUND

Fundamenter, pæle- og slyngværk

Fundamentene er udført fra 1749 til 1750. Der er tale om et pæleværk dvs. nedrammede pæle, hvorpå er udlagt hammertømmer og ovenpå hammerlaget et stræktømmerlag. Sædvanligvis er der på stræktømmeret udlagt et plankelag, hvorpå man normalt har lagt syltsten. Ovenpå syltstenene har man så påbegyndt den egentlige opmuring.

Traditionelt ligger træfunderingen og træplankerne lige under grundvandsspejlet, mens syltstenene ligger med deres midte i selve grundvandsspejlet. Meningen er at syltstenene skal hindre opsugning af grundvand i de ovenstående teglmure.

Ældre malerier og kobberstik af Frederiks Kirken viser, at fundamentene rager betydeligt ud i forhold til selve den synlige del af facademurene, hvilket svarer til de informationer man får ved at indtegne den eksisterende kirkes grundplan på en fundamentstegning fra 1750-60.

Indvendigt rager fundamentet ca. 3,5 m ind i kirkerummet, regnet fra inderside af indvendig rotunde, mens de på den udvendige side varierer noget mere. Omkring trappen til sakristiet rager funderingen 2,5 m. længere ud end selve trappen og langs siden af samme 5,5,-6,0 m. Det skal bemærkes, at det ikke kun er træfunderingen der rager ud under facadeflugten, men at murværket ned i ca. 4 meters dybde har samme udstrækning som funderingen, og derfor er lige så udsat for ødelæggende indgreb.

Det betyder, at der ikke umiddelbart kan foretages ramning af spuns tæt på kirken, uden at øve permanent skade på såvel kirkens teglstensfundamenter som på dens pæle- og slyngværk. Der bør derfor udføres forundersøgelser af kirkens eksisterende geometri under terrænniveau ved søgegravninger, for at bestemme kirkens fundamenteres eksakte udstrækning.

Når dette er klarlagt, må der tages hensyn til kirken ved at der anlægges en sikkerhedsafstand fra kirkens fundamenter til nærmeste spunsramning.

Grundvandsspejl

Ved anlægget af pæle- og slyngværk i 1749, har man forsøgt at gardere sig mod sæsonbetonede ændringer af grundvandsstanden ved at stoppe med blåler omkring træværket, således at man kunne holde på fugten i perioder med lavt vandspejl.

En række grundvandsmålinger foretaget gennem en længere årrække, for at sikre at kirkens slyngværk fortsat ligger under vand, har særligt inden for det sidste år tydeliggjort problemer omkring kirkens sydvestlige hjørne mod St. Kongensgade, hvor vandstanden varierer voldsomt. De lave grundvandsmålinger giver allerede på nuværende tidspunkt anledning til bekymring for kirkens slyng- og pæleværk.

Geotekniske boringer skal klarlægge jordbunds- og grundvandsforhold, eksempelvis strømning af vand i vandførende sandlag.

Procedurene for hvordan fundamenter, pæleværk og slyngværk holdes skadefri, skal fastlægges allerede inden evt. prøvearbejder sættes i værk, da der er stor sandsynlighed for, at selv en midlertidig ændring i grundvandsstanden vil være ødelæggende for et i forvejen udsat pæle- og slyngværk. Resultatet af en grundvandsændring kan blive omfangsrige sætningsskader på såvel kuppel som indre og ydre murværker.

Zinkfigurer

På facade murenes balustrade er der opsat 18 zinkskulpturer på naturstenspostamenter, der er her tale om Nordens største samling af zinkstatuer. Hele balustraden er netop restaureret, og på facaden langs St. Kongensgade er 8 af de 18 statuer genopsat.

Figureerne er forankret dybt i postamenterne og det må antages at det omfattende ramningsarbejde, direkte op ad kirken udgør en stor fare for både figurer og balustradeopbygningen.

Smedejemsgitter og trapper

Kirkens smedjemsgitter som danner rammen om selve kirkebygningen, er afbrudt af en række skulpturprydede postamenter. Såfremt anlægsskakterne placeres som angivet, vil det være nødvendigt at nedtage såvel smedjemsgitter, granitsokkel og ikke mindst de kostbare og uerstattelige Gjellebæk marmorpostamenter.

Facademure

Facademurværket er udført i massiv Gjellebæk marmor, unikt for en bygning af Frederiks Kirkes karakter. Normalt ville man mure op i tegl og derefter beklæde facademe med marmor.

Marmorurværket er opmuret med knas fuger, og vil derfor ikke være i stand til at optage større bevægelser i fugerne; murværket er således yderst sårbart over for rystelser i forbindelse med ramningerne og en evt. grundvandssænkning.

Der bør tages al muligt hensyn til murværket, som også i internationalt perspektiv er en sjældenhed, således at det ikke lider overlast i form af sætningsrevner og skævvridninger. Gjellebæk marmoren som har lagt navn til kirken, er i dag ikke mulig at erstatte, idet det norske brud er tømt, og det vil derfor være uopretteligt såfremt stenene på nogen måde lider overlast.

Indvendige mure

De indvendige mure er ligeledes af massiv marmor, udført med knas fuger. Murene er som kirkens ydermure følsomme overfor ramninger og grundvandssænkninger og vil lide samme skæbne som kirkens facader.

Kuppelhvælv med malerier

Kirken har en pudset teglstenskuppel som indvendigt er bemalet og udsmykket med rige stukdekorationer. Malerieme er af Christen Nielsen Overgaard efter forlæg af Henrik Olrik, og anses for at være betydelige værker i dansk senromantisk kunst.

Samtidig er kuppelmalerierne nogle af de tidligst kendte og største af sin art i Europa.

Kupler er generelt en meget stiv konstruktion og derfor yderst følsomme overfor rystelser. Erfaringer fra Thorvaldsens museum viser omfattende revnedannelser bl.a. pga. megen tung trafik.

Ramning, spunsning og evt. grundvandssænkning vil udgøre en stor fare for kuppelen og dermed også kuppelmalerierne.

Det er af yderste vigtighed, at der udføres prøveramninger af både spuns og pæle, inden den endelige beslutning tages om at placere arbejdsfelterne for den nye metrostation så tæt på kirken som foreslået, således at man kan følge de direkte påvirkninger af kirkens murværk, kuppel og gulve.

Terrazzo gulv

Kirkerummets terrazzogulv, 160-180 mm tykt, ligger på opfyldt jord. Der ses allerede nu kraftige revnedannelser hele vejen rundt i kirken, ca. 2,5 m fra indvendig rotunde mur. Revnen skyldes, at fyldet under gulvet fortsat sætter sig.

Nye målinger foretaget i løbet af det sidste år, og i forlængelse af et målearbejde indledt allerede i 1999, godtgør at disse sætningsrevner fortsat øges og i et eskalerende tempo.

Det samme gælder for partiet omkring kirkens alter mod St. Kongensgade, hvor det viser sig at sætningerne pt. udvikler sig voldsommere end tidligere. Alene i løbet af det sidste år har området sat sig små 20 mm. Undersøgelser pågår for at klarlægge hvorfor.

Gulv og alter må vurderes at være særdeles følsomt over for grundvandssænkninger og ramninger.

Sammenfatning

Frederiks kirken er nordens største og prægtigste kuppelkirke og indeholder både i det ydre og det indre en række betydelige, men også skrøbelige elementer der må tages særligt hensyn til.

Der bør således udføres omfattende forundersøgelser, dels af den eksisterende geometri under terrænniveau, dels må der udføres geotekniske borer for at klarlægge jordbundsforhold og grundvandsforhold herunder strømning af vand i vandførende sandlag.

Desuden bør der udføres prøveramninger at spuns og evt. også pæle, hvis det skulle blive relevant, hvor der foretages vibrationsmålinger inden den store beslutning tages om endelig placering af metrostationen og de dermed følgende arbejdsfelter.

I den endelige situation regnes der selvfølgelig med, at kirken fortsat er sikret med hensyn til korrekt grundvandsstand og minimale vibrationer.

Trine Nebie
Erik Møller Arkitekter A/S

Svend Jakobsen
Eduard Troelsgård
Rådgivende Ingeniører A/S

Københavns Stiftsøvrighed

Nørregade 11, 1165 København K
Tlf. nr. 33 47 65 00
Telefax 33 14 39 69
E-post KMKBH@KM.DK

Den 15. januar 2007
bwp

Dok.id: 92931
Sagsb : Birgitte Wismer-Pedersen
Bedes anført i skrivelser denne
sag vedrørende

Transport-og Energiministeriet
Departementet
Fredriksholms Kanal 27 F
1220 København K

Fremsendt pr. e-post og overbringes

Vedr. Deres j.nr. 500-13 og 500-23. Høring over forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Københavns Stiftsøvrigheden har den 5. januar 2007 blandt andet modtaget lovforslag om projektering, anlæg og drift af en Cityring.

Stiftsøvrigheden har gennemgået forslaget og har i denne forbindelse indhentet udtalelser fra den Kgl. Bygningsinspektør og Nationalmuseet.

Endvidere har stiftsøvrigheden haft tæt kontakt til Frederiks kirkes menighedsråd, og har derfra modtaget kopi af menighedsrådets indsigelser og bemærkninger til lovforslaget med dertilhørende notat.

På denne baggrund har stiftsøvrigheden kunnet konstatere at især Frederiks kirke (Marmorkirken) vil blive stærkt berørt af lovforslaget. Derudover forekommer det Stiftsøvrigheden, at også en række kirkegårde beliggende i København Kommune berøres af linieføringen i forslaget.

Lovforslagets udformning

Det er oplyst i lovforslaget, at principperne for linieføringen skulle fremgå af bilag 1. Ud fra dette bilag er det vanskeligt at vurdere, om hvilke kirkebygninger med tilhørende omgivelser samt kirkegårde, der berøres af linieføringen. Principperne for udformning af stationer og skakte er oplyst at fremgå af bilag 2. Da der imidlertid ikke er medsendt tegninger, er en præcis vurdering af beliggenhed og konsekvenser ikke mulig.

Hverken linieføringen eller stationer lader sig ud fra det foreliggende materiale således helt præcist stedfæste, hvilket er stærkt utilfredsstillende henset til det omfattende konsekvenser anlægsarbejdet vil kunne få navnlig for Frederiks kirke. Stiftsøvrigheden må derfor tage forbehold for yderligere bemærkninger i forbindelse med detailprojektering.

Nordens største og prægtigste kuppelkirke

Indledningsvist skal opmærksomheden henledes på at Frederiks kirken må betragtes som et nationalt monument, blandt andet fordi den er nordens største og prægtigste kuppelkirke og indeholder både i det ydre og det indre en række betydelige, men også skrøbelige elementer, der må tages særligt hensyn til.

Den eksisterende kirkebygningens historie rækker tilbage til grundlæggelsen af Frederiksstaden i 1749, hvor arkitekten Nikolai Eigtved, i forbindelse med den stort anlagte byplan, valgte at afslutte akse fra Amalienborg med en centralkirke flankeret af to tårne, et storslået bygningsværk af hidtil usete dimensioner.

En lang og kompliceret bygningshistorie har resulteret i den Frederiks Kirke vi kender i dag, som er anlagt på resterne af Eigtveds oprindelige monumentale centralkirke.

Problemstillinger i forbindelse med anlægsarbejderne.

Såfremt lovforslaget vedtages i sin nuværende form er der en række alvorlige problemer, som trænger sig på i forbindelse med anlægsarbejderne. Det er tvingende nødvendigt, at disse problemstillinger bliver afklaret, inden den endelige linieføring og placering af station og skakter ved Frederiks kirke fastlægges.

Problemstillingerne er som følger :

Destruktion af dele af kirkens fundament

Af de nu offentliggjorte tegninger fremgår det, at man har valgt at lade anlægsarbejdet foregå fra to hovedarbejdsfelter, placeret på hver side af kirken, dels i Frederiksgade, dels i de grønne arealer anlagt i forbindelse med Frederiks Kirke. Yderligere fremgår det af Udredningen over Metroring side 27, at der påtænkes gravet skakt ned direkte foran kirkens facade mod St. Kongensgade samt taget hul mellem de to arbejdsfelter foran kirkens facade mod St. Kongensgade.

Hvis arbejdsfelterne på hver side af kirken vedtages, vil feltets yderside tangere facaden og kirkens smedejernsrækværk og dets skulpturprydede postamenter (sokkel) må midlertidigt nedtages for at give plads til skakterne.

Det store arbejdsfelt foran kirkens facade St. Kongensgade, som skal rumme selve stationen (concoureniveauet), er placeret således at det vil være nødvendigt at nedtage granittrappen, granittrappens fundament samt tillige dele af selve kirkens fundering. Ingen kan forudse, hvilke

konsekvenser delvis fjernelse af kirkens fundament eller en solid trappe op til kirken kan få for kirkebygningen.

Som ovenfor nævnt er den Frederiks Kirke, som vi kender i dag anlagt på resterne af Eigtveds oprindelige monumentale centralkirke.

Ved at vælge at lade anlægningsarbejderne for Metroen foregå via to skakte, placeret direkte op ad kirkens facademure, vil man uden tvivl støde på, og dermed destruere de dele af kirkens fundament som stammer fra Eigtveds tid. Slyngværket er anlagt som fundament for både centralkirken og de to projekterede, men aldrig færdigbyggede tårne, og ligger fortsat dels under og dels udenfor den nuværende kirkebygning.

Det kan således heller ikke på nuværende tidspunkt fastslås, hvordan indgreb i fundament og slyngværk uden for selve kirkebygningen, vil påvirke kirkebygningen, da man må gå ud fra, at der er tale om et sammenhængende fundament.

Af Nationalmuseets udtalelser fremgår, at der netop nu foretages arkæologiske udgravninger, som vil kunne fastlægge en mere sikker viden om de underjordiske forhold omkring Frederiks Kirke. Imidlertid kan det allerede nu fastslås at der i nord-sydgående retning er funderet til et par planlagte sidetårne, og at kirkens fundamenter derfor strækker sig ud fra den stående bygningskrop, til en længde af omkring femten meter til hver sin side.

Omfanget af kirkens fundament kendes altså ikke på nuværende tidspunkt, således hverken af Nationalmuseet, Kirken egen arkitekt og således næppe heller ikke af Transport- og Energiministeriets tekniske rådgivere.

Uerstattelig marmortype

Store dele af den bestående kirke er bygget af massivt - og tungt - marmor. Denne marmor er af en type, som ikke længere kan skaffes. Der vil med andre ord ikke være mulighed for at reparere eventuelle skader, hvorfor der endnu en gang er grund til at påpege, at der bør være en fuldstændig sikkerhed for, at anlægget af den nye metro ikke vil skade kirken, før arbejderne går i gang.

Fastlæggelsen af fundamentets geometri.

Videre skriver Nationalmuseet, at der bør foretages de nødvendige forundersøgelser til fastlæggelsen af fundamentets geometri.

Det fremgår af notatet fra Menighedsrådets arkitekt, at fundamenterne er udført fra 1749 til 1750. Fundamentet består af et pæleværk dvs. nedrammede pæle, hvorpå er udlagt hammertømmer og ovenpå hammerlaget et stræktømmerlag. Sædvanligvis er der på stræktømmeret udlagt et plankelag, hvorpå man normalt har lagt syldsten (kampesten). Ovenpå syldstenene har man så påbegyndt den egentlige opmuring af marmor.

Traditionelt ligger træfunderingen og træplankerne lige under grundvandsspejlet, mens syldstenene ligger med deres midte i selve grundvandsspejlet. Meningen er, at syldstenene skal hindre opugning af grundvand i de ovenstående mure.

Ældre malerier og kobberstik af Frederiks Kirken viser, at fundamenterne rager betydeligt ud i forhold til selve den synlige del af facademurene, hvilket svarer til de informationer man får ved at indtegne den eksisterende kirkes grundplan på en fundamentstegning fra 1750-60.

Indvendigt rager fundamentet ca. 3,5 m ind i kirkerummet, regnet fra inderside af indvendig rotunde, mens de på den udvendige side varierer noget mere. Omkring trappen til sakristiet, der vender ud mod St. Kongensgade rager funderingen 2,5 m. længere ud end selve trappen og langs siden af samme 5,5,-6,0 m. Det skal bemærkes, at det ikke kun er træfunderingen der rager ud under facadeflugten, men at murværket ned i ca. 4 meters dybde har samme udstrækning som funderingen, og derfor er lige så udsat for ødelæggende indgreb.

Det betyder, at der ikke umiddelbart kan foretages ramning af spuns tæt på kirken, uden at øve permanent skade på såvel kirkens teglstens- og marmorfundamenter som på dens pæle- og slyngværk. Der bør derfor udføres forundersøgelser af kirkens eksisterende geometri under terrænniveau ved søgegravninger, for at bestemme kirkens fundamenter eksakte udstrækning.

Når dette er klarlagt, må der anlægges en sikkerhedsafstand fra kirkens fundamenter til nærmeste spunsramning, da spunsramning uundgåeligt vil påvirke omgivelserne og dermed kirkens fundament.

Grundvandsspejl

I Nationalmuseets udtalelse nævnes at det ved de arkæologiske undersøgelser er konstateret, at der, da kirken i 1750'erne blev indledt opført, blev brugt uforholdsmæssig lang tid på funderingen, idet der konstant var tilsivende vand fra den fugtige undergrund.

Af Menighedsrådets notat fremgår, at ved anlægget af pæle- og slyngværk i 1749, har man forsøgt at gardere sig mod sæsonbetonede ændringer af grundvandsstanden ved at stoppe med blåler omkring træværket, således at man kunne holde på fugten i perioder med lavt vandspejl.

En række grundvandstandsmålinger foretaget gennem en længere årrække, for at sikre at kirkens slyngværk fortsat ligger under vand, har særligt inden for det sidste år tydeliggjort problemer omkring kirkens sydvestlige hjørne mod St. Kongensgade, hvor vandstanden varierer voldsomt. De lave grundvandsstandsmålinger giver allerede på nuværende tidspunkt anledning til bekymring for kirkens slyng- og pæleværk.

Geotekniske borer skal klarlægge jordbunds- og grundvandsforhold, eksempelvis strømning af vand i vandførende sandlag.

Procedurerne for hvordan fundamenter, pæleværk og slyngværk holdes skadefri, skal fastlægges allerede inden evt. prøvearbejder sættes i værk, da der er stor sandsynlighed for, at selv en midlertidig ændring i grundvandsstanden vil være ødelæggende for et i forvejen udsat pæle- og slyngværk. Resultatet af en grundvandsændring kan blive omfangsrige sætningsskader på såvel kuppel som indre og ydre murværker.

Foretagelsen af pejlebrøndsundersøgelser, bør således være på plads, før linieføringen med sikkerhed kan placeres.

Stilhed i Kirken

Frederiks kirkes gudstjenester er nogen af de mest besøgte i København. Det bør derfor være en forudsætning for at lade metroen passere så tæt på kirken, at kirkerummet såvel under metro'ens 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.

Forholdet til anden lovgivning

Af bemærkningerne til lovforslagets § 3 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.

Da nærværende lovforslag 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.

Konklusion og anbefaling

Stiftsøvrigheden finder, at den del af lovforslaget der omfatter stationen "v/Frederiks Kirke/Marmorkirke" er blevet udarbejdet på et ufuldstændigt grundlag. Som det fremgår af konsulenternes udtalelser og menighedsrådets skrivelser, er der så mange usikkerhedsmomenter, at det vil være stærkt betænkeligt, at lovforslaget fremsættes og vedtages som fremlagt.

Stiftsøvrigheden skal derfor kraftigt anbefale, at den endelige fastlæggelse af linieføring og placering og udformning af station og skakter v/Frederiks kirke afventer resultaterne af ovenstående undersøgelser, og at de fornødne hensyn til kirken og dens omgivelser indarbejdes i et tillæg til loven.

Med dette forbehold vil lovforslaget – uden fordyrende forsinkelse – i øvrigt kunne vedtages som fremlagt, men vil samtidig give parterne mulighed for at foretage de helt nødvendige undersøgelser med henblik på fastlæggelse af den endelige linieføring samt den endelige udformning og placering af station og skat, hvorved det sikres at det prægtige bygningsværk, Frederiks kirke, ikke ødelægges med deraf følgende tab af et enestående kulturhistorisk bygningsværk.

For så vidt angår de kirkegårde, der efter forslaget berøres af linieføringen, skal Stiftsøvrigheden indtrængende henstille, at der ved linieføringen tages behørigt hensyn til gravfreden.

Afslutningsvist bemærkes, at Stiftsøvrigheden forbeholder sig ret til i øvrigt 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.

Det skal derved erindres, at hele anlægges, som Frederiks Kirke er en del af, hører til blandt Københavns fineste pladسدannelser. Det er derfor vigtigt, at der skabes forståelse for, at dette anlæg også fremover bevares intakt.

Nærværende udtalelse afgives på såvel bispeembedet som på Stiftsøvrighedens vegne.

Med venlig hilsen


Liza Norman Svendsen

Kopi til: Frederiks kirkes menighedsråd
Provsten ved Holmens Provsti
Kirkeministeriet
Nationalmuseet
Den Kongelige Bygningsinspektør

Transport- og Energiministeriet
Kollektiv Trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.



→ 205 M
(Høje AT-15) 9/107
W 9/07 Rha

**Høring om forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring
samt forslag til lov om Metroeskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S**

Kulturarvsstyrelsen kvitterer hermed for modtagelsen af "Høring om forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroeskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S".

Styrelsen kan meddele, at vi ikke har kommentarer til det fremsendte.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dorte Veien Christiansen".

Dorte Veien Christiansen

8. JANUAR 2007

KULTURARVSSTYRELSEN
Fortidsminder

H. C. ANDERSENS
BOULEVARD 2
1553 KØBENHAVN V
CVR 26489865

TELEFON 33 74 51 00

post@kulturarv.dk
www.kulturarv.dk

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K.
Att.: Kontorchef Lasse Winterberg

Sendt pr. e-mail til koltrafik@tm.dk

Dato: 15. januar 2007
Deres ref.:
Vores ref.: AMK

Høring over forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S

Arbejdsgiver- og Erhvervsorganisationen HTS henviser til e-mail af 14. december 2006 vedrørende høring over ovennævnte forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

De to lovforslag bygger på den indgåede principaftale fra december 2005 mellem regeringen og Københavns og Frederiksberg Kommuner samt den brede politiske aftale fra februar 2006 mellem regeringen og Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti.


Cityringen

HTS betragter det politiske aftalegrundlag og ikke mindst lovforslaget om projektering, anlæg og drift af Cityringen som udtryk for et markant løft af det samlede kollektive transportsystem i hovedstadsområdet.

Cityringen vil sammen med Ringbanen, de øvrige S-togsforbindelser og Metroen udgøre et betydeligt bidrag til et helhedsorienteret kollektivt transportsystem med høje frekvenser, kortere rejsetider og en banebetjent andel på op mod ca. 85 % af de tætteste dele af hovedstaden.

HTS skal samtidig ikke lægge skjul på, at den stigende trængsel inden for samt til/fra hovedstadsområdet og udviklingen hen mod en metropol må forventes at 'sluge' den ekstra passagerkapacitet, som Cityringen forudsættes at bibringe det kollektive transportsystem fra ca. 2020 og frem.

Den trufne beslutning om etablering af Cityringen må derfor ikke føre til, at der ikke også fremover tænkes i udvikling og optimering af rammerne for mobilitet og fremkommelighed blandt andet inden for det kollektive transportsystem i hovedstadsområdet.

 HTS
Handlet, Transport & Service
Sundkrogskaj 20
Postboks 2598
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 46 11
hts@hts.dk
www.hts.dk

Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S

HTS finder det hensigtsmæssigt at organisere de samlede metro-, anlægs- og driftsaktiviteter i det såkaldte Metroselskabet I/S samt aktiviteterne omkring arealudvikling og havnedrift mv. i det såkaldte Arealudviklingselskabet I/S

HTS lægger vægt på, at Metroselskabet I/S efter § 5 i lovforslaget om projektering, anlæg og drift af Cityringen skal foretage offentligt udbud af projekter om anlæg, drift og vedligehold, herunder gennem de udbudsformer som finder anvendelse efter EU-reglerne.

HTS stiller sig imidlertid spørgende overfor, om de få og uklare forholdsregler, som opstilles i lovforslagets § 5 og de tilhørende lovbemærkninger for håndtering af situationer, hvor der blandt ejerkredsen ikke er enighed om indgåelse af kontrakter om projekter om anlæg, drift og vedligehold af Cityringen, er tilstrækkelige.

Som eksempel kan nævnes, at en proces med ændringslovgivning ikke findes at være en hensigtsmæssig fremgangsmåde til håndtering af eventuelle uenigheder under de enkelte faser for anlæg, drift og vedligehold af Cityringen.

Forbindelsesvej til Nordhavnen

Med den brede politiske aftale om Cityringen fra februar 2006 er der tillige truffet beslutning om etablering af en forbindelsesvej mellem Helsingør-motorvejen og Nordhavnen.

HTS ønsker som repræsentant for en stor del af transporterhvervet at fremhæve den forbedring af trafikforholdene, som vil følge med etableringen af forbindelsesvejen i form af en forøgelse af kapaciteten og en mere direkte vejforbindelse for én af de primære 'fødekanaler' for person- og godstransport til/fra hovedstadsområdet.

Med venlig hilsen



Anne Mette Koch
Erhvervspolitisk konsulent



Brancheforeningen
Dansk Kollektiv Trafik

Transport- og Energiministeriet
Kollektiv trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Att.: Kontorchef Lasse Winterberg

(per mail til koltrafik@tm.dk)

Dato: 15. januar 2007
Vores ref.: PEH

Vedr.: Høring vedrørende forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) takker for det fremsendte høringsmateriale.

Materialet omfatter lovforslag til projektering, anlæg og drift af en Metro Cityring i Hovedstadsområdet, herunder forslag til organisering og Cityringens finansiering bl.a. gennem lovforslag om etablering af interessentselskaberne Metroselskabet og Arealudviklingsselskabet. Forslagene indeholder endvidere bestemmelser, der fastlægger etablering af en vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Københavns Nordhavn. Lovforslagene skal ses som en udmøntning af den politiske aftale mellem Regeringen, Dansk Folkeparti, Det radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om anlæggelse af en Cityring.

DKT bifalder, at der med beslutningen om at investere i effektive kollektive trafikssystemer i Hovedstadsområdet søges videreudviklet en infrastruktur, der bidrager til høj mobilitet og stor samfundsnytte. I det lange perspektiv indeholder Cityringen sandsynligvis sådanne fortrin, selv om den ikke i sig selv bidrager til trængselsreduktion gennem opslugning af privat biltrafik. Det fremgår således af materialet og den bagvedliggende udredningsrapport, at passagergrundlaget i det væsentlige vil stamme fra eksisterende kollektive trafikformer, cyklister og fodgængere. Dette forhold kan være begrænsende i forhold til det konkrete projekts reelle samfundsnytte, og stiller derfor store krav til høj investeringseffektivitet, ikke mindst fordi væsentlige overskridelser af anlægsbudgettet og / eller fejlestimeringer af passagergrundlaget, må frygtes at kunne påvirke gennemførelsen af andre fremtidige infrastrukturprojekter negativt.

Vi finder det på ovennævnte baggrund derfor dybt bekymrende, at de to afgørende variable i relation til projektets økonomi er behæftet med så stor usikkerhed, som det flere steder fremgår af materialet. Det kan naturligvis være betryggende, at der forlods er truffet indbyrdes aftale mellem interessenterne om en fordelingsnøgle for finansiering af overskridelser, men det kan undre, at der forud for lovforslagenes fremsættelse f.eks. ikke er gennemført korrektion af OTM-modellen, trods ret markante erfaringer fra Metroens allerede gennemførte faser. Det bemærkes, at Metroen i 2005 transporterede godt 36 mio. passagerer, mens de oprindelige OTM-prognoser pegede på passagertal over det dobbelte. Det er fremgået flere steder i dagspressen, at der er bevillet penge til modellens evaluering på DTU. Det kan derfor undre, at man ikke har afventet resulta-

Brancheforeningen
Dansk Kollektiv
Trafik
Sundkrogskaj 20
2100 København Ø
Telefon 77 33 47 11
Telefax 77 33 46 11
dkt@hls.dk
www.dkt.hls.dk

terne af en så vital valideringsproces, for indarbejdelse i projektets økonomiske beslutningsgrundlag.

I forlængelse af ovenstående bemærkes, at det i lovgrundlaget for begge selskabsdannelser flere steder fremgår, at disse skal drives "på et forretningsmæssigt grundlag". En normal fortolkning af dette udtryk vil ikke mindst kræve, at der etableres et gennemskueligt grundlag til at skønne over indtægtsgrundlaget. Det synes for nærværende ikke at være tilfældet, jf. ovenstående. Denne betragtning lader til at understøttes af, at det efter gennemlæsning af det omfangsrige materiale er umuligt at afgøre, over hvor lang en periode investeringen søges tilbagebetalt. F.eks. angives det i materialet om dannelse af de to interessentselskaber på side 22, at Metroselskabet forventes gældfrit i 2049, mens det på side 12 angives, at Cityringen forventes tilbagebetalt over 50 år, hvilket man i den nævnte forbindelse må opfatte som værende ca. år 2057.

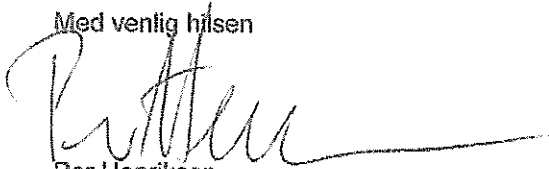
Lovforslaget om dannelse af de to interessentselskaber (§ 12, stk. 2) fastlægger endvidere, at Metroselskabet I/S skal udarbejde adskilte regnskaber for anlægs- og driftsopgaverne. En sådan transparens finder vi af stor vigtighed, men bemærker, at der i bemærkningerne til samme § 12 (side 48) allerede foretages en begrænsning af gennemsigtigheden, idet det angives, at der ikke vil blive sondret imellem passagerindtægter fra Cityringen og metroens etape 1 - 3. Det finder vi helt uacceptabelt for projektets transparens. Det fremhæves da også at være fuldt muligt (jf. side 49) i teknisk henseende, og må være formålstjenligt for systemets ejere, i og med at metroens etape 1 - 3 og cityringen i praksis vil kunne opfattes som operationelt adskilte systemer, der betjenes af hver sin operatør.

Vi anbefaler også, at det i forbindelse med den fremtidige organisering omkring driften af såvel cityringen som metroens etape 1 - 3 grundigt overvejes, hvordan arbejdsdelingen mellem systemets ejer, teknikleverandør og driftsoperatør bedst indrettes, således at der sikres den bedst mulige ansvarsdeling mellem den tekniske leverance i forhold til det operationelle sikkerhedsansvar.

Vi skal afslutningsvis fremhæve det positive i, at der på en række punkter inddrages erfaringer fra det eksisterende Metroprojekt. Der tænkes her bl.a. på, at der forlods tages højde for behovet for reinvesteringer, samt at den hidtidige sikkerhedsplatform fra Bostrab mv. påtænkes fastholdt.

Vi finder det endelig yderst positivt (og helt vitalt), at det fastlægges eksplicit i lovgrundlaget, at såvel anlægsprojektet som drifts- og vedligeholdelsessiden skal være genstand for udbud.

Med venlig hilsen


Per Henriksen
Direktør

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 14. december 2006 vedrørende høring vedr. udkast til forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt udkast til forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Nils Trampe, sekretariatschef

Høring over forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

HK Trafik & Jernbane har modtaget ovennævnte lovudkast til høring

HK Trafik & Jernbane hilser med tilfredshed, at der nu fremsættes lovforslag om etablering af en Cityring som metro, og at der etableres to nye selskaber, hvor indtægter fra Arealudviklingsselskabet I/S kan tilgå som medfinansiering af cityringprojektet, og hvor Metroselskabet I/S får ansvar for den samlede metro.

HK Trafik & Jernbane lægger megen vægt på, at begge de nye selskaber omfattes af reglerne i Offentlighedsloven, Forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand, så der sikres gennemsigtighed i virksomhederne med meget store offentlige investeringer.

HK Trafik & Jernbane skal foreslå, at bestyrelsen i Metroselskabet udvides med 1 medlem, således at medarbejderrepræsentanternes antal bliver i alt 3.

Forslaget er begrundet i de mange medarbejdergrupper, der vil være i selskabet og i balancen over for 3 interessenter.

HK Trafik & Jernbane deler lovudkastenes bemærkninger konstatering af, at den udvidede metro vil give et betydeligt kvalitetsløft for den kollektive trafik i hovedstaden og håber også på, at der hermed vil blive et reelt alternativ til biltrafikken i Københavns og Frederiksbergs indre bydele.

Med venlig hilsen

Jens Brandorff
HK Trafik & Jernbane
Weidekampsgade 8
Postboks 470
0900 København K.
Tlf. 3330 4300 - 3330 4640 (direkte)



Landsorganisationen i Danmark
Danish Confederation of Trade Unions

Islands Brygge 32D
Postboks 340
2300 København S

Telefon 3524 6000
Fax 3524 6300
E-mail lo@lo.dk

Sagsnr. 06-238
Vores ref. HJE/fra
Deres ref.

Transport- og Energiministeriet
Kollektiv trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att.: Lasse Winterberg

Den 15. januar 2007

Vedr. høring over forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring, samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

LO har ved skrivelse af 14. december modtaget et udkast til ovennævnte forslag til høring.

Der har endnu ikke været mulighed for, at behandle udkastet i LO's Daglig Ledelse, hvorfor der tages forbehold for senere politisk stillingtagen.

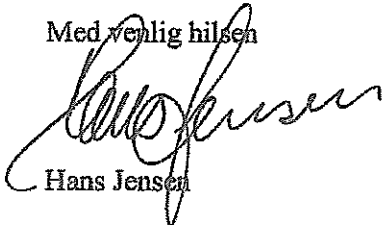
Forslagene er baseret på et bredt politisk forlig om udvidelse af metroen med en Cityring indgået mellem Regeringen, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti, og udmønter samtidig regeringens aftale med Københavns og Frederiksberg kommuner om anlæggelse af en Cityring.

LO deler enighed om, at et sammenhængende transportsystem som Cityringen, vil betyde et stort løft til den kollektive trafik i hovedstaden.

Aftalen indeholder også udvikling af et nyt boligområde i Nordhavnen og etablering af en forbindelsesvej med delvis tunnel mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen, hvilket Frederiksberg Kommune dog ikke deltager i.

Med Cityringen vil der desuden være skabt grundlag for videre overvejelse af andre væsentlige infrastrukturprojekter i hovedstaden, såsom en havnetunnel og en trafikbetjening til Operaen/Holmen.

Med venlig hilsen



Hans Jensen

Transport- og Energiminister
Flemming Hansen
Kollektiv trafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

København 14. januar 2007

Høringssvar vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring

Husejerforeningen ved Vesterfælledvej, i daglig tale Humleby, fremsender hermed høringssvar vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring.

I Humleby bor der ca. 750 mennesker i 235 byggeforeningshuse, opført i perioden 1886-91 som arbejderboliger for B&W. Humleby er direkte nabo til Carlsberg, hvor der over de kommende år vil ske en betydelig omdannelse fra industriområde til beboelse, erhverv m.v. Smertensbarnet ved byudvikling i det centrale København er den ekstra belastning med biltrafik, som de nye boliger og erhverv kan give anledning til. For at begrænse dette problem er det vigtigt, at sikre en god betjening af Carlsberg-byen med kollektiv trafik.

Ændringen på Carlsberg området betyder, at der med stor sandsynlighed vil ske et øget behov for kollektiv trafikbetjening. Da vi bor lige op og ned af området, ønsker vi biltrafikken til og fra området reduceret mest muligt ved den bedst mulige kollektive trafikbetjening. Da omdannelsen af Carlsberg området ikke var kendt, da man fastlagde linieføring og stationsplacering i aftalen om Metrocityringen, er de trafikale konsekvenser af omdannelsen ikke blevet undersøgt. Derfor bør det undersøges, hvorvidt ændringen i de trafikale forhold giver anledning til en ændring i Metrocityringens linieføring og stationsplacering på Vesterbro, og dermed sikre en metrodækning af området.

Vi forslår derfor, at Metrocityringen revurderes med hensyn til linieføring stationsplacering, således at betjeningen af Carlsberg-byen bliver så god som muligt.

Med venlig hilsen

Jesper Ellegaard Pedersen
Formand, Humleby
Husejerforeningen ved Vesterfælledvej
Lundbyesgade 4, st.
1771 København V

Til Transport- og Energiministeriet

SF Østerbro finder det usandsynligt, at passagerprognoserne fra trafikmodellen OTM holder. Konsekvensen er, at trafikken på den eksisterende metro aldrig når op på de niveauer, som Ørestadsselskabets likviditetsbudget bygger på. Derved vil hele indtægtsgrundlaget for metroen forsvinde, selskabet vil aldrig kunne afvikle sin gæld og har derfor behov for at få tilført ganske betydelig ekstra kapital. Dette frygter vi vil føre til en massiv udnyttelse af Nordhavnsområdet, som vi som Østerbroere må protestere imod. Vi skal derfor tillade os at fremkomme med dette hørings svar om de fremsatte lovforslag om Metroselskab I/S og Arealudviklings selskabet I/S.

Goran Vuk og Christian Overgaard oplyser i en artikel i et internationalt tidsskrift (Transportation, juli 2006 side 371–396), at antallet af påstigere i marts 2005 (130.000) var 2/3 af det antal, man skulle forvente (198.000) i henhold til OTM prognosen. OTM bruges som bekendt til at forudsige passagertallet for både den nuværende metro og den planlagte metrocityring. De 2 forfattere anfører fire grunde til at passagertallet er så meget lavere end forventet:

- 1) en generelt faldende trend i brugen af kollektiv trafik i perioden 2000–2004
- 2) unøjagtighed i datagrundlaget for prognosen, især relateret til metroens fase 2
- 3) driftsustabiliteten, som forsinker tilpasningen
- 4) at mange buspassagerer stadig ikke er flyttet over i metroen i forhold til prognosens forventninger

Ørestadsselskabet begrundet primært det lave passagertal med indsvingsproblemer, og selskabet forventer fortsat, at passagertallet i 2012 vil nå op på OTM prognosens forudsigelser om 78 mio. passagerer i 2012. Indsvingningen er en anden betegnelse for de to forfatteres begrundelser i punkt 3 og 4.

Passagertallet er i 2006 på 37 mio. påstigere, kun 1 mio. højere end i 2005, til trods for at driftsstabiliteten for året som helhed er på 98 %. Og kun 3 mio. højere end i 2004, hvor metroen var relativt nyåbnet og havde mange indkøringsproblemer. Indsvingningen er derfor i aftagende, og vi vil tillade os at antage, at passagertallet uden ændringer i befolkningsgrundlag og linieføring kun vil stige med 1 mio. om året de første par år og derefter med ½ mio. om året. Derimod vil passagertallet naturligvis stige med åbningen af Østamagerbanen, forbedringen af ringbanen og udbygningen i Ørestaden.

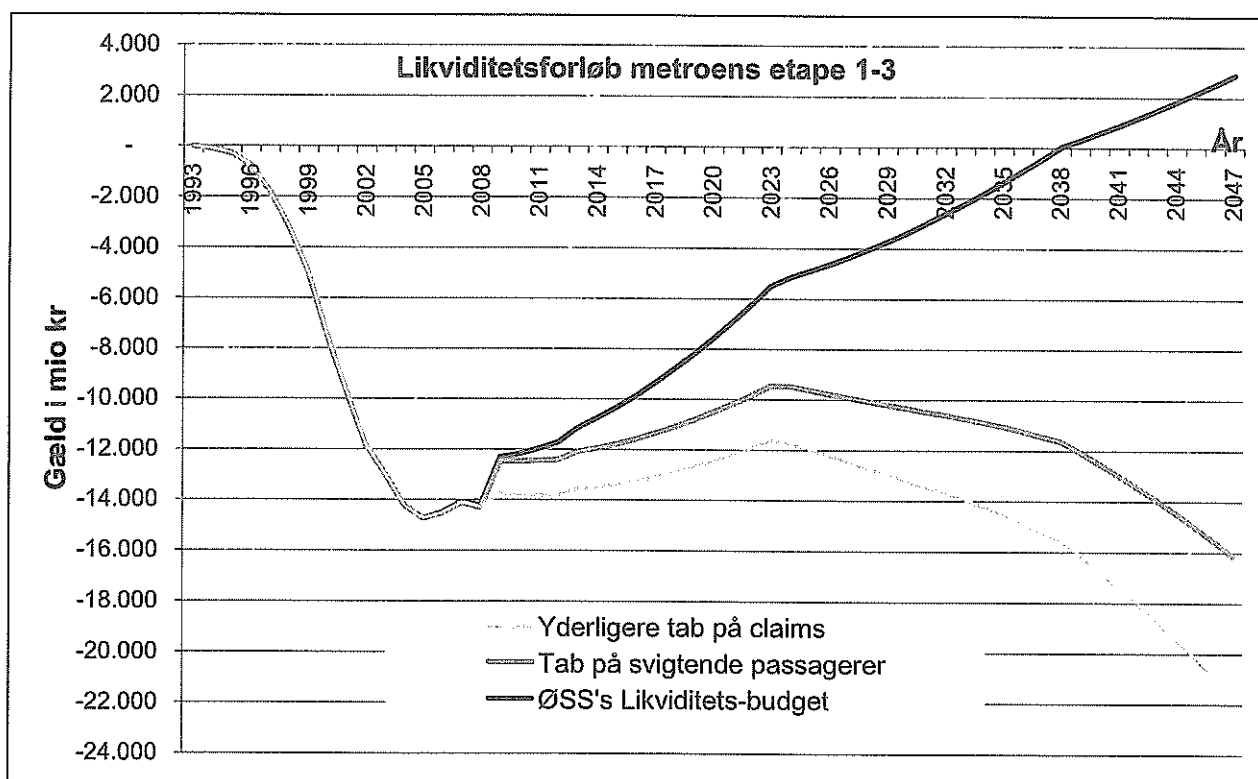
Langt mere afgørende for udviklingen er derimod det forfatterne nævner under punkt 1, nemlig at den generelle brug af kollektiv trafik er faldet. Dette er et resultat af dels de stærkt forhøjede billetpriser i den kollektive trafik og dels udviklingen i indkomst- og ejendomsværdier. Disse forhold har ført til stor vækst i bilejerskabet i Hovedstadsområdet og ikke mindst i København og deraf følgende et fald i brugen af kollektiv trafik generelt (punkt 1).

Problemerne med datagrundlaget, der nævnes i punkt 2, førte som bekendt til udviklingen af den nye OTM 5 prognose. I betragtning af den store forskel mellem trafik og prognose finder vi, at det er helt urimeligt at tage beslutning om bygning af en ny metro før der er fuld klarhed om

konsekvenserne ud fra denne nye OTM prognose. Med den vil man løse problemerne med både det forældede datagrundlag og de ændrede forudsætninger for trafikudviklingen.

Men i mangel af en ny OTM prognose tillader vi os at antage, at passagertallet, når Østamagergrenen er åbnet, ringmetroen er færdig og Ørestaden er udbygget fortsat vil ligge omkring 30% under prognosen. Dermed vil der være i størrelsesordenen 60 mio. påstigere i 2012. Der er dermed givet lidt til indsvingningen i overensstemmelse med ovenstående antagelser.

Under denne forudsætning vil gælden i metroens etape 1-3 ikke komme væsentligt under 10 mia. kroner. Hvis prognosen for metrocityringen er tilsvarende for høj vil der være behov for en kapitaltilførsel på mindst 2-3 mia. kr ud over den allerede planlagte kapitaltilførsel, jf. lovforslagene, på knap 10 mia. kr. Dette på betingelse af, at alle øvrige forudsætninger for Ørestadsselskabets likviditetsregnskab for etape 1-3 holder (grundpriser, rente og claims), og at anlægsomkostningerne til metrocityringen ikke overstiger 15 mia. kr.



3 eksempler på forløb af Ørestadsselskabets likviditetsbudget for metroens etape 1-3. Selskabets eget forløb. Forløbet med 30% færre passagerer. Og forløbet hvis yderligere voldgiftssagen om claims ender med at selskabet ikke får 1,39 mia. kr retur som forventet

Dette ekstra beløb på mindst 12mia. kr, og måske snarere 15-20 mia. kr. hvis anlægsbudgetterne ikke holder eller andre forudsætninger omkring salgspriser og renter viser sig for optimistiske, skal Københavns kommune ifølge lovforslaget betale halvdelen af. Det mener vi ikke, at København har økonomisk mulighed for. Vi frygter at staten og kommunen derfor påtænker ikke

blot at bebygge den nu foreslåede del af Københavns Havn, men hele Nordhavnen. Det er åbenbart meningen med lovforslaget om skattefrit at forære Arealudviklingsselskabet hele Københavns Havn med drift og alle påtænkte byggerier (Margretheholmen, Teglholmen, Sydhavnen) og udviklingsprojekter (Prøvestenen med potentiale for nye kæmpeopfyldninger ud i Øresund).

Ved at bebygge hele Nordhavnen, ikke alene Århusgadeområdet og området umiddelbart nord herfor men hele Nordhavnen, hvor der antagelig er yderligere 1,5 mio. m² grundareal til mulig bebyggelse, vil det med en bebyggelsesprocent, der er højere end i Ørestaden syd for Vejlands Alle, hvor den tilladte og planlagte bygningshøjde er 8–12 etager være muligt at indtjene ca. 10–12 mia. kr. ud over de planlagte 4,3 mia. kr. med samme grundpriser som likviditetsbudgettet for Ørestadsprojektet hviler på.

På denne baggrund skal SF Østerbro fremkomme med følgende bemærkninger til lovforslaget:

1. SF Østerbro ser gerne, at der i fremtiden skabes attraktive nye byområder med boliger og erhverv i Nordhavnen, begyndende i Århusgadeområdet. Vi har en helt enestående mulighed for at gøre Nordhavnen til et markant, smukt og bæredygtigt bolig- og erhvervsområde, men det sker ikke uden at der på forhånd er udarbejdet en helhedsplan lagt servitutter på området.
2. Vi vil derfor protestere imod, at byudviklingen skal ske med de bebyggelsesprocenter og med det økonomiske pres, som det er nødvendigt for at skaffe penge til afvikling af både metroens gæld og til investering i Metrocityringen. Ved byudviklingen skal der også være plads til, bl.a.
 - Strandpark og andre større grønne områder, der udnytter samspillet mellem vand og by, bevaring af skudehavnens miljø, områder for fritids- og kolonihaver osv.
 - Kommunens påtænkte billige boligbyggeri, som vi nødigt ser bygget på Gasværksgrunden, hvor Østerbro har behov for fortsat idrætsanlæg, grønt område og institutioner rettet mod Østerbros behov
 - Varieret tæt-lav bolig bebyggelse og andre boligområder med bolignære friarealer på mindst 50 % af etagearealet og med krav til en varieret arkitektur
 - Kulturinstitutioner, fritidsfaciliteter og andre større og mindre offentlige og private institutioner

Det må derfor være et krav, at de overordnede rammer for byudviklingen i Nordhavnen, der skal fastlægges ved et landsplandirektiv, kommer til at hvile på en helhedsplan for byområdet i lighed med den, der blev udarbejdet for Ørestaden. I planen skal bebyggelsestæthederne fastsættes så lavt, at ovenstående krav til udnyttelsen muliggøres.

3. Bydelen skal forsynes med en attraktiv højklasset kollektiv trafik. Kun Århusgadeområdet er stationsnært placeret i dag. End ikke de 200.000 m², der påtænkes opført nord herfor er stationsnære. Det er efter SF Østerbros opfattelse meget relevant at etablere en letbane med forbindelse til S-togsnettet. Kravene til den højklassede kollektive trafik skal indgå i den foreslåede helhedsplan og være en forudsætning for tidsfølgeplanlægningen, så der

ikke igangsættes byggeri uden for Århusgadeområdet før en skinnebåren kollektiv trafik er etableret.

4. Uanset hvad eller hvor meget der bygges i Nordhavnen finder vi det afgørende, at staten inden en evt. overdragelse til Arealudviklingsselskabet tinglyser servitutter, der sikrer at boliger, institutioner og erhverv bliver bygget som lavenergibygninger og bygninger, hvor der ikke må anvendes miljøproblematisk materialer.

Det forekommer desuden helt absurd at bygge Ørestaden som en bydel, der skal muliggøre en god kollektiv trafikforsyning af København i form af en metro og derefter være 'nødt til' at bygge en næsten lige så stor bydel uden ordentlig kollektiv trafik for at få råd til at finansiere den kollektive trafik, man fik bygget alt for dyrt.

Når staten ikke er villig til kontant at tilføre metroselskabet den fornødne kapital til at selskabet er gældfrit inden 2050 uden at ødelægge vores dejlige by og havn med spekulationsbyggeri, finder vi, at hele metrocitings projektet er alt for økonomisk risikabelt at kaste sig ud i. I stedet må man nøjes med den netop fuldførte S-togs ringbane som ringlinie og forbinde denne med radiale letbanelinier. Specielt vil vi pege på en linie fra Valby gennem det nye byudviklingsområde på Carlsberg, over Vesterbro og Hovedbanegården, gennem indre by via Christiansborg, Kongens Nytorv og Østerport og videre ad Østerbrogade til dels Hellerup og dels ud i Nordhavnsområdet. For at opnå en tilstrækkelig høj rejsehastighed må den nedgraves fra Tivoli til Kogens Nytorv som cut and cover.

15. januar 2007



Københavns Energis høringssvar vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring.

Københavns Energi har følgende bemærkninger til det lovforslag, som er sendt i høring.

I lovforslagets § 6 stk. 9 bør der efter Københavns Energis opfattelse henvises til, at betaling for tilslutning sker i overensstemmelse med de respektive kommuners godkendte betalingsvedtægter.

I lovforslagets § 6 stk. 10 hedder det, 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.

Med hensyn til bestemmelsen i pkt. 2 er Københavns Energi klar over, at Taksationskommissionen i sin kendelse af 19. januar 2005 har fastsat, at ledningsejer skal betale for ledningsomlægninger, der er - eller ikke i uvæsentlig grad er - begrundet i vejformål.

Blandt andet dette spørgsmål prøves dog nu i Landsretten i en sag, hvor Københavns Energi har stævnet Ørestadsselskabet. Københavns Energi er af den opfattelse, at man med bestemmelsen i pkt. 2 udvider vejlovens gæsteprincip.

I bemærkningerne til lovens § 6 stk. 10 fremgår det, at ”i de tilfælde, hvor ledningsejeren skal betale, indebærer betalingsforpligtelsen desuden, at ledningsejeren vil skulle betale for den eventuelle fordyrelse af anlægsprojektet, der kan henføres til, at anlægsmyndigheden som led i udførelsen af anlægget af hensyn til ledningsejerne har valgt en for ledningsejerne billigere løsning til flytning af ledningsejernes ledninger, end hvad udgiften til en traditionel og sædvanlig flytning af ledningsejerenes ledninger ville beløbe sig til”.

Taksationskommissionen har i en kendelse i sommeren 2006 fastslået, at en ledningsejer ikke kan pålægges at betale for sådanne fordyrelser, og Transport- og Energiministeriet har udtaget stævning ved Landsretten mod bl.a. en række kommuner og Københavns Energis afløbsselskab for at få domstolens prøvelse af bl.a. dette spørgsmål.

Københavns Energi er af den opfattelse, at man med den nuværende udformning af lovforslaget fratager ledningsejere nuværende rettigheder, og at dette har ekspropriativ karakter.

Det Københavns Energis opfattelse, at de principper som bliver fastlagt af domstolene om de ovennævnte spørgsmål, bør lægges til grund for den fremtidige administration, og at dette bør afspejles i lovbemærkningerne.

I øvrigt har Københavns Energi 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 Energiministeriet,
Departementet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

15. januar 2007

Høringssvar, projektering, anlæg og drift af Cityring, j. nr. 500-13

Den private, tværpolitiske forening Københavnertunnelgruppen tillader sig hermed at fremsende høringssvar i sag om projektering, anlæg og drift af Metro Cityringen, nærmere bestemt linieføring og stationsplacering i den sammenhæng.

Indledningsvis vil vi klart og utvetydigt bakke op om hovedformålet med metroens Cityring. Via den kommende stationsnærhed for en meget stor del af byens borgere, mener vi ganske enkelt det er et kvantespring i den kollektive trafikbetjening af den indre del af hovedstadsområdet. Cityringen løfter brugsværdien af de eksisterende metrolinier og bidrager væsentligt til at løfte Københavns status som international metropol. Med den brede politiske aftale om Cityringen på plads, åbnes den politiske dagsorden samtidig også for andre væsentlige, større infrastrukturprojekter, herunder bl.a. en langsgående havnetunnel, der forbinder Helsingørmotorvejen med Amagermotorvejen.

- Københavnertunnelgruppen foreslår en ændret linieføring på Cityringens østlige del. Når man påtænker de positive alternativer (jf. nedenfor), finder vi ikke, at den nuværende linieføring – med station ved **Marmorkirken** – i tilstrækkelig grad giver 1) nye områder i byen banebetjening, 2) gode korrespondancemuligheder mellem Cityringen og anden kollektiv trafik, 3) tilstrækkeligt passagergrundlag i Cityringen og 4) hensyn til byens pladser og bygninger.
- I stedet foreslår Københavnertunnelgruppen en linieføring, der går øst om Amalienborg med metrostation ved havnefronten på **Kvæsthusbroen** (i stedet for den foreslåede station ved Marmorkirken). Via den underjordiske metrostation kan Skuespilhuset og Operaen kollektivt trafikbetjenes - og Cityringen kan få en stor del af Holmen som umiddelbart opland. En sådan station ved havnefronten vil derudover være en fremtidssikker placering såfremt der på et senere tidspunkt forhåbentlig kan skaffes politisk og økonomisk opbakning til at anlægge en langsgående havnetunnel.
- I den videre linieføring fra Kvæsthusbroen/Operaen i retning mod Østerport Station vil det efter Københavnertunnelgruppens opfattelse være særdeles fornuftigt at anlægge endnu en station ved **Churchillparken/Frihedsmuseet**. Udover at facilitere arbejdspladserne i det område, vil en sådan station ligeledes kunne trafikbetjene turismen omkring Kastellet, Gefionspringvandet, Den Lille Havfrue og Langelinie med de tusindvis af turister fra krydstogtskibene.

Konkret vil Københavnertunnelgruppen pege på, at en stationsplacering ved Kvæsthusbroen vil overgå Marmorkirken i antal påstigende passagerer pr. hverdagsdøgn. Iflg. Transport- og Energiministeriets udredning fra maj 2005, vil Marmorkirken opnå 16.250 passagerer. Det tilsvarende tal for en placering ved Kvæsthusbroen/Operaen vil iflg. Kø-

benhavnertunnelgruppens beregninger blive mere end 30.000 påstigende passagerer pr. hverdagsdøgn i 2011. Dette følger primært af, at man med en station ved selve havneløbet og en dertil knyttet gangtunnel/rullende fortovej vil få en stor del af Holmen med boliger og uddannelsesinstitutioner som opland. Særligt interesserede henvises til vores beregninger og forudsætninger på Københavnertunnelgruppens hjemmeside via flg. link: <http://www.kobenhavnertunnelen.dk/Billeder/Kobenhavnertunnelen-og-Kobenhavns-nye-City-Terminal.doc>

En station ved Churchillparken vil få et opland, som indebærer ca. 9.600 påstigende passagerer dagligt – og så er turisterne til Kastellet, Frihedsmuseet, Gefionspringvandet, Den Lille Havfrue og Langelinie endda ikke regnet med. Til sammenligning vil en række af de besluttede stationer på Cityringen få passagertal på samme eller noget lavere niveau, fx Landsarkivet (6.910), Frederiksberg Allé (8.080), Axel Møllers Have (8.120).

Ved nærlæsning af høringsmaterialet, fremstår den indeklemte stationsplacering ved Marmorkirken rent ud sagt som en krampagtig **nødløsning**, hvor man – som det eneste sted på Cityringen (!) – er nødt til at betjene sig af en såkaldt minestation, hvor stationskammeret udgraves ved en minemetode fra tilstødende skakte og hvor man kun har forbindelse fra gade til perron via to elevatorgrupper (jf. side 36-37 i høringsmaterialet). Det er efter Københavnertunnelgruppens opfattelse lige så uacceptabelt som det er unødvendigt (jf. det bedre alternativ de ca. 400 meter længere mod øst ved havnefronten). Begrundelsen for valget af denne indeklemte stationstype må efter vores opfattelse også siges at være i bedste fald mangelfuld: *”Tilsvarende løsninger kendes flere steder i udlandet”*. Så har man i hvert fald ikke sagt for meget – og uanset hvad, kan det da ikke være optimalt eller særlig betryggende (i tilfælde af brand, terror eller andre frygtelige scenarier), at en nyanlagt station i en højklasset metro kun betjenes med elevatorer!

- I høringsmaterialet nederst side 40 står der: *”Desuden etablerer Københavns Kommune en vejforbindelse med delvis tunnel mellem Nordhavnen og Helsingør Motorvejen i henhold til en separat aftale mellem staten og Københavns Kommune”*. Dertil vil Københavnertunnelgruppen bemærke, at vi finder en delvis tunnelloøsning uacceptabel. Vi mener, at der bør være tale om fuld tunnelloøsning, således at man fører trafikken i et rør hele vejen fra Hans Knudsens Plads til Nordhavnsområdet og forhåbentlig ad åre videre i tunnel på langs ad havneløbet til området ved Sjællandsbroen. Vi mener, at sporene skræmmer fra ”metrosagen på Østamagerbanen” i forhold til at sikre den fornødne folkelige og beboermæssige opbakning til de nye vejforbindelser.

Afslutningsvis tillader vi os at pege på sagen om forslaget fra **Carlsberg Ejendomme** om en ændret linieføring på Cityringens vestlige del i Enghave-området. At dømme efter de politiske og mediemæssige reaktioner på Carlsberg-forslaget tyder noget på, at sagen om Cityringens specifikke linieføring kan genåbnes, forhandles og gøres til genstand for prøvning af gode argumenters kraft. Derfor mener Københavnertunnelgruppen, at politikerne i de involverede kommuner og Folketinget bør udvise samme åbenhed for vores forslag om en linieføring, som går øst om Amalienborg – med stationer ved Kvæsthusbroen og Churchillparken – i stedet for den nuværende med stop kun ved Marmorkirken.

Med venlig hilsen

Bo Sandberg, økonom, cand. polit
Sekretær for Københavnertunnelgruppen

Transport- og Energiminister
Flemming Hansen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

den 15. januar 2007

Høringssvar vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring

Carlsberg Ejendomme fremsender hermed høringssvar vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring.

Ny bydel på Carlsberg-arealet

Carlsberg Ejendomme har som en afdeling i Carlsberg A/S ansvaret for omdannelsen af det 330.000 m² (33 hektar) store industriareal - Carlsberg-grunden - der ligger i direkte forlængelse af Vesterbro. Med omdannelsen af Carlsberg fra industriområde til en fremtidig tæt og livlig bydel med boliger, erhverv, offentlige institutioner, kulturvirksomheder samt eventuelt sports-, underholdnings-, konference- og kongresfaciliteter bliver Vesterbro reelt udvidet med en ny og varieret bydel.

Det er Carlsberg Ejendommens målsætning, at området skal rumme ca. 2.000 boliger, 12.000-13.000 arbejdspladser og omfatte forskellige kultur-, underholdnings- og aktivitetstilbud, jf. ovenstående, som giver anledning til ca. 1,5 mio. besøgende om året.

Det er ligeledes forventningen, at der vil kunne anlægges en så betydelig mængde parkeringspladser på Carlsberg-grunden, at det vil være muligt for udenbys kommende at foretage parkering ved Carlsberg med henblik på videre transport til indre by med kollektiv transport, såfremt at Carlsberg-området er passende betjent af kollektive transportformer. Hermed gøres det muligt at fritage den indre by for en betydelig biltrafik.

Omdannelsen af Carlsberg-området var af naturlige grunde ikke kendt, da man foretog trafik-økonomiske undersøgelser og fastlagde linieføring og mulige stationsplaceringer i aftalen om Metrocityringen. Beslutningen om omdannelsen af Carlsberg-området til en ny bydel er nu en kendsgerning, som forventes at blive implementeret i løbet af de næste godt 10 år med påbegyndelse af etablering på området allerede fra 2009-10. Det giver anledning til en fornyet vurdering af de trafikale forhold.

Undersøgelse af fordele/ulemper ved placering af metrostation på Carlsberg-grunden

Der er al mulig grund til at antage, at etableringen af den nye bydel vil betyde en væsentlig ændring af de trafikale forhold på det ydre Vesterbro, som specielt påvirker behovet for kollektiv trafikbetjening. Carlsberg Ejendomme skal på den baggrund foreslå, at der gennemføres en undersøgelse af disse forhold med henblik på at vurdere om det måtte give anledning til en justering af Metrocityringens linieføring og stationsplacering på Vesterbro.

I vedlagte høringssnotater fra tre af Danmarks førende ingeniør- og rådgivningsvirksomheder bliver det således anbefalet, at undersøgelsen af en eventuel placering af en metrostation ved den kommende Carlsberg-bydel kombineres med en undersøgelse af en flytning af stationen på Enghave Plads til en lokalitet tættere på Hovedbanegården, f.eks. Otto Krabbes Plads, idet man hermed opnår en betydeligt bedre dækning af Vesterbro og en forøgelse af antallet af passagerer for hele Metrocityringen.

Carlsberg Ejendomme er indstillet på at finansiere en sådan undersøgelse, idet det dog forudsættes at undersøgelsen bliver uvildig og upartisk og gennemført af førende eksperter.



Carlsberg er villig til medfinansiering af metrostation

Såfremt det skulle vise sig at være samfundsmæssigt fordelagtigt at placere en metrostation på Carlsberg-grunden, er Carlsberg Ejendomme indstillet på at medfinansiere eventuelle ekstra anlægsudgifter efter nærmere forhandling.

Ekspertter forventer store fordele af metrostation ved Carlsberg

En ekstra metrostation på Carlsberg vil efter vores opfattelse indebære en lang række fordele for metroselskabet, metrobrugerne, beboerne på Vesterbro og byen som helhed. Fordelene forventes klart at opveje de beskedne ulemper der måtte være ved en ekstra metrostation. Vi baserer denne opfattelse på vurderinger og beregninger foretaget af tre af Danmarks førende trafikplanlæggere – Niras, Tetraplan og Rambøll Nyvig. Det skal oplyses, at både Rambøll Nyvig og Tetraplan på ad.hoc. basis har løst opgaver for Metroselskabet, hvorfor disse virksomheder har et særdeles indgående kendskab til metroprojektet.

Rådgiverne, hvis notater er vedlagt som bilag, peger således på, at en ændring af linieføringen og stationsplaceringen på Vesterbro med en ekstra metrostation på Carlsberg med stor sandsynlighed vil betyde:

- Bedre driftsøkonomi
- Flere passagerer
- Bedre metrodækning på Vesterbro med kun en begrænset ekstra linieføring (ca. 300 m)
- Reduceret biltrafik på Carlsberg og Vesterbro med tilsvarende bedre miljø

Undersøgelse forsinker ikke Cityringens gennemførelse

Rådgiverne peger også på, at den foreslåede undersøgelse kan gennemføres i løbet af 2 måneder, hvorfor processen for Metrocityringen ikke reelt forsinkes. Åbningstidspunktet for Metrocityringens 1. etape bliver ikke påvirket af en eventuel tilføjelse af en station på Carlsberg-grunden, da pågældende ændringer vedrører en kommende 2. etape.

Ingen behov for ændring i stationsplaceringerne uden for Vesterbro

Ligeledes fremhæver rådgiverne, at placeringen af en metrostation på Carlsberg ikke giver anledning til ændring af stationsplaceringerne på Frederiksberg. Derfor vil beslutningen om en undersøgelse - og eventuel efterfølgende placering - af en metrostation ved den kommende Carlsberg-bydel, ikke give anledning til ændring i den del af aftalen om Cityringen som omhandler stationsplaceringerne på Frederiksberg eller andre bydele uden for Vesterbro.

Carlsberg ønsker en samfundøkonomisk positiv løsning

Det skal præciseres, at Carlsberg Ejendomme med denne henvendelse kun foreslår, at de trafikale konsekvenser af den fremtidige omdannelse af Carlsberg-grunden klarlægges, således at der etableres et aktuelt og seriøst grundlag for en efterfølgende politisk vurdering af, hvorvidt metro-betjeningen af Vesterbro bør forbedres.

Carlsberg anmoder således ikke om en bestemt ændring af linieføringen eller placeringen af metrostationer på Vesterbro, men anmoder alene om at der gennemføres en trafikøkonomisk analyse af trafikforbindelserne og fordelene ved linjeføring af metroen til den kommende bydel ved Carlsberg før Folketinget fastlægger den endelige linieføring og stationsplacering på Vesterbro.

Carlsberg vil således kun anbefale placeringen af en metrostation ved den kommende Carlsberg-bydel, såfremt at en trafikøkonomisk analyse viser at en sådan løsning også er en økonomisk gevinst for København og økonomien i Metroen/Cityringen.


Besøg på Carlsberg-arealet – yderligere oplysninger

Afslutningsvist vil vi gerne tilbyde at uddybe denne henvendelse for Dem ved en præsentation af perspektivet for den kommende Carlsberg-bydel, herunder tilbyde Dem besøg på Carlsberg-arealet, hvor



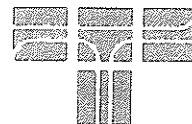
både repræsentanter for Carlsberg Ejendomme og ovennævnte rådgivnings- og ingeniørvirksomheder kan være til rådighed for spørgsmål.

Venlig hilsen


Lars Holten Petersen
Direktør, Carlsberg Ejendomme

/ Bilag:

- Luftfoto med linieføring og Carlsberg-området
- Høringsnotat, Metrocityring – NIRAS
- Høringsnotat, Metrocityring – Rambøll-Nyvig
- Høringsnotat, Metrocityring – Tetraplan



Carlsberg A/S Ejendomme
Dessaus Boulevard 44
2900 Hellerup
Att. Jakob Martin Andersen

11. januar 2007

Metrobetjening af Carlsberg-grunden i Valby

Tetraplan har tidligere for jer gennemført en indledende trafikale vurdering af betydningen af at etablere en station på Carlsberg-grunden for den kommende Cityring. På grundlag af disse vurderinger kan følgende trafikale konsekvenser fremdrages:

- Den planlagte metrostation ved Enghave Plads vil kun i et begrænset omfang betjene det nye byområde på Carlsberg-grunden, da området ligger uden for stationens opland.
- Ved etablering af en metrostation på centralt på Carlsberg-grunden kan der forventeligt opnås op til 20 procent flere ture med den kollektive trafik til og fra området set i forhold til en situation, hvor området udelukkende betjenes af Enghave S-togsstation samt af busser.
- Etablering af yderligere en metrostation på Vesterbro vil give et større opland for metroen på Vesterbro.
- En yderligere metrostation på Carlsberg-grunden vil sammen med en flytning af den planlagte station ved Enghave Plads længere mod Hovedbanegården, betyde en forøgelse af Cityringens samlede passagergrundlag, såfremt den ændrede linieføring ikke medfører en væsentlig forøgelse af køretiden over Vesterbro.
- En nærmere trafikale og samfundsøkonomisk vurdering af konsekvenserne af etablering af en metrostation på Carlsberg-grunden, vil forudsætte gennemførelse af egentlige trafikmodelberegninger.

Med venlig hilsen

Henrik Paag
Tetraplan A/S

Notat

Projekt Trafikkoncept Carlsberggrunden

Kunde Carlsberg Ejendomme

Notat nr.

Til Jacob Andersen

Fra Morten Agerlin

Rambøll Nyvig

Bredevej 2
DK-2830 Virum
Danmark

T: +45 4574 3600

D: +45 4574 3615

M: +45

F: +45 4576 7640

MAP@Nyvig.dk

www.nyvig.dk

CVR nr. DK 5703 4114

Metrostation på Carlsberggrunden

Dato 2007-01-08

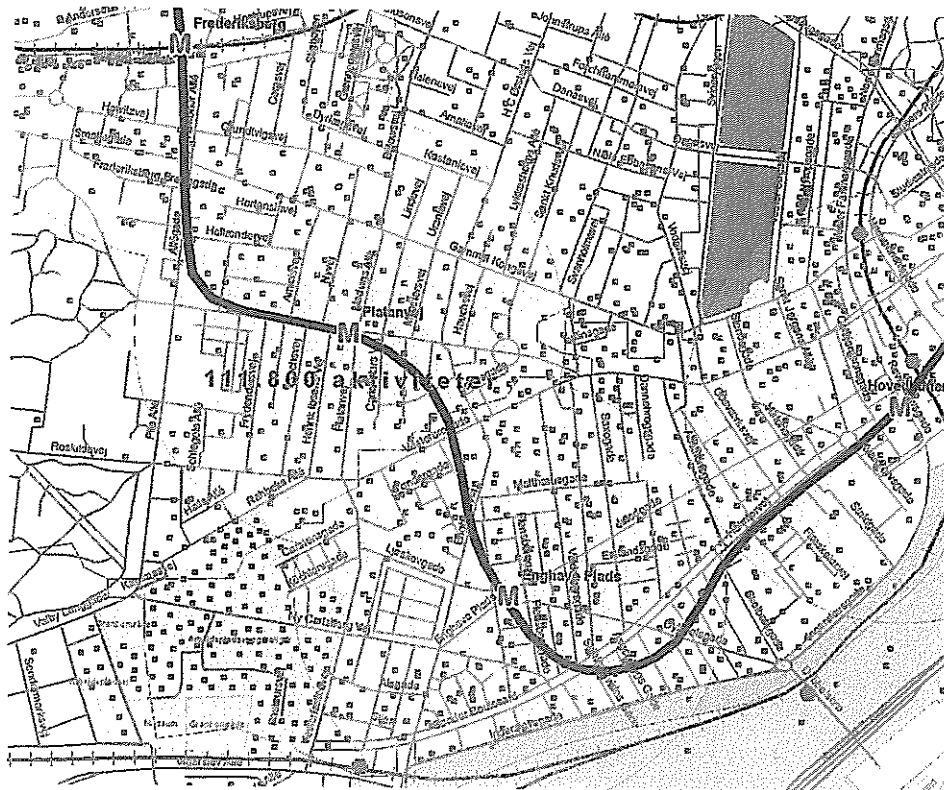
Ref MAP

Carlsberg Ejendomme har anmodet Rambøll Nyvig om at vurdere en række udsagn vedrørende placeringen af en metrostation på Carlsberggrunden. Denne vurdering er givet i herværende notat.

Vurderingen er baseret på en række analyser tidligere udført af Rambøll Nyvig på baggrund af materiale fra: "Udredning om Cityringen, Teknisk dokumentationsrapport", Transport- og Energiministeriet, Finansministeriet, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR, Maj 2005.

1 "Den nuværende Metrocityring tager allerede højde for den kommende udvikling på Carlsberg"

Københavns Kommune har i Bilag 1 til "Udredning om Cityringen" optegnet mål (boliger, arbejds- og studiepladser) i et såkaldt prikkort. I nedenstående Figur 1 er disse suppleret med prikker for de forventede nye mål på Carlsberggrunden.



Figur 1 Opland for metrocityringen samt eksisterende (røde) og nye (grønne) mål på Vesterbro.



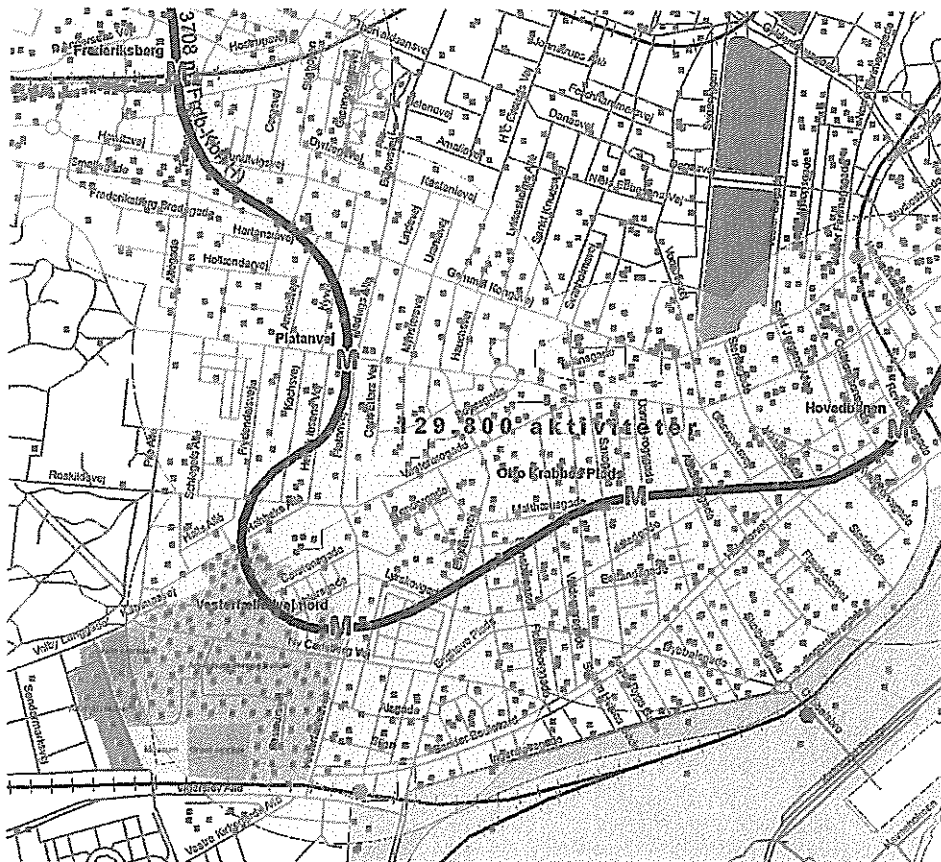
Optegnes metrocityringen med 600 m cirkulære stationsoplande med den senest foreslåede stationsplacering på Vesterbro (Enghave plads) ovenpå disse prikker, ses det at stationen på Enghavevej kun i meget begrænset omfang vil betjene Carlsberggrunden.

Også området mellem Dybbølsbro og Søerne ses at være dårligt dækket.

2 "En metrostation på Carlsberg vil forringe passagergrundlaget" "Placering af én station på Enghave Plads giver den bedste dækning af Vesterbro"

Flyttes stationen på Vesterbro fra Enghave Plads til Otto Krabbes Plads og etableres der samtidig en ny station på Carlsberggrunden ses det tydeligt (Figur 2), af størstedelen af Carlsberggrunden nu er indenfor oplandet ligesom området mellem Dybbølsbro og Søerne har en betydeligt bedre dækning. I alt giver disse stationsplaceringer **18-20.000¹ flere aktiviteter** indenfor stationsoplandene.

På baggrund af nøgletal fra "Udredning om Cityringen" skønnes dette at give en forøgelse i antal påstigere for hele metrocityringen på 4.5%.



Figur 2 Oplande og mål med ændret stationsplacering på Vesterbro

3 "En metrostation på Carlsberg vil kræve en væsentligt længere linieføring"

Banestrækningen mellem Frederiksberg station og Hovedbanen er ca. 3,6 km lang ved placering af en station på Enghave Plads.

¹ Forventet antal arbejdspladser på Carlsberg er opjusteret en smule siden fremstillingen af fig 1+2



Med stationer på Otto Krabbes Plads og Carlsberggrunden øges denne længde med ca. 1-200 m. Dette svarer til en forlængelse af den samlede metrocityring på 0,5-1%.

Side 3

4 "En metrostation på Carlsberg vil kræve ændring af linieføring og stationsplacering på Frederiksberg"

Linieføringen af det underjordiske skinelegeme vil blive anderledes på Frederiksberg ved etablering af en metrostation på Carlsberg (se Figur 1 og Figur 2). De tekniske muligheder for denne alternative linieføring må naturligvis undersøges nærmere.

Da stationsplaceringerne på Frederiksberg vurderes at kunne fastholdes, vil brugerne på Frederiksberg af den færdige metrocityring ikke bemærke nogen forskel.

Platanvej-station må dog drejes 90 grader, da det er nødvendigt at banelegemet løber nord-syd på dette sted. Det skønnes at være muligt evt. ved at lukke en sidegade for biltrafik og bruge arealet til stationens faciliteter i gadeplan. Dette bør naturligvis undersøges nærmere.

5 "En metrostation på Carlsberg vil forringe metrocityringens driftsøkonomi"

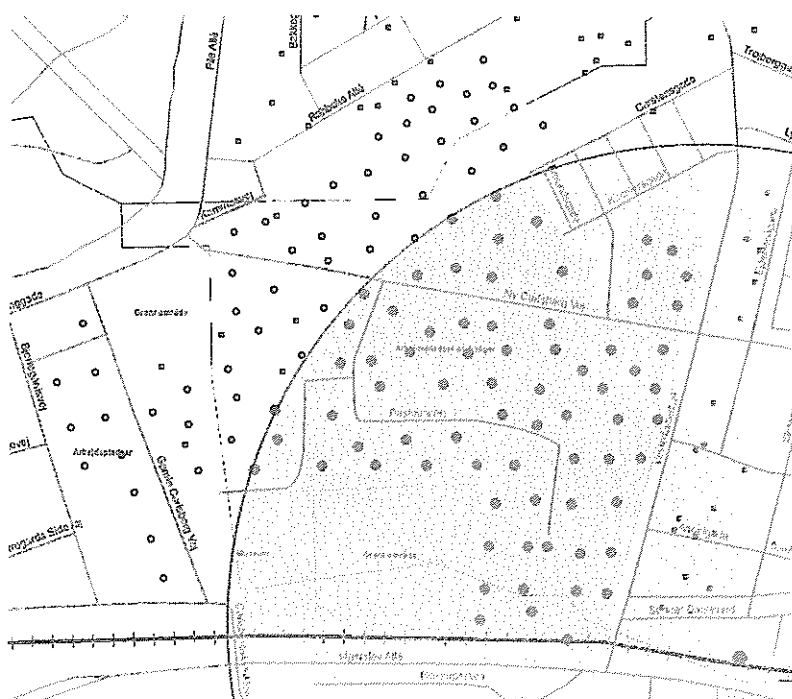
Placering af en metrostation på Carlsberg vil forlænge banen med 0,5-1% (jvnf. pkt. 3) og øge antal påstigere med ca. 4,5% (jvnf. pkt. 2). Dette bør forbedre metrocityringens driftsøkonomi.

Om forbedringen er stor nok til at dække driften af en ekstra metrostation på Carlsberg må afdækkes i nærmere økonomiske analyser.

I den sammenhæng bør vurderinger af økonomi og driftsøkonomi for den kollektivtrafikbetjening af Carlsberg uden en metro også indgå.

6 "En forbedring af Enghave Station kan erstatte en metrostation på Carlsberg"

I Figur 3 er optegnet et 600 m stationsopland omkring Enghave station. Det fremgår heraf, at kun ca. halvdelen af aktiviteterne på Carlsberggrunden er indenfor Enghave stations opland.



Figur 3 600 m stationsopland for Enghave Station



7 "En undersøgelse af de trafikale og økonomiske konsekvenser ved en metrostation på Carlsberg kan ikke gennemføres på 2 mdr. hvorfor det vil forsinke hele projektet"

Side 4

Hvis alle parter bidrager positivt til en supplerende analyse af de trafikale og økonomiske konsekvenser af en metrostation på Carlsberg, ser vi ikke nogen grund til, at det ikke skulle kunne gennemføres på 2 måneder.

11.01.07
Morten Agerlin
Rambøll Nyvig



NIRAS

Rådgivende ingeniører
og planlæggere A/S

NIRAS
Sortemosevej 2
DK-3450 Allerød

Telefon 4810 4200
Fax 4810 4300
E-mail niras@niras.dk

Direkte:
Telefon 4810 4227
E-mail jkr@niras.dk

CVR-nr. 37295728
Tilsluttet F.R.I

Carlsberg Ejendomme
Dessus Boulevard 44
2900 Hellerup

Att. Jacob Andersen

MODTAGET 11 JAN. 2007

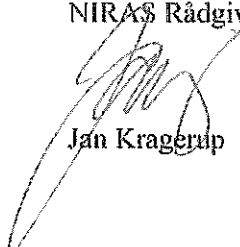
Metrobetjening af Carlsberg

9. januar 2007

Vedlagt sendes som lovet notat vedrørende Metrobetjening af Carlsberg.

Med venlig hilsen

NIRAS Rådgivende ingeniører og planlæggere A/S


Jan Kragerup

NIRAS A/S
Sortemosevej 2
DK-3450 Allerød

Telefon 4810 4200
Fax 4810 4300
E-mail niras@niras.dk

CVR-nr. 37295728
Tilsluttet F.R.I

Carlsberg Ejendomme

UDVIKLING AF CARLSBERGGRUNDEN

Fordele og ulemper ved en Metrostation på Carlsberggrunden

9. januar 2007

1. Indledning

Dette notat indeholder en beskrivelse af fordele og ulemper ved tilpasning af Metroring projektet, således at der etableres en Metrostation på Carlsberggrunden. Det giver endvidere kommentarer til en række ofte fremsatte argumenter mod en Metrostation på Carlsberggrunden. Notatet er til brug for et høringssvar.

Det er ikke en konkret linieføring og stationsplacering, der er vurderet, men en løsning hvor linieføringen modificeres således at der kan etableres en ekstra station på Carlsberg.

Dette kan gøres på en række forskellige måder – men det er forudsat, at alle nu planlagte/vedtagne stationer bibeholdes. Det bør dog bemærkes, at der kan etableres en Metrostation på Carlsberggrunden både med en Metrostation på Enghave Plads, og med en mere central og tilsyneladende bedre placering på Vesterbro på Otto Krabbes Plads.

2. Fordele og ulemper ved etablering af en metro station ved Carlsberg

Følgende skema præsenterer fordele og ulemper ved etablering af en metro station ved Carlsberg.

	Fordele	Ulemper
Tilgængelighed til kollektivtrafik:	Bedre tilgængelighed til højklasset kollektiv trafik i Carlsberg byen og udækkede dele af Frederiksberg	
Biltrafik:	Attraktiv højklasset kollektivtrafik betjening af området vil medvirke til mindre biltrafik.	
Bustrafik:	En metrobetjening af området vil betyde mindre bustrafik.	
Miljø:	Miljøfordele pga. mindsket bil- og bustrafik i området og byen (emissioner, støj, trafikikkerhed mv.)	
Passagerer:	<ul style="list-style-type: none"> - Forøgelse af passagertallet - Kortere rejsetider - Bedre tilgængelighed til store dele af det centrale københavnske byområde og Frederiksberg 	- Forøget køretid på Cityringen vil medføre et mindre passagerfratfald af dem der passerer Carlsberg stationen.
Driftsøkonomi:	De ekstra passagerer vil betyde øgede takstindtægter som overstiger driftsomkostningerne (den forventede takstindtægt øges med 3-5%)	En vis forøgelse af driftsomkostningerne, dog ikke så stor som forøgelsen i takstindtægter.
Investering:		Den lidt længere linieføring samt en ekstra station vil forøge investeringsbehovet med 2½ - 5 %.

3. Kommentarer til argumenter mod en Metrostation på Carlsberggrunden

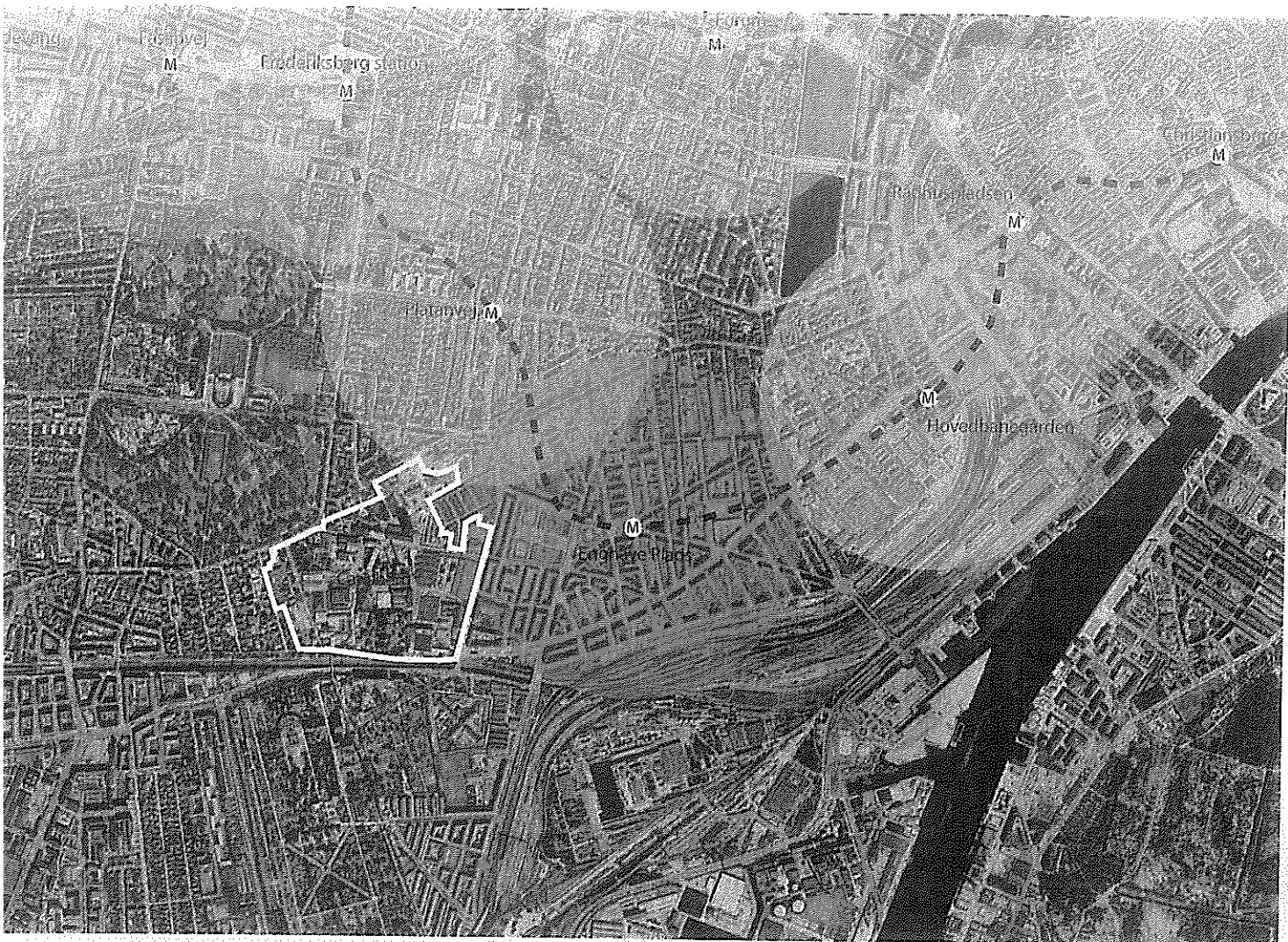
Følgende skema giver kommentarer til ofte fremsatte argumenterne mod etablering af en Metrostation på Carlsberggrunden.

Argument	Kommentar
1. Den nuværende Metrocityring tager allerede højde for den kommende udvikling på Carlsberg	Anvendes samme metode som er benyttet i Cityringprojektet i øvrigt (et område med luftlinieafstand mindre end 600 m fra en given station anses for "dækket"), er kun en lille del af Carlsbergområdet dækket af en Metrostation ved Enghave Plads, jf. TetraPlans notat af 6. november 2006 (side 6).
2. En undersøgelse af de trafikale og økonomiske konsekvenser ved en metrostation på Carlsberg kan ikke gennemføres på 2 mdr. hvorfor det vil forsinke hele projektet.	På 2 måneder kan en samlet analyse af konsekvenserne af etablering af en Metrostation på Carlsberggrunden gennemføres (linieføring, stationsplacering, passagereffekter, anlægsøkonomi, driftsøkonomi mv.). Det kan herefter besluttes, om det er den bedste løsning samlet set at tilføje en station på Carlsberggrunden. Dette vil i givet fald ikke give anledning til udsættelse af åbnings-tidspunktet for Metrocityringens 1. etape, da pågældende ændringer vedrører en kommende 2. etape.
3. En metrostation på Carlsberg vil kræve ændring af linieføring og stationsplacering på Frederiksberg - hvilket Frederiksberg Kommune er kraftigt modstandere af.	En Metrostation på Carlsberggrunden kan indpasses uden at der ændres på placeringen af de øvrige stationer, jf. notat fra Rambøll Nyvig 13. september 2006 (side 2).
4. Placering af én station på Enghave Plads giver den bedste dækning af Vesterbro.	En eventuel station på Carlsberggrunden vil ikke fordrer en flytning af stationen på Enghave Plads, jf. ovenstående punkt 3.
5. En metrostation på Carlsberg vil kræve en væsentligt længere linieføring	En station på Carlsberggrunden vil medføre en ca. 300 m længere tunnelstrækning. Dette svarer til en forøgelse af tunnel længden med ca. 2 %. Meromkostningerne til tunnel-etableringen er dog mindre end 2 %.
6. En metrostation på Carlsberg vil reducere antallet af passagerer	Den ekstra station vil efter de foreliggende foreløbige analyser medføre en stigning i passagertallet på 10-15.000 passagerer / hverdagsdøgn, jf. notat fra Rambøll Nyvig 13.

Argument	Kommentar
	september 2006 (side 4). Dette svarer til 3-5 mio. ekstra passagerer pr. år.
7. En metrostation på Carlsberg vil forringe metrocityringens driftsøkonomi	En station på Carlsberggrunden vil medføre en ca. 300 m længere kørestrækning for Metrotogene, samt et ekstra stationsophold. Dette, samt drift og vedligehold af en ekstra station, vil medføre en vis forøgelse af de samlede driftsomkostninger. De ekstra passagerer jf. overstående punkt 6 vil imidlertid give ekstra takstindtægter, som formentligt langt overstiger de ekstra driftsomkostninger.
8. En forbedring af Enghave Station kan erstatte en metrostation på Carlsberg (ifølge DSB- og trafikstyrelsen, består mulighederne for forbedring af Enghave Station reelt i at føre en 150 m. lang overdækket glasgang, som det kendes fra lufthavnen, hen til Carlsberg)	Lige meget hvor attraktiv adgangsvejen mellem Carlsberggrunden og S-togsperronen udformes, vil en del af Carlsberggrunden ligge uden for stationens dækningsområde (600 m radius om stationen).
9. En metrostation på Carlsberg vil forsinke færdiggørelsen af Metrocityringen	Etableringen af en ekstra station vil ske sideløbende med etableringen af de øvrige stationer – og da tunnelboremaskinerne trækkes gennem de på forhånd byggede Metrostationer, vil en ekstra station snarere medføre en hurtigere afslutning af tunnelboringen og dermed af projektet. Se i øvrigt punkt 2 ovenfor.
10. En metrostation på Carlsberggrunden vil betyde markante fordyrelse af projektet	Den lidt længere linieføring samt ekstra station vil forøge investeringsbehovet med 2½ - 5 % af total investering

4. Konklusion

Det vil muligvis – måske oven i købet sandsynligvis – være en god idé at modificerer Metrocityringprojektet, således at Carlsbergområdet betjenes med højklasset kollektiv trafik (Metro). På det foreliggende grundlag kan det i alt fald ikke afvises, at dette er den bedste løsning samlet set, og det må kunne undersøges i den indledende planlægningsfase i det videre arbejde uden at påvirke tidspunktet for ibrugtagning.



Et af flere mulige alternative linjeforinger på Vesterbro, der kan undersøges

Copyright 2018 by Google. All rights reserved. This content is not to be used for advertising or promotional purposes, financial analysis, or for any other purpose.

Transport- og Energiminister
Flemming Hansen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Vesterbro den 15. januar 2007

Høringssvar vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring.

Enghave Plads Initiativet består af en række vesterbroborgere og foreninger, der ønsker en bevaring af Enghave Plads.

Vi har ikke nogen indvending mod etableringen af en metrocityring. Ethvert skridt til forbedring af den kollektive trafik hilser vi velkommen. Men den linieføring og placering af stationer på Vesterbro som det nuværende lovforslag lægger op til er uhensigtsmæssig og bør laves om.

Placering af en metrostation på Enghave Plads er en dårlig idé og har mødt bred modstand på Vesterbro. En sådan placering vil være ødelæggende for Vesterbros mest velfungerende byrum. Med en metrostation vil pladsen blive forandret og forringet fra at være Vesterbros bedst fungerende opholdsplads til at være en trafik- og gennemfartsplads.

Borgerrepræsentationen vedtog i 2005 en *Handlingsplan for Københavns Byrum*, som blev udgivet i juni 2006. I den står der bl.a. (på s. 20): "Der er brug for steder til såvel længerevarende ophold på pladser og i parker som pladser, der blot fungerer som 'meeting points', eksempelvis Storkepringvandet og pladserne ved metrostationerne." Det er rigtigt set, at man skelner mellem opholdspladser og pladser med andre funktioner, idet metroforpladser mest opfattes som trafik- og gennemfartspladser. I byen er der eksempler på at de gode opholdspladser netop ligger forskudt i forhold til den offentlige transports pladser, stationer og knudepunkter. Det gælder f.eks. Kultorvet og Nørreport station, og man finder heller ikke metro- eller S-togsstationer på Gråbrødre Torv, Bopa Plads, Amager Torv eller Enghave Plads. En bydels fokus- og samlingspunkt, sådan som Enghave Plads er det for Vesterbro, kan med stor fordel være en opholdsplads, hvor der er mulighed for at etablere en større ro i bydelens puls, mens trafikken raser udenom. Det er netop det der er lykkedes med den renovering af Enghave Plads som blev afsluttet i [1994] efter mange års problemer. Den plads har fundet sin form nu og bør ikke igen reduceres til en trafikplads.

Dertil kommer at når der placeres en betonkasse på 60 x 20 meter kun 1 meter under jordoverfladen, så skabes der dårligere betingelser for fremvækst af den slags store træer som i dag lever på pladsen. Den slags træer har byen ellers brug for så mange af som muligt, og der er grund til at værne om de steder hvor de kan gro, for de vil være nødvendige i en tilpasning til ændrede klimaforhold med heftige regnvejr og højere varmegrader. Store træer beskytter mod mere ekstreme vejrforhold.

Der findes gode alternativer til Enghave Plads.

Oprindeligt var det faktisk planlagt at Vesterbros enlige metrostation skulle ligge på Tove Ditlevsens Plads. Den ligger så tæt på Enghave Plads, at det ikke indebærer nogen reel forskel i forhold til oplandet. Det er en lille plads der er placeret klos op ad en heftig trafikåre og gode busforbindelser.

Den fungerer i dag overvejende som gennemfartsplads, og den kan ikke komme til at fungere som opholdsplads i større omfang, sådan som Enghave Plads nu gør. Derimod vil den kunne komme til at fungere væsentligt bedre som gennemfarts- og aktivitetsplads end den gør i dag, hvis man i forbindelse med metrobyggeriet sørger for at skabe et ordentligt byrum, hvor man samtidig etablerer et sammenhængende plads- og strøgområde der forbinder Tove Ditlevsens Plads og Enghave Plads via Haderslevgade.

Carlsberggrunden byudvikles – behov for en metrostation.

Dertil kommer, at der siden lovforslaget til anlægslov blev udarbejdet er sket en markant udvikling på netop Vesterbro, idet Carlsberg har besluttet at fjerne langt det meste af bryggeriets produktion fra København og udlægge Carlsberggrunden til byudvikling.

Med Carlsbergområdet vil Vesterbro få tilført et nyt tæt og livligt kvarter, hvor mange vil arbejde, bo eller på anden vis besøge, hvilket kommer oven i de 300.000 årlige gæster til Carlsberg besøgscenter samt yderligere besøg til de nye kulturinstitutioner der forventes til området. Tidsperspektivet for denne byudvikling er sådan, at de første nye boliger og arbejdspladser vil stå klar allerede inden metrocityringen er gået i gang. Det nuværende forslag med en placering af kun én station på Vesterbro, nemlig på Enghave Plads, giver en utilstrækkelig kollektiv trafikdækning til dette nye Vesterbro.

Set i lyset af denne byudvikling bør man gentænke linieføringen på Vesterbro og gennemføre en ny trafikanalyse med henblik på en placering af ikke én men to stationer på Vesterbro, nemlig én på Carlsbergområdet og én cirka midtvejs mellem Hovedbanegården og Carlsbergstationen.

Det er vigtigt, at den byudvikling som København gennemlever i disse år foregår på en bæredygtig måde. Det betyder, at der fra starten skal medtænkes optimal kollektiv trafikdækning til de områder hvor der bliver ekspanderet – herunder også til områder af turistmæssig og rekreativ interesse. Det er og bør være et grundlæggende princip i en bæredygtig byudvikling. En linieføring med to stationer på Vesterbro vil bedre end det nuværende forslag kunne tilgodese dette princip.

Samtidig vil en sådan linieføring også kunne være økonomisk bæredygtig for bygherren og driftsselskabet. Carlsberg vil betale for en ny trafikanalyse, ligesom virksomheden vil gå ind i en forhandling om finansiering af den ekstra station, således at der ikke bliver tale om en ekstra udgift for stat og kommune. Ændringen af linieføringen på Vesterbro vil ikke berøre den øvrige linieføring eller placeringen af stationer på Frederiksberg og resten af strækningen. De beholder den placering som de har i det nuværende forslag. Med en linieføring der inddrager Carlsbergområdet vil der endvidere blive et udvidet passagergrundlag for metrocityringen, hvilket kun vil være til gavn for driftsøkonomien, og den ændrede linieføring vil ikke forlænge rejsetiden med meget mere end et 2-3 minutter.

Der bør undersøges flere muligheder for placering af den station der skal ligge mellem Hovedbanegården og Carlsberggrunden, herunder at lægge den i et gaderum snarere end på en eksisterende plads. Stationen skal under alle omstændigheder indpasses under vidtgående hensyntagen til det omgivende byrum. Enghave Plads bør dog være helt udelukket ved en to-stationersløsning, fordi den ligger for tæt på Carlsberg.

Med venlig hilsen

P.v.a.
Enghave Plads Initiativet

Maiken Vibe Honoré Bauer og Lisbeth Wulff

Vesterbro Lokalråd

v. Niels Vestergaard
Amerikavej 2, 2. tv.,
1756 København V
Tlf. 40 97 73 78
E-mail: lokalraadet@mail.dk
www.lokalraadet.dk



Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe
Sekretariat - Vesterbro Lokalråd
v. Niels Vestergaard
Amerikavej 2, 2. tv.,
1756 København V
Tlf. 40 97 73 78
E-mail: trafikogbyrum@mail.dk

Transport- og Energiminister
Flemming Hansen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Vesterbro den 15. januar 2007

Høringssvar vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Vesterbro Lokalråd og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe fremsender hermed høringssvar i anledning af ovennævnte forslag.

Metrostation på Carlsberggrunden.

Vores første indvending mod lovforslaget i dets nuværende form er, at linieføringen på Vesterbro med stor sandsynlighed er forældet og bør revideres. Efter at det nuværende forslag til linieføring blev vedtaget, er der nemlig sket en markant udvikling på netop Vesterbro, idet Carlsberg har besluttet at fjerne langt det meste af bryggeriets produktion fra København og udlægge Carlsberggrunden til byudvikling.

Med Carlsbergområdet vil Vesterbro få tilført et tæt og livligt område, hvor mange vil arbejde, bo eller på anden vis besøge, hvilket kommer oven i de 300.000 årlige gæster til Carlsberg besøgscenter samt yderligere besøg til de nye kulturinstitutioner der forventes til området. Tidsperspektivet for denne byudvikling er sådan, at de første nye boliger og arbejdspladser vil stå klar allerede inden metrocityringen er gået i gang. Det nuværende forslag med en placering af kun én station på Vesterbro, nemlig på Enghave Plads, giver en utilstrækkelig kollektiv trafikdækning til dette nye Vesterbro.

Det er i vores øjne derfor indlysende, at man i lyset af denne byudvikling bør gentænke linieføringen på Vesterbro og gennemføre en ny trafikanalyse med henblik på en placering af to stationer på Vesterbro, nemlig én på Carlsbergområdet og én cirka midtvejs mellem Hovedbanegården og Carlsbergstationen.

Det er vigtigt, at den byudvikling som København gennemlever i disse år foregår på en bæredygtig måde. Det betyder, at der fra starten skal medtænkes optimal kollektiv trafikdækning til de områder hvor der bliver ekspanderet – herunder også til områder af turistmæssig og rekreativ interesse. Det er og bør være et grundlæggende princip i en bæredygtig byudvikling. En linieføring med to stationer på Vesterbro vil langt bedre end det nuværende forslag kunne tilgodese dette princip.

Samtidig vil en sådan linieføring også kunne være økonomisk bæredygtig for bygherren og driftsselskabet. Carlsberg vil betale for en ny trafikanalyse, ligesom virksomheden

vil gå ind i en forhandling om finansiering af den ekstra station, således at der ikke bliver tale om en ekstra udgift for stat og kommune. Ændringen af linieføringen på Vesterbro vil ikke berøre den øvrige linieføring eller placeringen af stationer på Frederiksberg og resten af strækningen. De beholder den placering som de har i det nuværende forslag. Med en linieføring der inddrager Carlsbergområdet vil der endvidere blive et udvidet passagergrundlag for metrociteringen, hvilket kun vil være til gavn for driftsøkonomien, og den ændrede linieføring vil ikke forlænge rejsetiden med meget mere end et par minutter.

Der bør undersøges flere muligheder for placering af den station der skal ligge mellem Hovedbanegården og Carlsberggrunden. Det skal under alle omstændigheder ske under vidtgående hensyntagen til det omgivende byrum. Enghave Plads bør være helt udelukket ved en to-stationersløsning, fordi den ligger for tæt på Carlsberg. Litauens Plads er for lukket et byrum og giver et mindre opland. Vi foreslår at man undersøger muligheden for at lægge stationen i selve Istedgade. Alternativt kan Otto Krabbes Plads være en mulighed, såfremt man sikrer sig at stationen placeres så langt væk fra pladsens beboerhaveanlæg som muligt, og så der bliver grebet minimalt ind i de eksisterende grønne anlæg.

Enghave Plads

Vores anden indvending mod lovforslaget er at placering af en metrostation på Enghave Plads under alle omstændigheder er en dårlig idé. En sådan placering vil medføre en klar forringelse af det velfungerende byrum som Enghave Plads endelig er blevet efter mange års problemer. Med en metrostation vil pladsen blive forandret og forringet fra at være Vesterbros mest velfungerende opholdsplads til at være en trafik- og gennemfartsplads.

Borgerrepræsentationen vedtog i 2005 en *Handlingsplan for Københavns Byrum*, som blev udgivet i juni 2006. I den står der bl.a. (på s. 20): "Der er brug for steder til såvel længerevarende ophold på pladser og i parker som pladser, der blot fungerer som 'meeting points', eksempelvis Storkespringvandet og pladserne ved metrostationerne." Det er rigtigt set, at man skelner mellem opholdspladser og pladser med andre funktioner, idet metroforpladser mest opfattes som trafik- og gennemfartspladser. I byen er der eksempler på at de gode opholdspladser netop ligger forskudt i forhold til den offentlige transports pladser, stationer og knudepunkter. Det gælder f.eks. Kultorvet og Nørreport station, og man finder heller ikke metro- eller S-togsstationer på Gråbrødre Torv, Bopa Plads, Amager Torv eller Enghave Plads. En bydels fokus- og samlingspunkt, sådan som Enghave Plads er det for Vesterbro, kan med stor fordel være en opholdsplads, hvor der er mulighed for at etablere en større ro i bydelens puls, mens trafikken raser udenom. Det er netop det der er lykkedes med den renovering af Enghave Plads som blev afsluttet i 1994. Den plads har fundet sin form nu og bør ikke igen reduceres til en trafikplads.

Dertil kommer at når der placeres en betonkasse på 60 x 20 meter kun 1 meter under jordoverfladen, så skabes der dårligere betingelser for fremvækst af den slags store træer som i dag lever på pladsen. Den slags træer har byen ellers brug for så mange af som muligt, og der er grund til at værne om de steder hvor de kan gro, for de vil være nødvendige i en tilpasning til ændrede klimaforhold med heftige regnvejr og højere varmegrader. Store træer beskytter mod mere ekstreme vejrforhold.

Selv med en linieføring der ikke inkluderer Carlsberg bør man afholde sig fra at placere Vesterbro metrostation på Enghave Plads og i stedet placere den *som oprindeligt planlagt* på Tove Ditlevsens Plads. Tove Ditlevsens Plads ligger så tæt på Enghave Plads, at det ikke gør nogen afgørende forskel i forhold til oplandet. Det er en lille plads der er placeret klos op ad en heftig trafikåre og gode busforbindelser. Den fungerer i dag overvejende som gennemfartsplads, og den kan ikke komme til at fungere som opholdsplads i større omfang, sådan som Enghave Plads nu gør. Derimod vil den kunne komme til at fungere væsentligt bedre som gennemfarts- og aktivitetsplads end den gør i dag, hvis man i forbindelse med metrobyggeriet sørger for at skabe et ordentligt byrum, hvor man samtidig etablerer et

sammenhængende plads- og strøgområde der forbinder Tove Ditlevsens Plads og Enghave Plads via Haderslevgade.

Vi har ikke nogen indvending mod etableringen af en metrocityring. Ethvert skridt til forbedring af den kollektive trafik hilser vi velkommen. Men linieføringen og placeringen af stationer på Vesterbro er uhensigtsmæssig og bør laves om.

Nedsættelse af et Arealudviklingsråd.

Afslutningsvis skal vi opfordre til, at det Arealudviklingsråd der allerede eksisterer i forbindelse med Københavns Havn, og som er indskrevet i loven som gælder herfor, overføres i den nye konstruktion med Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S. Det eksisterende råd kan overføres direkte, eller et lignende – ligeså bredt sammensat råd – kan nedsættes. Det vil være nyttigt for udviklingen og beslutningstagerne, at dette råd (eller et lignende råd) eksisterer, idet det – såfremt det får de rigtige betingelser – kan støtte og komme med gode og nye idéer.

Med venlig hilsen

Niels Vestergaard
Vesterbro Lokalråd

Lars Kjerulf Petersen
Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe

Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse

Knabrostræde 9. 1210 København K

→ 205

(København, BAK, DNP, IJ)

15.1.2007

LM 15/1

Til Transport- og Energiministeriet
Kollektivtrafikkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 K

Vedt. Høring om Cityringen

Tak for det tilsendte materiale om Høring over forslag til lov om projektering m.m. af Cityringen.

Foreningen går ud fra, at forslaget er sendt ud for at HØRE befolkningens mening om forslaget, ikke blot for at få dette konfirmeret.

Foreningen havde hellere set, at der var foreslået en light rail-udbygning, idet Metrocityringen bliver så kostbar, at man for det samme beløb ville kunne få dækket et langt større byareal med højkapacitiv, sporbunden kollektiv trafik, jfr. de fremragende erfaringer med dette i talløse europæiske og amerikanske byer. Men når nu en Metrocityring er hvad der et politisk flertal for, så må vi jo få det bedste ud af det.

Den foreliggende linieføring er langt fra optimal.

Det er oplagt, at den skal ud og have fat i Carlsberg, som har virkeligt lovende potentiale til at udvikle sig som et kulturelt kraftcenter og et spændende nyt boligområde. Af Bilag 2B fremgår, at der er trukket beslutning om placering af en station på Enghave Plads, (for øvrigt bl.a. med den konsekvens at et elsket, gammelt træ må fældes). Denne beslutning bør således gøres om, så stationen får et opland der rummer en større del af Carlsberg.

En placering af en station på Carlsbergs område – eller på kanten af dette ind mod Vesterbro – vil vanskeliggøre placeringen af en station ved Platanvej, hvorimod en station lidt længere ude af Frederiksberg Alle mod Runddelen vil være mulig – og meget ønskelig af hensyn til de derværende teatre m.m.

Det er vigtigt at pointere vigtigheden af en station på Carlsberggrunden, der skal byudvikles med over 10.000 nye arbejdspladser og flere tusinde boliger. Dertil kommer formentlig flere nye kulturelle institutioner og de 300.000 der årligt besøger Carlsbergs besøgscenter, der jo bliver hvor det er.

Carlsberg arbejder på at området skal være bæredygtigt og bilfrit – det er en god ambition, der ligger fint i tråd med, at København kalder sig Miljøhovedstad, og derfor bør der være en metrostation, der i øvrigt vil kunne øge det samlede passagergrundlag for Metrocityringen.

Når stationen placeres på Carlsberggrunden, vil det samtidig være vigtig, at der placeres en station mellem Hovedbanegården og Carlsberg – da Vesterbro ellers vil blive dårligt betjent.

Når Carlsberg jo faktisk har meddelt, at de vil medfinansiere de omkostninger der vil være ved at placere en EKSTRA station på Carlsberggrunden, vil den være udgiftsneutral for kommuner og staten.

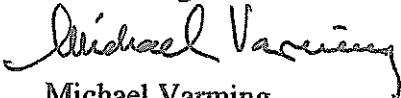
Så er det jo ret oplagt, at Cityring-tunnelbanens eneste berettigelse er, at den rimeligt problemfrit kan føres under havnen, og derfor bør der ikke anlægges en station ved Frederikskirken men på Dok-øen. Herved ville man kunne få løse transportproblemet til Holmens kunstsoler, boliger og Operaen.

Så savner vi meget en station ved Rigshospitalet, idet der er for langt at gå fra Trianglen til, at man kan regne med at det vil blive gjort i praksis.

Foreningen vil endeligt kommentere på den del, der har at gøre med sammenlægning af Københavns Havn og Ørestaden og oprettelsen af et egentligt arealudviklings-selskab (der jo faktisk skal være med til at betale Metrocityringen). Foreningen vil således foreslå, at det Arealudviklingsråd, der er for Københavns Havn, overføres til at gælde for det nye arealudviklings-selskab. Det er der IKKE nævnt noget om i lovforslaget, men vi vil alligevel gerne fremføre dette synspunkt.

På Foreningens vegne

Med venlig hilsen



Michael Varming

Næstformand



Forslag

Bilag 1

