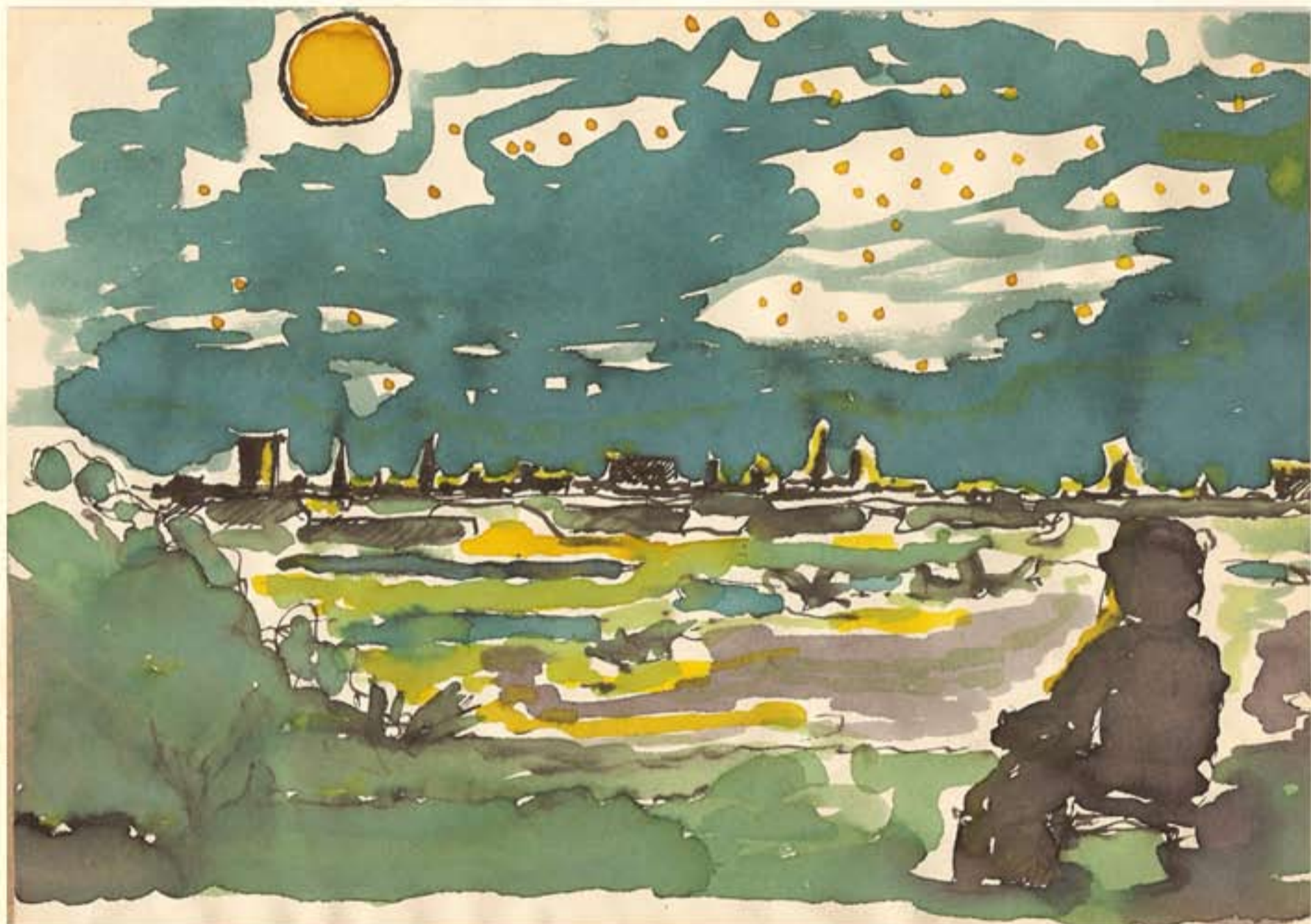


RAtaTA



En morgen på Vestamager

Naturen er stærk. Nu åd den hele Ørestaden, som den i sin tid havde ædt al storbyens skrald.

**TEKST OG ANVARELER AF:
CHRISTIAN POULSEN**

Endnu er det nat på Vestamager, men morgenen er nær. I kimmingen står et svagt rødt skær mod øst. Københavns profil ses mod nord. Byens silhuet og alle tårnene tegner sig kun svagt mod den mørkeblå himmel. Byen ligger ikke længere badet i et lyshav om natten. Månen og stjernerne kan nu altid ses tydeligt på den sorte himmel. Nogen havde været utryk ved mørket, da alle lysene i kontorer og butikker ikke bare skulle brænde døgnet rundt. Byen er også blevet meget fredeligere efter den er blevet mere beboet, og alle kan nu se det store spild og den uhygge, der var forbundet med orgiet af lys fra kolde neonrør.

Rummet omkring mig er et inferno af fugleskrig. Nede fra Klydesøen lyder stormågen og havternens skrig. Det er utilmo-

dige skrig efter den lyse maj morgen, der venter. Omkring mig kvadder viben, strandskaden og klyden, de vil være med i koret. I det høje græs er der også liv. Han-tudserne kvækker. Før kunne jeg trods mørket lige ane ræven, der gik ind i pilekrattet ved en højere liggende tue. En svag syngende lyd blander sig i fuglenes kor. Det er toget der glider stille gennem den store, forsænkede grav over øen.

Efter graven blev overplammet, var det svært at se og høre togene. Det er næsten også kun tog, der nu kører i graven. Oprindeligt var graven bygget til en 4-sporet motorvej og kun 2 spor til toget, men det havde aldrig fungeret. Nu hvor al transport mellem landene var sat på skinner var motorvejen overflødig. Der blev ikke sendt gods i samme omfang som før. Nu spiste vi ikke gulerødder fra Italien og kartofler fra Egypten, som i min barndom. Tog og skibe

fragtede kun det, der var absolut nødvendigt at sende mellem landene. Derfor havde motorvejen vist sig at være for stor og sporene til tog for få. To togspor forbandt nu Lufthavnen med Hovedbanen, og 2 togspor var fjernforbindelsen fra Sverige syd på. En enkelt af motorvejens tidligere 4 baner, er i dag rigeligt til bilerne i begge retninger.

Der er heller ikke den store trafik fra lufthavnen længere. De hurtiggående intercity tog stjal passagegerne fra indenrigsflyningen, så den var nedlagt, og chartertrafikken var ikke populær længere. Chartermålene var odelagt. Efter flyene skulle betale de reelle omkostninger for deres forurening, foretrak de fleste tog og skib. Det var ligefrem blevet populært at rejse på den facon, nu hvor tiden ikke spiller den store rolle.

Ude i rørsumpen svæver en af de sjældne moschornsugler, der er på rov. Rørskoven har bredt sig kraftigt de seneste år, og

har tiltrukket flere af de store rovfugle som havørnen og kongeørnen. Der er kommet mange nye arter af fugle og pattedyr. Vestamager er blevet en botanisk lokalitet af betydning. Nu er mørket brudt, og i det svage lys kan jeg se flere fiskehejrer ved et vandhul på strandengen. En stor flok ænder rejser sig fra en af søerne og trækker ud over strandengene mod Øresund, hvor broens store, og næsten 200 meter høje pyloner rejser sig over horisonten. Solen rammer nu det allerøverste stæg på pylonen.

Broen var aldrig blevet nogen succes. De første år efter, at den var færdig, kørte der ikke flere biler, end på en mindre bivej. Det var på grund af de høje bro-afgifter, der skulle betale broen. Broen var kommet til at koste det dobbelte af det beregnede, så der var ikke ret mange der bare kørte til Sverrige for sjov. Folk havde slet ikke råd til at bruge broen, og sejlede når de skulle til

Sverige. Til sidst valgte Folketinget, at gøre det gratis at køre over broen og lade staten betale, men heller ikke det gav den store trafik. Det var nemlig samme år som trafikken brød definitivt sammen i Tyskland. Det havde været galt i flere år, men da man opdagede, at skovdøden var tiltagende og klimaet langt mere truet, end man havde antaget, blev der taget initiativ til en fælles europæisk indsats. Det betød dels at transporten landene imellem blev minimeret til det absolut nødvendige, og at den transport der var til gensidig gavn blev sendt med tog eller skib.

Hvis ikke det havde været for togtrafikens skyld, var broen total overflødig. Vedligeholdelsesomkostningerne var så omfattende, at det nu blev undersøgt om det ikke var billigere og bedre, at bygge en tunnel til togtrafikken ved Helsingør, og fragte al godset fra nord til syd uden om København. I så fald overvejede politikerne en demontering af broen.

Det er forunderligt, at være så tæt på en millionby og stå midt i naturen samtidig. Kultur og natur i en utrolig intens samhörighed. Man er dejligt alene med alle sine tanker herude

Heldigvis var den faste forbindelse over Østersøen til Tyskland blevet stoppet inden realiseringen. Det var ellers tæt på. Politikerne støttede projektet, på trods af udviklingen. Men en koordineret indsats fra miljøbevægelserne i både Tyskland, Sverige og Danmark skabte så stor modstand, at byggeriet blev standset i elfte time. Tabet var en milliard, brugt til projektering og

forundersøgelser.

To af Øresunds-broens vejspor var blevet populære for cyklisterne. Det var en yndet aftentur, at cykle op på broen og nyde den storslåede udsigt over vandet og se ned på Saltholm. Men fornøjelsen stod trods alt ikke mål med de konsekvenser broen havde haft for miljøet i Østersøen og for fugle- og dyrelivet på Saltholm.

Et kuriosum af denne fatale brøler kunne ses sidste sommer, hvor alle broens vejbaner blev afspærret, uden trafikale problemer. Anledningen var, at alle de oprindelige vejbaner skulle bruges til opløb på

afslutningen af det traditionelle cykelløb "Skandinavien Rundt". Det var ikke, som mange mente, en hån mod de gamle politikere. Cykelunionen havde udelukkende valgt stedet på grund af de ideelle forhold til løbets afslutning, god plads til tilskuere og en lang, bred opløbsbane for rytterne.

Nu kan det ikke vare længe før solen bryder frem over horisonten. Min træthed er begyndt at melde sig efter de mange nattimer. Det er dejligt at komme ned og sidde på klaptabureten, og nyde den varme kaffe. Et par tårnfalke går på vingerne, og svæver roligt over mig i store cirkler.

Birkeskoven har bredt sig meget ovre på overdrevet. I kikkerten kan jeg se rådyrene trække fra kanten af lysningen ind i lunden af birk og gråpil. En skovsneppe der er på forårstræk letter. Skovene, eller de små lunde, er blevet et yndet udflygtsmål for svampesamlerne, nu da der er kommet mange nye spiselige arter.

Det er ikke kun de ornitologiske interesser, der har gjort mig hook på mine natte- og morgenture på Vestamager. Det er også spændingen ved at stå ude i naturen og se byen der inde vågne. Det er forunderligt, at være så tæt på en millionby og stå midt i naturen samtidig. Kultur og natur i en utro-





lig intens samhörighed. Man er dejligt alene med alle sine tanker herude.

Set i bakspejlet var det ufatteligt, man havde plastret naturen herude til, med Ørestaden og motorveje til broen. Godt nok var det kun en tiendedel af området selskabet havde brugt til byggeriet, men det virkede ikke særligt klogt. Det blev fornøjelig konstateret, at Københavns luft var renere end alle andre storbyers, på grund af de grønne kiler ind til byen, og især Vestamagers "grønne lunge", der skød helt ind til centrum. Det var en af årsagerne til, at forureningen ikke havde været skyld i ligeså mange sygdomme, som i de andre storbyer. Det var måske forståeligt, at politikere og planlæggere havde været fikseret på væksten, når størstedelen af landet var bygget de foregående 50 år. Men der havde været masser af plads til væksten andre og bedre steder end her. Hvis de for alt i verden havde set væksten som det eneste guddommelige, havde der været plads udenfor byen. Især på vestegnen var der masser af plads.

Der var ingen tvivl om, at man havde sat vækst, og endda et krav til stigende vækst, over hensynet til livet og miljøet. Igår fandt jeg en publikation, der bare var 30 år gammel, fra 1996 og udgivet af det daværende Miljøministerium. Det var en slags landsplan. Der gik det op for mig, hvor fokuseret de havde været på vækst for enhver pris. Kvaliteten blev målt i bruttonational produktet. For eksempel stod der, at den højeste produktion pr. indbygger blev skabt i den såkaldte "banan", en akse fra Sydøstengland over Ruhr distriktet til Norditalien. Og at bruttonational produktet blev lavere, jo længere man kom fra akse. Danmarks dilemma var afstanden til "bananen", idet vækst i indbyggertal og økonomi koncentrerede sig omkring "bananen". Med det som forbillede, ville man bygge Ørestaden, motorveje syd på og broer over både Øresund og Østersøen. Publikationen var også skrevet i et militaristisk sprog, som et kampskrift.

Man talte om "et operationelt samarbejde", og der skulle føres "en slagkraftig erhvervs-politik" i et konkurrencepræget Europa. - Godt folk havde fået det bedre med sig selv.

Jeg vågner brat med et søt, søvnen har til sidst fået overtaget. Mit blik drejer hurtigt mod horisonten i øst, og et grotesk, surrealistisk syn står i min halvvågne tilstand, som en slags mareridt brændemærket, på mine nethinder. Solen er nået op over horisonten i sin fulde størrelse. Men i det brændende, ildrøde skær ser jeg kun den højre halvdel af solen. Den anden halvdel står dækket bag et af de 25 etagers, halvt nedrevne højhuse ved Bella centret. Strålerne farver beton-dækkende på de øverste åbne etager dybt sorte. Det bagfra strålende røde skær lyser gennem de åbne etager, og får det hele til at ligne en sønderskudt,

Men i det brændende, ildrøde skær ser jeg kun den højre halvdel af solen. Den anden halvdel står dækket bag et af de 25 etagers, halvt nedrevne højhuse ved Bella centret

brændende ruin. Et billede der minder mig om krig.

Højhusene var et af de sidste levn af Ørestaden. Planerne var aldrig blevet en succes. I et sidste forsøg på trods alt, at få noget fra de vingskudte planer realiseret, havde man fra politisk side besluttet, at der skulle bygges en koncentreret klump højhuse omkring Bella centret. En af begrundel-

serne for denne åbenlyse tåbelighed var, at man havde fået bygget Ørestads letbanen før byggeriet var kommet. Da forrentningen af banen og vejene skulle finansieres af byggeriet, følte politikerne sig til sidst presset til opførelsen. Godt nok havde planerne sagt, at der højst måtte bygges 6 huse i 18 etager, men investorerne havde vist nok fat i den lange ende.

Bygningerne havde aldrig været fuldt udlejet, men via investeringstilskud fra EU havde de forrentet sig for investorerne, men for landet var investeringerne i vejene og højbanen blevet et stort økonomisk tab.

10 år efter opførelsen var området så øde og kriminaliseret, at der ikke var underlag for at holde metroen i drift. Tilbage sås nu kun resterne af betonsøjlerne og de vandrette betondragere, der havde været spor for metroen. Konstruktionen var helt tilgroet og under stærk erosion. Stationerne var nedrevet for flere år siden. Højhusene skulle også fjernes. Det var blevet pålagt investorerne at fjerne dem på grund af fare, men det gik langsomt. Første havde de fjernet hele facadebeklædningen, så nu stod højhusene som store åbne uhyrer med søjler og dæk. Derefter havde ejerne delvist nedrevet de øverste etager i varieret omfang, så klodserne havde hver sin højde, som et andet tomt Manhattan på Vestamager. Af en eller anden grund var de også stærk tæredede og eroderede som et fjeld. Der blev givet mange forklaringer. Byggesjusk eller dårlig fundering på den bløde bund, men ingen af forklaringerne kunne stå helt alene.

Det var uhyrlige kræfter naturen besad. Den del af Amager hvor Ørestaden lå, var opfyldning af gammel skræld og affald fra hele København. Gennem et halvt århundrede havde man fyldt fælleden op med millioner af kubikmeter skræld og rådden affald. Det ene læs efter det andet var tippet af, under hvinende skrig fra kæmpe kolonier af måger. Men gennem årene havde naturen, trods betingelserne, ædt al skrælden, og

omsat det til en enestående og endog meget særpræget natur. Det havde forbløvet mange, selv botanikere og forstfolk. Jorden måtte besidde nogle magiske kræfter, for i mange år var den aktiv som i vulkanske områder. Det blev fortalt, at jorden var så aktiv, at engang en kolonihaveejers havde smidt en varm cigaretskod, gik gulerodsbedet i brand. I starten kunne det også brænde, hvis

Det blev fortalt, at jorden var så aktiv, at engang en kolonihaveejers havde smidt en varm cigaretskod, gik gulerodsbedet i brand. I starten kunne det også brænde, hvis man slog et rør i jorden og tændte ild i toppen

man slog et rør i jorden og tændte ild i toppen.

Siden selskabet der stod for opførelsen af Ørestaden byggede de mange kanaler, der skulle anlægges som en stor attraktion for Ørestaden, var det som om der skete et eller andet særligt. Det væltede op med grønt, så det næsten ikke var til at holde nede. I takt med Ørestaden kom til at stå tom, tog naturen over, og en tiltagende uforklarlig erosion af anlæg og højhuse tog stærkt til. Det højhus der nu lå badet i den opgående maj-sols ildrøde flammer var bare et af ofrene. Naturen er stærk. Nu åd den hele Ørestaden, som den i sin tid havde ædt al storbyens skræld.

Morgenen er kommet. Jeg rejser mig, og drager ind til det vågnende København.