

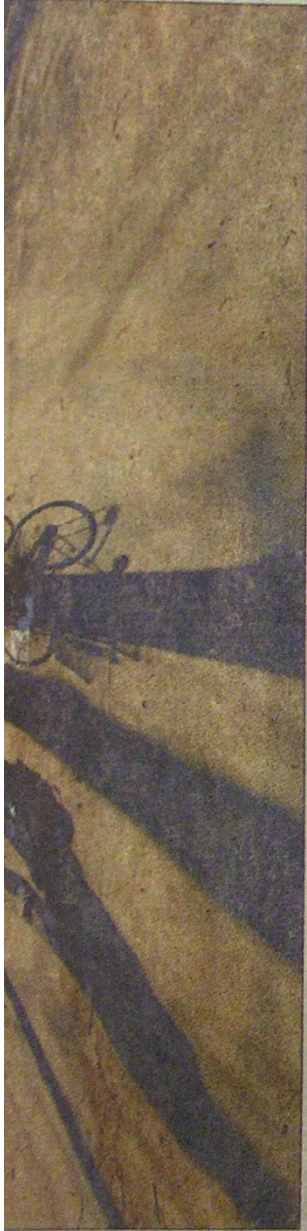
Kære Sekretariat. Jeg fremsender hermed mine bekymringer omkring etablering af byggeplads i Nørrebroparken, samt andre problematiske aspekter omkring planlægningen, og dette ønskes viderebragt til Borgerrepræsentationens medlemmer.

Kære Borgerrepræsentation.

Vi er mange borgere i området ved Nørrebroparken der er rigtig kede af og skuffet over at Nørrebroparken skal bruges til Metrobyggeplads i op til 10 år eller mere. Som I måske er klar over, er vi bekymrede for de effekter byggeriet vil have på området. Socialt og rekreativt vil området blive sparket tilbage til situationen for 10 år siden hvor det var parken ingen ville kendes ved. Nu er den blomstret op og bliver flittigt brugt. Det er rigtig trist at denne park tages fra Ydre Nørrebro i op til 10 år. Men desværre føler mange borgere at de bliver bekræftet i politikernes mangeårige manglende vilje om at tage Nørrebros borgere alvorligt og løfte bydelen. Der er initiativer i gang, men forsømmelsen har varet for længe og det tager lang tid at genoprette tilliden. Nogle få initiativer over en kort årrække er ikke nok. Vi i lokalområdet ville for alt i verden, at Metrobyggepladsen flyttes til DSBgrunden ved Lygten station, eller til Engstrømgrunden (Lokaludvalgets forslag) ved Jagtvej. Dermed kan vi beholde vores frirum/byrum og nyde et af de meget få grønne rekreative områder der er i vores bydel. Samtidig vil politikerne generobre den tillid som i mange år har været tabt. Desuden vil væsentlig færre borgere blive påvirket i svær grad. Jeg vil skønne at er 1500 boliger der vil blive påvirket ved parken, hvorimod der er maksimalt 100 ved Engstrømgrunden, og formodentlig færre ved DSB arealet. I modsat fald er jeg ret sikker på at tilliden til politikerne, uanset tilhold, vil blive helt og aldeles ødelagt, og kan ikke genoprettes inden for overskuelig fremtid. Det kan minde om et fly ude af kontrol, der begynder at "stalle". Det er meget meget svært at rette op, og ender ofte i et styrt. Vi håber ikke at skandalen gentager sig, den skandale hvor den tidligere overborgmester tog ansættelse i metroselskabet efter sin post som overborgmester. Uanset hvad der menes om dette så giver det habilitetsproblemer, og tankerne ledes hen på korrupsion og vennetjenester. Det må ikke ske igen. Hvad vil kommunen gøre for at hjælpe de borgere der har behov for hjælp eller er nød til at flytte (fx, udstationering, arbejde) og reelt ikke kan komme af med deres bolig uden at sælge til spotpris? Det er en unfair økonomisk byrde at påføre mennesker i det område. Der er finansiel krise, og det er svært at sælge i forvejen. Ingen med deres sunde fornuft vil købe en lejlighed med udsigt til 10 års støj, støv, sundhedsskade, støjgener, mv. Vi har alle tabt måske 25% af vores friværdi på finans og boligkrisen, men er det fair at vi skal opleve et yderligere tab på måske 25% pga. byggepladsen? Hvad med de borgere der har købt deres bolig for nylig, de står måske med restgæld efter et evt. salg af deres bolig, og nogle må måske gå personligt bankerot. Skulle man være heldig at kunne sælge sin bolig, så vil det være til spotpris, og så sidder man dyrt i den nye bolig, og så HAR metrobyggepladsen givet et tab på den personlige økonomi. Byggepladsen risikerer således at påvirke folks privatøkonomi i svær grad, forhindre dem i at sælge, og dermed hindre den frie bevægelighed som vores samfund bl.a. bygger på. Det er frihedsberøvelse uden at man har gjort noget kriminelt. Det skal lige siges at jeg ikke er rig, har et almindeligt arbejde til en almindelig løn. Jeg er stavnsbundet til min bolig de næste 10 år. Hvis jeg partout skal sælge og flytte, risikerer jeg en stor udgiftsmæssig belastning ved at sælge min lejlighed til spotpris (pga. krise og dernæst at være nabo til en kæmpebyggeplads), da jeg også skal bruge penge på en ny bolig der er dyrere og ikke ramt af byggeplads. Vil kommunen erstatte det tab jeg evt. vil opleve, og dække mine merudgifter? Det faktum at lejligheden måske vil stige i værdi efter byggeriet er færdigt, kan man reelt ikke bruge til noget, da der er mange andre variabler der har betydning herfor, bl.a. den globale udvikling. Usikkerheden er for stor ved de faktorer til at gøre prisstigning til et gyldigt argument. Et andet meget stort problem er at kommunen selv er miljømyndighed. Det er de facto ikke uvildigt..og giver med garanti interessekonflikter og habilitetsproblemer, og vi frygter at kommunen vil give dispensationer til entreprenører efter for godt befindende. Borgernes sikkerhed, retssikkerhed og rettigheder er truet og ligger desværre på et meget lille sted med den kontrolfordeling. Derudover er det meget pinligt at de mest protestfyldte høringsmøder har resulteret i slettede lydband. Dermed er dokumentationen væk. Jeg ved godt at metroen med tiden vil spare meget CO2 på persontransport, men det er jo kun 2-3% at biltrafikken vil falde. I forlængelse heraf, syntes jeg at et er mærkeligt at man vælger en maksimalt CO2 udledende strategi for selve byggearbejdet, når Københavns Kommune er så opsat på at nedbringe CO2 udslippet. Svaret fra politikere og metroselskabet er at det ikke er teknisk muligt at bruge togbanenettet til borttransport af boreaffald.

Men alt er teknisk muligt hvis man virkelig virkelig vil. Det har vi set med palmestaden ved Dubai. Måske er det andre løsninger der skal til, fx. rørtransport. Det er ikke engang undersøgt ordentligt, rør eller tog. Det virker forhastet og fortiet, og vi er bange for at man tager en forkert beslutning ud fra instillingerne og anbefalinger uden at være kritisk, for det er klart at der er mangler i planlægningen og omtanken. Desuden kan VVM rapportens kvalitet og dermed gyldighed betvivles. Politikerne bør trække vejret og få manglerne på plads inden der vedtages noget definitivt. Hele planlægningen virker amatøragtig, dersom VVM rapporten har væsentlige mangler der kan undergrave dens gyldighed, og de ligger allerede implicit i navnet Vurdering af Virkninger på Miljøet. Vurderingerne gælder socialt miljø, miljø for naboer såvel som forurening og dyreliv, etc. alt dette mangler i den gældende VVM. Desuden har der efterfølgende vist sig en del "hovsa", så som at man ikke var klar over at en anden og dyrere boreteknik skulle bruges, for blot at nævne én. Selvom politikere og metroselskabet mener noget andet, så er det nu igen sådan at realiteterne er. Metrocityringen er desværre et eliteprojekt for en udvalgt skare af metrofolk og politikere, og ikke et projekt for folket. Det kan godt være at det vil gavne folket når det før eller siden bliver færdiggjort, men indtil da er det et prestigeprojekt for en udvalgt skare. En skare, som har en "jeg kan selv og vil selv" holdning, der ikke vil have hjælp udefra, hverken af befolkningen, eller internationale eksperter med stor ekspertise der kunne hjælpe til med planlægningen. Selvom det modsatte menes, så er det nu sådan at realiteterne er. Eftersom det påstås (uden reel undersøgelse og offentliggørelse af data) at banenettet ikke kan bruges til bortskaffelse af muck og transport af materialer, Så har jeg et andet forslag. Man burde have valgt en løsning hvor byggepladsen etableres på DSB grunden eller et andet sted hvor man kunne kombinere metrocityringens anlæggelse med en etape af "havnetunnelen" som efter planen skulle gå fra Nordhavn til Østerbro og evt. videre til de andre motorveje i det nordvestlige København. I denne tunnel kunne man borttransportere tunnelmuck fra byggepladsen, og transportere materialer til byggepladsen. Man kunne således vælge at transportere med tog eller rørledning i tunnelen. Lastbiler ville også kunne bruges, så der tages højde for de evt. forhåndsaftaler med lastbilproducenter som der formodes truffet allerede (så mange lastbiler skaffer man ikke i løbet af et enkelt år eller to, aftalerne må derfor været truffet på forhånd). De førstnævnte to muligheder ville naturligvis være fantastiske for miljøet og CO2 udslippet som vi skal overholde ift. Kyoto og andre internationale aftaler. Vi mener som borgere at man bør lige tage den med ro og vurdere nøje hvorvidt man kan kombinere projekterne, idet der er afsat penge fra regeringen til nye store trafikinvesteringer. Kunne man ikke kombinere nogle af projekterne, og dermed spare penge, og samtidig mindske byrderne for alle borgere? Forsinkelserne hermed tror jeg ikke vil betyde så meget for den enkelte borger, især hvis dette forbedrer beslutningsgrundlaget. Forsinkelserne vil ske alligevel som med alle store projekter, desuden budgetoverskridelser. Forsinkelserne er ikke det væsentlige; det væsentlige er at projekterne udføres på en ordentlig og forsvarlig måde. Desuden ville det være et godt signal at sende, hvis alle kommunens entrepriser var CO2 neutrale, selv om det koster mere. Gode signaler koster jo ofte penge. Det burde være sådan at det er et lovkrav at alle kommunale og statslige entrepriser skal være minimalt CO2 udledende, og alt, simpelt hen alle alternativer skal undersøges til bunds, og den mest CO2 venlige vælges, selvom det koster ekstra. Det kunne måske også påvirke befolkningen til at tage CO2 problemet mere alvorligt. Kommune og stat er jo et eller andet sted "rollemodeller", og er med til at påvirke befolkningen til det bedre. Husk på at op til 730 tunge lastbiler om dagen vil utvivlsomt påføre belastninger og slid på vejnettet, og dette koster penge at tage hånd om. Igen vil jeg tillade mig at spørge: Hvad gør kommunen for at hjælpe os der er stavnsbundet i 10 år? Vil I/kommunen erstatte tabet vi måtte opleve hvis vi er nød til at sælge inden færdiggørelse, og hvis krisen stadig kradser? Jeg synes kommunen og staten skulle erstatte vores tab og tilbyde at betale vores husleje, og ja, i hele perioden. Nogle går det rigtig hårdt ud over, og de skal have et plaster på såret, og så ville sådanne frihedsindskrænkende indgreb bedre kunne accepteres. Naturligvis er der forskel på en byggeplads der varer i 4 år i forhold til en kæmpe der varer i 10 eller mere. 10 år er langt over smertegrænsen og 4 år ville kunne accepteres. Uanset udfaldet vil en gruppe borgere i foreningsregi rundt om i byen holde et meget skarpt øje med hvad entreprenøren og kommunen foretager sig, ift. gældende regler om miljø, støjgrænser mv. Jeg er klar over at man henstiller til indskrænkelse af byggepladsen således at det kun er nødvendigt i 3 år at benytte hele arealet, men det er en henstilling og er ikke vedtaget, desuden er vi som borgere langt fra fortrøstningsfulde, idet lignende blev lovet på amager (nedgravning kontra anlæg i terræn), men man valgte alligevel terrænanlæg blot for at holde et budget, trods løfter om det modsatte. Jeg beder jer indtrængende til at hjælpe os beholde vores grønne område inden det er for sent, og inden vi er fastlåste til vores mursten i en halv generation. Jeg beder jer også indtrængende om at støtte de eksisterende grønne områder, for det gavner integration, socialisering og helbredet. På vegne af de borgere der ikke overskuer at råbe politikerne op,

Venlig Hilsen Tom Manczak



Der er dejligt i Nørrebroparken, selv når sneen er faldet og det er koldt. Men efter planen skal en stor del af parken bruges til arbejdsplads, når Metro-byggeriet går i gang. Men det huer ikke naboerne og heller ikke Nørrebro Lokaludvalg er glade for udsigten til at få inddragte en stor del af parken i tre år. Men formanden for Lokaludvalget, Kim Christensen, mener at det stadig er muligt at finde en anden arbejdsplads end det grønne åndehul på Ydre Nørrebro.  
Foto: Flemming Schiller

# Lokaludvalget tror på en anden Metro-arbejdsplads

## METROBYGGERI

Nørrebro Lokaludvalg er ikke tilfreds med, at Nørrebroparken måske ender med at være arbejdsplads for metrobyggeri - begrænset arbejdsplads eller ej. Og man tror stadig på, at man kan finde en bedre placering af arbejdspladsen.

AF ULRICH WOLF

**NØRREBRO:** Som de fleste nok er bevidste om, så er Nørrebroparken udset til at være stedet, hvor der skal graves og bores i flere år, når den nye metro skal bygges. Og det er ikke alle tilfredse med, heller ikke selvom det lugter af, at man nu vil begrænse den fulde arbejdsplads i parken til tre år.

Blandt de arge modstandere er Nørrebro Lokaludvalg, der hele tiden har fastholdt, at man foretrækker Engstrøm-grunden som tunnelarbejdsplads. Og det gør man stadig.

Faktisk var emnet oppe at vende på mødet i går (tirsdag, red) og man vil nu henvende sig til overborgmesteren og de politiske partier for at få dem til at revurdere planerne.

»Vi har hele tiden ment, at Engstrøm-grunden var den mest optimale placering af arbejdspladsen og det mener vi stadig. Nu har man endda ændret på betingelserne i Nørrebroparken, så kan man vel også gøre det ved at finde en anden placering. Placeringen i Nørrebroparken er for kort. Det generer jo rigtig mange mennesker, når man lægger arbejdspladsen i parken og desuden vil det betyde en lang mere fordelagtig

placering. Så tager man har alligevel valgt til, hvad der er mest uproblematisk for borgerne. Og vi har opfattelsen af, at man har sat sig fast på en løsning, selvom det faktisk ikke er den bedste, »siger Kim Christensen, som mener, at en ny VVM-redogørelse er vejen frem.

»Når man kan ændre i arbejdspladsen i Nørrebroparken, så kan man også lave en ny VVM-redogørelse, og det er det, som vi vil fortælle overborgmesteren og de politiske partier. Faktisk var anbefalingen fra begyndelsen, at den bedste placering var på Engstrøm-grunden, men man har alligevel valgt

man ikke så mange hensyn til, hvad der er mest uproblematisk for borgerne. Og vi har opfattelsen af, at man har sat sig fast på en løsning, selvom det faktisk ikke er den bedste, »siger Kim Christensen, som mener, at en ny VVM-redogørelse er vejen frem.

## Kommunal medspiller

Han mener, at Københavns Kommune er for partrisk, når det handler om metrobygget og at kommunen spiller med på Metroselskabets melodi.

»Vores opfattelse er, at kommunen er flittig medspiller, når det kommer til at meddele det, som man gerne vil høre og som er lettest for Metroselskabet. Så tager

man ikke så mange hensyn til, hvad der er mest uproblematisk for borgerne. Og vi har opfattelsen af, at man har sat sig fast på en løsning, selvom det faktisk ikke er den bedste, »siger Kim Christensen, som mener, at en ny VVM-redogørelse er vejen frem.

»Når man kan ændre i arbejdspladsen i Nørrebroparken, så kan man også lave en ny VVM-redogørelse, og det er det, som vi vil fortælle overborgmesteren og de politiske partier. Faktisk var anbefalingen fra begyndelsen, at den bedste placering var på Engstrøm-grunden, men man har alligevel valgt

Nørrebroparken. Så vi vil sørge for at fortælle dem, at der skal en ny tunnelarbejdsplads til, »siger Kim Christensen, der stadig tror på, at det er muligt at få flyttet til Engstrøm-grunden.

»Det tror jeg på. Det handler om politisk vilje. Det kan godt være, at det bliver lidt dyrere, men projektet skal stå i hundrede år, så det er en relativt diskussion. Vi skal have en metro og den skal bygges, men det skal også ske på en måde, så det hænger bedst muligt sammen, » pointerer Kim Christensen.

TILBUD

SPORTEN

VIN

BOLIGEN

BOGSALG

REJSER

ARRANGEMENTER

## Afsporet Metromanipulation

*Naboer til Nørrebroparken er skeptiske overfor byggeplanerne i Nørrebroparken:*



Hvis kommunen og medlemmerne i Borgerrepræsentationen virkelig ville give en hjælpende hånd til Nørrebropark Kvarteret, som hævdet i Lokalavisen d. 21/1, så havde man fra start ikke lagt ud med at underinformere lokaludvalget og borgerne i området. Mulighederne for at tage hensyn til borgerne er lang større end Kommunen og Metroselskabet vil indrømme. Hvis interessen for Nørrebropark Kvarteret var vigtig for Kommunen i planlægningen af Metro Cityringen ville processen ikke være foregået som det er nu, med afvisning, negligering og fortier.

Det kræver ikke som påstået en lovændring at lægge tunnelarbejdspladsen et andet sted end i Nørrebroparken, da kun stationerne og linieføringen til en hvis grad er omfattet af den allerede vedtagne lov. Derfor vil det ikke som hævdet i artiklen d. 21 januar i Lokalavisen kræve en lovændring at anlægge tunnelarbejdspladsen et bedre sted. Teknisk Chef i Metroselskabet Torben Jo-

hansen udtaler til Lokalavisen d 20/8-08, at det teknisk kan lade sig gøre at bruge Godsbanearialet ved Lygten til tunnelarbejdsplads, men at det bliver dyrere. Altså dyrere end at ødelægge Nørrebropark i en lang årrække! Et andet alternativ er den såkaldte Engstrømgrund.

Ifølge lov om den af Kommunen udarbejdede miljøvurdering, den såkaldte VVM rapport, skal der anvises og foreligge dokumentation for undersøgte alternativer. Denne lovpligtige dokumentation findes ikke i VVM rapporten. FANN (Foreningen af Naboer til Nørrebroparken) har udbedt sig denne dokumentation, men har kun fået mangelfulde og direkte vildledende svar, som tydeligvis er et pinligt forsøg på lapperier. Kommunen og Metroselskabet har ikke undersøgt alternativer godt nok i forhold til VVM rapporten, og man forsøger derfor at slippe for denne pligt, ved at argumentere med, at opgraderingen af rapporten vil forsinke projektet i op mod et år. Skulle man i stedet ikke fra start have gjort sit arbejde ifølge lovens påbud om anviste alternativer, i stedet for at konfiskere parken og holde stejlt fast i den beslutning. Man prøver i stedet konsekvent at negligere ge-

nerne for beboerne i Nørrebropark Kvarteret i forhold til en anlæggelse på Godsbanearialet eller Engstrømgrunden. Uagtet f.eks. Lokaludvalgets undersøgelser og kendskab til områderne. Læserne vil vide, at det braklagte Godsbanearialet inkl. DSB's besiddelser er ca. 3 gange så stort, som det areal man vil tage i brug i den velfungerende og nyrenoverede Nørrebropark. Man vil også vide, at der kun er naboer på den ene side af Godsbanearialet. Man skulle ikke synes, at det ville gøre noget at etablere linieføringen så den slår det nødvendige sving under arealet. Lokaludvalget har undersøgt Engstrømgrunden grundigt og påpeger at Tunnelarbejdspladsen burde blive etableret der. Undersøgelserne viser, at det både vil være teknisk muligt og desuden ikke vil genere nær så mange mennesker. Der er her tale om en sammenlægning af tunnelarbejdspladsen med stationsanlæggelsen ved Landsarkivet.

Gennemførelsen af fase 3 i anlæggelsen af den første Metro i København Kommune viser med al tydelighed, at man for alt i verden gennemtrumfede sine egne maskerede budgetter, da de første anlægsfaser var løbet

løbsk. Det var her man valgte, at se bort fra 25.000 beboeres krav om at grave banen ned og derfor kynisk opførte den såkaldte Berlinmur på Amager.

Det er derfor mere end uheldigt, at Metroselskabet på udemokratisk vis sidder med den endelige beslutning om hvor tunnelarbejdspladsen skal være, som nævnt i artiklen i Lokalavisen 21/01. Metroselskabet beviser med al tydelighed at de ikke evner at tage højde for borgerenes ve og vel. Der er intet i den forløbne periode, fra da beslutningen om konfiskation af parken blev offentliggjort til nu, der tyder på, at det skulle være blevet anderledes. Hvordan kan kommunen hjælpe i Nørrebroparken, når de allerede har taget beslutningen om at bruge parken henover hovedet på borgere og Lokaludvalg og så i sidste ende lader Metroselskabet tage den endelige beslutning efter forgodtbefindende? Hvis parken skal bevares skal borgerne kræve indflydelse, om ikke nu, så ved det kommende kommunalvalg til november.

**Kåre Troelsen og  
Svend E Kristensen,  
på vegne af  
www.fann.dk**

## Billigst er ikke bedst

En læser undrer sig over, at man vil bruge Nørrebro-parken som Metro-arbejdsplads:



Jesper Christensen (S) skriver, at valget af

Nørrebro-parken som metro-byggeplads er truffet på baggrund af en miljøundersøgelse, der er kommet frem til, at »færrest københavnere bliver generet af trafik og støj ved en placering af tunnelarbejdspladsen i Nørrebro-parken«.

Enhver med lokalt kendskab til Nørrebro-parken og DSB-arealet, hvilket jeg formoder Jesper Christensen også har, kan jo se at miljøundersøgelsen er totalt fejlagtig i forhold til en placering i Nørrebro-parken kontra DSB-arealet. Nørrebro-parken er omgivet af beboelse på alle sider kun med en vej imellem huse og park. Fyr et kanonslag af, og i vil opleve, hvordan lyden kastes rundt mellem husene uden at

kunne komme væk. Byggepladsen vil blive placeret ganske tæt ved beboelsen. DSB-arealet er et forholdsvis åbent med erhverv mod øst og vest. Mod syd har vi Mjølnerparken.

Da vi byggede den (jeg var selv med) var der meget rangerstøj fra DSB's gods-rangering på området. Derfor er Mjølnerparkens huse trukket tilbage med parke-ring ud til DSB-arealet, og husene er åbnet op ind mod gårdene med altaner og indgangspartier netop for at skærme for støj fra DSB-arealet. Andre berørte beboelser vil være de få nye kollegielejligheder og beboelser på nordsiden af arealet bag banen. Jeg formoder de allerede er støjisolerede i forhold til banen. Trafikalt skal 700 Lastbiler fra Nørrebro-parken gennem den ensporede Hillerødgade og over det snævre kryds ved Nordre Fasanvej og videre ad Borups Alle-Hulgårdsvej-Tomsgårdsvej til Tuborgvej.

Fra DSB-arealet kører de direkte ud på den tosporede Tagensvej ved Bispebjerg Station, og så op til Tuborgvej. Det er da langt kortere og trafikalt meget bedre.

DSB-arealet bruges ikke nu som rekreativt areal for nogen. Brugere af Nørrebro-parken (jeg er selv daglig bruger) skal ikke tælles i hundreder men i tusinder. Kære Jesper og andre politikere. Den miljøundersøgelse i baserer jeres beslutninger på om byggepladsens placering er simpelthen ikke rigtig. Det kan enhver ved selvsyn konstatere. I må som politikere træffe beslutninger ud fra virkelighedens verden og jeres sunde fornuft, og ikke ud fra miljøundersøgelser der skal underbygge den billigste løsning. Billigst er ikke altid bedst.

**Poul Madsen,  
formand AB.Bjelken,  
Stefansgade 37 –  
Bjelkes Alle 50-54**

28 Lokalavisen for Nørrebro og Nord-Vest

## Tilbud eller valgflæsk?

En læser mener, at man skal finde andre placeringer til metrobyggepladserne:



For nylig i lokalavisen beskrives tilbuddet fra Københavns Kommunes hvidbog som redningen for Nørrebroerne. Realiteten er, at politikerne først nu vil skulle tage stilling til hvidbogen, og om der skal bruges 20 mio. kr. eller ej. Ingen forbedringer er endnu en realitet for Nørrebro og dens be-

boere. Hvis Københavns Kommune virkelig ville hjælpe Nørrebroparken og undgå de alvorlige socio-økonomiske konsekvenser ved metrobyggepladsen, så ville Københavns Kommune aktivt arbejde for, at byggepladsen ikke placeres i Nørrebroparken. Som situationen er nu, så vil Nørrebroerne opleve mere end 8 års byggerod foran deres vinduer – midt i vores park. Hvor gik det galt? Københavns Kommunes administration er endnu en

**Debat**

Onsdag den 11. februar 2009

gang langsom til at reagere, selvom embedsmænd på Københavns Kommunes rådhus har indset, at nogle beslutninger træffes på så tynde vidensgrundlag, at de må gøres om. Men hvorfor kan Københavns Kommunes borgmestre ikke erkende det? Eksempler fra tidligere viser, at de københavnske politikere ikke altid står ved deres ord. Specielt når der er valg under opsejling. Ved konstruktionen af den første metro lovede den daværende overborgmester, at metroen på Amager ville blive gravet ned, helt ud til lufthavnen. Det blev den ikke. Hvorfor skal jeg nu tro på, at politikerne vil følge anbefalingerne i 'hvidbogen' og følge tilbuddet om de 20 mio. kr. Det store PR-stunt med 'København som cykelby' er jo også blevet sparet væk. I hvidbogen står der, at Københavns Kommune er interesseret i at føre dialog med borgerne om

myndighedskontrol med metrobyggeriet og alternative lokaliteter til rekreativ udfoldelse. Det ser vi frem til! Men ifølge Københavns Kommunes opfattelse har der indtil nu været tale om tæt dialog i forbindelse med VVM-høringen. Dette er ikke en udbredt opfattelse blandt de involverede borgere i København. Status for dialogen er, at der ikke er blevet lyttet til borgerne. Høringer og informationsmøder har været envejskommunikation, hvor der skulle leveres et budskab – ikke lyttes til borgerne. Som involveret borger har jeg endnu ikke oplevet, at der er blevet ændret holdning fra Københavns Kommunes side. Derimod er det ofte blevet gentaget, at reglerne og lovgivningen for høringer er blevet fulgt. Men er det virkelig det bedste, vi kan gøre for hinanden? Desuden er hvidbogens forslag en parodi: For hvis jeg

skal have min lejlighed renoveret, og håndværkerne siger, at jeg kun kan benytte de først færdige rum i min lejlighed, hvis jeg betaler 20 mio. kr., så vil jeg føle mig snydt. Det er tilfældet i Nørrebroparken. Det fulde areal af parken skal reelt set ikke benyttes af boretisserne i alle de 8 år. Men nu skal politikerne frem med pengepungen for at redde Nørrebroerne fra besættelse af parken i alle 8 år, fordi det pludselig koster penge at rydde op efter sig. Hvis håndværkerne derimod skulle betale leje af grunden, mens de benytter den, så ville der sikkert ikke skulle betales ekstra for at rydde op. Tværtimod! Resultatet er, at de magtfulde lokalpolitikere styrkes til det fremtidige lokalvalg. For hvem husker ikke de flotte overskrifter med de politiske fortalere for 'København som cykelby'? Københavnerne og Nørrebroerne er altså endnu

ikke sikret noget som helst endnu. Hvad angår muligheden for at flytte metrobyggepladsen konkluderer hvidbogen, at det ikke er muligt inden for den gældende lovgivning. Men netop derfor bør Københavns Kommunes politikere, i deres indstilling til transportministeren, opfordre til, at der foretages mindre ændringer i udformningen af metroen. For vi vil gerne have mere metro - Metro med omtanke. Men hverken Transportministeren eller Folketinget vil kunne leve med at ignorere dårlige beslutninger. De skal rettes! I hvidbogen står der, at linjeføringen og metrostationernes placering er fastsat ved lov. Men byggepladserne er ikke fastsat ved lov. Derfor skal placeringen af metrobyggepladserne tages op.

Søren Sandahl,  
Nordbanegade 22

Hvad er formålet med høringer....

...Hvis alting er besluttet på forhånd og man ikke ønsker at ændre noget? Høringsmøder skulle inddrage borgerne i store projekter i kraft af deres indsigelser, men de kommer på et tidspunkt hvor den såkaldte borgerinddragelse ingen effekt vil kunne have. Man har lagt sig fast på bestemte standpunkter på forhånd, så borgerne reelt ikke meget kan indse. De foregående år har informationen været ringe, det er ikke meget man har hørt fra stat, kommune eller metroselskab i de år hvor planlægningen har fundet sted. Høringsmøderne kommer til sidst hvor det meste allerede er besluttet.

Høringsmødet...

Det første høringsmøde på Nørrebro var ganske velbesøgt, der var godt og vel 250 opmødte. En håndfuld politikere og metrofolk stod ved talerstolen og skulle fortælle os hvad der ville ske i vores nærområde. Vi havde en forventning om at vi kunne komme med indsigelser og kritiske spørgsmål som skulle tages til efterretning, men mødet blev til et rent informationsmøde, da man faktisk ikke kunne indse noget. Metroselskabet kunne kun trøste og sige at det går nok og politikerne kunne kun trøste med at de havde fuld tiltro til at metroselskabet ville gøre deres bedste. Der var ingen garantier at hente, det hele kom til et højdepunkt da Jesper Christensen (S), bestyrelsesmedlem i Metroselskabet, frustreret brød ud til forsamlingen at han synes det var tarveligt af os at komme med indsigelser, nu når det ikke var formålet med mødet. Mange af de indsigelser og kommentarer folk havde, var rimelige, og forventelige, men der kom ikke mange reelle svar. Man undrer sig og tænker om høringsmødet, projektet og VVM rapporten har været forberedt godt nok. Det viser sig desuden at kommunen selv skal være miljømyndighed i deres eget store projekt. Dermed ser det ikke ud til at der er nogen der kan kontrollere at metroselskabet overholder miljøloven da kommunen selv ejer metroselskabet; jeg mener: hvor er objektiviteten og uvildigheden? Vi fik jo også at vide at kommunen ville kunne give dispensation til støjgrænser skulle entreprenørerne have behov for dette. For os tilskuere lød det mere som at kommunen reelt kan give dispensationer efter Kommunens, Metroselskabets, og Entreprenørernes forgodtbefindende. Da vi gik hjem, kunne man fornemme at en meget stor andel af de fremmødte var dybt frustreret over mødet og vores fremtid, og den måde vi fik besked på at vi ikke måtte komme med indsigelser da det ikke var formålet med mødet. Man grinte dog lidt alvorligt over hvordan alle de politikere og metrofolk ved talerstolen trak sig to skridt tilbage og kiggede ned i gulvet hver eneste gang der kom nogle relevante spørgsmål der var for ubehagelige. Det var typisk kommentarer og spørgsmål om konsekvenser for lokalmiljøet og hvordan man ville afværge byggegener, og hvem skulle betale. Man ville heller ikke svare på hvad man skal gøre hvis man ikke kan få sin lejlighed solgt i disse krisetider med købers marked, for alle ved jo hvad svaret er: Du er stavnsbundet i minimum 10 år, det beklager vi, men der er ikke noget vi kan gøre. Der er ingen politikere der har haft mod til at se os i øjnene og fortælle denne kedelige frihedsberøvende sandhed. Det fortjener vi, for 10 år med byggeplads er lang tid, meget længere end den tidligere metro har påført de nærmeste beboere. 4 år ville være overkommeligt.

Research og afdækning af skandaler

Nogle af os var så frustreret at vi besluttede os for at grave endnu dybere i sagerne. Først og fremmest ville vi gerne have hørt de lovpligtige optagelser af selve høringsmødet. Til alle offentlige høringsmøder er der lydoptagelser, således at de ansvarlige har noget dokumentation de kan forholde sig til. Så var det tid til den store overraskelse, lydoptagelserne eksisterede ikke, da der var sket en "fej" så optagelserne var stoppet. Ydermere viste det sig, at høringsmødet på Østerbro en uge tidligere havde haft meget "høje Bølger" som på Nørrebromødet, og ligeså her var lydoptagelserne også væk. Vores værste frygt kom op i os, og vi tænkte om det virkelig kunne være at man havde slettet lydoptagelserne med vilje fordi de indeholdt overvejelser som ikke var behageligt at skulle tage stilling til.

Vi håber på det ikke er tilfældet, men nu er der gået over et halvt år og det viser sig at der er masser af fortællelser og manglende informationer rundt omkring i projektet. Nogle tal virker meget fordrejet og manipuleret, især de tal der vedrører afstande til boliger. Desuden er der nogle meget klare mangler i VVM redegørelsen, idet den gerne skulle omhandle sociale, socioøkonomiske og miljømæssige konsekvenser. Disse er generelt kun beskrevet for det færdige projekt, og mangler for selve anlægsarbejdet. Vi der bor på ydre Nørrebro er udmærket klar over at den nyrenoverede park har haft en fantastisk virkning på lokalmiljøet. Folk bruger faktisk parken helt ud over al forventning. Men vi er også klar over, at med udsigt til "byggepark" har nogle beboere allerede valgt at flytte, og har sat deres lejligheder til salg. Nogle skulle videre alligevel, men størstedelen er faktisk folk der gruer over udsigten til en byggepark. Det kan adskillige Andelsboligforeninger i området bekræfte. Vi har heller ikke fået klar besked om hvem der skal betale for evt. støjafskærmning i boliger. Den ene gang fik at vide at det var metroselskabet, så var det kommunen, men tredje gang er det os selv. Det er bestemt ikke rimeligt!

Hvor meget ved politikerne egentlig om projektet?

Vi er en gruppe borgere der har sat sig meget ind i sagerne, formodentlig en del mere end de fleste politikere. Vi kan se at der er nogle ting som man ikke har overvejet, Dette afviser de ansvarlige, og forsikrer at alt er tænkt over. Og nu skal det bare vedtages så man kan komme i gang, uagtet hvilke konsekvenser et sådant hastværk kan medføre. Nå ja, der er jo kommunalvalg til efteråret, hvor dette projekt helst ikke må debatteres, især ikke de menneskelige aspekter. Alle vil jo have mere metro, men jeg er sikker på at de også vil have det på en rimelig måde over for de nærtboende beboere. Der er heller ingen tvivl om at der vil komme budgetoverskridelser; det sker jo altid i store projekter. Det interessante spørgsmål er "hvor meget?": 25%, 100% eller 200% som i Amsterdam?

Hensyn er en by i Rusland...

I forlængelse af de alenlange forsikringer om omtanke man får fra de ansvarlige, kan det endnu engang undre at man først nu har undersøgt mulighederne for at indskrænke brugen af parken som byggeplads til en tredjedel af det der hidtil var planen, og kun benytte hele området i en periode på 3-4 år, således at størstedelen af parken frigøres før tid. Det vil koste 20 mio. at indskrænke byggepladsen, men hvorfor har man ikke gjort det allerede fra starten af? Dette er en bekræftelse på at man ikke har overvejet godt nok og at man ikke har vist det nødvendige hensyn over for beboerne, for havde man det, havde indskrænkelsen allerede været på plads i selve VVM redegørelsen.

Ekspropriation og genhusning

Disse aspekter virker meget uklare og ikke altid rimelige for de berørte. Lejere kan genhuses på kommunens regning, mens ejere og andelshavere kan sejle i deres egen sø, og muligvis indlogeres på hotel i de værste perioder! Frem og tilbage mellem hotel og hjem. Lejere kan i forvejen opsige deres lejlighed med 3 måneders varsel og finde et andet sted at bo.

Ejere og Andelshavere må forsøge at sælge deres bolig, hvilket grundet finanskrisen kan vise sig umuligt uden at man sælger til spotpris. Husk på at der er byggeplads i hele 10 år!

Metrocityringen forudsætter minimal ekspropriation. Det uanset om nogle få ekspropriationer ved alternative arbejdspladser fx. Engstrømgrunden ville skåne mange flere ved Nørrebroparken. Hellere nogle få ekspropriationer og få generede borgere end ingen ekspropriationer og uhyrlige gener for mange beboere i op til 10 år.



### Møde med metroselskabet...

...håbode vi, kunne svare på nogle af vores spørgsmål. Men nej, for politikere og kommunefolk var ikke til stede. Nogle store spørgsmål omkring genhusning, garantier, miljø kunne reelt ikke besvares, da det er kommunen der kan svare på disse, og ikke metroselskabet. Jeg tror ikke nogen har fået klare svar endnu. Hvorfor har man ikke forberedt ganske forventelige spørgsmål, og i det mindste skaffet svar fra de ansvarlige? Til mødet bed man dog mærke i en ganske arrogant attitude fra en af metroselskabets repræsentanter, Landmåler Christine Hammer. Hun var frustreret over vores spørgsmål, og når vi kommenterede aspekter som kunne have været anderledes, antog hun en arrig attitude, i samme stil som Jesper Christensen på det tidligere høringsmøde. Endnu en stor skuffelse, og manglende svar.

### Bandekriminalitet og skudepisoder

Nørrebroparken har været skånet for bandekriminalitet indtil videre. Skyderierne på Nørrebro har nærmest taget form af en ring der omcirkler Nørrebroparken. En af grundene til der er så lidt problemer i vores område skyldes at der bor mange ressourcestærke borgere og familier. Mange vil flytte da et stort rekreativt område inddrages, og hvem vil tage deres plads?: De mindre bemidlede, de udsatte og evt. de kriminelles familier, når deres boligselskab sætter dem på gaden fordi deres kriminalitet opdages. Nørrebroparkkvarteret vil stille og roligt sumpe hen, og historien gentager sig: Det bliver et område hvor folk helst ikke vil hen. Det er rigtig synd.

### Man renoverer en park...

...og så piller man den fra hinanden og inddrager den til byggeplads. Det er lidt farceagtigt at en tilsyneladende velfungerende, velbesøgt og yndet park, som har vokset og vokset og er blevet til et samlingspunkt for hele området, nu lukkes ned i en halv generation. Vi københavnere savner grønne rekreative områder i forvejen, og nu bliver et fantastisk et af slagsen fjernet i lang tid. Grønt er sundt, ikke kun det man spiser!

Vi er overbevist om at et vendesporskammer ved Engstrømgrunden i stedet for Nørrebroparken, vil have meget fornuft i sig, da det giver dobbeltfrekvens til og med runddelen, som uden tvivl vil blive en af de aller mest benyttede stationer.

Tom Manczak bestyrelsesmedlem i FANN