

NEJ TIL METROSTØJ

NETVÆRK I PROTEST MOD METROSTØJ FRA M3 (CITYRINGEN)

HØRINGSSVAR VEDR. INDHOLD AF VVM ANGÅENDE M5 - SAGSNR. 2023-0062953

4. april 2023

Netværket Nej til Metrostøj er etableret som følge af vedvarende støj og vibrationer fra metrokørslen M3 (Cityringen). Lige fra åbningen af M3 for 3½ år siden har vi naboer til M3 døgnnet rundt kraftigt været udfordret på helbred og livskvalitet af metrostøj og vibrationer som følge af skadelig lavfrekvent støj fra den underjordiske kørsel med M3. Støjen har siden september 2022 været på det hidtil højeste niveau. Metroselskabet har intet seriøst gjort for at løse problemet, men tværtimod løbet fra ansvaret og erklæret anlægget af M3 for færdigt.

På denne triste baggrund et par bemærkninger i forbindelse med VVM og senere anlæggelse af M5:

✕ Grav M5 rigtig dybt ned, så støj og vibrationer fra metrokørslen undgås. Ved anlæg af M3 gjorde Olufsvej i 2008 opmærksom på, at Trianglen Station burde graves 5 meter længere ned for så ville rørene komme til fuldt ud at ligge i kridtlaget og dermed minimere lavfrekvente vibrationer. Men nej, det ville Metroselskabet ikke. Resultatet er i dag, at Olufsvej siden åbningen af M3 permanent har oplevet metrostøj og vibrationer.

✕ Problemerne med støj og vibrationer fra metrokørsel gælder hele vejen rundt på M3. Der skal i denne sammenhæng henvises til de såkaldte Rambøll-rapporter (som vedhæftes), hvoraf det fremgår, at borgerne kun har fået den 3. bedste metroløsning (jf. Rambøll-rapport af 6. december 2019 p 2 og Rambøll-rapport af 1. september 2020 p. 1). Det er således særdeles kritisabelt, at Metroselskabet ikke med anlæggelsen af M3 har levet op til det ellers knæsatte BAT-princip (Best Available Techniques) for offentlig virksomhed. Det bør på det bestemteste sikres, at M5 lever op til BAT-princippet, herunder anvendelse af den optimale opbygning af svellerne (f. eks. LVT HA), jf. Rambøll-rapporterne (6. december 2019 forslag 8 og 1. september 2020 forslag 8).

✕ Rambøll har mangeårigt været rådgiver for Metroselskabet ved anlæg af metrolinjer. Det ville være betryggende, at det fra starten af blev pålagt Metroselskabet også at inddrage helt uafhængige og andre rådgivere. Vi har angående støjproblemerne med M3 anmodet om, at også andre rådgivere fik mulighed for at vurdere problemstillingerne. Men total afvisning fra Metroselskabets side, man klamrer sig alene til Rambøll.

✕ Hitachi Rail og Metro Service står for drift og vedligeholdelse af M3. Det har bestemt ikke været nogen succes. Skinneslibningen (som umiddelbart har nogen støjreducerende effekt) er for ringe i hyppighed (2 gange om året, vi har opfordret til 4 gange om året) og de udvalgte slibestrækninger er for korte. Den nødvendige hjulafretning er nærmest en katastrofe. Siden september 2022 har hjulafretningsmaskinen været i stykker to gange (åbenbart elendigt materiel), og hjulene på togene er helt slebet ned, så der ikke er

mere at slibe af. For at sikre opfyldelsen af VVM og andre aftaler og bestemmelser bør det sikres, at M5 (og os på M3) får et drifts- og vedligeholdelsesselskab, som magter opgaven.

⌘ Som tilhængere af metroen stiller vi gerne vore 3½ års erfaringer med M3 til rådighed i forbindelse med M5. Vi vil desuden opfordre til, at der allerede nu etableres netværk af naboer omkring de kommende metrostrækninger. Det er afgørende vigtigt med en helt åben proces omkring anlægget af M5 samt den senere drift.

Venlige hilsener

Kjeld Lykke

Nej til Metrostøj

Olufsvej 50; 2100 København Ø

tlf.: 30 12 82 50

Mail: kly@tv-osterbro.dk