

TIL FOLKETINGETS TRAFIKUDVALG



“ - Drilling tunnels beneath the wooden pillars that support one of Europe’s oldest cities sounds mad. Yeat this is what Amsterdam decided to do in 2002, when it chose to build a new metroline”.

The Economist, 07.02.09

BORGERGRUPPEN TIL BEVARELSE AF GAMMEL STRAND blev dannet i september 2008 i vrede over, at nogen kunne være så blottet for sund sans og respekt for byen, at det var besluttet at ødelægge Gammel Strand med en Metrostation.

Der er indsamlet ca. 7.500 underskrifter mod denne stationsplacering.

Gruppens medlemmer har skabt offentlig debat om sagen og flere af medlemmerne har brugt hundredvis af timer på at sætte sig ind i projektet om MetroCityringen. De er således godt kendt med problemstillingerne.

Eyvind Vesselbo og Pia Allerslev har foreslået en boret tunnelstation under Slotsholmskanalen med opgang på Højbro Plads, men dette gode forslag er afvist af Metroselskabet uden begrundelse.

Årsagen er, at Metroselskabet kun vil grave stationer ud efter Cut & Cover metoden. Selskabet vil ikke bore stationer. Det er ellers almindelig brugt i udlandet og langt mere skånsomt for bymiljøet.

Det er valget af den gravede metode, der har ført til de klodsede og hærværksagtige projekter på Gammel Strand, ved Marmorkirken og i Stampesgade mv.

Valget af den gravede metode er sket så tidligt, at alternative muligheder end ikke er undersøgt – ikke engang i VVM-rapporten, selv om dette ellers er et lovkrav, fordi en sådan rapport netop skal redegøre for, om skade på miljøet kan mindskes ved brug af andre metoder. Der er end ikke lavet lokalplaner, selv om det også er et lovkrav.

Borgergruppen har klaget til Naturklagenævnet over VVM-rapporten og de manglende lokalplaner.

Borgergruppen har spurgt Metroselskabet om mulighederne for en løsning, hvor stationerne blev boret, men har kun fået det svar, at det ville være dyrere og tage længere tid. På yderligere forespørgsel har gruppen måtte konstatere, at Metroselskabet ikke har undersøgt prisen og tidsperspektivet for en boret løsning. Metroselskabets svar er således et udokumenteret postulat.

Det er gruppens påstand i denne sag, at sagen skal sendes retur med et påbud om, at der skal foretages en undersøgelse af at lave borede stationer i stedet for gravede, herunder en VVM-redegørelse for borede stationer, hvor jorden skaffes bort ved transport i det borede tunnelrør og ikke ved lastbiltransport over jorden.

Det er også gruppens påstand, at der står langt mere på spil, end hensynet til de grupper, der klager over fejlplacerede stationer.

I december i år skal der holdes FN Klimakonference her i landet. Dette topmøde er meget højt profileret og tillægges stor betydning ikke blot globalt set, men også for os her i Danmark. Og med god grund. På et tidspunkt holder indtægterne fra Nordsøoljen op og skal erstattes af noget andet og det mest nærliggende er at være i front med miljøet både teknologisk og holdningsmæssigt. Topmødet skulle helst blive en succes og gavne Danmarks omdømme på miljøområdet – og eksportmulighederne.

Københavns Kommune har i tilknytning hertil udarbejdet en meget ambitiøs miljøplan kaldet Miljømetro-
polen 2015. I følge denne plan skal København gå i spidsen og vise det gode eksempel og i 2015 være centrum for verdens klimapolitik. Den skal være byen med den reneste luft, de fleste parker og det reneste vand.

Disse visioner har intet hold i virkeligheden. I 2015 vil København være den mest forurenede hovedstad i Europa, for allerede, når de delegerede fra klimakonferencen er på vej hjem, vil Metroselskabets grave-
maskiner begynde at arbejde.

Der vil blive etableret 22 meget store byggearbejdspladser, hvoraf de 17 er stationsarbejdspladser, som vil medføre rystelser, støj og luftforurening i et ikke tidligere set omfang, og som vil kræve dispensation fra grænseværdierne, og oven i det vil komme støjen og forureningen fra de mange hundrede (formentlig 800) meget store lastbiler, som hver dag skal køre den opgravede jord væk, og som vil skabe trafikkaos i mange år.

Hele verdenspressen med CNN i spidsen vil være repræsenteret på klimakonferencen. Hvis den skal blive en succes, må den ikke kunne forstyrres af, at Danmark bliver fremstillet som et land, som man ikke kan stole på, fordi de siger en ting, men gør noget andet. Det ville kunne skade os mange år ud i fremtiden.

Der er også hensyn at tage til de mange hundred tusind, som hver dag i mange år må døje med disse byggearbejder lokalt og trafikalt og til dem, der bliver syge. I forvejen dør ca. 500 hvert år af luftforurening i København.

Metroselskabets projekt er meget dårligt gennemarbejdet og baseret på en primitiv model som er stærkt miljøskadelig.

Det er stærkt underbudgetteret, og lovens forudsætning om, at By og Havn skulle finansiere er bristet. Byggepladserne vil forhindre effektivt redningsarbejde ved brand for eksempel ved Gammel Strand, Marmorkirken og i Stampesgade.

Risikoen for gamle og historiske bygninger er alt for høj, og der findes ingen metode til at sikre, at der kan standses i tide, hvis noget er ved at gå galt. Metroselskabet siger, at man kan måle dette, men det er ikke rigtigt.

Selskabet bruger den samme metode, som er anvendt i Amsterdam, og der skete en katastrofe i flere omgange på trods af forsikringer om, at det ikke kunne ske.

Sagen bør sendes retur og bedømmes også af uvildige eksterne eksperter, for sagen har vist, at Metroselskabet ikke ser på helheden, men kun har øje for sin egen Citykarrusel og det anstrengte budget og af hensyn til det har fejlbehandlet og misinformeret offentligheden og politikerne om sagen.

Bilag: Høringssvar, Akademiraadet

23. februar, 2009



BORGERGRUPPEN TIL BEVARELSE AF GAMMEL STRAND

Ole Lund-Thomsen, *advokat (H)*
lt@fwin.dk

Michael Holst, *arkitekt*
mh@arkitekterne-holst.dk

Jens Christian Grøndahl, *forfatter*
jcg.vad@mail.dk



**DET KONGELIGE AKADEMI FOR DE SKØNNE KUNSTER
AKADEMIRAADET**

Akademiraadets opgave er at fremme kunsten og rådgive staten i kunstneriske spørgsmål

Kongens Nytorv 1 Postboks 9042 1022 København K
Tlf +45 33 74 49 10 Fax 33 15 68 41 e-post: info@akademiraadet.dk www.akademiraadet.dk

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling, Rådhuset
1599 København V

Også sendt til cbu@okf.kk.dk

Charlottenborg, den 1. oktober 2008
25.02.40 bem.til VVM-redegørelsen

Bemærkninger til VVM-redegørelse for anlæg af metro-ringbanen.

Akademiraadet skal indledningsvis udtrykke sin tilfredshed over udsigten til, at København med Cityringen får udvidet sit metronet. Vedrørende stationernes placering og udformning har rådet følgende bemærkninger:

Den historiske bykerne er med sine tætte byrum særlig følsom over for omfattende indgreb, hvilket tydeligt fremgår af redegørelsens stationsudformninger ved Gammel Strand, ved Kongens. Nytorv og ved Marmorkirken. Disse steders stemning og rekreative brug vil blive væsentligt forringet af det gadeinventar, som trapper, elevatorer, udluftnings-aggregater og cykleparkering repræsenterer, med mindre der foretages særlige vurderinger af disse forhold, hvilket ikke ses medtaget i den forelagte VVM-redegørelse. Se på Christianshavns Torv og andre metrostationer.

Det undrer, at der ikke er formuleret kriterier for ændringer i de byarkitektoniske værdier, der berøres af de omfattende fysiske indgreb. De arkitektoniske konsekvenser – forstået i bred betydning - ved stationernes indpasning i byens rum vægtes forsvindende lidt i den samlede vurdering.

Man har på et tidligt tidspunkt fravalgt at udbore stationerne til fordel for 'cut and cover' metoden, hvor stationen i princippet bygges ovenfra for til sidst at lukkes i

det oprindelige gadeplan. Metoden medfører en byggegrube i stationens størrelse og fastlåser placeringen af trappe- og elevatorforbindelser og udluftningsaggregater. En boret station kan derimod udføres - ligesom togtunnelerne - uden indvirkning på det offentlige rum, indtil den skal forbindes til gadeplan med nævnte trapper etc.

VVM-redegørelsen viser, at det er nødvendigt at omtænke stationskonceptet, så der udføres borede stationer i de nævnte områder, der har særlige kvaliteter. Stationerne kan placeres under bygninger uafhængigt af eksisterende pladser, og adgangen til dem kan indpasses smidigt i byrummet.

Venlig hilsen

Kristine Jensen
formand for Akademiraadet