

## Hørings svar M5 København H

### *Introduktion*

Overordnet er vi særdeles bekymrede ved udsigten til næsten 10 års fornyet byggearbejde umiddelbart foran vores vinduer, døre og porte. Det er os bekendt ikke tidligere sket her til lands, at så mange borgere i næsten 20 år sammenlagt (M3/M4/M5) er blevet udsat for en så massiv og tæt byggeaktivitet, som i perioder afstedkommer rystelser, støj og partikelforurening, der i voldsom grad reducerer livskvaliteten og udgør en decideret sundhedsfare. Læg hertil skader på facader, sætningsskader, et utrygt nærmiljø samt ydmygende og udmattende forhandlinger med Metro om erstatninger. Den samlede byggeperiode udgør omtrent 25% af et menneskeliv, og den kommende byggeperiode for M5 svarer til den samlede skoletid for de børn fra området, som begynder deres skoleforløb ved byggeriets start. Vi mener, at det er påfaldende på grænsen til det kritisable, at denne dimension ikke er medtaget i Miljøkonsekvensvurderingen, som fremstår mærkværdig historieløs. Det kan simpelthen ikke være meningen, at vi skal udsættes for en sådan belastning endnu engang.

Vi vil derudover påpege, at mange beboere, som oplevede anlægsfasen af M3/M4, allerede nu er stærkt påvirkede ved tanken om yderligere 10 år med intenst byggeri. Flere beboere har derudover udviklet en udtalt følsomhed for støj og rystelser, som i det normale daglige byliv kan kontrolleres, men som ved det foreslåede byggeri må formodes at afstedkomme alvorlige psykiske og fysiske reaktioner og forstærke langvarige følgevirkninger.

Vi mener, at denne dystre baggrund bør give anledning til rationelle og empatiske overvejelser hos beslutningstagerne vedrørende alternativ placering, udformning, procesforløb og afværgeforanstaltninger. Man bør ikke udsætte borgere for en så omfattende negativ belastning i så lang tid (20 år). Vi stiller derfor en række krav, som uden at være præcedensskabende vil kunne implementeres ved Kbh H.

Det er vores indtryk fra de offentlige høringsmøder, at der er en oprigtig og seriøs vilje hos embedsværket i Metroselskabet og Københavns Kommune til at indgå i et fællesskab med de berørte borgere for at minimere gener og opnå de bedst mulige løsninger. Vi er imidlertid også bevidste om, at embedsfolket nødvendigvis skal udvise en tæt loyalitet til de beslutninger og retningslinjer, som de demokratisk valgte politikere har fastlagt. Dette kan dog i vores optik involvere en risiko for en mindre

visionær og mere tunnelsynet tilgang til optimale/kreative løsninger, som kan imødekomme de berørte borgeres behov. Vi skal derfor opfordre politikerne til at give de tilknyttede embedsfolk vide rammer til at undersøge og fremlægge de alternative forslag og forbedringer, som er høringsfasens egentlige mål. Vi opfordrer politikerne til at udvise samme seriøsitet, som vi fornemmer hos embedsværket. Giv fagfolkene den nødvendige tid til undersøgelser, analyser og overvejelser. Således vil høringsfasen vinde i demokratisk substans og ikke bare være en formel pligtøvelse i henhold til love og regler.

Vi mener, at det ikke kan være rimeligt og retfærdigt at beboerne bag Kbh H skal igennem endnu et metrobyggeri, og vi appellerer til at Bernstorffsgade genovervejes som metrostation ligesom det også bør overvejes at arbejde med et alternativt underjordisk byggeforløb i Reventlowgade.

### **Bernstorffsgade**

Placeringen af stationen ved København H bør flyttes fra Reventlowgade til Bernstorffsgade. Placeringen her er forbundet med både trafikale, forsyningstekniske og muligvis økonomiske udfordringer, men er på ingen måde teknisk umulig. Fordelen ved anlæggelse af stationen i Bernstorffsgade er umiddelbart indlysende: Hundredvis af mennesker i området undgår voldsomme byggebelastninger, og der spares mange millioner på afværgeforanstaltninger og kompensationer. Afstanden mellem en station i Bernstorffsgade og S-togssporene, som fremhæves som en logistisk udfordring, er ca. 160 m målt direkte (det dobbelte af afstanden mellem M1/2 og M3/4 på Kongens Nytorv) og vil f.eks. kunne betjenes af rullende fortove.

Vi skal indtrængende opfordre til at genoverveje beslutningen om stationens placering, og vi skal opfordre til at supplere Miljøkonsekvensvurderingen med en lige så grundig vurdering af placeringen i Bernstorffsgade samt en eventuel komparativ økonomisk beregning. Det er vores klare opfattelse, at menneskers sundhed og livskvalitet bør veje tungere end økonomiske hensyn. Der vil være mange fordele ved den fremtidige driftsfase, hvor større nærhed til store arbejdspladser og attraktioner som Tivoli, Danske Bank og de mange større virksomheder langs Kalvebod Brygge kan fremhæves. Det vil desuden give et væsentlig bedre flow til den nyanlagte fjernbusterminal og det kommende store nye boligområde 'Postbyen'. Generelt vil en placering i Bernstorffsgade give et langt bedre trafik-flow for passagerer,

der benytter den offentlige transport ved Københavns Hovedbanegård.

### **Underjordisk anlægsarbejde i Reventlowsgade**

Det bør undersøges om de massive gener for naboerne til et eventuelt byggeri i Reventlowsgade kan minimeres ved at vælge en (næsten) udelukkende underjordisk anlægsløsning. Ifølge eksperter på høringsmøderne er en sådan løsning mulig, og vi efterlyser derfor en mere grundig og tilgængelig teknisk analyse og miljøvurdering af en sådan løsning, eventuelt også her suppleret med en økonomisk sammenligning.

### **Det planlagte anlægsarbejde i Reventlowsgade**

For så vidt at den skitserede planlægning i Miljøkonsekvensrapporten bliver rammerne om et kommende anlægsarbejde har vi følgende krav:

#### *De sundhedsmæssige konsekvenser*

Hvis det besluttes at anlægge endnu en metrostation bag Hovedbanegården, så vil vi beboere sammenlagt opleve omkring 20 års metroarbejder og den medfølgende støj- og partikelforurening samt rystelser.

I Miljøkonsekvensrapporten behandles sundhedskonsekvenserne nærmest ikke, og konklusionen er, at man heller ikke har undersøgt dem. Vi finder det kritisabelt, at Staten og Metroselskabet ikke i det mindste undersøger, hvad så indgribende arbejder over en 20-årig periode har for de mange mennesker, der udsættes for dem.

Der refereres ganske kortfattet i rapporten (s. 303) til de kumulative effekter, de estimerede nye 10 års metroarbejde forventes at have på lokale borgere. Der forventes 'større påvirkning' og at 'de kumulative virkninger potentielt kunne få såvel sundhedsmæssige konsekvenser som væsentlige påvirkninger af de berørte menneskers livskvalitet'.

Disse meget svage formuleringer er yderst kritiske og reflekterer på foruroligende vis rapportens mangel på respekt for os beboere, som skal udsættes for endnu et metrobyggeri. Vi mener, at når det

beslattes at undersøge et potentielt metrobyggeri bag Hovedbanegården, så bør man gøre sig den ulejlighed netop at undersøge de kumulative effekter af 20 års støj, rystelser og partikelforurening for beboerne og ikke blot konkludere at "potentielt kumulative virkninger ikke kan vurderes". Da forfatterne bag miljøkonsekvensrapporten ikke har indhentet faglig ekspertise til at vurdere dette, fremstår rapporten også her historieløs og uden respekt for beboerne og deres sundhed.

Vi stiller os ikke tilfreds med en sådan ligegyldig indstilling til sundhedsspørgsmålet og kræver en uafhængig vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser for lokale borgere i forbindelse med det eventuelt metroarbejde ved Københavns Hovedbanegård - ikke over de forestående 10 år, men over de 20 års belastning, som vi samlet set udsættes for.

#### *Afværgeforanstaltninger støj*

- Lavfrekvent støj er meget belastende og bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen og give anledning til afværgeforanstaltninger.
- De lejligheder, som udsættes for den direkte massive byggestøj, bør tilbydes en vinduesløsning, som yder den størst mulige støjbeskyttelse.
- Beboerne i området bør inddrages i den endelige planlægning af byggepladsens udformning.
- Alternative støjvægge i stedet for de hidtidige grønne plankeværker bør undersøges og i givet fald implementeres.
- Baseret på erfaringerne fra det seneste metrobyggeri bør der etableres supplerende støjovervågning administreret af en uafhængig aktør.
- Klar og præcis information om arbejdstider og faser. Denne information var ofte ikke tilstrækkelig og til tider uklar ved anlæggelsen af M3/4. Beboere bør i god tid informeres om særligt støjende sekvenser og ændrede arbejdstider.
- Det støjende arbejde bør ikke foretages i de timer, hvor familier har social tid sammen (morgen indtil 08:00, aften fra 17:00 og nat).

### *Afværgeforanstaltninger rystelser/vibrationer*

Rystelser er årsag til en væsentlig forringelse af livskvaliteten og giver anledning til store skader på bygninger. Vi kræver at Metro arbejder målrettet på at nedbringe disse gener og informerer beboerne om disse tiltag. Kompensationer beregnes af støjniveauet, men der bør ligeledes etableres kompensationer for rystelser.

### *Afværgeforanstaltninger lysindfald*

Det undrer os meget, at miljøkonsekvensrapporten ikke har mere fokus på stuelejligheder, som vil opleve kraftig forringelse af dagslysforhold og udsyn. Det er vores erfaring fra M3/M4 byggeriet, at stuelejligheder bliver udsat for meget store gener i det meste af anlægsperioden. Der bør være et yderligere kompensationstillæg til stuelejligheder, der omhandler 'dagslys- og udsynsgener', som udbetales lige så længe, som disse gener gør sig gældende, ligesom man bør arbejde med innovative fysiske afværgeforanstaltninger.

### *Nærmiljø*

Som de fleste sikkert ved, adskiller området omkring København H sig på flere områder fra andre dele af byen. Vi har en tæt trafik af stofbrugere og dealere med de problemer, som følger heraf. Ved anlæggelsen af M3/4 oplevede vi i stor udstrækning utrygge situationer både i dag, aften og nattetimerne. Kroge og nicher samt manglende overblik i terrænet giver en grundlæggende usikkerhed i nærmiljøet for alle.

Vi undrer os over, at dette aspekt ikke er behandlet i rapporten og foreslår et tæt samarbejde med beboere og professionelle aktører fra stofscenen, hvis den planlagte etablering i Reventlowsgade bliver til virkelighed.

Området er derudover kendetegnet ved at være et slags for-terræn for Købbyens intensive partyliv. Det afstedkommer et øget brug af vores nærområde til at forrette sin nødtørft. Afskærmede områder ved byggepladsen vil formodentligt blive brugt til dette under byggeriet.

Under byggeriet af M3/M4 blev flere hoveddøre lukket i mange år, og vi skulle bruge kælderudgange som hoveddør. Ud over den daglige irritation over at skulle igennem kældre, så gav det store daglige gener for gæster, samt post/pakke- og avisomdelere. Ligeledes var det umuligt at få flyttet store genstande (køleskabe, madrasser

mv). Vi kræver derfor, at der findes trygge og hygiejniske løsninger, hvor beboere kan benytte deres hoveddør.

Metrobyggeriet kan være hårdt for nogle beboere. Vores erfaring er, at Metrobyggeriets påvirkning af beboerne blandt andet afhænger af a) hvilken byggefase, der er tale om, b) hvor tæt på gaden man bor og c) hvor langt fra stationsbyggeriet man bor (det er jo især sekantboringerne, der er belastende, hvis de er lige uden for vinduet). Derfor kræver vi, at beboere lige ud til stationsbyggepladsen skal have ekstra opmærksomhed og mulighed for nem adgang til kontaktperson, da det ofte er små ting, der kan gøre en stor forskel.

Metrobyggeriet spænder ben for normale rutiner. Beboere skal i en længere periode benytte andre færdselsveje og parkeringsområder. Derfor kræver vi, at Metro skal muliggøre en nem hverdag for beboere berørt af byggeriet. Det kunne fx være tildeling af P-mulighed i hele København (eller betalingskældre (fx DGI)), gratis metrokort og/eller bidrag til el-cykel.

Vi kræver, at de brandveje, der eventuelt skal etableres under byggeriet, ikke ødelægger og afskærer beboerne adgang til grønne baggårde.

Vi kræver endvidere at ejendommene har nem adgang for cykler (herunder Christianiacykler), barnevogne og kørestolsbrugere.

### *Samarbejde og partnerskab*

På høringsmøderne fornemmede vi som beskrevet ovenfor en vilje fra Metroselskabets ansatte og andre offentlige aktører til at etablere et tillidsfuldt og givtigt samarbejde med beboerne.

Dette aspekt finder vi på baggrund af vores tidligere erfaringer yderst vigtigt. De fleste beboere følte under etableringen af M3/4 en udpræget afmagt, udmattelse og konstant ydmygelse ved uenigheder og diskussioner med Metroselskabet. Der var på intet tidspunkt tale om et partnerskab i øjenhøjde, men om en permanent frustration over følelsen af at blive tromlet af en hær af advokater og teknikere, over for hvilke beboerne reelt var hjælpeløse.

Vi kræver derfor, at der etableres et offentligt finansieret uafhængigt teknisk og juridisk forum (en slags ombudsmand/ombudsinstitution), som alle kan benytte ved de uundgåelige mere eller mindre betydningsfulde konfrontationer, som vil opstå i byggefasen.

Det vil derudover være afgørende for tilliden, at der etableres en direkte døgnvagt til Metro, som er langt mere stabil og troværdig end de til tider meget usikre tiltag under det tidligere byggeri. Vores erfaring er, at en sådan metrovagt ville have kunnet agere mellemmand i krisesituationer, hvor Metro under M3/M4 byggeriet påførte akutte skader (fx gravede ledninger over, pumpede beton under bygninger mv) på ejendommene.

Metro forventer et velfungerende naboskab, men det er ressourcekrævende. Vores erfaring er, at en smidig gennemførelse af de mange delelementer i byggeprocessen kræver interaktion, rådgivning fra og samarbejde med beboere. Vores erfaring er samtidig, at det er mere ressourcekrævende, end det lyder, og det er ikke rimeligt, at et så stort projekt baserer sig på frivilligt arbejde fra naboer. Derfor kræver vi, at Metro tildeler hver ejendom et beløb til løn til den(n) person(er), der skal agere forbindelsesled mellem Metro og naboejendommene.

De fleste ejer-, leje- og andelsforeninger i området har i kølvandet på det seneste metrobyggeri oplevet en enorm træghed i erstatningsbehandlingen for skader på ejendommene. Enormt lange forhandlinger opfattedes, måske med rette, som et forsøg fra Metroselskabets side på at køre beboerne trætte og dermed slippe billigst muligt ved udbetaling af erstatning for bygnings-skader. Oveni 10 års byggeperiode var denne oplevelse det sidste slag i ansigtet og eliminerede endegyldigt tilliden og troen på et eventuelt partnerskab. Vi kræver derfor en struktureret transparent proces og tidsbeskrivelse af erstatnings-forløbet efter det eventuelt kommende byggeri. Princippet for inddragelse af skader i erstatningen må være baseret på en omvendt bevisbyrde: Metroselskabet skal bevise, at anlægsarbejdet ikke er årsagen til opståede bygnings-skader.

#### *Erstatning/kompensation/genhusning/ekspropriation*

Vi er helt klar over, at det er Folketinget som fastlægger rammerne for ovenstående. Vi mener dog, at høringsvaret er et vigtigt forum for vores bekymringer og forslag.

I betragtning af det historiske og kommende meget voldsomme byggeforløb, kræver vi, at beboerne i de mest belastede områder får et reelt valg før og under byggeriet. Dette betyder konkret, at beboerne skal kunne vælge frit mellem følgende muligheder i hele byggeperioden:

1. En rimelig kompensation for støj, rystelser og andre gener, som byggeriet medfører. Der findes allerede en erstatnings

historik fra det seneste byggeri. De konkrete principper og tal bør muligvis justeres. Under sidste metrobyggeri oplevede vi, at kompensationen kom senere end byggegenerne.

Kompensationen bør denne gang gives, når der er brug for den (til f.eks. at tage et andet sted hen)

2. Det skal være muligt at blive genhuset i den periode af byggeriet, hvor belastningen er størst. Genhusningen skal selvfølgelig foregå indenfor de geografiske rammer, som tillader de genhusede at fortsætte arbejds/skole/rekreativt liv i nogenlunde uændret form.
3. Det skal være muligt at få købt/eksproprieret sin lejlighed af Metroselskabet. Allerede nu er det stort set umuligt at få solgt andels- eller ejerlejligheder på almindelige markedsvilkår og beboerne er de-facto stavnsbundne i mange år. Prisen på et salg til Metroselskabet bør være identisk med den gennemsnitlige markedspris i et ikke byggeramt sammenligneligt område på Vesterbro på det givne salgstidspunkt.

Derudover mener vi at der bør gives en rimelig kompensation til de nuværende beboere, som ligeledes boede i området under anlæggelsen af M3/M4. De kommer til igen at skulle underkastes metrobyggeri og dermed 'tage én for holdet' for anden gang. Denne historiske kompensation er uafhængig af den kompensation, der gives i forbindelse med støj og andre gener.

Endelig mener vi Metro bør give tilskud, hvis man flytter, da omkostninger til flyttefirmaer stiger grundet den svære adgang til ejendommene.

Rammerne for disse tiltag bør fra starten være klare og transparente med størst mulig fleksibilitet. Ingen skal tjene på eller spekulere i økonomiske fordele, ligesom ingen skal straffes økonomisk for det kommende byggeri.

Afslutningsvis skal vi bekræfte vores vilje til et godt samarbejde. For mange af os er det kommende byggeri knyttet til stærke emotioner på grund af de meget voldsomme erfaringer fra M3/M4. Vi forventer selvfølgelig, at dette aspekt også respekteres og medtages i den samlede vurdering.

**Andelsboligforeningen A/B Stampe**

*Yasemin Göncü forperson*



**Andelsboligforeningen A/B Stampesgade 5**

*Junaid Ahmed forperson*

**Ejerforeningen E/F Reventlowsgade 24/ Stampesgade 1**

*Lise Lotte Luukkanen forperson*

**Ejerforeningen E/F Reventlowsgade 26 28 30**

*Helene H. Arkil forperson*

**Andelsforeningen A/B Tietgensgade 64-66**

*Katharina Bormann forperson*

**Ejerforeningen E/F Tietgensgade 62/ Reventlowsgade 32**

*Peter Jakobsen forperson*

**Andelsforeningen A/B Reventlowsgade 22/ Stampesgade 2**

*René Sørensen Overby forperson*