

Til Metroselskabet og Københavns Kommune

Vedrørende høring af Miljøkonsekvensrapport (MKR) for M5 og §25-tilladelse

Indsendt af privatperson Alexander Rygner Holm, Axel Heides Gade 8b 4th

Miljøkonsekvensrapporten er et værdifuldt bidrag til debatten om, hvorvidt og eventuelt hvordan man bør anlægge M5. I høringssvaret herunder vil jeg beskrive, hvor jeg finder Miljøkonsekvensrapport og §25-tilladelsen mangelfulde, ligesom jeg vil fremhæve resultater fra rapporten og andre steder, der taler for ikke at gennemføre M5 sydlig løsning. Såfremt man alligevel vælger at lave projektet argumenterer jeg for, at man ikke bør anlægge en station ved Bryggebroen.

Kritik af Miljøkonsekvensrapporten

Miljøkonsekvensrapporten antager, at høringen er uden betydning

MKR'en er forudindtaget om, at M5 besluttet og anlægges. Fx skrives der på side 5, at *"Miljøkonsekvensrapporten danner grundlaget for at fastsætte de overordnede og generelle rammer for Metro M5. Disse rammer udgør grundlaget for anlægsloven for Metro M5, som vil blive fremsat og forventeligt vedtaget af Folketinget"* (egen fremhævning). Dette er kritisabelt, fordi MKR viser så store negative konsekvenser i form af flerårig støjforurening og massiv mængde øget tung trafik for naboer samt dårligt klimaregnskab. Dette må forventeligt også få store privatøkonomiske konsekvenser for naboer til byggeriet i form af massive prisfald på ejendomme, mens byggeriet er i gang. Kompensation gives kun for støj om aften- og natten, hvilket må antages ikke at kunne dække det forventede tab og de skader, som naboer bliver påført. Derfor bør beslutningen om at anlægge M5 ikke tages, før de relevante beslutningstagere har gennemgået MKR'en samt høringssvarene.

MKR er vanskelig at læse og mangler konsistens

MKR er vanskelig at læse. Fx kapitlet om støj henvises der til forskellige grænseværdier og forskellige skalaer der ikke forklares eller sættes i kontekst af hinanden. Dette reducerer brugbarheden af MKR i den politiske proces, fordi MKR dermed i mindre grad bidrager til en god og faktuel debat, om hvorvidt M5 bør anlægges. Herunder er et par konkrete eksempler:

- På side 184 anvendes både skalaerne dB (A) L_{Aeq} og Lden dB. Der er dog ikke beskrivelser af, hvordan disse forholder sig til hinanden.
- På side 184 henvises der til to forskellige grænseværdier for støj henholdsvis Byggepladsbekendtgørelsen og København Kommunes grænseværdier for Støj fra Bygge- og anlægsarbejder. Som læser er det vanskeligt at vide, hvilke grænseværdier der er gældende.

MKR'en er ikke konsistent i sine beskrivelser på tværs af kapitler. Her kan også nævnes to eksempler:

- Faserne kaldes ikke det samme igennem hele rapporten. Det gør det meget svært at få et overblik over, hvad der kommer til at ske hvornår for de enkelte stationer. Fx i projektbeskrivelseskapitlet (side 117) er faserne beskrevet ”forberedende arbejde; stationer, byggegrubeindfatning; stationer, udgravning og støbninger; tunnelboring ...”, mens i bilag 2 beskrives faserne med numre ”Fase 0.1 Etablering af indfatningsvægge; Fase 1.1 Kapning af pæletoppe og etablering af afstivning; Fase 2.1 Udgravning i øverste jordlag; Fase 2.2 Udgravning i kalk;”.
- Antallet af lastbiler byggeriet kræver er forskelligt i de forskellige kapitler. På side 153 er der beskrevet, at der ved Bryggebroen kommer 5 og 20 henholdsvis i ”Byggegrubeindfatning” og ”Udgravning”. I bilaget side 26-29, står der at der kommer 4 lastbiler i timen i de faser, som antages at være de samme som beskrevet på side 153.

Miljøkonsekvensrapportens resultater

Metroen er ikke en gevinst for klimaet.

Kollektiv trafik beskrives ofte som et klimavenligt alternativ til privatbilisme. Det er i mange tilfælde også korrekt, men det ser dog ikke ud til at være tilfældet med M5. Selve anlægget af den sydlige løsning vil medføre ca. 0,40-0,46 mio. ton CO₂e svarende til den årlige udledning fra ca. 200.000 benzinbiler. Dertil kommer nedtagning af to vindmøller som ifølge MKR vil medføre en øget udledning på ca. 0,09-0,14 mio. tons CO₂ over deres tilbageværende levetid. Selv hvis målet om at reducere udledninger fra anlægget med 50 pct. vil der være tale om en meget stor udledning fra et enkelt projekt.

Klimagevinsten ved metroen består i den mængde af ture i benzin- og dieslbiler, som ikke længere bliver foretaget. Ifølge MKR vil ”146.000 påstigere (...) dagligt benytte M5 ved Sydlig Løsning i 2070”, mens antallet af ture i den kollektive transport kun vil stige med 55.000 (også dagligt må det formodes). Hvilke transportmidler disse 55.000 ture ellers ville være blevet foretaget med er ikke tydeligt beskrevet i rapporten, men det fremgår at påvirkningen for biler, cykler og gående vurderes at være ”neutral”. Hvis det skal forstås sådan, at hele stigningen på 55.000 ture med kollektiv transport er nye ture, så vil der ingen klimagevinst være fra projektet. Selv hvis de 55.000 ture var ture, der ellers var foretaget i personbiler, så vil en meget væsentlig del af disse være elbiler. Ifølge Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets Klimastatus og -fremskrivning 2024 vil 50 pct. af bilbestanden være elbiler i 2035, mens den i 2070 må forventes at være 100 pct. omstillet til nulemissionskøretøjer. Dermed må der forventes en meget lille, hvis nogen overhovedet, klimagevinst fra metroens drift til at opveje for de store udledninger i forbindelse med anlæg.

Støjniveauet fra anlæg vil gøre lejligheder ubeboelige i lang periode

M5 bliver et omfattende projekt med meget stor støjpåvirkning af naboer til byggeriet. Der forventes at være støj i større eller mindre omfang i perioden 2026-2033. I et område med mange børnefamilier er det en meget væsentlig del af en barndom, der derfor bliver markant støjpåvirket. Hvor stor skade det gør på børn, har

jeg ikke ekspertisen til at kommentere, men jeg bemærker, at det gør MKR'en heller ikke. WHO skriver på deres hjemmeside om konsekvenser for børn ved længerevarende støjforurening: *“Impairment of early childhood development and education caused by noise may have lifelong effects on academic achievement and health.”*

Specifikt for stationen ved Bryggebroen vil der være en meget stor støjpåvirkning. I rapportens proceskapitel fremgår det, at de mest støjende aktiviteter kan vare fra 2027 til 2030, mens det i støjkapitlet fremgår, at fase 0.1-2.2 vil tage 17 måneder. Af bilaget kan man se, at den nærmeste facade vil blive påvirket med op mod 87 dB. For den mest larmende aktivitet i fase 0.1 vil der endda være mulighed for natarbejde. Dermed overskrides Københavns Kommune grænser i ekstraordinær grad ligesom WHO's anbefalinger til støjforurening bliver markant overskredet.ⁱ

Befolkningstætheden i Axel Heides Gade er meget stor, hvor de fleste bygninger har 5-7 etager. Der er mange familier med små børn. Selv når der ikke er aften- og natarbejde vil der være støjforurening fra 7 om morgenen til 18 om aftenen. I mange børnefamilier vil dette tidsrum udgøre 80-90 pct. af børnenes vågne tid, hvori det vil være vanskeligt at have vinduer åbne eller være på legepladser i nærheden

Alt i alt bliver lejlighederne i Axel Heides Gade ubeboelige i en periode på 1½-4 år på grund af støj. Det er en meget stor indgriben i folks liv. MKR eller §25-dokumentet har ikke vist, hvorfor så stor indgriben kan retfærdiggøres, hvilket uddybes i senere afsnit.

Overvågning af støj bør gøres af uvildige

Det er kritisabelt, at Metroselskabet står for overvågning og dokumentation af støjforurening. Der kan nemt komme situationer, hvor der kan sættes spørgsmålstegn ved Metroselskabets uvildighed. Københavns Kommune bør derfor kræve, såfremt man gennemfører M5-projektet, at en uvildig organisation står for målingerne, som kan blive afgørende for, hvem der får ret til kompensation/genhusning/overtagelse af ejendom.

§25-tilladelse bør være betinget af reel erstatning til støjforurenede naboer

Støjhandlingsplaner er ikke en reel foranstaltning. Alligevel lægger Københavns Kommune på side 10 vægt på, ”at støjhandlingsplaner og de beskrevne afværgeforanstaltninger samlet kan reducere støjen fra anlægsarbejderne væsentligt”. Såfremt der var gode metoder til at reducere støjen, så kunne man stille krav om, at disse metoder blev anvendt. Men det må forstås på MKR, at der ikke findes sådanne metoder, så Københavns Kommune bør i §25-tilladelsen derfor ikke basere sin afgørelse (”lægge vægt”) på, at der stilles krav om disse støjplaner.

Hvis Københavns Kommune giver tilladelsen, bør Kommunen være ærlige omkring, at der for så vidt angår den meget store påvirkning fra støj fra byggeriet ikke er gode afværgeforanstaltninger. I den forbindelse bør kommunen betinge tilladelsen af, at Folketinget tilbyder en reel og passende kompensation for støjforureningen til de berørte naboer, herunder at der også gives kompensation for støjforurening i løbet af dagtimer, hvilket følger af argumentationen i tidligere afsnit.

Stationen ved Bryggebroen bør ikke gennemføres

Stationen vil efter min vurdering gavne utroligt få. Jeg kender ikke mange, der vil få stor gavn af den sammenlignet med de muligheder der er i dag (metrostationen ved Fisketorvet, metrostationen ved Islands Brygge). På høringsmødet blev der ligeledes ytret (med stort bifald fra de øvrige fremmødte), at der ikke er ønske på Islands Brygge om at få en metrostation yderligere. Stationen bør derfor ikke gennemføres selv hvis M5 besluttes.

Jeg påpegede det manglende behov for stationen til høringsmødet. Metroselskabets repræsentanter mente dog, at stationen ville være relevant for mange af dem, som i dag cykler over Bryggebroen. Det er dog forhåbentligt ikke Københavns Kommunes hensigt at reducere antallet af cyklister, og derfor bør denne overflytning af trafik fra cykel til M5 ikke tillægges nogen større værdi. Der udestår dermed en god argumentation for, hvorfor der er behov for metrostation Bryggebroen.

Min anekdotiske argumentation underbygges af MKR'en. Denne viser, at Bryggebroen station vil være den mindst benyttede af alle stationerne med kun 7.000 daglige påstigninger i 2070. Ifølge Islands Brygge Sogn bor der ca. 18.000 mennesker på Islands Brygge,ⁱⁱ og udsigten til at øge befolkningstætheden på Islands Brygge er begrænset. Sammenholdt med at der allerede er en metrostation på Islands Brygge virker 7.000 daglige påstigninger, som et meget højt tal. Tidligere prognoser fra metroselskabet har ligeledes vist sig at være overvurderet,ⁱⁱⁱ og de 7.000 påstigninger må derfor betegnes som et overkantsskøn.

Hvis Kommunen eller Metroselskabet mener, at der bliver for langt mellem Københavns Hovedbanegård og DR Byen station, kan man overveje at bruge den allerede eksisterende metrostation ved Fisketorvet eller anlægge en station ved Sturlasgade, som beskrevet ovenfor. På Sturlasgade er der et stort areal, færre naboer meget tæt på et eventuelt byggeri, og metrolinjen fra Hovedbanegården til DR byen vil være mere lige og dermed kortere. En station i Sturlasgade vil kræve, at institutionerne i nærheden flyttes, hvilket evt. kunne gøres via udflytterbørnehave eller lignende.

Konklusion

Der mangler en samlet vurdering af projektet

De mange negative miljøkonsekvenser, som beskrives i MKR, fejes af bordet i et kort afsnit til sidst i §25-tilladelsen. Her henvises der til, at metroen er et materielt gode, og at der skabes bedre mobilitet i byen. Intet sted i MKR eller §25-tilladelsen er der henvisning til cost-benefit-analyser, samfundsøkonomiske beregninger eller lignende, der viser, at metroen samlet set er en god ide, når man tager alle de mange og store negative konsekvenser, som især anlægget af M5 medfører.

Meget tyder på, at M5 er en dårlig samfundsøkonomisk investering. Baseret på erfaringerne fra Cityringen beskriver nogle af Danmarks førende transporteksperter som Otto Anker Nielsen og Ismir Mulalic, at samfundsøkonomien ved metro er ringere end tidligere forventet.^{iv} Mogens Fosgerau, professor i transportøkonomi ved

Københavns Universitet udtaler endda: ”Hvis spørgsmålet er, om metrobyggeri kan betale sig for samfundet, så er det ikke sikkert. Det viser samfundsøkonomien også i den første metro. Den var nemlig ret dårlig”.^v

Hovedpointer til Københavns Kommune

Baseret på ovenstående vil jeg foreslå Københavns Kommune følgende

- M5 sydlig løsning bør ikke gennemføres.
- Københavns Kommune bør betinge en eventuel godkendelse af M5 af, at der udbetales passende kompensation for de sundhedsrisici, gener og økonomisk tab, som naboer bliver påført.
- Såfremt sydlig gennemføres bør der ikke anlægges en ny station på Islands Brygge.

ⁱ <https://www.who.int/europe/news-room/fact-sheets/item/noise>

ⁱⁱ <https://www.islandsbryggessogn.dk/sognet-deles-i-to-sogne>

ⁱⁱⁱ https://ing.dk/artikel/nye-passagertal-den-koebenhavnske-metro-lander-langt-under-prognosen?check_logged_in=1; <https://ing.dk/artikel/trods-passagerrekord-er-metroen-10-millioner-bagud>;

^{iv} <https://www.dr.dk/nyheder/regionale/hovedstadsomraadet/halvtomme-tog-til-25-milliarder-metro-har-langt-faerre>;

^v https://www.building-supply.dk/article/view/1028505/trafikforskere_mere_metro_i_kobenhavn_er_ikke_nodvendig_vis_den_bedste_loesning