

# Indhold

Billedserie 1. Forside: Nørrebroparken, Engstrømgrunden, DSB-arealet

## Loven om miljøvurdering af planer og programmer

Billedserie 2: Nørrebroparken: Boldspil, sociale aktiviteter, Hundeparken og haven

## De fire regnskaber

Økonomi, miljø, sociale forhold, teknologiske fordele/ulemper

Tre teknisk mulige placeringer af hovedarbejdspladsen.

De sociale og miljømæssige konsekvenser

Miljøbelastning er mere end støjgener

Antal husstande, der får støjgener

Fakta

## Argumentation for og imod de 3 placeringer af metrohovedarbejdsplads

Engstrømgrunden, DSB- arealet, Nørrebroparken

## Diskussion af placering af hovedarbejdsplads i Nørrebroparken

Tekniske overvejelser Nørrebroparkens betydning og rolle

Parkens mange funktioner som rekreativt område

## Vurdering af VVM - redegørelsen for Cityringen 2008

## Opfordring til folketingets trafikudvalg

Billedserie 3: DSB-arealet, Engstrømgrunden

Billedserie 4: Fest, selskab og markedsdage i Nørrebroparken

## Bilag

- 1) VVM redegørelsen – undersøgte alternativer (uddrag af kapitel 5)  
0 Alternativet og alternative linjeføringer
- 2) Kort over alle 3 grunde med linjeføring
- 3) Kort over Engstrømgrunden
- 4) Kort over Nørrebroparken
- 5) Kort over alle DSB-grunden
  
- 6) Tabeller over afstande fra boliger til eventuelle byggegrunde
- 7) Tunnelarbejdsplads i Nørrebroparken (økonomiforvaltningen)
- 8) Tunnelarbejdsplads på DSB-arealet (økonomiforvaltningen)
- 9) Tunnelarbejdsplads på DSB-arealet (økonomiforvaltningen)
  
- 10) Tunnelarbejdspladser (økonomiforvaltningen)
- 11) Tunnelarbejdsplads på DSB-arealet (økonomiforvaltningen)
  
- 12) Detaljeret argumentationsliste for og imod placeringer
  
- 13) a-f, Seks debatindlæg
  - a) Åbent brev til borgerrepræsentationen i Lokalavisen for Nørrebro og Nordvest
  - b) Brev fra nabo til Nørrebroparken, Tom Manczak, til borgerrepræsentationen
  - c) ”Lokaludvalget tror på en anden metro-arbejdsplads”, artikel i lokalavisen af Ulrich Wolf
  - d) ”Afsporet metromanipulation”, læserbrev i lokalavisen af Kåre Troelsen og Svend. E. Kristensen, bestyrelsesmedlemmer i FANN.
  - e) ”Billigst er ikke bedst”, læserbrev i lokalavisen af Poul Madsen Formand for AB Bjelken
  - f) ”Tilbud eller valgflæsk”, læserbrev i lokalavisen af Søren Sandahl
  
- 14) Kritik af høringsprocessen (FANN)
  
- 15) Lokaludvalgets høringssvar

## Baggrund - de fire regnskaber

Når Københavns Kommune, Metroselskabet og Staten beslutter sig for en placering af en hovedarbejdsplads for metro, må de afbalancere mange forskellige faktorer, krav, prioriteringer og interesser, for at nå frem til en løsning. Man kan sige, at disse afvejninger optræder i et politisk regnskab, som derefter udmønter sig i en beslutning. Dette samlede politiske regnskab som man må tage i betragtning ved beslutningen, er ikke kun økonomisk i form af kroner og ører, det er til dels også et regnskab, som diskuterer omkostningerne for miljøet og det sociale liv. Desuden er det også et teknisk ingeniørmæssigt regnskab, forstået som de teknisk/praktiske fordele og ulemper forbundet med placeringen. Vi kan altså tale om fire forskellige former for værdier, der må vejes op imod hinanden.

1 Krone øre besparelser/udgifter

2 Miljø forbedring/belastning

3 Sociale gevinster/forringelser

4 Tekniske fordele/ulemper

Kun i en ideel verden vil et valg af placeringen af byggepladsen kunne give maksimalt udbytte i alle fire regnskaber. Da regnskabernes udformning afhænger af metode, definition af værdier, samt afgørelse af værdiernes overensstemmelse med definitionerne, er det i sidste ende en politisk prioritering, bestemt af indflydelse og interesse, som afgør om et regnskab er bedre end et andet. Netop derfor kan man ikke være sikker på, at virkninger på miljøet bliver lige så grundigt dokumenteret som teknisk/fysiske spørgsmål, hvis den interesse som betaler for undersøgelsen, prioriterer hensigtsmæssighed og arbejdsmæssig bekvemmelighed, højere end de såkaldt bløde værdier, som er miljølovens opgave at beskytte.

Argumenterne i denne diskussion vælges desværre ofte før man undersøger de konkrete værdier som burde indgå i regnskabet, værdier som kan kræve et opsøgende arbejde i det område som sagen drejer sig om. I dette tilfælde de 3 realistisk mulige placeringer for metrohovedarbejdsplads på Nørrebro i København. Ofte, som vi har bevidnet i denne sag, manipuleres værdier, så de passer ind i regnskabet.

Ikke desto mindre forsøger samfundets overordnede lovgivende magt, at styrke de såkaldt bløde værdier overfor økonomi og entreprenørvirksomhed, ved for eksempel at formulere love, som skal sikre borgernes ret til at blive hørt og at sikre at miljøet at blive skånet mest muligt.

Denne rapport, som Foreningen af Naboer til Nørrebroparken (FANN) samt Nørrebro Lokaludvalg fremlægger for folketingets trafikudvalgt handler både om miljø og trafik. Miljøproblemerne opstår i et sammenstød med trafikale, politiske og økonomiske interesser.

Besluttende myndigheder kunne se helt bort fra miljø og socioøkonomiske problemer, ingeniører kunne vælge de arbejdsmetoder, som de finder bekvemt, hvis ikke folketingets politiske udvalg og EU netop havde vedtaget love, som skal sikre borgernes og ikke mindst miljøets grundlæggende rettigheder. Man har med andre ord besluttet, at meget vanskeligt definerbare størrelser som demokrati, borgerrettigheder og miljø, (bløde ikke-målelige subjektive værdier) skal inddrages og tages alvorligt i beslutningsprocessen. Det er derfor man har en miljølov, og det er derfor man har pligt til at informere borgerne i god tid før projektudførelse, og det er derfor at man har høringer.

I denne rapport vil vi argumentere for at Københavns kommune og Metroselskabet ikke har dokumenteret alternativer (Bilag1), miljøbelastningen og det socioøkonomiske regnskab tilstrækkeligt grundigt, da man besluttede at Nørrebroparken skulle være hovedarbejdsplads for Metro i 9-11 år. Som borgere på Nørrebro og naboer til parken, har vi forståelse for at ingen af de 3 realistiske placeringsmuligheder – Engstrømgrunden, DSB arealet eller Nørrebroparken er miljømæssigt optimale. Uanset valget af placering vil mange borgere komme til at betale en pris i form af forringede levevilkår, støj, vibrationer og forurening, samt tab af værdier på lejligheder, som fastholder mange beboere i en låst situation, der samtidig forværres af konjunktoren i samfundet.

### Tre teknisk mulige placeringer af byggepladsen

Jesper Christensen bestyrelsesmedlem i metroselskabet og næstformand i borgerrepræsentationen, erklærer i lokalavisen for Nørrebro og Nordvest d.11.02.09 side 26 citat:

”Alle placeringer er blevet undersøgt og resultatet er, at det teknisk set er muligt, at placere en tunnelarbejdsplads på både DSB-arealet og Engstrømgrunden. Miljøundersøgelserne er dog kommet frem til at færrest Københavnerne bliver generet af trafik og støj ved en placering af tunnelarbejdspladsen i Nørrebroparken”.

Denne formulering er særdeles vigtig for problemstillingen, for alle relevante borgmestre inklusive miljø og teknikborgmesteren Klaus Bondam, har hidtil henvist alle henvendelser om spørgsmålet, til metroselskabets tekniske afdelinger og hjemmesider, hvor svaret til foreningen vedblivende har været, at det er teknisk umuligt at vælge end anden placering end Nørrebroparken. På denne måde viser man, at man vil vinde diskussionen for enhver pris og sætte sig på Nørrebroparken uanset argumenternes holdbarhed. Det er med andre ord, fordi det er det mest bekvemme for metroselskabet at benytte denne placering uanset de miljømæssige og socioøkonomiske konsekvenser. Vi mener ikke, at det er i overensstemmelse med fakta, at alle placeringer er undersøgt. Vi kan ikke, som borgere og forening få dokumenteret, hvem har undersøgt hvad og hvornår og med hvilke analysemetoder er man nået frem til konklusionerne. I stedet modtager vi blot en samling løse begrundelser, korrespondancer og dokumentation. Det materiale som Københavns Kommune indeholder ikke data, kun skøn og vurderinger. Med henblik på de førnævnte interesser og prioriteringer, kan man så vælge de konklusioner man finder mest hensigtsmæssige for at opnå, hvad man vil

Alle placeringer er ikke blevet undersøgt og dokumenteret. Det er blandt andet derfor man forsøger at afvise Engstrømgrunden med det argument, at det kræver en ny VVM redegørelse. Hermed indrømmes det, at man ikke har opfyldt miljølovens bestemmelse om at undersøge alternativer, men at man for alt i verden vil have byggeriet i gang uden at sikre sig om undersøgelserne er grundige nok.

Desuden vil beboere på DSB-arealet blive væsentligt mindre generede end beboere ved Nørrebroparken og Engstrømgrunden (Kortbilag 2,3,4,5 og billeder). Engstrømgrundens beboere vil måske blive mere generede end Nørrebroparkens og DSB-arealets. Støjproblemerne vil også i høj grad afhænge af hvilke afværgeforanstaltninger man sætter ind, såsom støjskærme, forsænkninger af støjkluder og afstanden til beboere (bilag 6). Her taler vi altså om et slags støjregnskab, hvor mængden af generede beboere og graden af gener, forsøges sammenlagt. I den forbindelse glemmer man bekvemt, at medtage mange andre væsentlige værdier i miljøregnskabet. Benyttes parken som arbejdsplads i 8-10 år, vil hele Ydre Nørrebro blive meget kraftigt påvirket, især når man betænker, med Nørrebropark-kvarter-løfts egen formulering: Nørrebroparken er en dynamo for Nørrebro.

## De sociale og miljømæssige konsekvenser

For nogle år siden ville man have rystet på hovedet, hvis man påstod, at skyderier var et problem på Nørrebro. Nu er det en beklagelig hverdag som har brændt bydelens navn fast i nationens bevidsthed. Disse skyderier er kun det ekstreme udtryk for de mange sociale spændinger, de mange sociale problemer, som bydelen på grund af relativt billige lejligheder, har påtaget sig for resten af hovedstaden.

Planerne om metrocityringen er udviklet i en højkonjunktur, hvor man ikke kunne forestille sig, at metrobyggeriet kunne få særlige sociale konsekvenser. Ved at omdanne Ydre Nørrebros vigtigste rekreative område – Nørrebroparken – til en byggeplads i ca. 8 år parallelt med byggeriet ved Farumgade mellem Hillerødgade og Nørrebrogade, ved Nørrebro station, metrostationerne ved: Landsarkivet, Nørrebros Runddel, Nørrebros Station, rydningen af Engstrømgrunden (der skal finde sted alligevel), sender man bogstaveligt talt chokbølger gennem et område, der i forvejen af rystet af de ovennævnte problemer. Da tusindvis af mennesker benytter Nørrebroparken, er det ikke vanskeligt at indse, at parkens fravær som dynamo, vil få konsekvenser, da vi taler om en social kontekst, der allerede nu er skrøbelig og latent eksplosiv.

Det er derfor Foreningen af naboer til Nørrebroparken længe har forsøgt, at få borgerrepræsentationen på Københavns Rådhus samt Metroselskabet til at forstå at valget af Nørrebroparken som placering for metrobyggeplads, på ingen måde, kan være den mest skånsomme løsning for befolkningen, når der findes bedre løsninger (Debatbilag 13a-f). Vi indrømmer at ingen af de 3 mulige indenfor rammerne af metroprojektet er ideelle på alle punkter. Men hvis man betragter det socioøkonomiske regnskab som helhed, bliver Nørrebroparken, en underskudsforretning, der ikke kan genoprettes med endnu flere alternative byggerier. Det jo netop den hidsige byggeaktivitet på Nørrebro, som bliver et akut problem. De bløde værdier som miljøloven er beregnet for, udvikler sig langsomt og behøver tid til at finde vækstgrundlag. Man kan derfor ikke argumentere for at alt straks vil være idyl, når metroen står færdig om 10 år. Parken skal genetableres, det tager mindst 1 år og så kan man påbegynde et kvarterløft nr. 2. De ressourcestærke vil forhåbentlig komme tilbage efterhånden, men der af mange andre faktorer end muligheden for at køre med metro, som bestemmer hastigheden, hvormed denne udvikling vil foregå.

Derfor er det meget beklageligt for os, at observere, at de besluttende myndigheder ikke opfatter disse spørgsmål som en alvorlig socioøkonomisk problemstilling, og som følge deraf ikke har valgt at behandle det i VVM redegørelse under "Påvirkning af befolkningen".

## Miljøbelastning er mere end støjgener

### **Antal husstande der får støjgener på de mulige byggepladser**

(Bilag 2,3,4,5,6). Antallet af husstande der bliver generet af støj fra byggepladsen er blevet udregnet i forhold til et afskærings punkt sat til 20 meter. Ved netop at bruge 20 meter som afgørende grænse udarbejder Metroselskabet et skema der viser at 0 husstande ligger inden for den grænse ved etablering af byggeplads i Nørrebroparken, mens både Engstrømgrunden og DSB-arealet har en håndfuld naboer som ligger inden for den grænse.

Virkeligheden ved Nørrebroparken er at facaderne af alle bygninger på den lange Nordbanegade og et stykke af Hillerødgade ligger nøjagtigt på denne 20 meters grænse man har valgt som afgørende afskæringspunkt. Hvis man udvider denne grænse til bare 22 meter får man en stigning på mange hundrede husstande omkring Nørrebroparken, mens stigningen omkring DSB-arealet og Engstrømgrunden ikke er nær så stor.

Det er indlysende at huse der ligger 22 meter væk fra så stor en byggeplads ikke vil opleve mindre støj end dem der ligger 20 meter væk.

## Fakta

20 opgange (200 husstande) omkring Nørrebroparken, mod 0, kommer i "farezonen" hvis man udvider den tilfældige valgte afskærende grænse, som bruges i miljømæssige argumenter fra Metroselskabets side, fra 20 til til 22 meter.

På Engstrømgrunden er den tilsvarende ændring fra 20 til 33 opgange (200 mod 330 husstande).

På DSB-arealet resulterer den samme, støjmæssige ubetydelige ændring i at de 9 opgange bliver til 16 opgange (90 mod 160 husstande). Husk at netop disse lejligheder er bygget med tanke på støjminimering allerede!

Det er tydeligt at en byggeplads på DSB grunden vil støj genere det mindste antal beboere hvilket bør være et miljømæssigt argument.

Hvis man undersøgte den samlede støjbelastning under det punkt som miljøloven kalder redegørelse for påvirkningen af "Befolkningen", "Menneskers sundhed", for alle 3 nævnte placeringer, vil man sandsynligvis kunne konkludere, at mange mennesker vil blive generet i en eller anden grad af støj og vibrationer. De akustiske forhold er alle 3 steder meget vanskelige at vurdere på forhånd, særligt Nørrebroparken, der egentlig akustisk set er en stor kasse. Ved DSB-arealet er der kun én facade som kaster lyden tilbage, nær ved en eventuel arbejdsplads med mange beboere. Ved Nørrebroparken er der flere tilbagekastende sider, dog med større afstand, samt flere tragt lignende gårde som kaster lyden rundt. Ved Engstrømgrunden er der en del beboere nær støj kilden, beboere som også vil blive belastet af det samtidige metrobyggeri ved Landsarkivet, mindre end hundrede meter borte. Spørgsmålet om støj og vibrationsbelastningen er meget kompliceret, idet man, som Metroselskabet selv erklærer ved beboermøder, først kan fastslå belastningen nøjagtigt, når byggeriet er i gang. Alligevel er det eneste VVM redegørelsen taler om, hvor meget støj, der kommer fra kilden indenfor det tilladte, ikke i hvor høj grad den påvirker mennesker. Konklusionen er at støjproblemet er af betydning for alle 3 placeringer. Man kan ikke på forhånd sige, hvor mange mennesker, der vil blive meget eller lidt belastet og i hvor lang tid. Det bør derfor ikke være et afgørende argument for valget af placering. Man kan konkludere, at støjproblemet er væsentligt ved alle 3 placeringer. Stillingen i regnskabet er altså så lige at man bliver nødt til at se på de andre værdier som bestemmende faktor for valget af hovedarbejdsplads. Man bør vægte andre hensyn højere, såsom tab af natur og udfoldelsesmuligheder, og så derefter foretage de nødvendige foranstaltninger som f. eks at etablere støjskærme eller ekspropriation. I denne rapport har vi samlet diskussionens argumenter generelt og detaljeret, så trafikudvalget og transportministeriet hurtigt kan sætte sig ind i problemstillingerne, der udtrykker konflikten mellem de fire regnskaber: Økonomi, miljø, sociale værdier, teknik.

## Argumenter for og imod placering af byggeplads på Engstrømgrunden eller DSB-Arealet

For Engstrømgrunden	Imod Engstrømgrunden
<p>Udarbejdet på grundlag af høringssvar fra Nørrebro Lokaludvalg:</p> <p><u>Trafikal fordel:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nørrebro-station får dobbeltdrift, men desuden får Nørrebros Runddel/ Assistens Kirkegård det også</li> <li>• Efter 100 meters kørsel ad Jagtvej adgang til overordnede vejnet</li> </ul> <p><u>Plads:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Cross over" 190 m kan ligge her eventuelt med vendesporet vendt nedad. (så "Cross overen" efter Tom Manczaks forslag, kan ligge dybt.)</li> <li>• Metropolitanskolen, der står tom fra 2010, kan give skur og kontorfaciliteter</li> </ul> <p><u>Synergieffekt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mellem arbejdspladsen og Landsarkivet.</li> <li>• Der kan etableres forbindelse under jorden mellem Engstrømgrunden og Landsarkivet</li> </ul> <p><u>Støj:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elever på skole tidligere kaldt Jagtvejskolen kan flyttes til Havremarkskolen i de mest støjintensive perioder.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kræver ny VVM redegørelse (fordi den gamle ikke undersøgte alternativet)</li> <li>• Kræver ekspropriation af visse lejligheder, imod princip</li> <li>• Kan genere skolen ved Jagtvej</li> <li>• Cykelpark udskydes</li> <li>• Metroselskabet afviser at der er plads nok. Selvom kravet på 20.000kvm er opfyldt.</li> </ul>
For DSB-arealet	Imod DSB-arealet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Den del af DSB arealet som ligger ubenyttet hen, er større end den til metrobyggeriet ønskede del af Nørrebroparken og kan rumme samtidig opførelse af en mindre aktivitetspark, en hoved-arbejdsplads, og nye boliger.</li> <li>• Hovedarbejdspladsen kan placeres således, at støj og vibrations-kilder vil have væsentlig større afstand til lejligheder end ved Nørrebroparken og Engstrømgrunden. Støjen kan desuden udbrede sig over et område uden beboelse.</li> <li>• Mjølnerparken ved DSB arealet er bygget tilbagetrukket for at tage forbehold for den støj, der kom, som følge af brugen af arealet til rangering.</li> <li>• Ved en ganske minimal korrektion af tunnellens sving under DSB arealet, kan man øge denne afstand mellem støjklender og lejligheder, og samtidig skabe forudsætninger for en skakt direkte over linjen.</li> <li>• Der er særligt gode trafikale muligheder via Tagensvej/Tuborgvej. Desuden giver grunden gode transport- og opbevaringsmuligheder til tunnelmuck og bygningsmaterialer</li> <li>• Metrostationers placering er vedtaget ved lov, ikke justeringer på udsving på linjeføringen. En mindre hjælpetunnel kunne anvendes, hvis man ikke ønsker at justere linjen, og denne hjælpetunnel kan senere udbygges til et forgreningskammer.</li> <li>• Hvis man installerer en "Cross Over" i Nørrebroparken, mens man placerer hovedarbejdsplads på DSB-arealet, vil man reducere belastningen på Nørrebroparkvarteret til 3-5 år i alt fra 8-11.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geoteknisk besværligt</li> <li>• Der skal anlægges en midlertidig skakt og dertilhørende hjælpetunnel</li> <li>• Der skal alligevel være en skakt i Nørrebroparken til Cross overen</li> <li>• Skakten kommer til at medføre støjgener for en del naboer, dog ikke så mange som ved Nørrebroparken</li> <li>• VVM redegørelsen har ikke dokumenteret at dette alternativ er undersøgt bl.a. miljømæssige konsekvenser</li> </ul>

## Diskussion af placering af hovedarbejdsplads i Nørrebroparken

### Tekniske overvejelser

(Bilag 7,8,9,10,11,12). Jesper Christensen næstformand i Borgerrepræsentationen i København og bestyrelsesmedlem i metroselskabet, bekræfter at det er teknisk muligt, at placere hovedarbejdspladsen enten på Engstrømgrunden eller DSB arealet. Hvis man vælger DSB-arealet, vil man stadig skulle have en "Cross over" i Nørrebroparken, men det vil betyde en væsentlig lettelse af miljøbelastningen for Nørrebroparkkvartér. Tidligere har man sagt at det ville koste ca. 600 millioner kroner, med den begrundelse at det blev nødvendigt at anvende en mindre hjælpetunnel, som var vanskeligt at bore, da dennes linjeføring skulle tage særligt hensyn til placeringen af et forgreningskammer. Dette kammer imidlertid er bortfaldet på grund af besparelser, og derfor bør det økonomiske modargument også bortfalde. Siden har man påbegyndt en midlertidig aktivitetspark på DSB-arealet velvidende at man er midt i en beslutningsproces omkring metro, hvilket som erstatning, synes helt absurd, da Nørrebroparkens beboere har måttet vente 8 år på Nørrebroparkens færdiggørelse, i øvrigt uden at man noget tidspunkt, har orienteret beboerne ved parken, (bortset fra kvarterløftsekretariatet), om planerne for metrobyggeplads.

For Nørrebroerne på Ydre Nørrebro bliver billedet at man ødelægger en velfungerende park for at opsætte lys og overvågningskameraer (basketballbanen og fodboldmål var der i forvejen) på en stor og miljømæssigt fattig grund og kalder det en "midlertidig aktivitetspark". Se billedmaterialet. Vælger man Engstrømgrunden vil man genere nogle nærbeboere meget, når man tænker på at de også støjbelastes af byggeriet ved Landsarkivet, til gengæld vil placeringen give mange fordele (som især Nørrebro Lokaludvalg argumenterer for) i form af synergieffekt mellem de tre arbejdspladser langs Jagtvej: Nørrebros Runddel, Engstrømgrunden og Landsarkivet. Ved Engstrømgrunden er også en del små pladser, som man i første omgang ikke tænker på, når man betragter arealet. En plads findes overfor Engstrømgrunden på den anden side af Jagtvej foran hjulforretningen: "Hr". en anden mindre plads findes foran Metropolitanskolen, en meget lille ved Jagtvejen skole, samt ved broarealet ved Åboulevarden. Desuden vil en del af Hans Egedes Gade mellem Jagtvej og Rantzausgade, kunne inddrages. Undervisningen på Jagtvejskole kan i de mest støjplagede perioder flyttes til Havremarkskolen. Det vil selvfølgelig være en belastning for skolen, men prisen for linjeføringen gennem Nørrebro, er at området bliver belastet på mange forskellige måder. Det er jo også en belastning for mange børn, der spiller bold på det grønne park-areal i fritiden.

### Nørrebroparkens betydning og rolle.

Hvis boldbanerne flyttes over på den anden side af den midtgående allé gennem parken, vil man ødelægge den del af det rekreative areal på den anden side, som Københavns kommune netop har præmieret. Samtidig nedlægges hundeparken i den nordlige ende, hvorefter hundeejerne har proklameret at de vil lufte deres hunde på legepladsen, hvor der går børn. Allerede nu ser vi, at børn med familier søger bort fra Nørrebro, fordi de havde planlagt deres liv ud fra den forudsætning at deres børn kunne vokse op i et trygt og grønt miljø med relativ stilhed og frisk luft. Placeringen i Nørrebroparken vil ødelægge dette, og med tiden sende sociale chokbølger gennem bydelene, fordi de ressourcestærke vil flytte (fracflytningen kan vi allerede konstatere finder sted.). Muligvis kommer nye til når Metroen er færdig, men de sociale problemer, vil ikke blive løst fra den ene dag til den anden, det tager tid, at genoprette tilliden til park kvarteret er et kvarter man kan flytte til og trygt planlægge at få børn som det nu sker.



Hvad og hvem vil metrobyggepladsen i Nørrebroparken påvirke? Det er det spørgsmål som VVM rapporten skulle besvare. Her har vi lavet en liste over parkens mange funktioner (se billeder).

## 1 Hundeparken.

Børn og voksne har et fællesskab i hundeparken.

2 Plænen foran hundeparken er et mødested for mange mennesker

3 Asfaltområdet benyttes til:

Rundbold, Cricket, Fodbold, Basketball, Dramatik, Fjernstyrede racerbiler, Cyklekursus, Tivoli om sommeren, loppemarked, musik, bænke, hvor folk kan tale sammen

4 Græsplænen benyttes til:

Fodbold - kvinder og mænd, Vikingspil, Madlavning på grill, Solbadning, Badminton o. lign, Hundeluftning, Snemænd og kælkning om vinteren, Festivaler og musik (tre store årlige tilbagevendende sommerbegivenheder. Se billedserie).

5 Andre aktiviteter i området: Stor legeplads, Hockey/fodboldbane, Volleyball, Madlavning, Petanque

Det miljømæssige og socioøkonomiske tab for lokalsamfundet "Nørrebroparkkvarter" ved at placere en stor byggeplads på Nørrebroparkens mest vitale område med en så lang tidshorisont som 10 år er meget større end myndighederne umiddelbart gør sig klart. Ydre Nørrebro, som i forvejen er miljømæssigt fattigt på natur vil blive synkront belastet af tusindvis af lastbiler hver dag i mange år på Nørrebro, en kendsgerning som vil gøre behovet for parker og åndehuller endnu større. Lastbiler slider 10.000 gange mere på vejende end en personbil. Derfor vil en kortere transportvej være både økonomisk og miljømæssig favorabel, særligt med henblik på at benytte DSB- arealet. Frafaldet af Nørrebroparken som et kulturelt samlende sted vil få signifikant betydning for Nørrebro, og hele København, en betydning som ikke kan afhjælpes med en mindre aktivitetspark.

## Vurdering af VVM redegørelsen Nørrebroparken

VVM redegørelsen for Metrocitringeren skal ifølge miljøloven beskrive alternative løsninger for planen og konsekvenser for miljøet.

Vi mener ikke, det er VVM rapportens opgave, at beskrive, hvad man allerede ved, nemlig hvor meget metroarbejdspladserne vil støje, vibrere og forurene. Dette er ganske vist oplysende, men det er ikke et analytisk grundlag som kan benyttes til at beslutte, hvorvidt placering af en arbejdsplads er miljømæssig hensigtsmæssig eller ej, når alternativer tages i betragtning. Desuden nøjes man i VVM redegørelse med at beskrive alternative linjeføringer, hvilket ikke har noget med alternativer til miljøbelastningen som følge af arbejdspladsernes placeringer at gøre. Formålet med en miljøundersøgelse er ifølge miljøloven, at beskrive, fastlægge og vurdere miljøpåvirkningerne på planens og programmets berørte områder. Dette gøres for at kunne give borgere og organisationer mulighed for at give relevant indsigelse, hvis de mener, at væsentlige værdier er truet af planen. Og det er tilfældet for Nørrebroparkens vedkommende, idet det er det miljømæssigt værste valg af 3 mulige. Hvis der findes bedre alternativer, skal man vælge dem. I VVM redegørelsen tager man ikke konkret stilling til påvirkninger. Man nøjes med at konstatere, at metrobyggepladser vil blive påvirket indenfor de tilladte grænser af støj, vibrationer mm, hvilket er en overfladisk betragtning. Nørrebroparken er et stykke bynatur, et rekreativt område med mange funktioner for mange mennesker, ikke blot en græsplæne og nogle træer, som VVM redegørelsen giver indtryk af med forældede billeder, som beskriver parken før den blev renoveret for 24 millioner kr. altså ikke en ikke-korrekt fremstilling.

### Konklusion

Foreningen af Naboer til Nørrebroparken anmoder indtrængende folketingets trafikudvalg om at forstå at anlæggelsen af en metrohovedarbejdsplads i Nørrebroparken har alvorlige miljømæssige og sociale konsekvenser for en af de allerede mest udsatte områder i København. Nørrebroparken er en nyrenoveret park, den eneste på Nørrebro, den kan på ingen måde sammenlignes med den trøstesløse og tomme DSB grund eller den Engstrømgrundens tomte. For virkelig at se de miljømæssige gener ved et byggeplads i Nørrebroparken skal man inddrage andre faktorer end små forskelle i antal husstande tæt på byggepladsen. Parken er et levende og dynamisk åndehul for hele ydre Nørrebro som under metrobyggeriet vil blive ekstremt påvirket af de mange andre bygge pladser der er planlagt i bydelen.

FANN Februar 2009

DSB-arealet 22 februar 2009






**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
 Økonomiforvaltningen

**AKTIVITETSPARK**  
 PÅ DSB - AREALET

Københavns Kommune har 1. februar 2008 overtaget et stort areal af det tidligere godsbaneterræn  
 Arealet er halvanden gang større end Rådhuspladsen

I et samarbejde mellem Københavns Kommune, Realdania og lokale parter bliver der nu planlagt en helt ny aktivitetspark til glæde for lokalområdets mange borgere

Anlæg af parken forventes påbegyndt i 2010/2011

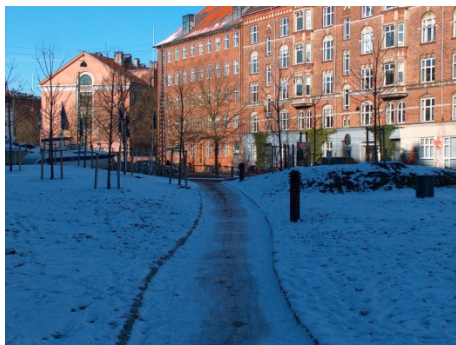
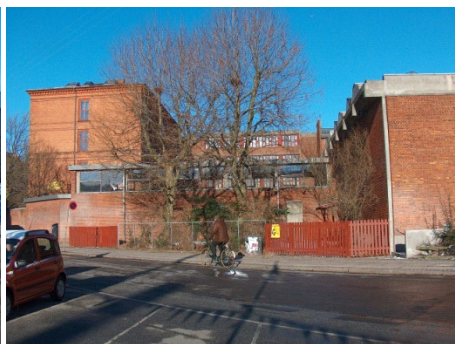
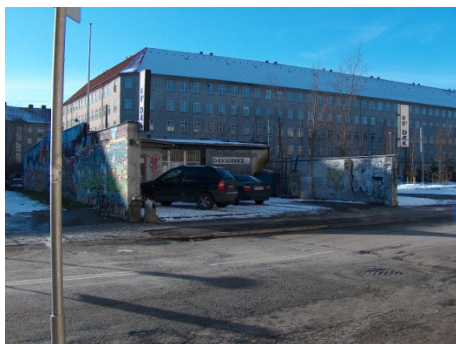
Til sommer 2008 forventer Københavns Kommune at tage forskud på glæderne

Borgerne skal nemlig have mulighed for at bruge arealet til forskellige formål indtil den færdige park kan anlægges

*ROLE N*      *REACT*  


Foto: Kim Sporning

Området ved Engstrømgrunden 17.02.08



Fest, selskab og markedsdage i Nørrebroparken





Foto: Kim Sparring