

Trafikudvalget
Folketinget, Christiansborg
1240 København K

13.10.2008
J.nr.: metro

Sekretær:
Hanne Kapitanska

Direkte tlf.:
36 96 09 11

E-mail:
hk@fwin.dk

Gammel Strand - metrostation

På vegne af Borgergruppen til Bevarelse af Gammel Strand har vi henholdsvis den 9. og 10. ds. sendt breve med bilag og links til transportminister Lars Barfoed, jfr. vedlagte.

Venlig hilsen


Ole Lund-Thomsen

lt@fwin.dk
tlf. 36 96 09 07

FRØLUND WINSLØW
ADVOKATFIRMA

GAMMEL STRAND 34
POSTBOKS 1132
1009 KØBENHAVN K

TLF: (+45) 3332 1033
FAX: (+45) 3696 0909

FWIN@FWIN.DK
WWW.FWIN.DK

Ole Lund-Thomsen (H)
Finn Træff LLM (H)
Birgitte Frølund LLM (H)
Iben Mai Winsløw (L)
Per Mejer
Claudia S. Mathiasen (H)
Jakob Tingskov (L)

Ole K. Jeppesen (H)
Anja Syberg

Overbringes og pr. mail

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Att. transportminister Lars Barfoed

09.10.2008
J.nr.: metro

Sekretær:
Hanne Kapitanska

Direkte tlf.:
36 96 09 11

E-mail:
hk@fwin.dk

Skån Gammel Strand for en metrostation

Kære Lars Barfoed

Med den overraskende og hastige vending sagen har taget, ønsker Borgergruppen til bevarelse af Gammel Strand at sende en forløber for den langt fyldigere og dokumenterede henvendelse, som vil følge snarest.

Sagen om metroen kan i bullets points skrives således:

Generelt:

Det er netop konstateret, at 40 % af undergrunden er anderledes, end man havde forventet, og ikke består af kalk, men af løs jord og mudder, hvilket vil betyde en væsentlig fordyrelse af projektet.

Som følge af dette er budgettet allerede så overskredet, at der ifølge forligspartiernes aftale skal ske en ny drøftelse.

For at undgå dette har Metroselskabet uden nogen som helst forudgående aftaler med de relevante myndigheder nedlagt 15 flugt- og redningsveje. Brand- og redningsmyndighederne er ikke blevet informeret om dette, PET er ikke blevet konsulteret vedr. risikoen for en terroraktion. Samtidig medtænker VVM rapporten slet ikke de fremtidige klimaforandringer, jfr. den nye OECD rapport.

Metroselskabet bagatelliserer uden nærmere begrundelse katastrofen i Amsterdam med henvisning til, at man har styr på det hele, hvilket i uhyggelig grad er præcis det samme, som teknikere og entreprenører i Amsterdam sagde i 2003.

Den foretagne høring var en farce, og Metroselskabet har på borgermøder i strid med loven om Cityringen doceret, at metroens linjeføring og stationernes præcise placering var vedtaget af folketinget, og at der intet som helst kunne ændres derved.

Det er vor vurdering, at Metroselskabet med flere midler end godt er, arbejder sig hen mod "The point of no return", hvorefter der vil være frit løb for resten af projektet, uanset størrelsen af skader, kulturelle tab og meget store budgetoverskridelser.

Specielt om Gammel Strand:

En metrostation vil ødelægge uerstattelige kulturelle værdier (jf. bl.a. Akademirådet).

FRØLUND WINSLØW
ADVOKATFIRMA

GAMMEL STRAND 34
POSTBOKS 1132
1009 KØBENHAVN K

TLF: (+45) 3332 1033
FAX: (+45) 3696 0909

FWIN@FWIN.DK
WWW.FWIN.DK

Ole Lund-Thomsen (H)
Finn Træff LLM (H)
Birgitte Frølund LLM (H)
Iben Mai Winsløw (L)
Per Mejer
Claudia S. Mathiasen (H)
Jakob Tingskov (L)

Ole K. Jeppesen (H)
Anja Syberg

Der er intet som helst trafikalt behov for den – snarere tværtimod, og det har været umuligt overhovedet at få en forklaring på, hvorfor den skulle være der, bortset fra den rent formelle og forkerte henvisning til, at det var vedtaget ved lov, at metrostation "Christiansborg" skulle ligge på Gammel Strand.

Stationen bliver langt dyrere end de øvrige grundet det sarte område, stationens dybde og afviklingen af arkæologiske udgravninger. Den milliard, der minimum vil blive sparet ved at sløjfe stationen, kunne bl.a. benyttes til at gennemføre det afgreningskammer mod Brønshøj, der nu er sparet væk.

På grund af stationens beliggenhed og konstruktion – delvis tæt under kanalen, fordi der ikke er plads nok - vil den blive en invitation til alle verdens terrorister om en bombesprængning, som i myldretiden ville fylde metroen med vand og skabe en katastrofe ikke mindre end den ved World Trade Center.

Den udførlige redegørelse med bilag følger.

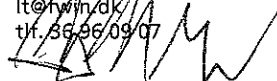
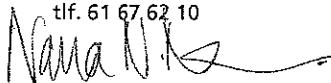
Venlig hilsen

På vegne af Borgergruppen til Bevarelse af Gammel Strand

Nanna Nørregård-Nielsen
rnn@kuriosa.dk
tlf. 61 67 62 10

&

Ole Lund-Thomsen
lt@nwin.dk
tlf. 36 96 09 07



Transportministeren

Pr. post og e-mail.

10. oktober 2008

Kære Lars Barfoed.

Vedr. Metro-Cityringen.

Der er ikke behov for en metrostation på den smukke gamle Strand - spar 1 milliard eller mere.

Som bekendt er der i den seneste tid opstået betydelig uro omkring væsentlige dele af Cityringen, såvel i medierne som hos befolkningen¹.

Uroen udspringer af den tilsyneladende gedulgte og forhastede - ganske udemokratiske - beslutningsproces omkring projektet - herunder de uoverskuelige økonomiske, etiske, miljømæssige og kulturelle konsekvenser af linjeføringen under det indre Københavns middelalderby².

En for parterne uvarslet og ganske kort, "høringsprocedure" er ganske vist gennemført med udløb den 1.10, men uden at indsigelserne, i hvert fald ind til nu, kan forventes at blive taget til efterretning. I "Lov om en Cityring" er anført, at godkendelsen af den endelige linjeføring samt udformningen og placeringen af stationerne først kan ske efter høringen. Men alle officielle udtalelser slår den demokratiske debat ned ved at postulere, at intet kan ændres. Høringen kaldes af lektor på Statskundskab Kasper Møller Hansen, for en "pseudoproses", hvor borgerne er udelukket fra beslutningerne. Han hævder endvidere, at det er en bevidst politisk beslutning ikke at inddrage borgerne. En opfattelse der deles af alle, der har deltaget i høringerne eller som gør en aktiv indsats for at råbe kommunen og Metroselskabet op.³

Vi er imidlertid inderligt bekymrede over det nuværende projektforslags potentielt dybt skadelige konsekvenser og det officielle Københavns manglende vilje til en demokratisk debat. Metroselskabets efterhånden noget dobbeltydede udtalelser skaber misstemning og mistillid både til projektet, men i lige så høj grad til kræfterne bag cityringsprojektet. De åbenbart helt utilstrækkelige kortlægninger af forholdene i undergrunden viser, at beregninger foretaget på baggrund af tidligere metroprojekter ikke er nok. Metroselskabet ynder ellers at referere til deres årelange erfaringer med tidligere metrobyggeri, og det forekommer derfor meget lidt betryggende, at man først nu har fundet ud af, at 40 % af strækningen ikke består af stabile kalklag men af løs jord og mudder. Metroselskabet postulerer, at intet vil ske med bygningerne på den lange linjeføring, igen begrundet med deres erfaringer fra tidligere byggeri. Samtidig vil de dog ikke give nogle garantier for at sætningsskader, vandskader og lign. ikke vil forekomme.

Nu forsøges 4 stationer hævet – begrundelsen er, at rejsetiden forlænges, når stationerne ligger dybt. Det er også korrekt, men da stationsplaceringerne har været kendt længe, her tænkes bl.a. på Kgs. Nytorv, og ligeledes dybden af stationerne, kan det undre, at de først nu foreslås hævet. Det må sandsynligvis tilskrives den skrantende projektøkonomi, men også en ugenomtænkt plan for hele cityringsprojektet.⁴

Allerede nu - før første spadestik - ses et budgetskred på flere milliarder kroner vedrørende Cityringen. En budgetoverskridelse, der forsøges imødegået ved at sløjfe sikkerheden i tunnelen, uden at man tilsyneladende har gennemført den helt relevante risikovurdering vedr. fremtidige trusler som terror og klimaforandringer; Da Danmark er et - efter PET's og regeringens vurdering – muligt terrormål bør dette medtænkes i vurderingen af metroens sikkerhed. I tilfælde af angreb mod metroen, vil der i høj

¹ Se bilag 1,2,3

² Se bilag 5

³ Se bilag 6-15

⁴ Se bilag 16,17,18, 19

grad blive brug for nødsakke. Montering af sprinklere i de førerløse tog kan ikke i tilfælde af et terrorangreb erstatte de 15 redningsskakte, der nu skal spares væk for at få budgettet til at se pæner ud. Hvis metrotunnelen efter et terrorangreb bliver fyldt med vand, er der ikke brug for sprinklere. Ifølge brand- og redningschef Niels Ole Blirup er han på intet tidspunkt blevet kontaktet af Metro ang. fjernelsen af 15 nødsakke, som han mener, er en dybt risikabel beslutning idet muligheden for at komme ud af tunnelen er stærkt begrænset uden nødsakke.

Af OECD's rapport fremgår det, at vandstanden i København over årene vil stige op til 2 m. I så tilfælde, vil metroen blive oversvømmet – der fremgår af VVM rapporten ingen noter eller referencer til de påvirkninger klimaforandringer vil have på metrosystemet, eller hvilke tiltag der er gjort for at imødegå dem⁵.

De afskrækkende erfaringer fra et ganske tilsvarende byggeprojekt under den historiske del af Amsterdam vækker ligeledes stor bekymring. Skønt der i lang tid er blevet råbt op om problemet, er det tilsyneladende gået hen over hovedet på regeringen, kommunen og Metro. I ekspres er projektets ledelse på vej til Amsterdam for at kunne vurdere det, der i Amsterdam har været en kendsgerning siden begyndelsen af juni; nemlig omfanget af den budget- og konstruktionsmæssige fadæse⁶.

Det nuværende sammenbrud af Amsterdams stort anlagte Metroprojekt indtrådte den 11. september 2008, da flere beboede bygninger i hast måtte evakueres midt om natten. Det, skønt alle forsikringer om forsvarlighed fra entreprenørernes og de projektansvarliges side. Følgerne er stadig uoverskuelige. Projektet i Amsterdam er suspenderet af borgmesteren, efter et massivt skred både i tunnelen under det historiske Amsterdam og i budgettet på mange milliarder kroner. I Amsterdam må det således konstateres, at der foreløbigt er brugt tre gange så meget som budgetteret, og at ingen p.t. ved, hvordan man skal komme videre, eller hvad det vil koste. En skarp iagttagelse af den Hollandske metro har udtrykt det således:

"The consequences are first financial; secondly an important delay, and finally a considerable loss of public support."

I Warszawa kom licitationen på byens planlagte metro nylig ud med et bud, der var dobbelt så højt som budgetteret.

Der er derfor al mulig grund til at tage sagen vedrørende budgetvurderingen, linjeføringen og stationsplaceringen meget alvorlig.

Når talen falder på stationsplaceringen Ved Christiansborg skal følgende nævnes; På høringen i Vartov i midten af september var borgernes anke bl.a., at stationen vedbliver at hedde 'Ved Christiansborg'. Titlen var en arbejdstitel bedyrede Metroselskabet, men skønt alle øvrige stationer har skiftet navn til den egentlige beliggenhed, fastholder Metro 'Ved Christiansborg'. Det undrer os fortsat, at Metro og Kommunen på denne måde forsøger at tilsløre sandheden om den reelle stationsplacering.

Samtidig skal det fremhæves, at Gl. Strand er en af de stationer der ikke hæves. Stationen ligger fortsat på 25 m. dybde af sikkerhedshensyn. Med Strøget som den potentielle "passagerkilde" er der et stykke vej herfra til stationen på Gl. Strand - dertil skal lægges transporttiden ned til stationsplateauet. Da stationen ikke er en forbindelsesstation kan man forestille sig at mange af ovenstående grunde vælger stationen fra, da det simpelthen er hurtigere og nemmere at gå til enten Rådhuspladsen eller Kgs. Nytorv der begge har forbindelseslinjer i form af S-tog, metro eller bus⁷. Efter udsagn fra Torben Johansen, Metros tekniske direktør, anslås en typestation til at koste ca. 600 mill.kr⁸. Ved stationen på

⁵ Se bilag 20,21,22

⁶ Se bilag 23

⁷ Se bilag 24

⁸ Telefonsamtale mellem Torben Johansen og Peter Bindner.

Gl. strand bliver beløbet derimod væsentlig højere – en skønsvurdering lyder på ca. 1 mia. For disse penge får kommunen en station uden forbindelser, et ikke særlig højt passagertal og en ødelagt oase i indre by.

Risikoen for at netop dette stop medfører store forsinkelser grundet arkæologiske udgravninger og uforudsigelige komplikationer som følge af områdets sensibilitet, vil udskyde Cityringens ibrugtagen og dermed fordyre stationen. Når formålet med metrosystemet hovedsaglig er at få folk fra forstæderne til at bruge det offentlige, virker det ulogisk at afgreningskammeret mod Brønshøj er sparet væk og at man i stedet vælger at satse på en meget dyr stationsplacering et sted, hvor der faktisk er udmærkede muligheder for øvrig offentlig transport.⁹

De protester der har rejst sig omkring etablering af en station på Gl. Strand, bliver arrogant afvist af både kommunen og Metro med henvisning til forandringsuvillighed og manglende evne hos borgerne til omstilling¹⁰. Vi mener faktisk ikke at være tilbageskuende – tværtimod; ved at bevare Gl. Strand og i øvrigt flere af de smukke områder København stadig besidder – er vi med til at vise eftertiden, hvad København også er. Vi har aldrig indikeret, at vi ikke ønsker en Cityring eller et alternativ til denne. Vi mener blot, at København har råd til og – som den smukke by den stadig er – mulighed for at bevare historiske pladser og grønne anlæg uden at skulle gå på kompromis med fremtiden. Vi skylder vores efterkommere et godt kollektivt netværk, men så sandelig også en forståelse for den historiske værdi København repræsenterer.

Vi anmoder med baggrund i ovenstående om, at projektet revurderes grundigt. Samtidig bør projektet bistås af uvildige konsulenter, idet Metroselskabet ikke i den foreliggende situation bør kontrollere sig selv, som tilfældet er nu. At risikere en skandale som det hændte med Ørestadsselskabet omkring den forrige metrostrækning vil være en katastrofe både økonomisk, men også politisk¹¹.

Samtidig beder vi om, at det manglende kapitel i VVM-rapporten, vedr. de sociale og kulturelle miljøbelastninger, drøftes og behandles. Dette er slet ikke nævnt i rapporten – på trods af at københavnere skal leve med dette byggeprojekt de næste 10-15 år.

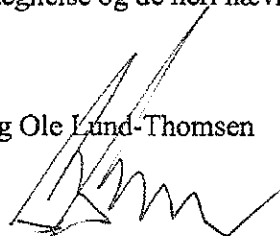
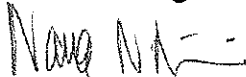
Endelig finder vi, at der bør ske en grundig ny vurdering af, hvordan de valgte stationsplaceringer også på langt sigt påvirker det kulturelle miljø. Der bør lægges særlig vægt på de rekreative byrum der inddrages og som bagefter vil stå ubenyttede og gølge. Et byggeprojekt som Cityringen må medtænke, at i så små byrum skal der tages hensyn – ikke kun til beboerne i området, men til alle brugere af byrummene.

Vi vil tillade os i løbet af næste uge at sende kopi af dette brev med bilag til Trafikudvalget.

Der vedlægges en bilagsfortegnelse og de heri nævnte bilag.

Venlig hilsen

Nanna Nørregård-Nielsen og Ole Lund-Thomsen



På vegne af Borgergruppen til Bevarelse af Gammel Strand.

⁹ Bilag 25,26,267

¹⁰ Klaus Bondam, Information 30/9 2008.

Jesper Christensen, Politiken 30/9;

»Vi har hørt, hvad de har sagt, men jeg mener fortsat, at det er den rigtige placering. Der er jo planer om en meget nænsom metrostation. Der er ikke nogen tvivl om, at det metrostop bliver bygget med start i slutningen af 2009(...) siger socialdemokraternes gruppeformand Jesper Christensen (S). (Og medlem af Metros bestyrelse, vores notat.)

¹¹ Se bilag 28,29

BILAGSFORTEGNELSE:

- 1) Peter Olesens Blog på Berlingske Tidende publ. 29/9 2008
- 2) Hans Larsen, Berlingske Tidende, 30/9 2008
- 3) Hans Edvard Nørregård-Nielsen, Weekendavisen, 28/9 2008
- 4) Ole Lund-Thomsen, kommentar i Berlingske Tidende d. 22/9 2008
- 5) Hans Larsen, Berlingske Tidende, 2/10 2008
- 6) Marchen Neel Gjertsen, Information, 30/9 2008
- 7) Birgitte Kjær, Politiken, 25/9 2008
- 8) Jesper Knudsen, Politiken 26/9 2008
- 9) Kristian Bach Petersen, Urban, 7/10 2008
- 10) Høringssvar fra ATP-ejendomme, Gothersgade 49
- 11) Høringssvar fra Akademiraadet, Charlottenborg
- 12) Høringssvar fra Jens Christian Grøndahl, Læderstræde 36 og Peter Hiort, Gl.Strand 52
- 13) Høringssvar på vegne af Louis Poulsen, Restaurant Thorvaldsen
- 14) Indsigelse mod høringsfristen ved Advokat Ole Lund-Thomsen
- 15) Afslag fra kommunen på indsigelsen mod høringsfristen
- 16) Hans Larsen, Berlingske Tidende, 1/10 2008
- 17) Birgitte Marfelt, Ingeniøren, 1/10 2008
- 18) Birgitte Marfelt, Ingeniøren 2/10 2008
- 19) Birgitte Marfelt, Ingeniøren 6/10 2008
- 20) Birgitte Marfelt, Ingeniøren 6/10 2008
- 21) Birgitte Marfelt, Ingeniøren 6/10 2008
- 22) Jens Ejsing, Berlingske Tidende, 7/10 2008
- 23) Birgitte Marfelt, Ingeniøren, 3/10 2008 + øvrige Amsterdam-artikler
- 24) Kort over metrostationer med 600 m. reglen
- 25) Gladsaxe Byråd, 14/11 2007
- 26) P4 København, 19/9 2008

27) Hans Larsen, Berlingske Tidende, 25/9 2008

28) Ulrik Dahlin, Information, 8/10-2004

29) Margrete Auken og Per Henriksen, Politiken, 16/1 2007

Berlingske Tidende. Blog

Gammel Strand i fare

Af Peter Olesen Mandag den 29. september 2008 kl. 12:38

Endelig gik der hul på bylden: Den ellers godt skjulte nyhed om, at Gammel Strand i København skal spoleres til ukendelighed, sprang tirsdag 23.9., da advokat Ole Lund-Thomsen tog sagen under kærlig og kyndig behandling i en kommentar i Berlingske. Jeg troede ellers, jeg skulle være den første, flere dybt bekymrede havde allerede kontaktet mig, og jeg sad på spring. Magen til godt skjult nyhed skal man lede længere efter. Det er ikke typisk offentlighed i forvaltningen.

Endelig skal København som de fleste andre storbyer have en ordentligt og udvidet metroring, det trænger vi også til, så vi kan få flere biler ud af byen. Og når der skal etableres metro, giver det sig selv, at det skaber uro og gener for byens borgere og for byens trafik. Det kan ikke være anderledes, der skal graves, køres jord væk, etableres stationer og meget mere. Det er ikke sjovt, mens det står på. Men bagefter, bare vent.

Omvendt er det vel værd at debattere, hvor de nyetablerede stationer skal placeres. Det er umuligt at forestille sig, at der vil lyde jubelskrig overalt. Nogen vil føle sig gået for nær og generet.

To af de nye metrostationer skaber dog ekstra debat og skal have ekstra opmærksomhed: Gammel Strand og Marmorkirken.

Gammel Strand skal stort set lukkes i 10 år. Alle fortovsrestauranter nedlægges, kælderrestauranter hænges, mens der graves, og piloteringen kommer under risikabel behandling. Husene risikerer at vakle faretruende. Louis Poulsens showroom og nye domicil i nr. 28 hænges gevaldigt, det samme med Kunstforeningen og alle beboere på Gammel Strand. 10 år er lang tid. Folk er rasende og er gået sammen i et

forsøg på en nyttig aktion. Forståeligt nok. Det må kunne gøres anderledes. Hvad med en station på den anden side af Højbroen - hvor træet med bænken står på Ved Stranden eller ved selve Højbro Plads? Mere nænsomt og med større respekt for det historiske område Gammel Strand, som endelig efter mange år som P-plads er blevet et af byens mest menneskevenlige og attraktive steder at slå sig ned – ud til kanalen. Stationen hedder Christiansborg og skulle egentlig have ligget tættere på Christiansborg, ved jeg. Det skal den så åbenbart ikke mere.

Det bør gøres om, der bør lyttes, inden metroselskabet laver ubodelig og uoprettelig skade på et værdifuldt område.

Og det samme ved den smukke Frederiks Kirke også kaldet Marmorkirken ved Amalienborg. Her er folk også i oprør. Her er kirken også truet – i lang tid fremover.

Respekt tak – for de historiske områder! Og for de folk, som gravearbejdet og etableringen af metreringen berører. En ordentlig og reel debat før beslutningen træffes, ville være klædelig. I stedet for dette ikke specielt klædelige luskeri. Det burde bestemt ikke være for sent at få den reelle debat med de berørte parter. Høringsfristen er uforskammet ultrakort: 1.10., det er på onsdag. Så det haster, det er nu!!!

Husk: debat kan flytte holdninger.

Beboerere er oprørte over metro ved Gl. Strand

Fredningsgruppen for Gl. Strand indsendte i går 3.000 underskrifter mod placering af metrostation på Gl. Strand. Den vil ødelægge deres traditionsrige kanalplads, mener den. Foto: Peter Helles Eriksen

I dag modtager Københavns Kommune 3.000 utilfredse borgeres underskrifter imod et metrostop ved Gl. Strand. Men planerne ændres ikke, lyder svaret.

Af Isabella Hundt Røhmann Sidst opdateret tirsdag den 30. september 2008, 22:35

Fornyelser i middelalderhovedstaden vækker ivrig debat rundt omkring i byen. Denne gang gælder det et metrostop ved Gl. Strand i forbindelse med den nye Metro Cityring, der skal gøre det muligt at komme gennem byen med offentlig transport på 25 minutter (se grafik nederst i artiklen).

Fredningsgruppen for Gl. Strand, der har ca. 30 medlemmer, indsendte i går 3.000 københavnske borgeres underskrifter til Københavns Kommune, som de håber vil rykke beslutningen om at ødelægge deres traditionsrige kanalplads.

»Problemet er ikke anlægsperioden, der er jo nogen, der skal have de gener, når man bygger noget nyt. Men problemet er, at de ødelægger et stykke kulturhistorie i København ved at bygge på Gl. Strand, der aldrig kan blive genoprettet.

Det er jo ikke, fordi det bliver en form for en parisisk station i den ene ende, de kommer til at inddrage hele pladsen, og det vil aldrig blive det samme igen,« siger Nana Nørregaard-Larsen, der er sekretær i Fredningsgruppen, og påpeger, at de slet ikke er imod Metro City-ringen, men blot anfægter dette stop.

»Vores forslag er, at de dropper det metrostop. Det bliver meget dyrt i forhold til, hvor stort behovet egentlig er for et stop lige der, for Kgs. Nytorv ligger rundt om hjørnet. Det virker for ugenemtænkt,« siger hun.

Revner i bygningerne

Finn Wimmelmann Larsen, der er uddannet arkitekt, og er direktør og projektkoordinator i Københavntunnelen ApS, vurderer samtidig, at der »absolut« er en fare for, at de gamle bygninger langs Gl. Strand ikke kan holde til byggeriet, som det har været tilfældet

ved et metrobyggeri i Amsterdam.

»Man kan risikere revner i bygningerne, fordi egetræsstolperne får ilt og kan rådne, når grundvandet sænkes. Det er især metrostoppet ved Marmorkirken, der er berørt af dette, men så sandelig også Gl. Strand,« siger han.

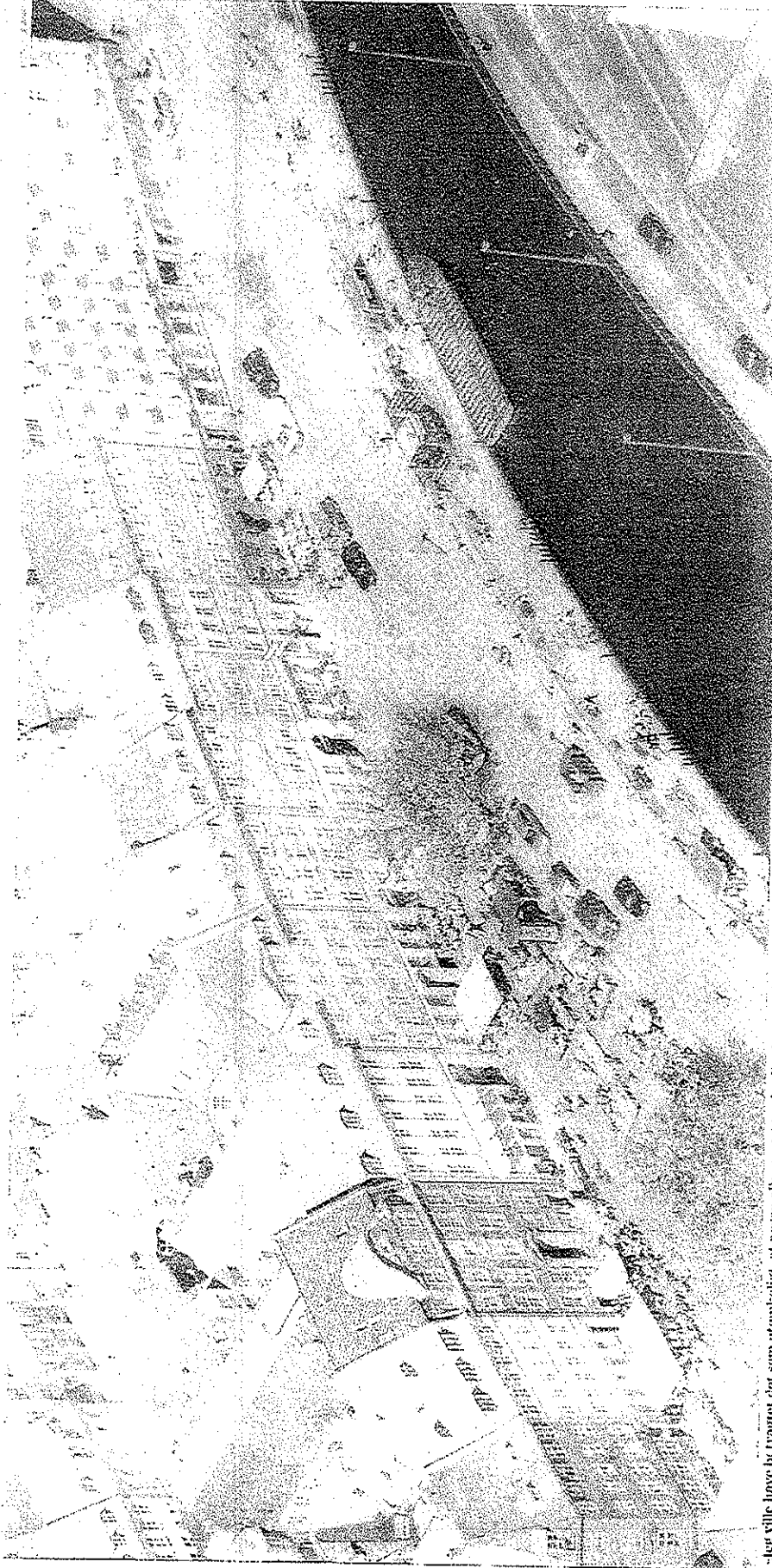
Teknisk direktør i Metroselskabet Torben Johansen er dog ikke bekymret:

»Vi vurderer ikke, at der er nogen fare, vi kender, som vi ikke kan håndtere,« svarer han.

På Københavns Rådhus gør modstanden heller ikke det store indtryk:

»Vi har hørt, hvad de har sagt, men jeg mener fortsat, at det er den rigtige placering. Der er jo planer om en meget nænsom metrostation, Der er ikke nogen tvivl om, at det metrostop bliver bygget med start i slutningen af 2009, Og jeg er sikker på, at København og de gamle huse, også står der, når vi er færdige med at lave Cityringen,« siger socialdemokraternes gruppeformand Jesper Christensen (S).

Læs mere i Peter Olesens blog "[Gammel Strand i fare](#)"



Jeg ville have få taget det som utænkeligt, at nogen eller noget turde eller kunne aflyse Gammel Strand. Men som bekendt, hvad hjælper det sådanne vest, når detten kommer fra hjertet. - skriver Hans Edvard Nørregård-Nielsen.

kommentar. Man kan ikke lade være med at skæve bekymret til det i denne tid, hvor metrostationen på Gammel Strand rykker nærmere og nærmere som et onde, der ligesom andre sorte huller risikerer at opsluge stjernerne omkring sig.

Om at tro uden at se

AT HANS EDWARD NØRREGÅRD-NIELSEN

KØBENHAVN - Mange var vel usker hastig for vandring, men ingen af os, alle penge har skidt en vækst, som løfter dem, der står på vakkere fødder, og i udsigten til at kunne og have, og i idens år behøver det fra udførelsen af sit indhold i byen rejse det ene glansue ved siden af det andet. Arkitekturen er ikke havet over kritik, for nu at sige det på lyst, og resultatet har en hællemærke - bebyggelsen langs havnen, i det at det overvejes med den overordnede planlægning, at en plan kunne have lagt ned over dette store frimærke. Ikke behøver ikke som ofte ellers i arkitektur at sammenfatte bygningerne i klar ad gangen, men kan uden videre det ene fra det andet. De taler sig med en fortere stift uenglede ånd, som det er i den gamle bydel, og gerne vil næppe komme til at tilhøre det danske kulturarv, for de rummer ikke andet og mere end en monumentalisering af de interesser, som har rejst dem.

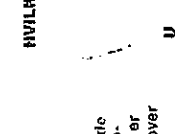
Det er en skam, langs havnen blev nærgangen af indsigelser i rettet til den videre omgivelser ved hjælp af en række forskellige forslag, som den overordnede indretning, der ikke mindst skulle bevare kontakten med selve havnen. Nærliggende kan man blivende koneserangeringer med en række skulpturer, men det har efter min mening aldrig været meningen med bebyggelsen.

Men vi har usikkerhed, selv om man siger på de uendelige brede grader, hvor denne nye arkitektur ikke mindst har sin åndelige baggrund. Det er under tiden tænkt at skulle bruge sine fritimer på at argumentere med en magtstod, der har folk ansat til med et par elegante svirp i hånden at påvise, hvordan kritikken er skudt langt over målet og derfor, som det hedder i dag, ikke har nogen gang på jorden. Derfor tror man skulle og for sine grekkl klar til venter, men selv om man efterhånden er blevet fordrøvet fra sin natur, ville jeg gerne bevare nogle rester af min barndom og dens kæmp for alt hvad det har været.

Der bliver for et styk såvel ikke bare lagt vægt på, at et vindue på en prik er magen til det kassable, der skal erstattes, men desuden at replikken er uldret med samme slags vækst som før - et par hundrede år siden. Medens man måske glæder sig over denne hærdragnet, bliver hele den sammentænkning, vinduet harer hjemme i, under tiden smadret. Eller man har været som for tiden oppe i København store penge på at overbevise en skrant med noget vandret for ved hjælp af det begyndende lovfald at påvise, at der er flyttet et skridt på en bank, som ikke ellers kan ses.

Næste

JOLA SIGMOND
konstruerer nye opgaver hver uge.
Hvis De kan finde de rigtige svar på de nævnte og mellem-svare spørgsmål, er Deres intelligens over gennemsnittets.



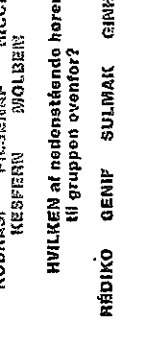
U M A G E K L O D S

HWILKEN figur hører mindst til de andre?



HVORFOR ser den ud fra den syttende side?

Mellemsvær 1



HWILKEN af nedenstående hører til gruppen ovenfor?

Mellemsvær 2



HWILKEN af disse skal stå på spørgsmålstegnets plads?

svare på Ascespidsen af fjorden, netop tydelig, men som det ganske rigtigt bliver sagt af dem, der skal benytte det, er København alligevel mange steder så uvelkommen, at man lige så godt kan sige, den projekterede udbygning af Ascespidsen over i bukken i København angiver denne udbygning ikke mindst sammen med den nævnte af veje, som skulde have ledt frem til en energisk forgrænse af veje, som byen. Nu går fejrerne fra Sjølands Older, og derfor slæber man sig på de store trafikke ad bebyggelsen i den vestlige frem til de færge, som med fordel kunne have udført fra København.

Sådan er det så meget, som viser, at den gamle Gud ikke længere lader et område, og der tilfældigvis forstod følges ad. Ligesom lignende efterhånden er kommet langt ud bygdningen, er der barekraner som har overtaget en god del af den planlægning, der skulle sikre muligheden for et fælles vedbælg i de nye omgivelser. De ansvarlige dyrker udviklingen som en nødvendighed af stå og trer sig på baggrund af deres instikelse så lidt byghave frem, at jeg på min vej gennem landet ofte er færdig over at skulle levere en slags forsvær for deres forordninger.

DET andelse, der folks, præger rækken af bygninger langs Kalvebod Bølge-knave værne blev et væk stykke København til deling, men nu oplever man i stedet, at inden fra den slags steder begynder at at holde sig på den indre by og de små haderheller her, som i mindre grad er blevet planlagt, men er opstået fordi mennesker gennem tiden har følt sig hjemme her.

I den forbindelse har der samlet sig en mere og mere angstelig interesse omkring den projekterede metrostation, som af alle mulige eller umulige steder er havnet på Gammel Strand med mange forsinkelser om, at den skal vi nok blive glade for. Det tror jeg gerne, og jeg er endvidere hell på lige med de gamle romere, der fastslog, at det er nødvendigt at se, men ikke nødvendigvis at leve. Selv det indre København ville få ligeså, hvis det ikke blev sæt til den nævnte udvikling, og på trods af byens størrelse er en metro fra Rådhuspladsen til Kongens Nytorv om ikke en nødvendighed så en bekvemmelighed, som man til vil glæde sig over.

Men hvordan skal det på betryggede vis blive plads til det under midtlederen, og hvordan vil den som et afskudt fremmedlegeme komme til at fungere på Gammel Strand? Metrostationen på Kongens Nytorv har længe været sig betragte som et stræt og af væsen godt eksempel, der ikke bare giver omgivelserne men også folk på vej over

helt udelukkende mere her i væggen, de små pyramider inder, et afskudt og senere færdig bygget af og så endda foruden at den skal, som C.F. Hansen vil byggede fra og så, hvis man med fordel vil, og vigtigst af alle, helle-niemens måde og sollystene ad.

Metrostationen er mere bebygget med nærheden af omgivelserne og ikke med det hus, der skal smække sammen med. Det må være en fantastisk ikke-ryper, som har føret det byrum, og man kan ikke lade være med at skæve belysning til det i denne tid, hvor metrostationen på Gammel Strand rykker nærmere og nærmere som et område, der ligesom andre sorte buker risikerer at opsluge størrelse omkring. Det er Gammel Strand, men således også Højbro Plads og Ved Stranden, der alle repræsenterer den vildnede blanding af vråde og sollyst, som i det hele taget præger området.

Der er et utaligt græs til bebyggelse, var det nu græde: Gammel Strand, der er et af Københavns små hjørterum og indtil skrivelse stund ville jeg have betragtet det som utænkeligt, at nogen eller noget turde eller kunne allivare plænkning. Men som bekendt, hvad hjørnet den skudsikre vest, når det kommer fra hjertet.

Det kan godt være, at vi får en metro, men ved det vel-besøgte møde på Vartovs for snart et par uger siden, som byens ældre havde været de ansvarlige myndigheder til at arbejde, fremgik det, at metrono tillydeligvis stadig er et abstrakt, der mere eksisterer i de uoplyttede hoved end i et gennemarbejdet projekt. Hvad er konsekvenserne af den tanke, som skal ned ved Rådhuspladsen og et par rammer efter en ved Gammel Strand, og hvordan skal metrostationen indføres?

Det må være med at tro på mig, men set jer ned ved en af de mange færdige smækker, der fra hjørnet af Naboløs strækker sig op langs den fredede facade af Rådhuspladsen. Det gør ingen ting, at det er lidt småkølt eller dryppende, for pladsen har et væsen, der eksisterer i et stæve. Så sådan man over sin enkle at og faldet et smil, følelse med et indre menneske, for man finder betydning i omgivelser, der er blevet snit-pæne at alle dem, der har været her før.

MAN kunne som alternativ til en arkitektur-konvention henviser til alt det, man kan se fra sin plads under porten og i lyden fra digteren, som i et bekvemt og præcis at gøre Chopin kunsten efter. Det er i et langt stræk den markante af bebyggelse, som blev rejst efter den store brand i 1795, det er et solidt indre-udbygget, der lægger bånd ind i

indbælt, og om, som hjørnet ligger Højbro Plads, som J.H. Kær og Peter Nyby, siden gennemført assisteret af Jørgen Nørgaard svantes, at den skulle have et lig med med en god del af Skulpturhjørnet. Tænk om det! Højbro Plads er på hovedet, der i smæk og søjler, der rundt om hjørnet til den bodehænder-øvre, Skulpturhjørnet, står på fundermenterne af Jørgen Nørgaards byplan, for han byggede som gættet det omgivelser. Oppe fra vinduerne hos H.C. Andersen møder man i det hele taget Kongens København i øjeblikket, mens den franske forfatter Céline havde kamt sig oppe under taget, da han blev arresteret.

Det er et hav af stemmer, som fra hver sin tid og med hver sin baggrund begynder sig sammen i en bebyggelse, der har strækker sig opad fra det gamle sandhøved næret, hvor stenslenderne engang slog sig ned. Absolut sidst ikke uden grund højt til, bestemt i Højbro Plads, der over fra Ved Stranden, ja kan man høre Niels Bølle. Her så Jørgensen sig ind til det København, vi kender fra hans malerier, og Christian IV har ordet på sine hjørner ved Holmens Kirke og Korsen. Følger man Kransen af arkitekter omkring kamalen er der værker af bl.a. Thast, de Lange, Thaurh, Eigtved, Haussner, C.F. Hansen og Knudsen.

Jeg tager ikke bare om luse, men også om den bestemt, men udefinerlige stemning, der kan også mellem dem, og jeg er ikke borte om at betragte den lille selvgruede krog som det sted, hvor man som sagt bedst kan trække vejret helt gennem i København. Her trækker C.F. Hansens sløbs-kirke, trods sin romerske tvungne lige så yndet på sit kanalerne som en etfald på søvnen. Ved siden af ligger Thorvaldsens Museum af M.G. Bredesbøll, tungt læst med de skulpturer, der engang mere end noget andet var med til at gøre København til en europæisk by. Hovedstrømen har ikke bevaret flere af sine lag eller mere af sin erindring nok end andet sted, og indet af respekt for nogle folks behov for en fart af komene fra Kongens Nytorv eller Rådhuspladsen til Gammel Strand, må der være grænser for, hvor uprettelige skæden det bør forvoldes.

HWILKEN København Kommune eller metrono har et generelhed, der hæver dem over en lettere skæps. Jeg kunne godt tænke op, men betragter denne sag som for alvorlig til, at der bør graves skrivegrave, der kan vise sig unødigt, hvis man fra ansvarlig side ville fremlægge en fyldtstående og overbevisende dokumentation for, hvordan man agter at lade pladsen genopstå med metrono og et virvar af henkastede styler.

Jeg ville ønske at få min lille skæps gjort til skamme.

SWAR

HWILKEN af disse skal stå på spørgsmålstegnets plads?

LOSRINGER

Metrostation truer Gammel Strand

Af Ole Lund-Thomsen - Advokat
Mandag den 22. september 2008, 22:30

Det er sidste udkald for at protestere mod opførelsen af en planlagt metrostation ved Gammel Strand i København. Byggeriet er dyrt, besværligt, ødelæggende og unødvendigt.

Gammel Strand er et dejligt sted. Måske det allerbedste i hele København.

Det vrirler med liv og gode restauranter med fortovsservering. Gammel Strands daglige brugere har et særligt kærlighedsforhold til stedet, og det trækker mange turister til.

Det er et sted, som har sin helt egen atmosfære.

Det er det gamle fisketorv. Det var her, man i flere hundrede år fra små både landede fisken og puttede den i store vandfyldte stenkar, indtil den kunne blive solgt. Nogle af stenkarrene er her endnu.

På væggen bag mig hænger et maleri, som forestiller Gammel Strand med et utal af små fiskeboder, gamle og små klinkbyggede fiskerbåde og på den anden side af kanalen en sporvogn, som de så ud midt i forrige århundrede. Fisketorvet flyttede i 1958, men på en eller anden måde er det her endnu.

Det er et godt sted. Det ligger lige så godt for lys og sol som Nyhavn, men det er på en befriende måde helt uden den Dyrehavsbakkestemning, som præger Nyhavn. Det er ikke på samme måde som Frederiksstaden med de adelige palæer og Amalienborg fornemt tænkt, men det er heller ikke så kedeligt, og det har sin egen stille fine og næsten aristokratiske charme, og det er nok derfor, at det netop er så rart at være lige her i dette åndehul i byen.

Men nu er al denne herlighed slut. Der skal bygges en metrostation kaldet »Christiansborg« på Gammel Strand.

Og det kommer til at betyde, at her bliver lige så miljøfattigt, åndsforladt og rodet som ved Nørreport Station.

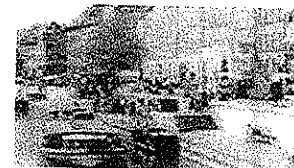
Københavns vugge stod på Gammel Strand. Det var der, man byggede havn for mere end tusind år siden, og det var på en holm over for denne havn, at Absalon anlagde sin borg, hvor det nuværende Christiansborg ligger. Hvor husenes facader nu er, trak vikingerne deres skibe på land.

Under hver eneste brosten på Gammel Strand gemmer sig kulturlag, som efter de foreløbig foretagne arkæologiske prøveboringer kan have en dybde på op til 5 meter.

Hvis disse kulturhistoriske værdier ikke skal gå tabt, må hele området graves ud med krav svarende til høj arkæologisk standard.

Ifølge de foreliggende planer vil hele Gammel Strand blive en byggeplads med et højt plankeværk omkring og kun en smal passage ind til facaderne. Det vil blive vanskeligt at komme til, og fortovsservering på restauranterne vil være udelukket.

Hvis byggeriet af metrostationen gennemføres, vil Gammel Strand – når den tid kommer – være forandret, og det nuværende miljø vil aldrig kunne genskabes, for alle restauranterne vil være væk. De vil ikke kunne overleve byggeperioden. Det må forudses, at Gammel Strands sjæl bliver tabt for altid. Der kommer erfaringsmæssigt i stedet for en Nettobutik til at betjene de rejsende fra Metroen.



Byggeriet af en metrostation ved Gammel Strand vil ødelægge et enestående og uerstatteligt miljø. Foto: Jens Nørgaard Larsen

De foreliggende planer til nyt byrum råder ikke bod på de uundgåelige skader, og logistikken i planerne er i det hele mere end svag. Det kommer aldrig til at fungere. Her er simpelt hen ikke plads nok. Se selv planerne på www.metrocityring.dk.

Hensynet til de kulturhistoriske værdier på stedet gør det umuligt at forudsige, hvor lang byggeperioden kan blive. Dog kan det med sikkerhed siges, at den vil blive betydelig længere end for bygningen af andre metrostationer. Nok ca. 10 år.

Byggeperioden vil også blive forlænget, fordi grundvandsspejlet, som står højt på stedet, skal sænkes, og dette betyder, at husene, som bæres oppe af gamle egetræspæle, skal funderes langs hele Gammel Strand. Opgravningerne langs facaden og i ejendommenes kældre vil sammen med de andre forhold gøre det umuligt at drive erhverv i kælder- og stueplan. I Amsterdam, hvor et tilsvarende metrobyggeri er i gang tæt på kanaler og pælefunderede huse, revner husene trods ny pilotering og sætter sig i den grad, at det i adskillige tilfælde har medført, at myndighederne har måttet forbyde brug af husene. De er livsfarlige at opholde sig i.

Byggeriet, omfanget heraf og varigheden vil påføre de erhvervsdrivende og grundejerne betydelige tab. For grundejernes vedkommende også på længere sigt et værditab som følge af områdets fremtidige ændrede karakter.

Hertil kommer, at omkostningerne ved at bygge en metrostation på Gammel Strand er uoverskuelige og langt større end for andre metrostationer. Eksorbitante omkostninger er den rette betegnelse for det, det vil komme til at koste.

Det ville muligt kunne forsvares, hvis der var et virkeligt påtrængende, næsten desperat trafikmæssigt behov for en metrostation netop her, men det er der ikke.

Fra Gammel Strand og til Metroen på Kongens Nytorv er der 450 meter eller 5 minutters gang, og med den kommende metrostation på Rådhuspladsen, som målt fra den vestlige ende af Gammel Strand kommer til at ligge i en afstand af ca. 500 meter, er såvel Gammel Strand som områderne vest, nord og øst herfor godt dækket ind.

Området syd for en metrostation omfattende Christiansborg og ministerierne i Slotsholmsgade ville få en forbedring, som imidlertid kun ville være marginal, idet en metrostation på Gammel Strand i forhold til Christiansborg Slotsplads nr. 1 kun ville ligge 150 meter tættere på end metrostationen på Kongens Nytorv, som også i forhold til Christiansborg Slotsplads har en afstand på 450 meter, og det er som nævnt kun en kort gåtur.

Er dette virkelig al møjen og omkostningerne og de økonomiske tab værd? Er det værd at ødelægge det enestående miljø på Gammel Strand for altid og for så lidt?

No way. Beslutningen er forkert, og der har været gået meget stille med dørene. Alt for få er klar over, hvad der skal ske.

Det er sidste udkald.

Luk vindue

K hiver i nødbremsen for metrobyggeri

Af Hans Larsen, hal@berlingske.dk

Sidst opdateret torsdag den 2. oktober 2008, 11:20

Der skal laves en ny budgetanalyse og risikovurdering af Metro Cityringen. Det kræver de Konservative på Københavns Rådhus.

Byggeriet af Metro Cityringen i hovedstaden kan ende i en økonomisk katastrofe og få bygninger i Københavns historiske middelalderby til at sætte sig eller falde sammen.

Det frygter de Konservative på Københavns Rådhus, som opfordrer overborgmester Ritt Bjerregaard (S) og teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam (R) til omgående at sikre, at der bliver foretaget en ny budgetanalyse og risikovurdering af det gigantiske projekt til 15 mia. kr.

Baggrunden er, at et tilsvarende metro-byggeri i Amsterdam har ført til store ødelæggelser af historiske bygninger i bymidten på trods af entreprenørernes forsikringer om det modsatte.

Samtidig er budgettet for metroen i Amsterdam vokset med 200 procent. Og de Konservatives metroordfører på Rådhuset, Peter Schlüter, frygter, at det samme kan ske i København.

- Der er mange ligheder mellem København og Amsterdam i forhold til undergrund og udfordringer. Vi må simpelthen have en vished for, at vi ikke ender med en regning på 45 mia. kr. Derfor må vi have en ny analyse af, om alle budgetter holder, siger Peter Schlüter.

Tag på studietur

De Konservative opfordrer Ritt Bjerregaard og Klaus Bondam til straks at pakke kufferten og tage til Amsterdam og sætte sig ind i problematikken, inden det er for sent at træffe nye beslutninger i forhold til byggeriet af Metro Cityringen.

- Med den viden, vi har nu, vil det simpelthen være utilgiveligt at lave en regnefejl på 30 mia. kr., siger Peter Schlüter, som mener, at alarmklokkerne også bør ringe hos Folketingets partier på Christiansborg.

Som omtalt i Berlingske Tidende i dag er budgettet for Metro Cityringen allerede skredet på grund af særlige undergrundsforhold på næsten halvdelen af ringbanen.

Projektet holder alene stadigvæk budgettet på 15 mia. kr., fordi 15 af 20 planlagte nødsakter er sparet væk.

Borgere dybt bekymret

De voldsomme problemer med metrobyggeriet i Amsterdam går også igen i flere af de 200 indsigelser i forbindelse med miljøhøringen om Metro Cityringen.

Bl.a. har Finn Wimmelmann Larsen, der er projektkoordinator i Københavner-tunnelen Aps, udtrykt det således.

- Man kan risikere revner i bygningerne, fordi egetræsstolperne får for lidt ilt og kan rådne, når



Hvis metroen skal bringes tættere på Københavns gamle bykerne kan det ødelægge de historiske bygninger i centrum. Foto: Erik Refner / Arkiv

grundvandet sænkes. Det er især metrostoppelet ved Mariamøkkirken, der er berørt af dette, men så sandelig også Gammel Strand.

Mange borgere har følt, at deres bekymringer omkring byggeriet af Metro Cityringen ikke tages alvorligt, og de Konservative, som er tilhængere af Cityringen, har forståelse for borgernes frustrationer.

- Politikerne på Rådhuset bør for alvor i dette historiske byggeprojekt med så mange og voldsomme konsekvenser for borgerne vise, at de lever fuldt op til deres ansvar, siger Peter Schlüter.

Luk vindue

30. september 2008

Københavnerne er gået bananas

Skrevet af: Marchen Neel Gjertsen

Teknik- og miljøborgmesteren i Københavns Kommune, Klaus Bondam, mener, at danskerne er præget af uvilje mod forandringer, og at en del af de borgerinitiativer, der protesterer mod alt fra højhuse til metrostationer, er et udtryk for den såkaldte BANANA-tendens: 'Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything'

'Københavnere mod højhuse'. 'Nørrebroparken er urørlig'. 'Imod metrostation på Gammel Strand'.

Der er opstået en hær af initiativer, der gennem medier og lokale arrangementer mobiliserer stor uvilje mod forskellige dele af Københavns Kommunes byplanlægning.

Det ene øjeblik vil beboere have bilerne ud af byen og styrke den kollektive trafik, det næste vil ingen lade metrobyggeriet opføre i deres bydel. Og junglen af modstandsgrupper placerer alle ansvaret og kritikken på samme bord - teknik- og miljøborgmesteren Klaus Bondams (R).

Sagerne med brok og klager på Bondams bord vokser for tiden, fortæller han selv:

"Der er jo ikke nogen tvivl om, at der i disse år kommer flere og flere, og også mere ressource- og kompetencemæssigt stærke, synlige borgergrupper."

- Lytter du så til alle de her grupper?

"Jeg lytter sådan set til alt, hvad der bliver sagt, og også til de gode argumenter, der sommetider kommer frem. Men at lytte er jo ikke det samme som at give ret, og det er der, kæden sommetider hopper af. Jeg bruger rigtig meget tid på at tage ud af rådhuset og høre nogle af de her grupperinger, og jeg tror ikke, du finder nogen politikere på mit niveau, som har så aktiv en hjemmesidedebat, som jeg har."

Forandringsuvilje

Men selvom borgmesteren fortæller, at han stiller op til diverse borgermøder og svarer på spørgsmål på www.bondam.dk, så er det ikke det hele, han tager lige alvorligt:

"Jeg må også sige, at der blandt de her initiativer er sådan noget 'NIMBY'. Altså not in my back yard (ikke i min baghave, red.), eller måske et skridt videre til det vi har døbt 'BANANA' - build absolutely nothing anywhere near anything (byg absolut ingenting nogen steder i nærheden af noget som helst, red.). Og det kan man sige, i hvert tilfælde set fra min stol, er et vigtigt aspekt at have med også."

- Men tror du da københavnere er særligt reaktionære eller småkonservative?

"Nej, men jeg tror danskerne generelt har en udpræget grad af forandringsuvilje og også har en manglende evne til omstillingsparathed. Vi har et meget stort behov for tryghed og for, at det hele glider nemt og uforstyrret. Men man kan ikke gennemføre metroarbejdet, uden at det kommer til at kunne mærkes i byggeperioden."

- Men hvorfor kan borgerne ikke se din logik?

"Jeg tror, den kommer fra sådan en vanlig dansk 'det-ordner-systemet-nok-tanke'. Systemet skal nok sørge for, at det hele bliver smertefrit, og at vi ikke får nogle gener af nogen art."

- Så de har bare en fejløpfattelse af det?

"Ja, men det sjove er, at når det så er overstået, er der en tilbøjelighed til at glemme, at det overhovedet har fundet sted."

- Så tror du så på sigt, at de fleste københavnere bliver tilfredse?

"Nej, jeg tror aldrig, at man kan gøre alle tilfredse. Det har jeg erkendt for lang tid siden."

Og nogle af dem, som Bondam aldrig kan stille tilfreds, er ellers pæne, borgerlige mennesker, fortæller han:

"Jeg har været til et borgermøde, der havde stemning af en FCK-Brøndbykamp, hvor der blev buet og ævet, når folk var uenige. Og det er altså pæne almindelige mennesker, som lever et almindeligt liv, og stemmer et sted pænt på midten og muligvis borgerligt. Men de opfører sig, som om de er gadedrenge. Og det er skræmmende, at det er blevet tilladeligt at kalde folk for idiot, hvis man ikke er enig."

- Fordi du selv bliver kaldt for idiot sommetider?

"Nej, det gør ikke noget. jeg er relativt immun."

Ingen effekt

For tiden er det debatten om den nye metroring, der får tusindvis af københavnere til at protestere.

Senest har beboerne omkring havneområdet Gammel Strand igangsat underskriftsindsamlinger, fordi området ifølge beboerne er så bevaringsværdigt, at der ikke kan blive plads til den planlagte metrostation.

Men borgmesteren lader sig slet ikke påvirke af underskriftsindsamlinger, fortæller han:

"Jeg er valgt i et repræsentativt demokrati. Og det siger jeg, fordi det er min helt personlige holdning og også en del af en grundfæstet radikal politik, at antallet i underskriftsindsamlinger og medlemmer i eventuelle protestorganisationer ikke gør indtryk på mig. Det, der gør indtryk på mig, er gode argumenter".

- Hvorfor betyder størrelsen af modstanden ikke noget?

"I et repræsentativt demokrati afgiver du din stemme, når der er valg, og hvis du er utilfreds med den politik, som dem, du har valgt, fører, så må du selvfølgelig arbejde på, at nogle andre får magten."

- Ved du bedre end beboerne, bare fordi du er politiker?

"Nej, jeg er jo sådan set bare en borger, der har fået et kontor på rådhuset. Men som borger skal man huske at udvise en respekt over for nogle faglige beslutninger, og ikke altid kun se tingene ud fra sådan et individuelt behov. Til grund for metroanlægget ligger flere års teknisk og fagligt forarbejde. I hele den her moderne 'høhhø-retorik', som blandt andet den borgerlige regering har ført med sig, er det blevet fuldstændig legitimt at sige: 'Hvad ved eksperterne om den slags ting?' Men de ved faktisk en hel del."

- Frustrerer det dig så, at 10 naboer, der har lavet en lille forening stiller sig op på tv og brokker sig?

"Nej, det er de i deres gode ret til. Men jeg er så også i min gode ret til at anskue sagen fra en anden vinkel end dem, selv om man så får skudt i skoene, at man er højrvøvet og blæser på borgerne."

Source URL: <http://www.information.dk/167180>

Metroplaner kører videre trods protester

Københavnere i tusindvis klager over placeringen af stationerne i metroens udvidelse. Men placeringerne er vedtaget ved lov.

Af Birgitte Kjær

Skrækscenarierne tårner sig op: Sortedamssøen tømmes for vand, så fugle og fisk forsvinder. Den nyrenoverede Nørrebroparken indtages af gigantiske boremaskiner og graves op i ni år. Husene i middelalderbyen ved Gammel Strand er i fare for at synke, og måske dratter Marmorkirkens kuppel ned.

Københavns borgere er bekymrede for, hvordan byggeriet af Cityringen, metroens nye strækning, kommer til at påvirke deres lokalmiljø. For 17 nye stationer og tre store tunnelborepladser vil betyde, at mange kommer til at leve med støj, støv og tung trafik lige uden for deres gadedør i en lang årrække.

Indtil videre har 985 skrevet under på, at de er imod en metrostation på Gammel Strand, 45 støtter en nyoprettet underskriftsindsamling mod en station ved Marmorkirken, 1.188 har signeret en protest mod, at Sortedamssøen skal være metroarbejdsplads, og der er 2.531 medlemmer af Facebookgruppen 'Nørrebroparken er urørlig'.

Stationerne ligger fast

Men lige meget hvor mange og hvor voldsomme protesterne er, kommer det næppe til at flytte noget som helst. For placeringen af Cityringens stationer er fastlagt ud fra omfattende undersøgelser, der viser, hvor arbejdet bedst kan lade sig gøre, og hvor metrolinjen vil komme flest til gavn, når den står færdig i 2018. Og placeringerne blev vedtaget i en lov fra 2005.

I stedet handler en aktuel høring om, hvordan man kan minimere de miljømæssige konsekvenser af de vedtagne placeringer og ikke om placeringerne.

»Den igangværende høring handler om vurderingen af Cityringens virkning på miljøet, som Frederiksberg og Københavns Kommuner har gennemført. Med mindre der under høringen kommer afgørende nye oplysninger om miljøforholdene frem, vil høringen ikke give forvaltningen anledning til at genoverveje stationsplaceringerne«, siger Rebekka Auken Nymark, kontorchef i Københavns Kommunes Center for Byudvikling.

Chokerede borgere

Men mange borgere har først nu fået øjnene op for de konkrete placeringer, og de føler sig hægtet af beslutningsprocessen. For eksempel på Gammel Strand, hvor stationen på planerne optræder med kaldenavnet Ved Christiansborg, men reelt skal ligge på Gammel Strand. Nu arbejder gruppen på at få flyttet stationen over til Christiansborg. Chancen for, at det sker, er dog stort set lige nul.

På Nørrebro er borgerne chokerede over, at Nørrebroparken, som genåbnede efter en stor renovering sidste efterår, nu »af kommunen er godkendt til at blive et helvede i op mod ti år«, som det står i deres underskriftsindsamling. Derfor har de indledt en kamp for at få flyttet den planlagte tunnelboreplads.

Respekterer ikke arkitekturen

Ved Marmorkirken føler beboerne sig også tilsidesat. Her ser det konkrete forslag til

stationen markant ændredes ud end det, der blev fremlagt i 2005. Nu er neogangen ikke længere diskret placeret i 'Tietgens Ærgrelse' – det ubebyggede hjørne, hvor Frederiksgade møder Store Kongensgade – men i stedet rykket ud på selve Frederiksgade, så indkørslen til selve kirkepladsen afspærres.

Steffen Hamann, der for nylig købte lejlighed ved Marmorkirken, står bag en underskriftsindsamling mod stationen.

»Hvem ved, om Marmorkirken med sin selvbærende kuppel, den tredjestørste kuppel i verden, vil kunne holde til de voldsomme og konstante rystelser fra boreri i døgndrift, tung byggetrafik og fremtidig togkørsel klos op ad fundamentet? Den ny plan respekterer ikke arkitekturen og intimiteten omkring kirken«, mener han.

760 lastbiler i døgnet

Også på Østerbro har metroudvidelsen aktiveret beboerne. Henrik Drud bor sammen med sin kæreste og søn ud til Sortedamssøen, som delvis skal tørlægges, og han er oprørt over at skulle bo ud til en byggeplads frem til 2018.

»Det er da fantastisk, at vi får en metro, der tager den tunge trafik ud af byen. Men hvorfor skal vi tolerere at have op til 760 tungtlastede lastbiler kørende forbi i døgnet i otte-ni år?«.

Han har sat sin lejlighed til salg, men i løbet af flere måneder har kun én potentiel køber været ude at kigge. Nu har han startet en underskriftsindsamling under overskriften 'Lad ikke Metrobyggeriet ødelægge Sortedamssøen' og vil ikke acceptere kommunens melding om, at tunnelborepladsens placering ligger fast. Han mener, at loven giver mulighed for genforhandling, og kæmper for, at det skal undersøges, om tunnelborepladsen ikke kan flyttes til Fælledparken, hvor den ikke ville genere så mange.

Mere menneskevenlige alternativer

»Jeg kan ikke forstå, at der ikke er tænkt på de sociale konsekvenser af så stort et byggeri. Der findes en række mere menneskevenlige alternativer, men det tager politikerne ikke seriøst«, siger han.

Borgerrepræsentationen beslutter efter jul, om der ud fra høringssvarene er særlige forhold, der skal tages højde for i anlægsarbejdet. Deadline for protester og forslag til anlægsarbejdet er 1. oktober. Byggeriet går i gang medio 2009.

Printet fra www.ibyen.dk Tirsdag 7. oktober

Ophavsretten tilhører Politiken. Informationerne må alene anvendes til egen, ikke-kommerciel brug.

Artiklen kan findes på adressen:

<http://ibyen.dk/gadeplan/article572981.ece>



Gl. Strand-metrostation rykkes ikke til Christiansborg

Beboere på Gl. Strand vil flytte den nye metrostation til Christiansborg. Men det kan de glemme, siger Metroselskabet.

Af Jesper Knudsen

iBYEN.dk kunne for nylig berette om store protester fra beboerne på Gammel Strand, som ikke ønsker, at der skal placeres en metrostation på den gamle plads langs kanalen.

Vrede røster til kommunens høringer, protestskrivelser og underskriftsindsamlinger var nogle af de midler, som beboerne tog i brug for at få deres budskab igennem.

Hvis bare man rykkede metrostationen et par hundrede meter over på den anden side af kanalen, argumenterede de, så kunne man skåne den smalle plads på Gammel Strand og oven i købet mindske byggeperioden med adskillige år, fordi arbejdet på det relativt lille område med de gamle skrøbelige huse er langt mere omstændeligt, end det vil være at opføre en station ved Christiansborg.

Beboerne er velkomne til at klage, siger kommunen og metroen. Men planerne om at lægge en metrostation på Gammel Strand ændrer sig næppe.

Christiansborg Metro er en dårlig forretning

Arbejdet med at finde frem til placeringen af stationerne på den kommende metroring gik i gang tilbage i 1990'erne. Her foretog Københavns Kommune og staten en række trafikundersøgelser. Og siden hen har Metroselskabet, der skal stå for byggeriet og driften af den nye metroring, suppleret med nogle tekniske vurderinger.

En metrostation på Christiansborgs Slotsplads har været en del af overvejelserne, men, forklarer projektleder Jens Gravgaard fra Metroselskabet, en metrostation på Gammel Strand vil tiltrække langt flere kunder, og få metroen til at køre hurtigere.

»Slotspladsen blev fravalgt af to årsager. For det første vil en placering af stationen på slotspladsen betyde, at der er for langt til de handlende på Strøget. For det andet vil en station på slotspladsen medføre langt skarpere kurver i tunnellerne. Skarpere kurver forårsager nedsat fart og dermed længere transporttid«, siger han og konkluderer,

»En placering ved slotspladsen vil være ensbetydende med dårligere kundegrundlag og længere transporttid. To faktorer som vil forringe Cityringen væsentligt«.

Gammel strand står skrevet i loven

Københavns kommune står for den rent juridiske side af sagen. Og spørger man her, er der ikke meget håb for beboerne på Gammel Strand.

For selve placeringen af metrostationen blev i 2005 lagt fast i en politisk aftale, som København indgik med Frederiksberg Kommune og politikerne i Folketinget. Og skal den beslutning omstedes, skal hele processen sættes tre år tilbage i tid, og de tre politiske parter skal mødes igen, forklarer Rebekka Nymark, der er kontorchef i Københavns kommune og ansvarlig chef for miljøvurderingsarbejdet på metroprojektet.

»Vores juridiske vurdering er, at stationsplaceringerne er lagt fast i loven, og såfremt der

måtte være ønske om at ændre på det, vil det i sidste instans betyde, at aftalen skal forhandles, og at der skal laves ny lov«, siger hun.

Bekymring for gamle huse

Udsigten til ti års larmende byggearbejde lige uden for vinduerne huer ikke beboerne på Gammel Strand, men den største bekymring er imidlertid om de gamle huse, der hviler på trækonstruktioner, kan holde til rystelserne fra arbejdet.

Og den bekymring deler Rebekka Nymark.

»Det er også relevant at have den bekymring, men det er vores faglige vurdering, at arbejdet kan håndteres på en måde, så husene ikke er i fare. Det er en opgave for metroselskabet, deres ingeniører og i sidste instans Københavns Kommune som miljømyndighed at sikre, at arbejdet foregår på en miljømæssigt forsvarlig måde«, siger hun og påpeger, at kommunen stiller særligt høje krav til Metrosekskabet på netop det område.

Printet fra www.ibyen.dk Tirsdag 7. oktober

Ophavsretten tilhører Politiken. Informationerne må alene anvendes til egen, ikke-kommerciel brug.

Artiklen kan findes på adressen:

<http://ibyen.dk/gadeplan/article572675.ece>

Metroklager for døve øren

Flere borgergrupper anklager Københavns Kommune for at dyrke skind-demokrati i forbindelse med høringen om Metrocityringen. Beslutningerne er taget for længst, mener de.

Af Kristian Gach Petersen
07. Oktober 2008

Midt i september var Henrik Drud til borgermøde om den nye Metrocityring. Da han bor i et af de områder, der bliver hårdest ramt af byggeriet, havde han sat sig grundigt ind i tingene. Derfor kom det som et chok, da han til mødet fik at vide, at linjeføringen, stationerne og byggepladserne er fastlagt. Hvis det er sandt, stemmer det ikke overens med Lov om en Cityring §4 stk. 2. Her står der, at godkendelse af den endelige linjeføring samt udformningen og placeringen af stationer først kan ske efter høringen.

"Hvordan kan man som borger have tillid til sine politikere, når der inden høringsrunden er afsluttet, udsendes flyers, hvor der står, at nu går byggeriet af Metrocityringen i gang. Hvor er muligheden for indflydelse så henne?" spørger Henrik Drud.

Kasper Møller Hansen, lektor på statskundskab ved Københavns Universitet, forstår Henrik Druds bekymring og kalder høringen 'en pseudo-proces'.

"Man har udelukket borgere fra beslutningerne fra starten. Hvis man ville have undgået ballade, som den der er ved at rejse sig nu, burde man have inddraget borgerne langt tidligere i processen, det ville have gjort projektet nemmere at sluge. Jeg kan kun anse det som en bevidst, politisk beslutning, ikke at inddrage københavnere tidligere," siger Kasper Møller Hansen.

Morten Kabell, medlem af Borgerepræsentationen for Enhedslisten, kan godt forstå de berørte københavnernes harme.

"Der er ingen tvivl om, at man er kommet til at love københavnere mere indflydelse, end de egentlig får. De store beslutninger er taget for to år siden. Så det, borgerhøringerne kan have indflydelse på, er mindre ting som at formindske gener fra byggepladserne eller skaffe flere idrætsfaciliteter til borgerne på Nørrebro," siger Morten Kabell.

Karin Storgaard (billedet), medlem af Borgerepræsentationen for Dansk Folkeparti, erkender også, at de store linjer er lagt tilbage i 2006 og bliver svære at rykke ved.

"Det er et spørgsmål om, hvad der kan lade sig gøre, og selv om det er ærgerligt at skulle gøre det op i penge, spiller økonomien ind på, om for eksempel en stor byggeplads kan rykkes. Men vi skylder københavnere at læse høringssvarene grundigt og så vidt muligt reagere på dem," siger Karin Storgaard.

9