

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Høringssvar Vedr. "Nabopakken" og lovændring i lov om en cityring

Fra Tom Manczak & Jeanna Lendzian, Nordbanegade 4, 3. tv, 2200 København N

Vedr. Tunnelarbejdsplads i Nørrebroparken (NØP).

Indledningsvis vil vi fremføre, at den såkaldte nabopakke, er en "fremdriftspakke" og ikke en "nabopakke" da den skal sikre fremdrift dog med minimale forbedringer for de ramte naboer. I det følgende vil vi fremsætte de punkter som vi finder væsentlige ift. Den omtalte lovændring.

- 1) Ekspropriationskommissionens principbeslutning tager kun højde for materielle værdier og ikke mennesker. Støjen påvirker mennesker og ikke lejligheder/antal værelser, hvorfor det er forkert at udmåle kompensation ift. Antal værelser.
 - a. BBR registrerer sammenslåninger af værelser og lejligheder. Det medfører derfor at visse lejligheder har et lavt antal værelser ift. Kvadratmeter, og kompensationen er derfor for lav. Der har været en del eksempler på at boliger med sammenslåede værelser har modtaget lavere kompensation end lejligheder med identitisk størrelse hvor værelser ikke er slået sammen.
 - b. Principbeslutningen tager ikke højde for eksempelvis familier som bor trangt, eller i det hele taget hvor mange personer bor på adressen, hvilket er en væsentlig faktor.
 - c. Principbeslutningen tager ikke højde for lejligheders indretning, fx hvor beboere sover ud til byggepladsen. Hvis man kunne sove ind mod gården ville der være bedre muligheder for at undgå støjen.
 - d. Principbeslutningen har tidligere medført at, boliger, hvor generne ikke er mærkbare, har fået erstatning. Disse mennesker burde ikke have kompensation, hvis de ikke er generet.
 - e. Principbeslutningen bør henholde sig til antal kvadratmeter og ikke værelser, herved undgås problemer med Sammenslåede værelser og derved for lavt sat kompensation.

- f. Principbeslutningen bør også henholde sig til det antal mennesker som har adresse i lejligheden. Det er eksempelvis ikke rimeligt, at en lejlighed beboet af 1 person modtager samme erstatning som en identisk lejlighed som beboes af fx 3. Derved har familierne mindre at gøre godt med, på trods af at deres udgifter ifm. Afhjælpende tiltag osv. vil være højere. Der bør indføres et index som relaterer antal personer i husstanden til kompensationens størrelse. Desuden har en stor lejlighed, beboet af 1 person, bedre muligheder for at flytte rundt, eller sove mod gården med mindre støj end ud til byggepladsen, end fx en identisk lejlighed hvor der bor 3 personer.
- 2) Hvorfor er det kun boliger i 100% kategorien (70dB) som får ret til genhusning, skønt det er kendt at støj over 40-55dB om natten kan være sundhedsskadelig? Det bør være sådan at hvis det natlige støjniveau overstiger 50dB (A), bør man blive tilbudt genhusning. Fra 50dB er der meget langt op til 100% kategorien. Forskellen er faktor 8, jf. Logaritmeskalaen, og en 6 dB forøgelse vil svare til en fordobling af den opfattede støj.
- 3) Der lægges i lovforslaget op til, at naboer som vælger at indgive individuelle sager til ekspropriationskommissionen, vil alligevel modtage den erstatning som er indklaget til kommissionen, mens sagen behandles. Dette er i modsætning til tidligere, hvor individuelle sager sætter erstatningen i bero. Det må nødvendigvis medføre, at de klausuler i kompensations "kontrakten", hvor man frasiger sig yderligere krav, må bortfalde. Transportministeren og ekspropriationskommissionen bør sikre, at metroselskabet fjerner denne klausul fra alle kontrakter.
- a. De naboer som p.t. har individuelle sager kørende, skal have deres initiale kompensation udbetalt, hvorefter kommissionens afgørelse af en individuel sag kan medføre tillæg til den oprindelige kompensation. Det er ikke rimeligt, at naboer som klager over deres kompensation får sat deres kompensation i bero indtil kommissionen, i al deres langsommelighed, afgør en individuel sag.
- b. Metrobyggeriet er uforudsigeligt og komplekst, og der kan ske utilsigtede hændelser som kan medføre helbredsmæssige konsekvenser. Derfor er det ikke rimeligt, at man skal frasige sig yderligere krav, idet man selvsagt ikke, pga. Byggeriets kompleksitet og uforudsigelighed, kan vide om det kan have helbredsmæssige konsekvenser på lang sigt. Støj kan medføre helbredsmæssige konsekvenser som muligvis først viser sig efter en længere periode, og hvor de sundhedsmæssige konsekvenser kan være så fremskredne, at de ikke kan reverteres eller behandles, og på det tidspunkt har konsekvenser for hverdag, arbejde, m.v. Af eksempler kan nævnes: Højt Blodtryk, hjertekarsygdomme, depression, søvnløshed. Mht. Søvnløshed, er det kendt, at det kan medføre mange forskelligartede konsekvenser. På sigt, eksempelvis demens og

alzheimers, da det er kendt, at en ordentlig søvn beskytter hjernen mod skader, da det udløser hormoner som er vigtige for restitution.

- 4) Det er stærkt utilfredsstillende, at klageadgangen til Natur og miljøklagenævnet (NMKN) fjernes. Forholdene bør være så gode, at det ikke er nødvendigt at klage til NMKN. At klage til NMKN er IKKE trivielle opgaver, og det er heller ikke en morsom og glædelig aktivitet. Med det vil vi blot sige, at vi klager ikke til NMKN for sjov, eller blot fordi man kan. Vi gør det fordi, metroselskabet, entreprenøren, Kommunen og til dels Transportministeriet har ført Naboerne bag lyset ift. Reelle støjgener. Hvordan kan man regne så meget forkert, hvis det ikke er med vildledning for øje, og godkendelse af et i forvejen budget- og tidsmæssigt presset projekt som kun har bygget på best-case scenarier? Hvordan kan man regne så forkert, at de forventede 40-45dB(A) om natten, jvf. VVM redegørelse og Ekspropriationskommissionens besigtigelse i 2009 og 2011, bliver til 67-72 dB(A) i virkeligheden? Der er tale om fejlestimering på over faktor 8!
 - a. Fjernelse af den billige klageadgang til NMKN er i direkte strid med århuskonventionen. Dette er allerede påpeget af flere eksperter på området. Derved er der også tale om en krænkelse af menneskerettigheder.
- 5) Transportministeren bør erkende, at planlægningen har været elendig, og overveje, om visse højtstående embedsmænd bør modtage en fyreseddel. Man har vildledt naboer ift. De reelle gener, for at nedtone evt. modstand INDEN projektet blev endeligt vedtaget. Enhver beklagelse om at "det kunne ikke forudsiges" eller, at "de banebrydende og støjnedbringende metoder vi forventede at skulle anvende, kunne alligevel ikke implementeres" er dybt uacceptabel. Det er bestemt ikke ubetydelige detaljer, og der er kun to muligheder for disse fejlagtige antagelser: Vildledning med vinding for øje, eller reel inkompetence. Med "vinding for øje" menes der, at nedtone de miljømæssige (Herunder støj) indvirkninger for at få projektet vedtaget som det er fremlagt uden store. Hvis VVM rapporten havde kunnet behandles af NMKN, ville den utvivlsomt have været kendt ulovlig, idet de samme påtaler som ved påbud gør sig gældende ved VVM, nemlig metroselskabets egen metode til støjberegning, og hvorvidt kildestyrkerne for støjklenderne er realistiske, og om der er medregnet impulsstøj. Der er netop tale om impulsstøj som er den mest generende, og den som vækker os midt om natten.

Vi ser frem til et endeligt lovforslag som tilgodeser naboerne væsentligt bedre, samtidig med at fremdriften på cityringen sikres, og de demokratiske rettigheder i form af Klageadgang til NMKN Bibeholdes.

Med Venlig Hilsen

Tom Manczak og Jeanna Lenzian.