

Københavns Kommune

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Miljø

Vedr:Partshøring Metrobyggeri, Sagsnr.2013-0158716 Dokumentnr. 2013-0156716-5 – Sønder Boulevard - udvidede arbejdstider samt dispensation for overskridelse af gældende grænseværdier for støj:

Skal indledningsvis stærkt beklage Københavns Kommune ikke har evnet at distribuere denne partshøring som personlig post. Når posten ikke er personlig bliver den ikke omadresseret!

Efter nu mere end et år under betingelser der har gjort mig decideret syg og alvorligt mentalt påvirket, får jeg kun kendskab til denne høring ved en tilfældig samtale. Det er sommerferie og det kan kun have krævet et absolut minimum af empati at tænke, alle der på nogen måde kan, har fjernet sig så langt som overhovedet muligt fra det støjhelvede mm. Københavns Kommune og Metroselskabet har budt på og accepteret det seneste år.

Flyttede i koloni – tæt nok på lufthavnen til at kunne nyde alle starter og landinger – for 7 uger siden og er først i sidste uge stoppet med den nødvendige beroligende medicin. Alene det at læse Påbuddet i nat udløste en voldsom reaktion og fik åndenød, ondt i brystet samt krampe i maven. Præcis lige som det meste af vinteren med kulmination i foråret hvor jeg tror jeg var tæt på et sammenbrud efter ikke at have haft mulighed for at sove siden efteråret.

Har som nærmeste nabo næsten kunnet røre boretårnet fra Höllscher Wasserbau (HW) fra altanen på Sommerstedgade og har haft op til 3 store boretårne inden for 20 m fra mine vinduer mod Sønder Boulevard.

Er 65år og har aldrig, på trods af jeg har levet et forholdsvis usædvanligt og oplevelsesrigt liv, oplevet så mange livsfarlige situationer, en absurd nonchalance og ligegyldighed ift. gældende regler og krav, samt en absolut, fuldkommen og total mangel på allermest basale hensyn. Endvidere har man ikke engang evnet at orientere om og forberede os på de absolut mest støjende arbejder – som lovet – hvilket var en betingelse for tidligere dispensation.

I og med der ikke er specielt meget positivt at referere skal jeg oplyse jeg ikke klagede over støjen til ekspropriationsnævnet, da jeg lige havde været på Stampesgade hvor jeg efterfølgende kan forstå HW var i gang med deres voldsomt støjende boringer. Har tidligere givet udtryk for dyb foragt for den behandling beboerne der blev udsat for. Havde endvidere set afslag fra Metroselskabets hovne advokat samtidig med jeg på daværende tidspunkt fandt nattetøjen fra værtshusene betydeligt mere generende. Selve borearbejdet i sig var på daværende tidspunkt forholdsvis acceptabelt, når det nu ikke kunne være anderledes. Denne holdning blev dog brat ændret og jeg finder vore grundlæggende menneskerettigheder voldsomt angrebet. Lidt synd idet en ændring i menneskesyn, professionalisme samt et absolut minimum af respekt helt uden omkostninger kunne have afhjulpet disse påvirkninger. Og det er faktisk trist.

Det er sandsynligvis ikke Center for Miljø's fagområde men den allervigtigste prioritet her og nu er at få ordnede og sikre forhold for os i trafikken, uanset om de kommer imod – en i øvrigt nærmest

deprimerende elendig – trafikregulering. Få hundrede m fra byggepladsen blev en person kørt ned i en højresvingsulykke for et par år siden, lastbilbranchen valgte at markerede denne med yderligere en højresvingsulykke på Nørrebro samme dag, og alligevel fortsætter man helt uden hæmninger og skrupler af nogen art.

Skal kort fremhæve en række eksempler via copy paste fra Metroselskabets årsberetning 2012 der er helt uden relation til den virkelighed og dagligdag vi har oplevet som nærmeste naboer til byggepladsen:

Anlæggelsen af Cityringen er et stort, kompliceret og i perioder støjende arbejde, der på sigt kommer hele byen til gode, men som i anlægsperioden berører borgerer, besøgende og virksomheder – og i særlig grad de mennesker, der er naboer til byggepladserne. Det er Metroselskabets ambition at sikre god information og inddragelse af borgere.

Der gennemføres løbende målinger på naboernes tilfredshed med informationen fra Metroselskabet. Denne tilfredshed ligger generelt set højt, og det er fortsat Metroselskabets ambition, at naboerne oplever saglig/troværdig og rettidig information samt åbenhed fra Metroselskabet. Metroselskabet vil derfor også i 2013 have fokus på naboernes reaktioner.????????

Metroen er en miljøvenlig transportform, og Metroselskabet prioriterer højt, at anlæggelsen af Cityringen foregår sikkerheds-og arbejdsmiljømæssigt forsvarligt.

Den overordnede fremdrift i Cityringsprojektet er tilfredsstillende. Cityringens budget følges som forventet, og ved udgangen af 2012 forventer Metroselskabet fortsat, at Cityringen åbner med udgangen af 2018. Metroselskabet følger nøje udviklingen i fremdriften i Cityringsprojektet.

I Metroselskabet er det højt prioriteret at sikre, at naboer og andre interesserede løbende er godt informeret om det igangværende samt det kommende arbejde på pladsen, så naboerne så vidt muligt kan indrette sig på en god måde i hverdagen.

Metroselskabet bestræber sig på at være så tilgængelig som muligt, og derfor er der i samarbejde med Copenhagen Metro Team oprettet et fælles kontaktnummer, som bliver personligt betjent i alle døgnets 24 timer.

Med det formål at kunne yde en endnu bedre informationsservice til naboer ved f.eks. verskridelser af arbejdstiden, særtransporter og lign. har Metroselskabet iværksat et sms-varslingsystem i samarbejde med Copenhagen Metro Team.

Metroselskabet stiller krav til sig selv og sine leverandører, der på flere områder er skrappe end lovgivningen foreskriver.

Det er blandt andet tilfældet med miljø, arbejdsmiljø og sikkerhed, hvor Metroselskabets særlige krav og egne tiltag beskrives nedenfor.

- arbejde på at minimere ulykkesfrekvensen og forhindre arbejdsrelateret sygdom eller ulykker
- sikre, at arbejdsmiljøarbejdet på Cityringen følger best practise inden for det tekniske og sociale område
- inspirere og uddanne medarbejdere på projektet, så de har tilstrækkelig viden om arbejdsmiljøregler, så de kan agere hensigtsmæssigt

Alle ulykker og tæt-på-hændelser analyseres for forebyggende/korrigerende handlinger for at undgå, at de sker igen.

Endvidere en række eksempler fra København og Frederiksbergs Kommuner hvidbog over indsigelser og bemærkninger januar 2009:

Anlægsfasen:

Kommunerne bemærker endvidere, at detailplanlægningen af trafikken fra tunnelarbejdspladserne og stationsarbejdspladserne sker i samarbejde mellem Metroselskabet og kommunerne i strategiarbejdet, samt efterfølgende.

Luftforurening

3.3 Udarbejdelse af strategier til håndtering af miljøgener Københavns og Frederiksberg Kommuner har i VVM-redegørelsen/miljørapporten vurderet, at anlægsarbejderne for Cityringen kan gennemføres uden alvorlige miljømæssige konsekvenser, under forudsætning af, at der gennemføres passende afværgeforanstaltninger. Der vil være tale om væsentlige udfordringer for både entreprenører, Metroselskabet og kommuner i at sikre, at anlægsarbejderne kommer til at forløbe miljømæssigt tilfredsstillende. Der er derfor i VVM-redegørelsen stillet krav om, at Metroselskabet i tæt samarbejde med kommunerne udarbejder strategier for håndtering af de væsentligste miljøproblemer i anlægsfasen.

Man mener, at det er vigtigt, at kommunen på alle tidspunkter i processen stiller krav til Metroselskabet om at gøre alt, hvad der er teknisk muligt – uden økonomisk begrænsning – for at sikre, at gener minimeres, og at kommunerne afsætter de nødvendige ressourcer og har øjnene åbne overfor at finde løsninger, som gør arbejdet så lempeligt som muligt for byens borgere. Nogle indsigere mener, at det er vigtigt, at kommunerne tager deres rolle som kontrollerende myndighed alvorligt og håber, at kommunen vil forpligte sig til grundigt at overvåge og følge op på problemer, som anlægsarbejdet kommer til at forårsage i lokalområder rundt i hele København. Der opfordres til kontrollerende støjmålinger.

3.4.2.4 Kommunernes rolle som tilsynsmyndighed Kommunerne vil i forbindelse med tilladelser og dispensationer sikre sig, at bygherre og/eller entreprenør gennemfører egenkontrol. Kommunerne vil derudover gennemføre stikprøvemæssig kontrol, der følger op på, om de givne vil-Cityringen - hvidbog over høring 32 kår overholdes. Endvidere vil der blive ført kontrol i tilfælde af klage. Dette er sædvanlig praksis.

Osv osv.

Metroen bliver sikkert god når den er færdig, men set fra min lejlighed har det været absolut deprimerende at observere den totale ligegyldighed og manglende professionalisme der har kendetegnet byggeriet de første 15 mdr.

Påbuddet er sikkert godt ment, men med erfaringen fra det sidste år er jeg allerede ved at få hjertestop. Selve borearbejdet var slemt, men det var alle accessoriske maskiner, lastbiler og værktøjer mm der gjorde det uudholdeligt – og ser absolut intet i nuværende påbud der sikrer dette ikke sker igen.

Skal kommentere Påbuddet af 21062013:

1. ser fint ud på papiret men de er jo grundlæggende helt kolde og lover og lover
2. generelt mangler der periodeafgrænsning – lige som man store dele af foråret har haft mere end svært ved at overholde de grænseværdier de allerede var pålagt. End ikke hjemmesiden formåede de at holde opdateret, hvilket dog skete et par minutter efter klage.
3. nærmeste nabo dækker i Metroselskabet's tankegang over flere hundrede meter. Eg har man det sidste år ikke flyttet mikrofonen en mm uanset arbejde lige som den er monteret på det absolut mest stille område effektivt afskærmet af to støjvægge ift. lastvogne mm. Elektrisk tårnkran??
4. 5+ 6+7 ser 67 db(a) som fuldkommen urealistisk og henviser til Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for støjmålinger rapport #21, samt desværre erfaringer fra det seneste år med lastbiler og entreprenørmaskiner i tomgang i op til 6 timer – uden nogen indgriben overhovedet fra Metrobyggeriets tilsynsførende folk. Specielt ad. #7: kørsel med terrængående gaffeltruck. Denne's ekstremt aggressive bakalarm samt førerens

temperament ifm voldsomme accelleringer med den lave gearing stod for en endog meget stor del af ulemperne. Som tidligere nævnt har hverken trafikstyrelsen eller arbejdstilsynet nogle krav om bakalarm, og flere eksperter har tilkendegivet der findes meget moderate akustiske versioner tilgængelige. Samtidig kunne man knapt høre alarmen på nogle af de store betonkanoner og tunge blokvogne. Jf vejledning 5/1985 ekstern støj fra virksomheder er det almindeligt anerkendt at tydeligt hørbare toner i en støj medfører, at støjer er betydeligt mere generende, end en tilsvarende støj med samme styrke, men uden hørbare toner, selv om det ækvivalente støjniveau i db er det samme. Lignende forhold gør sig gældende ved tydeligt hørbare impulser i støjen med deraf følgende 5 db tillæg. Det er igen svært at genkende virkeligheden ift. Miljøstyrelsens vejledning 6/1984 Måling af ekstern støj.

8. ser desværre at de 80 db(a) vil blive brugt som reference hvis ikke nærmere defineret
9. Notat af 10. maj 2013: ??? og har ikke noteret nogen støjdæmpning overhovedet.
10. +11+12 ville værdsætte de blev lagt på Metroselskabets hjemmeside for reference og (nødvendig) kontrol. Kommunikationen om udvidede arbejdstider blev altid udsendt med forholdsvis kort varsel ca 1500 i snit samme dag, og en hel del fortsatte langt ud over varslet, lige som tidspunkterne ofte var helt forkerte. Den såkaldte hotline havde igen betydelige problemer med at komme i kontakt med ansvarshavende –lykkedes kun én gang, hvor de ikke forsøgte at lure os med direkte forkert information.
13. dejligt, men dette fremgik også af hvidbog samt vvm redegørelse og tidligere påbud – uden nogen indvirkning overhovedet. Ser også et betydeligt behov for at specificere at den voldsomme – og unødvendige brug af signalhorn elimineres og erstattes af mobilkommunikation – som chaufførerne tydeligt har lært at bruge samtidig med at de bakker i tæt trafik og har en kop kaffe i hånden... En enkelt solstrålehistorie er jeg kontaktede BMS direkte i marts/april da henvendelser til Metroselskabet om samme ikke havde nogen virkning overhovedet. De havde en ekstrem aggressiv chauffør der brugte hornet nærmest konstant for at få åbnet porten. Var gennemæssigt på niveau med Maniscopic'en – altså voldsomt – En Kim Knudsen reagerede meget positivt med det samme og fik det stoppet øjeblikkeligt. Vidunderligt. Senere begyndt han så igen og ringede til BMS, hvor en anden herre var indsat i situationen og beklagede og fortalte chaufføren havde fået en advarsel. Han ringede tilbage så tilbage med en opdatering og kunne meddele vi ikke ville få flere gener med pågældende chauffør. SCT og Unicon er her fuldkommen kolde og ligeglade – også med hvorledes deres chauffører optræder i trafikken. Én gang hvor en Unicon havde været 3 cm fra at køre en cyklist ned var de fuldkommen uinteresserede, og det er med erfaringen fra det sidste år kun et spørgsmål om tid før vi har en ulykke. Her har G4S vagterne også stort ansvar, men det er tydeligt de på ingen måde er klædt på til at løfte dette, desværre.

Det er desværre urealistisk at nævne alt men de væsentligste advarsler, indvendinger og protester følger i ikke prioriteret orden bortset fra item 1. :

- 1) Absolut livsfare pga. lastbiler x5 på 3 mdr!!!

- 2) Støj bak alarmer tangerende psykisk tortur
- 3) Kraftig støj fra tomgang
- 4) Kraftigt accelererende lastbiler
- 5) Kraftig accelererende maniscopic – værste med bakalarm
- 6) Kraftig støj fra Sydslam tørsugere – også om lørdagen på ikke arbejdsdage
- 7) Ingen information ved de værste støjforhold
- 8) Metroselskabets Advokat har nærmest dumforklaret os ift støjbekæmpelse
- 9) CMT's hotline var tydeligvis instrueret til at komme med forkert info om muligt
- 10) CMT's hotline talte om baggrundsstøj på en uvarslet lørdag med knap 90 db!
- 11) CMT's hotline kunne kun én gang få forbindelse til ansvarshavende efter pres
- 12) CMT's hotline uinformeret og ikke opdateret
- 13) Voldsom udstødningslugt fra Hölscher Wasserbau
- 14) HW fuldkommen uinteresserede i hensyn og færdselsregler
- 15) HW's vogne stod alle i tomgang hele dagen det meste af tiden neden for vinduerne
- 16) CMT's støjhegn har reflekteret og forstærket larmen om natten fra værtshusene
- 17) CMT har konsekvent brugt kloakkerne til nedspuling af grus og sten fra byggeplads –
oversvømmelse hjørnet Sdr Blvd/Skelbækgade ved mindre regnvejr primo juli 2013
- 18) CMT's flag/trafikvakter ved udkørsel totalt uinteresserede og tydeligt uinstruerede
- 19) Ingen klager er taget seriøst af Metroselskabet, uanset
- 20) Voldsom brug af signalhorn fra lastbiler og maniscopic
- 21) Flere af chaufførerne nærmest debile ift. hensyntagen og respekt i trafikken eg Vidtoft
Jimmy og Thomas.
- 22) Én chauffør tydeligt psykisk afvigende, var der kun én gang, heldigvis
- 23) Københavns Kommune komplet uinteresseret i trafikproblemerne
- 24) Københavns Politi uinteresseret i trafikproblemerne, travlt med at notere cyklister
- 25) CMT's pladslogistik havde voldsom og unødvendig påvirkning af sikkerhed for borgere
- 26) CMT's støjmåler mikrofon placeret på den absolut mindst støjbelastede position

- 27) CMT's " " placeret så støjhegnene skærmer larmen fra accelererende lastvogne mm
- 28) CMT's " " ikke flyttet en mm hele forløbet
- 29) CMT's " " afskærmet fra støj i Sommerstedgade rundt om hjørnet (allerværst)
- 30) Metroselskabets folk greb aldrig ind over for alle køretøjerne i tomgang
- 31) CMT's folk spulede det sidste af hydraulikolien i graven da Metroselskabets folk var gået
- 32) Projektører ofte tændt efter pladsen var lukket
- 33) Manglende varsling af aftenarbejde /arbejde meget længere end varslet
- 34) Holdt op med at læse mails om fredagen pga de ofte sendte varsler med timers varsel
- 35) Nærmest konstant manglende afblænding af svejsearbejde
- 36) Lastvognene kørte nærmest konstant på cykelstien, enkelte forsøgte leve op til fagligheden
- 37) "hjulvask" – what a joke – halvdelen af tiden var der ikke engang vand i pølen
- 38) Trafiklys ikke tildækket – mange har holdt tilbage pga usikkerhed om de virkede
- 39) Metroselskabet har ikke evnet at holde hjemmesiden ajour med gældende begrænsninger
- 40) Metroselskabet har intet gjort for at minimere støjen jf. hvidbog
- 41) Metroselskabet meddeler så sent som i årsberetningen 2012 at arbejdet går efter planen??
- 42) HW og Trevi borekranfører urinerer under projektørerne med mindre end 10m til toilet
- 43) Sydslam tørsugere blev aldrig varslet om lørdagen
- 44) Har 8 sider med detaljeret dokumentation vedrørende overskridelser samt en nærmest uendelig foto dokumentation.

Nærværende påbud umuliggør nu søvn i det eneste tidspunkt vi kan sove forholdsvis ufortyret inden værtshusgæsterne bliver fulde og ikke kan høre så de bliver nødt til at råbe. Vi har således ofte (5-6 x pr uge) været vågne det meste af natten allerede inden Metrobyggeriet starter kl. 0700 pga støj fra værtshusgæsterne som åbenbart har lov at opføre sig som, hverken Politi eller Center for Miljø håndhæver således gældende kovgivning og bekendtgørelser.

Havde ambitioner om at uddybe punkterne 1-44 men orker det ikke længere. Ser det som der totalt mangler styring og ambitioner om at overholde gældende regler. Står dog gerne til rådighed ved evt. uklarheder.