

Hvidbog over indsigelser og bemærkninger til supplerende VVM og bekendtgørelser for Cityringen

23. juni 2014



Hvidbog over indsigelser og
bemærkninger til supplerende
VVM og bekendtgørelser for
Cityringen

Hvidbog over indsigelser og bemærkninger tilsupplerende VVM og bekendtgørelser for Cityringen

Udgivet af: Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Udarbejdet af: Transportministeriet
ISBN: 978-87-91511-89-9

Indhold

1. Indledning.....	7
2. Resumé og konklusion	9
3. Høringssvar.....	11
3.1. Støjbergningsmetoder.....	11
3.1.1. Beregnede støjniveauer skal afspejle det faktiske støjniveau .	11
3.1.2. Fritfeltsværdi og referencetidsrum	12
3.1.3. Beregning af ”worst case”-scenarier for støj.....	13
3.1.4. Tillæg for støjens indhold af toner og impulser.....	13
3.1.5. Forskelle mellem støjbergninger i den supplerende VVM- redegørelse og Københavns Kommunes udstedte påbud.....	16
3.2. Støjgrænser, gener og sundhed	18
3.2.1. Sundhedsstyrelsens bemærkninger	18
3.2.2. Fastlæggelse af støjgrænseværdier	20
3.2.3. Støjgrænser i aften- og nattimerne	22
3.2.4. Døgnarbejde ved Marmorkirken	25
3.2.5. Omfanget af de enkelte faser	27
3.2.6. Overlappende perioder mellem to byggefaser	27
3.2.7. Menneskerettigheder (EMRK)	28
3.2.8. Byggeaktiviteter der er undtaget en øvre støjgrænse (byggepladsbekendtgørelsens bilag 3).....	28
3.2.9. Bortkørsel af tunnel-muck i særlige situationer	29
3.2.10. Nødvendigheden af natarbejder	29
3.3. Afværgeforanstaltninger.....	31
3.3.1. Aflastningsmuligheder.....	31
3.3.2. Kompensationsmuligheder.....	32
3.3.3. Fastlæggelsen af ret til kompensation	32
3.3.4. Kompensation for aften- og natarbejde.....	33
3.3.5. Genhusning.....	33
3.3.6. Depositum til lejemål.....	35
3.3.7. Orientering og varsling af naboer om nabopakken og skiftende byggefaser	35
3.3.8. Varsling om natarbejde.....	38
3.3.9. Kommunikation med naboer.....	38
3.3.10. Anvendelse af bedste tilgængelige teknik (BAT-princippet) .	39
3.4. Andre særlige forhold	40
3.4.1. Regulering af anden forurening end støj	40
3.4.2. Vibrationer.....	41
3.4.3. Ventilationsanlæg generelt og manglende støjhegn ved København H	41
3.4.4. Ventepladser	43
3.4.5. Bakalarmer uden for normal arbejdstid	44
3.4.6. Anvendelse af partikelfiltre.....	44
3.4.7. Behandling af sager ved Ekspropriationskommissionen	45

3.5. Tilsyn og regulering.....	47
3.5.1. Dokumentation af støjmålinger	47
3.5.2. Udformning af støjmåleprogram og placering af støjmålere ..	47
3.5.3. Egenkontrol og tilsyn	49
3.5.4. Håndhævelse	51
3.5.5. Tilsynsmyndighedernes adgang til byggepladserne.....	52
3.5.6. Lovliggørelse af ulovlige forhold	53
3.5.7. Klageadgang	54
3.5.8. Statsforvaltningens kompetence til at påse tilsynsmyndighedernes overholdelse af byggepladsbekendtgørelsen	54
3.5.9. Juridisk bistand.....	55
3.6. Øvrige henvendelser, som ikke er relateret til den supplerende VVM og bekendtgørelser	55
3.6.1. Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser i forhold til kommunernes påbud	55
3.6.2. Bygningsskader m.m. som følge af anlægsarbejderne	56
3.6.3. Kompensation fra før 1. juli 2014	57
3.6.4. Forudsætningerne i VVM-redegørelsen for Cityringen 2008 ..	57
 Bilag 1 – Oversigt over høringssvar	 59
 Bilag 2 – Referat fra borgermøde den 29. april 2014	 61
 Bilag 3 – Støjkort København H, fase 4-1, aften og nat.....	 90

1. Indledning

Transportministeriet har i henhold til den politiske aftale af 21. februar 2014 om klare rammer for byggeriet af Metrocityringen udarbejdet ”Supplerende VVM for Cityringen”. Denne har været i offentlig høring i perioden fra den 10. april til den 5. juni 2014. Høringen blev offentliggjort via Høringsportalen.dk og annonceret på Transportministeriets og Metroselskabets hjemmesider.

Denne hvidbog beskriver resultatet af den offentlige høring. Hvidbogen og den supplerende VVM-redegørelse vil udgøre grundlaget for den regulering, som transportministeren bemyndiges til at udstede efter lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven, der blev vedtaget den 11. juni 2014.

Loven giver transportministeren hjemmel til at regulere den maksimalt tilladte forurening og gener fra byggeriet af Cityringen. I henhold til loven vil Cityringens byggepladser overgå til en sammenhængende og generelt fastsat regulering af forurening og gener, herunder navnlig støj. Ministeren fastsætter endvidere regler for tilsyn og håndhævelse af denne regulering. Hvis transportministeren fastsætter regler om maksimalt tilladte støjniveauer, indeholder lovforslaget en pligt til, at transportministeren samtidig fastsætter regler om kompensation efter nærmere fastlagte kriterier til naboer, der udsættes for en væsentlig støjbelastning fra anlægsaktiviteterne.

Formålet med den supplerende VVM-redegørelse er at belyse de miljømæssige konsekvenser, primært støjbelastningen, som følge af det øgede aktivitetsniveau i aften- og nattetimerne på Cityringens byggepladser.

Den supplerende VVM-redegørelse omhandler de miljøforhold, hvor der er sket ændring af projektets virkninger på miljøet i forhold til det, der er beskrevet i VVM-redegørelsen for Cityringen fra 2008. Det gælder følgende miljøforhold: Trafik, støj, vibrationer, mennesker, sundhed og samfund.

I den supplerende VVM indgår ikke følgende emner: Grundvand, landskab, byrum og kultur, natur, overfladevand, luftforurening og klima, overskudsjord, materiale, energi og affald. Emnerne er ikke medtaget i den supplerende VVM, idet det vurderes, at der ikke er sket ændring i disse miljøemner i forhold til det, der er behandlet i den VVM, der blev udarbejdet i 2008 ”Cityringen - VVM redegørelse og miljørapport”, Københavns og Frederiksberg kommuner.

Den supplerende VVM beskriver samtidig de afværgeforanstaltninger, som ændringerne i arbejdet på byggepladserne giver anledning til, herunder de forventede rammer for kompensation, genhusning, overtagelse m.v. til de berørte naboer. Konsekvenserne er vurderet fremadrettet fra den anlægssituation, der vil være fra den 1. juli 2014.

Der blev i forbindelse med offentlighedsfasen afholdt et borgermøde den 29. april 2014 i Københavns Kulturcenter, Drejervej 15-17, København NV, med deltagelse af transportminister Magnus Heunicke. På mødet blev indholdet af den supplerende VVM-redegørelse gennemgået, og det var muligt at stille spørgsmål og give kommentarer til redegørelsen. I mødet deltog ca. 60 borgere. Referat fra borgermødet fremgår af hvidbogens bilag 2.

Sideløbende med den offentlige høring af den supplerende VVM-redegørelse for Cityringen har to udkast til bekendtgørelser været i høring. Det er udkast til bekendtgørelse om forurening og gener fra anlægget af Cityringen (byggepladsbekendtgørelsen) og udkast til bekendtgørelse om kompensation, genhusning eller overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen (nabopakkebekendtgørelsen).

Disse bekendtgørelser vil udgøre grundlaget for den fremtidige regulering af støjgener fra Cityringens byggepladser samt for kompensation, genhusning eller overtagelse af berørte beboeres ejendomme.

Udkast til bekendtgørelser har været i offentlig høring i perioden fra den 9. maj til den 6. juni 2014.

Som følge af det tids- og indholdsmæssige sammenfald mellem de to høringer vil høringssvarene vedrørende de to udkast til bekendtgørelser indgå i hvidbogen.

Der er indkommet i alt 69 høringssvar til den supplerende VVM-redegørelse og de to udkast til bekendtgørelser. En oversigt over høringssvarene findes i bilag 1.

Høringssvarene vil indgå i ministerens overvejelser inden meddelelse af en VVM-tilladelse og udstedelse af bekendtgørelser i medfør af lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven.

2. Resumé og konklusion

Denne hvidbog beskriver resultatet af den offentlige høring over den supplerende VVM-redegørelse for Cityringen samt over udkast til bekendtgørelse om forurening og gener fra anlægget af Cityringen (byggepladsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse om kompensation, genhusning eller overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen (nabopakkebekendtgørelsen).

Den supplerende VVM for Cityringen og denne hvidbog indgår samtidig i grundlaget for udstedelsen af de bekendtgørelser, der fastlægger rammerne for reguleringen af anlægsaktiviteterne indtil færdiggørelsen af Cityringen samt for de afværgeforanstaltninger, der tilbydes naboerne i form af kompensation, genhusning eller overtagelse af boliger. Grundlaget fremgår nærmere af lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven.

Som en konsekvens af behandlingen af de indkomne høringssvar i denne hvidbog vil der blive foretaget enkelte rettelser og præciseringer i forhold til den supplerende VVM for Cityringen (april 2014). Disse opdateringer vurderes alle at være inden for rammerne af de miljøkonsekvensvurderinger, der er foretaget i den supplerende VVM for Cityringen. Høringen har således ikke grundlæggende medført ændringer af de beskrevne rammer for gennemførelsen af anlægsaktiviteterne frem til færdiggørelsen af Cityringen. Justeringer og præciseringer fremgår under de enkelte temaafsnit i hvidbogen.

I den supplerende VVM for Cityringen manglede et støjkort for byggeplads København H for aften- og natperioden i fase 4-1 er. Det manglende bilag ses i bilag 3.

Ligeledes er der i de to bekendtgørelser indføjet en række præciseringer og ændringer som opfølgning på de modtagne høringssvar. Dette er ligeledes beskrevet under de enkelte temaafsnit i hvidbogen.

Som opfølgning på det afholdte borgermøde har Transportministeriet i samarbejde med Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Metroselskabet iværksat en gennemgang af alle byggepladsernes støjmålere. Undersøgelsen skal sikre, at overvågningen fungerer efter hensigten i forhold til den fremtidige regulering.

Der er modtaget høringssvar med bemærkninger fra følgende myndigheder: Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Miljøministeriet, Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, Sundhedsstyrelsen, Økonomi- og Indenrigsministeriet og Ekspropriationskommissionen.

Københavns og Frederiksberg kommuner hilser overordnet den nye regulering af Cityringprojektet velkommen, idet der skabes klarere rammer for reguleringen af anlægsarbejdet. I høringssvarene anføres en række bemærk-

ninger af såvel generel som specifik karakter til den supplerende VVM-redegørelse, byggepladsbekendtgørelsen og nabopakkebekendtgørelsen. Af overordnede bemærkninger kan bl.a. fremhæves problematikker og forhold omkring regulering og tilsyn af byggepladser, metoder til opgørelse af støj, hensynet til kompensation og aflastning af naboer, behovet for fortsat anvendelse af BAT-princippet (Best Available Techniques), omfanget af døgnarbejde m.m.

Sundhedsstyrelsen finder generelt, at VVM-redegørelsen er et godt grundlag for at vurdere de sundhedsmæssige konsekvenser af byggearbejderne. Sundhedsstyrelsen har primært bemærkninger vedrørende vigtigheden af at have muligheder for at blive aflastet for genepåvirkninger.

Herudover er der modtaget i alt 48 indsigelser og bemærkninger fra borgere og beboerforeninger repræsenterende flere boligejendomme og borgere. Høringssvarene er særligt kommet fra beboere ved metrobyggepladserne Marmorkirken, Nørrebroparken og København H. Indsigelser og bemærkninger omhandler en række forhold såsom usikkerhed omkring støjberegningens metoder, uacceptable støjgrænser og sundhedsmæssige konsekvenser heraf, utilstrækkelig aflastning og kompensation for gener, utilfredshed med manglende klageadgang, mistillid til regulering og tilsyn af byggepladsarbejderne m.m.

Hvidbogen gengiver en sammenfatning af indkomne høringssvar og *Transportministeriets bemærkninger* hertil. Da mange af henvendelserne omhandler samme emner, er det valgt at tematisere sammenfatningen af høringssvar og de tilhørende bemærkninger fra Transportministeriet.

3. Høringssvar

3.1. Støjberegningsmetoder

3.1.1. Beregnede støjniveauer skal afspejle det faktiske støjniveau

Indsigelser

Københavns Kommune finder det afgørende, at beskrivelsen af aktiviteterne er entydige, at fastlæggelsen af støjniveauer er retvisende for de byggeaktiviteter, der skal foregå på de enkelte byggepladser, samt at støjniveauerne er baseret på et gennemskueligt og faktisk korrekt grundlag.

Københavns Kommune noterer sig endvidere, at det fremgår af nabopakkebekendtgørelsen, at de støjudbredelseskort, som fastlægger det tilladte støjniveau, skal udarbejdes i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledninger om måling og beregning af ekstern støj. Det fremgår desuden af § 4 stk. 3, at det tilladte støjniveau er det niveau, som angives i byggepladsbekendtgørelsens § 4 stk. 1, og bilag 2. Det er imidlertid Københavns Kommune opfattelse, at det tilladte niveau i byggepladsbekendtgørelsens bilag 2 ikke baserer sig på beregninger, som er udarbejdet i fuld overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledninger. Det er dermed uklart, om beregningsgrundlaget for tilladt niveau og dermed compensation af naboerne baserer sig på støjudbredelseskort, som vil blive udarbejdet efter Miljøstyrelsens vejledninger, eller om støjudbredelseskortene baseres på de støjberegninger, der ligger som forudsætning for den supplerende VVM og grænseværdierne i byggepladsbekendtgørelsen. Københavns Kommune anfører endvidere, at i det omfang beregningsmetoden afviger fra Miljøstyrelsens vejledning om måling og beregning af ekstern støj, bør det fremgå klart af bekendtgørelserne.

Frederiksberg Kommune anfører, at de beregnede støjniveauer ved de enkelte byggepladser bør afspejle det forventede faktiske støjniveau i forhold til det målte støjniveau.

Mads Famme (byggeplads København H) mener, at de beregnede støjniveauer ikke stemmer overens med det faktiske støjniveau, som han personligt har målt til at ligge langt over det, som støjberegningerne angiver.

Transportministeriets bemærkninger

De anførte grænseværdier i udkast til byggepladsbekendtgørelsens bilag 2 svarer til de støjniveauer, der er beregnet i den supplerende VVM-redegørelse, idet støjgrænserne i natperioden for en række af stationsbyggepladserne, bortset fra Marmorkirken, er fastlagt op til 55 dB(A). Udgangspunktet for støjberegningerne er en detaljeret gennemgang af de aktiviteter, der skal udføres på de enkelte byggepladser frem til ibrugtagning.

gen af metroen, og det er således disse forudsætninger, der ligger til grund for fastlæggelsen af støjgrænserne i byggepladsbekendtgørelsen.

Entreprenøren planlægger og optimerer løbende sin arbejdstilrettelæggelse. Det kan konkret betyde, at der vil være støjkluder, som ændrer placering i forhold til beregningerne i VVM'en, ligesom der kan forekomme andre forskelle i grundlaget. Tilsynsmyndigheden skal i disse tilfælde, på grundlag af de indberettede støjmålinger, sikre, at støjgrænserne overholdes. Det vil ske ved anvendelse af de indgrebsmuligheder, der vil fremgå af byggepladsbekendtgørelsen. I særlige tilfælde, hvor ændret placering eller andre forskelle vil have betydning for beregningsgrundlaget, vil Metroselskabet korrigere støjregningerne i forbindelse med udbetaling af erstatninger.

De beregnede støjniveauer er gennemført efter principperne i Miljøstyrelsens vejledninger og vurderes at repræsentere "worst case" med høj udnyttelse af driftstiden, som samlet på de enkelte byggepladser sjældent vil forekomme i praksis. Der er ikke korrigeret for tillæg af toner og impulser ved de beregnede støjniveauer. Generelt må det formodes, at de målte støjniveauer vil vise sig at være lavere end de beregnede niveau, der er udgangspunktet for fastlæggelsen af kompensationer for byggepladsernes naboer.

3.1.2. Fritfeltsværdi og referencetidsrum

Indsigelse

Foreningen af Naboer på Skjolds Plads er i tvivl om, hvorledes man skal forstå, at støj er beregnet som fritfeltsværdi, da beboerne er meget berørt af støjrefleksioner.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) mener, at der skal midles over 1/2 time om natten, medmindre man benytter 100 % driftstider.

Transportministeriets bemærkninger

Ifølge Miljøstyrelsens vejledninger er det almindelig praksis, at støj beregnes som fritfeltsværdier. Støjen beregnes i såkaldt "praktisk frit felt", således at den reflekterede støj fra bygningens (modtagerens) egen facade ikke skal regnes med. Denne situation svarer til støjbelastningen lige uden for et helt åbent vindue. Refleksioner fra øvrige bygningsfacader m.v. medtages i de enkelte facadeberegninger.

I de gennemførte støjregninger er det af beregningstekniske grunde valgt at anvende samme midlingstid, 1 time, for aften- og natperioden. Baggrunden er, at de aktiviteter, der indgår i beregningerne, svarer til en fuld udnyttelse af driftstiden i begge perioder. Det har således ingen betydning, om støj midles over 1 time eller 1/2 time, da forudsætningen for beregningen er fuld udnyttelse af driftstiden. Om natten vil beregningen således være ens, uanset om der midles over 1 time eller 1/2 time. Desuden kan bemærkes, at grundlaget for tilsynet vil være det beregnede støjni-

veau, således at støjmålingen midlet over den mest støjbelastede ½ time om natten skal overholde den beregnede grænseværdi.

3.1.3. Beregning af "worst case"-scenarier for støj

Indsigelser

Beboerforeningen Folmer Bendtsens Plads, Hyltebro og Nørrebrogade (byggeplads Nørrebro) giver udtryk for, at grundlaget for at fastslå "worst case"-scenarier og dermed erstatningsgrundlaget er uklart.

Foreningen af Naboer på Skjolds Plads er usikker på, hvordan støjberegningerne udføres.

Transportministeriets bemærkninger

Støjbelastningerne i omgivelserne er beregnet på grundlag af oplysninger om forventede anlægsmetoder, omfang og varighed af aktiviteterne samt kildestyrker for de anvendte entreprenørmaskiner, som vil være bestemmende for støjniveauet. Beregningsforudsætningerne vurderes at repræsentere "worst case"-situation med høj udnyttelse af driftstiden, som samlet på de enkelte byggepladser sjældent forekommer i praksis. Der kan forekomme ændringer i både rækkefølge og udførselsmetode, idet ikke alle faser er detailprojekteret på nuværende tidspunkt. Hvis eventuelle ændringer har væsentlig indflydelse på det beregnede støjniveau, vil der blive foretaget en konkret vurdering af mulighederne for en reduktion af støjen og af de støjmæssige og erstatningsmæssige konsekvenser.

Det skal bemærkes, at "worst case"-situationen ikke medtager kortvarige særligt støjende anlægsaktiviteter, hvor der ikke er fastsat noget øvre støjniveau. Udgangspunktet har været, at disse aktiviteter har en så kort varighed, at støjniveauet herfra ikke skulle være afgørende for fastlæggelsen af støjgrænsen i hele den aktuelle byggefase, idet der herved ville fremkomme meget vide rammer for entreprenørens anlægsaktiviteter. På den anden side er det vurderet, at disse aktiviteter udgør en så lille del af den samlede anlægsperiode, at det ikke er rimeligt at udbetale erstatninger baseret på støjniveauet fra dem. Byggepladsbekendtgørelsens bilag 3 fastlægger, hvilke aktiviteter der er undtaget fra støjgrænserne, og varigheden heraf.

Det kan forekomme, at få af aktiviteterne vil have en varighed på 1-2 måneder. I disse helt særlige tilfælde vil Metroselskabet efterregulere kompensationen, hvis det viser sig aktuelt, på baggrund af det målte støjniveau.

3.1.4. Tillæg for støjens indhold af toner og impulser

Indsigelser

Ejerforeningen Reventlowsgade 24/Stampesgade 1, Jakob Gaunø Stampe og Andelsforeningen Reventlowsgade 22/Stampesgade 2, René Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads

København H) anfører, at toner og impulsstøj er udeladt fra beregningerne i den supplerende VVM-redegørelse.

Københavns Kommune, Beboerforeningerne omkring Marmorkirken og Malene Jensen (byggeplads Marmorkirken) bemærker, at der hverken i den supplerende VVM-redegørelse, byggepladsbekendtgørelsen eller nabopakkebekendtgørelsen indgår et tillæg på 5 dB(A) for toner og impulser i beregningerne af støj fra byggepladserne. I Miljøstyrelsens vejledninger er angivet, at der i forbindelse med byggepladsaktiviteter skal gives et tillæg for toner og impulser, såfremt aktiviteterne giver anledning hertil.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) og Iben Keller (byggeplads Nørrebroparken) mener, at støjberegningerne ikke følger Miljøstyrelsens vejledning, og at der skal gives tillæg for toner og impulser, idet det er denne type støj, som er mest generende.

Birgitte Odgaard Nielsen og Lars Bo Petersen (byggeplads Nørrebroparken) mener, at erstatningsniveauerne bliver reduceret, når der ikke medregnes impuls- og tonetillæg til støjniveauerne.

Beboerforeningen Folmer Bendtsens Plads, Hyltebro og Nørrebrogade (byggeplads Nørrebro) mener, at beboerne er oplyst om, at der til støjmålingerne i maj og juni 2014 er tillagt et impulstillæg på 5 dB(A), hvilket jf. indsigelsen ikke er sket (byggeplads Nørrebroparken).

Ejerforeningen Vedbækgade og Nordbanegade, Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Nordbanegade og Vedbækgade og Søren Sandahl (byggeplads Nørrebroparken) anfører, at toner og impulser naturligvis skal medregnes for samtlige byggepladser, fordi man herved afspejler den reelle støjledning og ikke et fiktivt niveau udregnet til lejligheden.

Miljøministeriet bemærker, at der efter miljøbeskyttelsesloven normalt fastsættes støjgrænser, der gælder for støjbelastningen i omgivelserne, hvor støjbelastningen udtrykkes som et målt eller beregnet støjniveau, og der tillægges 5 dB(A), hvis støjen indeholder tydeligt hørbare toner eller impulser for at afspejle den støjbelastning, man som borger kan være udsat for. I forhold til en håndhævelse af de anførte støjgrænser vil det efter Miljøministeriets opfattelse dog ikke have betydning, om der fastsættes støjgrænser for det målte støjniveau uden tillæg på 5 dB(A), eller om der fastsættes 5 dB(A) højere støjgrænser for det målte støjniveau med tillæg på 5 dB(A).

Transportministeriets bemærkninger

De gennemførte støjberegninger i den supplerende VVM-redegørelse tjener tre formål. For det første belyses de forventede støjmæssige konsekvenser, der efterfølgende vil kunne måles ved byggepladsens naboer. For det andet udgør beregningerne grundlaget for at fastlægge støjgrænser til brug for den fremtidige myndighedskontrol med støjgener fra byggepladserne. For det tredje udgør de beregnede støjniveauer grundlaget for fastlæggelsen af de fremtidige kompensationer.

Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der i støjberegningerne ikke er givet tillæg for toner og impulser. Det fremgår ligeledes, at byggepladsstøj må formodes at være mere forstyrrende end eksempelvis vejstøj, bl.a. på grund af, at støjen typisk har et større indhold af impulser. Ved at tillægge det beregnede eller målte gennemsnitlige støjniveau fra byggepladser et impulstillæg på 5 dB(A) kan der i henhold til Miljøstyrelsens vejledning tages hensyn til, at den oplevede genevirkning ved byggestøj er større end genevirkningen fra anden type støj, der ikke indeholder tydelige toner og impulser.

Ekspropriationskommissionens fastsættelse af støjklasser og tilhørende erstatninger til beboere for gener og ulemper som følge af den udvidede arbejdstid på Cityring-byggeriet er sket på baggrund af det gennemsnitlige støjniveau og under hensyn til, at der ved anlægsstøj i højere grad er tale om "impulsstøj" – dvs. kortvarig høj støj, hvilket især kan være et problem om natten. Kommissionen har i sin beslutning af 4. februar 2014 anført, at "det vil ikke være korrekt at sænke de støjniveauer, som kommissionen tidligere har fastsat med f.eks. 5 dB(A) for at kompensere for impulsstøjen, idet kommissionen ved fastlæggelsen af støjgrænserne / erstatningsniveauerne allerede har taget højde for, at der er tale om anlægsstøj, herunder bl.a. impulsstøj. Der ville i givet fald ske en overkompensation af beboerne – og kredsen af erstatningsberettigede beboere ville blive betragteligt udvidet. Efter kommissionens opfattelse ville der således blive tale om at yde erstatning og aflastning til beboere, der i det store og hele ikke føler sig særligt generet af metroarbejderne."

Transportministeriet må derfor konkludere, at der ikke er set bort fra et tillæg på 5 dB(A) for toner og impulser i vurderingen af støjgenerne fra byggepladserne. I den supplerende VVM-redegørelse er det valgt at præsentere de gennemsnitlige støjniveauer, som er direkte sammenlignelige med kommissionens valg af støjklasser og tilhørende erstatninger, og hvor der i forvejen er taget højde for, at støjen fra byggepladserne indeholder tydeligt hørbare impulser. Det skal hertil bemærkes, at såfremt man ønsker en opgørelse af støjen inklusive impulstillæg på 5 dB(A), kan dette uden videre gøres ved at tillægge 5 dB(A) til de i VVM-redegørelsen anførte støjværdier. Dette ændrer dog ikke grundlaget for udbetaling af kompensation mv.

Endelig noterer Transportministeriet sig, at Miljøministeriet i sit høringsvar har anført, at det i forhold til en håndhævelse af de anførte støjgrænser ikke efter Miljøministeriets opfattelse vil have betydning, om der fastsættes støjgrænser for det målte støjniveau uden tillæg på 5 dB(A), eller om der fastsættes 5 dB(A) højere støjgrænser for det målte støjniveau med tillæg på 5 dB(A). Det har det således ingen reel betydning for håndhævelsen, om støjgrænsen opgøres med et impulstillæg.

3.1.5. Forskelle mellem støjberegninger i den supplerende VVM-redegørelse og Københavns Kommunes udstedte påbud

Indsigelser

Københavns Kommune har noteret sig, at støjberegningerne i den supplerende VVM-redegørelse og byggepladsbekendtgørelsen afviger fra de støjberegninger, der anvendes i forbindelse med kommunens udstedelse af påbud for arbejdet. Kommunen har ligeledes konstateret, at de grænseværdier, der er gengivet i byggepladsbekendtgørelsens bilag 2, ligger på et lavere niveau end de støjmålinger, kommunen løbende har modtaget omkring allerede gennemførte og sammenlignelige aktiviteter. Det er efter kommunens opfattelse afgørende, at grænseværdierne i bilag 2 afspejler de reelle støjgener fra byggepladsen.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) finder det meget betænkeligt, at de støjberegninger, der skal lægges til grund for erstatning eller genhusning, adskiller sig betydeligt fra resultaterne af de støjberegninger, der er udført af entreprenørens rådgiver: Grontmij (Acoustica).

Peter With Nielsen (byggeplads Nørrebroparken), peger på forskellene mellem støjgrænsen på 71 dB(A) i Københavns Kommunes påbud af 23. april 2014 og den støjgrænse på 60 dB(A), som forventes fastlagt ved den fremtidige regulering. Desuden påpeges, at der ved Nørrebroparken anvendes målinger fra en af støjmålerne, der indgår i den tvivlsomme løbende overvågning.

Tom Manczak og Jeanne Lendzian (byggeplads Nørrebroparken) anfører, at Transportministeriet benytter støjkort for Nørrebroparken, som er væsentlig forskellige fra de støjkort, som er udarbejdet efter Natur- og Miljøklagenævnets retningslinjer.

Cecilie Bidstrup (Nørrebroparken) udtrykker, at de nye støjkort er nedjusteret og forringer mulighederne for at blive kompenseret.

Steffen Hamann (byggeplads Marmorkirken) bemærker, at støjberegningerne i den supplerende VVM-redegørelse afviger betydeligt fra de støjberegninger, der anvendes i forbindelse med de af Københavns Kommune udstedte påbud for metroarbejdet.

Christine Krarup Hansen (byggeplads Marmorkirken) anfører, at Transportministeriet har valgt at anvende nye korrigerende støjkort med lavere støjværdier og heraf lavere erstatninger, og finder det uanstændigt, at man har fravalgt at anvende de støjkort, som Københavns Kommune tidligere har anvendt, og som er blevet til efter anvisninger fra Natur- og Miljøklagenævnet.

Lis Garval (byggeplads Marmorkirken) spørger til, hvorfor metoden til opgørelse af støj i VVM-redegørelsen er anderledes end den, der ligger til grund for Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser.

Foreningen af Naboer på Skjolds Plads er bekymret for, om de støjgrænser, der er angivet i den supplerende VVM, holder, idet kommunen allerede har givet tilladelse til et højere støjniveau.

Ejerforeningen Reventlowsgade 24/Stampesgade 1, Andelsforeningen Reventlowsgade 22/Stampesgade 2, Réne Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) anfører, at det er en mangel, at den supplerende VVM ikke referer til Grontmij's prøvningsrapport af 7. marts 2014, idet den blev iværksat for at leve op til Natur- og Miljøklagenævnets krav. De pågældende anfører endvidere, at Grontmij's prøvningsrapport er det nærmeste, man kommer en uvildig beregning.

Transportministeriets bemærkninger

Det er korrekt, at der er forskelle mellem de støjniveauer, som Københavns Kommune har anvendt som grundlag for påbud og tilsyn, og de støjniveauer, som er beregnet i forbindelse med den supplerende VVM-redegørelse. Forskellene i de beregnede værdier er dels af generel karakter og dels specifikke for enkelte af byggepladserne.

En væsentlig generel forskel kan henføres til, at de beregnede støjniveauer i den supplerende VVM-redegørelse ikke indeholder tillæg for toner og impulser, mens støjberegningerne, der danner grundlag for kommunens påbud, medtager tillæg for toner og impuls. Desuden varierer placeringen af støjklenderne noget i de to sæt støjberegninger.

For de faser, hvor betonstøbning indgår som en del af det generelle anlægsarbejde – det vil sige i fase 1 'Etablering af topdæk' og fase 2 'Udgravning og støbning af topdæk', som foregår dag og aften, men ikke om natten – er der en forskel i den anvendte kildestyrke for betonpumper. Under hen syn til kravet om anvendelse af BAT-princippet er det i den supplerende VVM-redegørelse forudsat, at det er muligt at udføre arbejderne med de mindre støjende typer af betonpumper eller lignende.

Hertil kommer, at der på de enkelte pladser kan være forskelle vedrørende de specifikke anlæg, der indgår i beregningerne. F.eks. er der ved Poul Henningsens Plads anvendt forskellige størrelser på hullerne i toppladen i de to sæt støjberegninger. Hullerne i toppladen i påbudsberegningen for Poul Henningsens Plads er markant større, end hvad der anvendes i de øvrige beregninger. I den supplerende VVM-redegørelse er det vurderet, at det vil være muligt at reducere størrelsen af de særligt store huller uden at vanskeliggøre arbejdet unødigt. På den baggrund er det valgt at foretage støjberegningerne med udgangspunkt i en standardiseret hulstørrelse på alle byggepladser. I det omfang, det måtte vise sig nødvendigt, vil der midlertidigt blive etableret delvis tildækning af hullerne, således at de fastsatte støjgrænser kan overholdes.

På byggepladsen ved Sønder Boulevard anvendes et kraftigt ventilationsanlæg for at sikre et arbejdsmiljø uden benzendampe fra den jordforure-

ning, som er i området efter det daværende Vestre Gasværk. I påbudsberegningerne er der anvendt en kildestyrke for det kraftige ventilationsanlæg, mens der i den supplerende VVM-redegørelse er anvendt kildestyrken fra et normalt ventilationsanlæg. Påbudsberegningerne dækker de tidligere faser af arbejdet, hvor der er mulighed for indtrængen af benzen, mens den supplerende VVM-redegørelse primært dækker perioden efter, at vægge og bund i skakten er etableret og dermed danner en barriere mod indtrængning af benzen. Det er således vurderet, at behovet for ventilation i skakten vil være reduceret, og at dette vil muliggøre anvendelse af et normalt ventilationsanlæg.

På tunnelarbejdspladserne Øster Søgade, Nørrebroparken og Tømmergraven er der – ud over de aktiviteter, der også udføres på stationerne – også en fase med drift af tunnelarbejdspladser. Da aktiviteterne i tunnelfasen har været i drift i Nørrebroparken i et stykke tid allerede, og forholdene på tunnelarbejdspladserne generelt er meget ensartede og foregår over en længere periode, er det her muligt at kalibrere støjmodellen med faktiske målinger fra den løbende støjovervågning af byggepladsen. Således er kildestyrken på den samlede støj fra portalkranerne m.m. på byggepladsen beregnet ud fra de faktiske målte støjniveauer i Nørrebroparken. Konkret er de højeste målte støjniveauer fra støjovervågningen omregnet til en kildestyrke for de tre kraner, når de er placeret over hullerne i toppladen. Det er i denne position, at de støjer mest.

Denne beregningsmetode er af DELTA Akustik, som er et uafhængigt, akkrediteret akustikfirma, vurderet at kunne give en retvisende beregning af facadestøjen, men adskiller sig fra den beregningsmetode, der ligger til grund for støjberegningerne i kommunens påbud.

Endelig skal det bemærkes, at de fastsatte grænseværdier vurderes at repræsentere det faktiske højeste støjniveau ved byggepladserne. Såfremt støjgrænserne var blevet fastsat højere, ville det medføre mulighed for at støje mere, hvilket efter Transportministeriets opfattelse ikke ville være ønskeligt.

3.2. Støjgrænser, gener og sundhed

3.2.1. Sundhedsstyrelsens bemærkninger

Sundhedsstyrelsen bemærker, at VVM-redegørelsen er et godt udgangspunkt for at vurdere trafik, støj og vibrationer i forbindelse med anlæg af metroen samt påvirkning af menneskers sundhed og omgivende samfund.

Sundhedsstyrelsen anbefaler normalt, at støjniveauer ikke overskrider WHO's anbefalede niveauer i byområder. Samtidig anføres det, at man – ud fra den foreliggende viden om støjniveauet i byen – ikke har grundlag for at anbefale et andet kompromis end det i bekendtgørelsen valgte mellem hensynet til borgernes sundhed og de samfundsmæssige interesser i forbindelse med den tidsbegrænsede etablering af metroen.

Sundhedsstyrelsen bemærker, at støjniveauet indenfor i boligerne omkring de enkelte byggepladser vil være mindre end udendørs ved facaden (støjniveauet er i VVM-redegørelsen opgjort som det udendørs støjniveau, red.). Byggemetode, byggematerialer og støjens karakter vil give et forskelligt lydtryk inde i de enkelte boliger, selvom støjniveauet ved facaden er det samme. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at kunne tage hensyn hertil ved stilningtagen til, hvilke kompenserende foranstaltninger der skal vælges.

I forhold til VVM-redegørelsen peger Sundhedsstyrelsen på, at gentagne, kortvarige høje lydtryk medfører negative sundhedsmæssige konsekvenser. Støjende enkelthændelser vil ikke influere væsentligt på det gennemsnitlige støjniveau. Særligt om natten tilgodeses beboernes tarv således ikke i tilstrækkeligt omfang i sundhedsmæssig henseende.

Sundhedsstyrelsen henleder opmærksomheden på, at etablering af støjbegrænsende tiltag med udgangspunkt i kompensationsmuligheder må forventes at tage en vis tid. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at det i praksis sikres, at kompensations- og aflastningsforanstaltninger kan nå at blive iværksat, inden lydtrykket øges.

Sundhedsstyrelsen påpeger, at det er vigtigt, at beboere, som ikke selv er i stand til at overskue og benytte kompensationsbestemmelserne, får information om mulighederne for bistand fra den kommunale forvaltning, idet der henvises til byfornyelsesloven, hvorefter kommunen har handlepligt.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet har noteret sig, at Sundhedsstyrelsen har bemærket, at VVM-redegørelsen er et godt udgangspunkt for at vurdere konsekvenserne for naboer mv., og finder, at hensynet til borgernes sundhed i rimeligt omfang er tilgodeset. Herudover har Sundhedsstyrelsen en række bemærkninger og anbefalinger, som Transportministeriet har forholdt sig til.

På baggrund af Sundhedsstyrelsens bemærkning om, at byggemetode, byggematerialer og støjens karakter kan give et forskelligt lydtryk inde i de enkelte boliger, selvom støjniveauet ved facaden er det samme, vil det i nabopakkebekendtgørelsen blive fastsat, at beboere, der er berettiget til kompensation, der ligger under 100 %, og som bor i en bolig, hvor beboeren kan fremlægge dokumentation for, at boligfacaden dæmper støjen markant mindre, end hvad der opnås ved almindelige byggekonstruktioner, og hvor boligens indretning eller øvrige forhold gør, at der ikke kan etableres støjdæmpende tiltag, kan anmode om genhusning.

Sundhedsstyrelsen har i forhold til VVM-redegørelsen påpeget, at støjende enkelthændelser (støjpeaks) medfører negative sundhedsmæssige konsekvenser. Med henblik på så vidt muligt at minimere støjende enkelthændelser ved byggepladserne om natten vil Transportministeriet derfor i bekendtgørelsen fastsætte en maksimal støjgrænse midlet over ét minut ($L_{Aeq,1min}$) ved samtlige byggepladser bortset fra tunnelbyggepladserne. De maksimale støjgrænseværdier fastlægges med en midlingstid på 1 minut

($L_{Aeq,1 \text{ min}}$), til 10 dB(A) over de natgrænseværdier, der er fastsat for de enkelte byggearbejdspladser, og som repræsenterer den mest støjbelastede 1/2 time om natten ($L_{Aeq,1/2 \text{ time}}$). Har en byggeplads fx 55 dB(A) som natstøjgrænse, jf. bilag 2 i byggepladsbekendtgørelsen, vil maksimalgrænsen midlet over ét minut blive sat til 65 dB(A).

Sundhedsstyrelsen finder det hensigtsmæssigt, at kompensations- og aflastningsforanstaltninger kan nå at blive iværksat, inden støjniveauet øges ved de enkelte byggepladser. Hertil skal Transportministeriet bemærke, at berørte beboere er blevet individuelt orienteret, og det er anført, hvor meget kompensation beboeren forventes at skulle modtage i alle byggeriets anlægsfaser. Det er dog på nuværende tidspunkt ikke muligt præcist at angive de enkelte byggefasers længde, men for at give beboerne en vis form for klarhed, er der i bekendtgørelsen angivet forventede varigheder af hver fase. På den baggrund vurderes beboerne at have en rimelig vished for rammerne i resten af Cityring-byggeriet, herunder mulighed for at indrette sig i forhold til anlægsarbejderne.

Herudover kan det bemærkes, at Metroselskabet skal underrette husstanden senest 2 måneder inden forventet udløb af en anlægsfase, hvis dette har betydning for beboerens ret til genhusning. Dette er muligt, da Metroselskabet tilbyder genhusning i indtil 3 måneder før, en beboer efter anlægsfasen er berettiget hertil. Det skyldes, at det som nævnt ikke er muligt at varsle om et faseskift i så god tid, hvorfor den genhusningsberettigede beboer i stedet kan blive genhuset op til 3 måneder før den fase, der berettiger denne hertil, reelt starter, så beboeren har rimelig tid til at finde en anden bolig inden anlægsfasens start.

Der henvises endvidere til afsnit 3.3.6.

Endelig skal det bemærkes, at der er iværksat et samarbejde mellem socialforvaltningen og Metroselskabet med henblik på at sikre socialt udsatte mulighed for at få hjælp til at modtage genhusning. Metroselskabet vil i øvrigt gøre så meget som muligt for at hjælpe beboerne med det praktiske i forhold til kompensation mv.

3.2.2. Fastlæggelse af støjgrænseværdier

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) anfører, at der alene beskrives helbredsskadelige effekter uden at tage højde for dem. Derfor bør støjen reduceres eller kompensationerne forhøjes. Desuden anføres, at udgangspunktet for erstatning må være 40 dB(A).

Malene Jensen (byggeplads Marmorkirken) finder det urimeligt, når der ikke ydes kompensation, når tålegrænsen overskrides lidt, og mener – også med henvisning til WHO's anbefalinger – at grænsen for, hvornår der skal ydes økonomisk kompensation, bør fastsættes til 40 dB(A). Malene Jensen undrer sig over, at der ikke er indhentet udtalelser fra specialister inden for støj og sundhed eller iværksat undersøgelser i denne forbindelse. Der gøres

endvidere indsigelse imod VVM-redegørelsens afsnit om ”Manglende viden” hvori det er vurderet, at manglende viden om vibrationers virkning på menneskers sundhed og manglende viden om, hvor lang tid der går, før støjpåvirkede befolkningsgrupper restituerer, efter at støjpåvirkningen er ophørt, ikke er af væsentlig betydning for VVM-redegørelsens konklusioner.

Birgitte Odgaard Nielsen og Lars Bo Petersen (byggeplads Nørrebro-parken) anfører, at WHO anbefaler en grænseværdi for natstøjen på 40 dB(A) og ikke 55 dB(A) som anført i VVM-redegørelsen, og at grænsen på 55 dB(A) er fastsat af Ekspropriationskommissionen, som ikke er en sundhedsfaglig institution. Peter With Nielsen (byggeplads Nørrebro-parken) henviser til Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 4. juni 2014, hvor nævnet fastslår, at naboretlige regler, som ligger til grund for Ekspropriationskommissionens principafgørelse, ikke finder anvendelse, når naboerne udsættes for sundhedsfare.

Ejerforeningen Reventlowsgade 24/Stampesgade 1, Jakob Gaunø Stampe og Andelsforeningen Reventlowsgade 22/Stampesgade 2, René Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) anfører, at der i den supplerende VVM henvises til WHO's vejledning vedrørende længerevarende støj på 55 dB(A) om natten, og anfører, at støjen skal op på 65 dB(A) om natten, før der beregnes en erstatning, der giver mulighed for fraflytning.

Beboerforeningerne omkring Marmorkirken samt Christine Krarup Hansen (byggeplads Marmorkirken) anfører, at alle naboer, som udsættes for støjniveauer over 55 dB(A), bør tilbydes genhusning og ikke som forslået ved støjniveauer over 65 dB(A), idet det ikke er rimeligt at udsætte borgere for sundhedsskadelig støj, jf. WHO og Sundhedsstyrelsen, i deres eget hjem over en så lang periode.

Steffen Hamann (byggeplads Marmorkirken) ønsker, at alle, der udsættes for sundhedsskadelig støj (over 40 dB(A)), tilbydes genhusning i en tilsvarende bolig eller kompensation, der muliggør dette, i hele perioden med døgnarbejde.

Sortedamgruppen (byggeplads Øster Søgade) mener, at grænserne for støjpåvirkning er fastsat højere end Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser, og det er vanskeligt at se begrundelserne.

Mads Famme (byggeplads København H) anfører, at byggeperioden bliver væsentligt længere, hvorfor den nuværende kompensation ikke er tilstrækkelig til at sikre en tilfredsstillende hverdag.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af den supplerende VVM-redegørelse været i dialog med Sundhedsstyrelsen, Embedslægeinstitutionen Øst. Transportministeriet har desuden modtaget hørings-svar fra Sundhedsstyrelsen, som sammenfatter de sundhedsfaglige syns-

punkter i forhold til de helbredsmæssige konsekvenser og ønsker til afværgeforanstaltninger.

Af Sundhedsstyrelsens høringssvar fremgår bl.a., at Sundhedsstyrelsen normalt anbefaler, at støjniveauer ikke overskrider WHO's anbefalede niveauer i byområder. Samtidig anføres det, at man ud fra den foreliggende viden om støjniveauet i byen ikke har grundlag for at anbefale et andet kompromis end det i bekendtgørelsen valgte mellem hensynet til borgernes sundhed og de samfundsmæssige interesser i forbindelse med den tidsbegrænsede etablering af Cityringen.

I fastlæggelsen af kompensationsniveauer og aflastningsmuligheder er der taget udgangspunkt i de naboretlige regler, hvor naboer skal have erstatning, hvis de udsættes for gener og ulemper, der overstiger, hvad der må tåles som led i den almindelige samfundsudvikling. Som grundlag for Ekspropriationskommissionens fastsættelse af erstatningsniveauer er indgået en række forhold, herunder støjberegninger, sundhedsmæssige aspekter, tekniske forhold i relation til anlægsskifterne, beboersynspunkter, naboklager m.v.

I øvrigt henvises til afsnit 3.2.1.

3.2.3. Støjgrænser i aften- og nattimerne

Indsigelser

Frederiksberg og Københavns kommuner konstaterer, at der i ifølge VVM-redegørelsen kan foregå arbejder i nattimerne på samtlige byggepladser i forbindelse med installationsarbejder i stations- og skaktbokse.

Københavns og Frederiksberg kommuner påpeger, at støjniveauerne ligger væsentligt over de gældende forskrifter for støj i nattimerne.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) spørger, hvorfor der ikke anvendes en grænseværdi på 40 dB(A) om natten.

Ejerforeningen Vedbækgade og Nordbanegade, Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Nordbanegade og Vedbækgade og Søren Sandahl (byggeplads Nørrebroparken) anfører, at al støj over 40-55 dB(A) om natten bør udløse tilbud om genhusning (100 %), særligt for tunnelarbejdspladserne, da der er tale om sundhedsskadelig støj, hvis effekt forstærkes af den lange periode med tunnelboring.

Miljøministeriet anfører, at det af VVM-redegørelsen fremgår, at "Er der ikke angivet et støjniveau for en anlægsskifte, er der ikke forudsat aften- eller natarbejde i denne fase." Miljøministeriet gør opmærksom på, at medmindre det følger andetsteds, at aften- eller natarbejde er forbudt, vil det forhold, at der ikke er angivet et støjniveau, medføre, at der ikke gælder noget støjkrav, og en eventuel støjende aktivitet vil således være lovlig. Et forslag kunne være at indskrive de støjgrænser, der er praksis for, dvs. 40 dB(A) efter kl. 18.

Transportministeriets bemærkninger

I den supplerende VVM-redegørelse er det forudsat, at der kan udføres natarbejde i den periode, hvor der udføres installationsarbejder nede i stations- eller skaktboksen. Disse aktiviteter består af samling og tilslutning af mekaniske og elektriske komponenter samt arkitektonisk færdiggørelse indvendig i stationerne.

Der er tale om aktiviteter, der foregår nede i stations- eller skaktboksen under topdækket. Op- og nedhejsning af installationer m.v. vil således skulle foregå om dagen. Dog vil der i særlige tilfælde skulle leveres materialer og særligt udstyr som for eksempel rulletrapper, som af trafikale grunde kun kan håndteres om natten.

Det primære arbejdsmateriel vil i denne fase bestå af en byggekran og en lille gravemaskine samt lastbiler, som kun undtagelsesvis vil blive benyttet om natten, samt håndværktøj, der vil kunne benyttes nede i stationen om natten.

Som det fremgår af udkast til bekendtgørelse om forurening og gener fra anlægget af Cityringen, forventes der at ville blive fastsat en støjgrænse på op til 55 dB(A) for disse arbejder om natten.

Det har hele tiden været forudsat, at der vil kunne arbejdes om natten, og så efter at boremaskinen er passeret. Det nye er, at støjen bliver højere end forventet i VVM-redegørelsen fra 2008, hvilket er afdækket i den supplerende VVM-redegørelse. Det er nødvendigt for projektets fremdrift, at der kan arbejdes om natten under jorden. Selvom støjberegningerne har vist, at der som følge heraf kan forekomme støjniveauer på over 55 dB(A), fastsættes der en grænse på 55 dB(A) for arbejde om natten på stationsbyggepladserne, med undtagelse af Marmorkirken. Metroselskabet må således tilpasse arbejdet, så dette støjniveau kan overholdes.

På baggrund af Miljøministeriets bemærkninger vil bekendtgørelsen blive rettet. I forhold til perioden fra lørdag kl. 16 til mandag kl. 7 samt helligdage gælder der på tunnelarbejdspladserne og Marmorkirken samme støjgrænser som resten af ugen, mens der på stationsbyggepladserne gælder, at der må støjes op til 40 dB(A) om aftenen og natten og 55 dB(A) om dagen.

Indsigelser

Københavns Kommune finder, at byggepladsbekendtgørelsens forslag om regulering af maksimalstøjniveauet ved byggepladser – maksimalt 65 dB(A) midlet over ét minut ($L_{Aeq,1min}$) – vil medføre, at naboer kan få forstyrret nattesøvnen, og vil være vanskeligt at kontrollere i praksis for tilsynsmyndigheden.

Frederiksberg Kommune anfører, at hidtidige erfaringer viser, at installationsarbejder i nattetimerne kan give væsentlige forstyrrelser for naboerne, hvor særligt støjende enkelthændelser (støjpeaks) er forstyrrende for natte-

søvnen. Der henvises til, at maksimalniveauer for støjende enkelthændelser jf. Miljøstyrelsen normalt fastsættes og måles som maksimale A-vægtede lydtrykniveau i tidsperioden "FAST" ($L_{Amax,F}$).

Beboerforeningerne omkring Marmorkirken bemærker, at der ved Marmorkirken ikke er nogen bestemmelser om maksimalniveauet for støjen om natten, hvilket forekommer stærkt betænkeligt.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) anfører, at det er et positivt signal, at man ønsker at fastsætte et maksimalt støjniveau for et-minutsudledninger på 65 dB(A), selvom det er bizart, at Marmorkirken som den eneste undtages. Det er dog ikke tilstrækkeligt, fordi høje bump eller klonk (toner og impulser) er de mest generende støjgener om natten. Man bliver vækket af begge dele, og grænsen på 65 dB(A) for et-minuts udledninger er derfor alt for højt sat. Samtidig har FANN svært ved at tro på, at underentreprenører vil kunne overholde grænsen og selv føre kontrol med overholdelsen.

Iben Keller (byggeplads Nørrebroparken) mener, at maksimalstøjgrænsen midlet over ét minut på 65 dB(A) om natten er sat alt for højt.

Transportministeriets bemærkninger

Fastsættelsen af et maksimalt støjniveau til 65 dB(A) midlet over ét minut ($L_{Aeq,1min}$) i byggepladsbekendtgørelsens § 4, stk. 2, er i lyset af bemærkningerne ændret, så det maksimale støjniveau i stedet må ligge 10 dB(A) over det støjniveau, der er tilladt om natten. Bestemmelsen kommer også til at omfatte byggepladsen ved Marmorkirken.

Ændringen har betydning for de stationsbyggepladser, hvor de maksimale støjniveauer for natarbejde ligger under 55 dB(A), da det maksimalt tilladte støjniveau om natten midlet over ét minut herved vil være lavere end 65 dB(A).

Fastsættelsen af et maksimalt støjniveau (midlet over ét minut) i byggepladsbekendtgørelsens § 4, stk. 2, har til formål så vidt muligt at forhindre støjende enkelthændelser fra byggepladserne. Støjgrænsen skal ses som et supplement til reguleringen af det ækvivalente støjniveau ved byggepladserne, hvor støjniveauerne er udtrykt som en middelværdi af det varierende støjniveau over længere perioder (8 timer dag, 1 time aften og ½ time nat).

Støjen måles kontinuert ved alle byggepladser, og målingerne vil efterfølgende, dag for dag, blive kontrolleret for overskridelser af støjniveauer, herunder også for overskridelser af maksimalværdien ($L_{Aeq,1min}$).

Transportministeriet er opmærksomt på, at maksimalværdien ($L_{Aeq,1min}$) kan være følsom over for hændelser, der ikke er relateret til byggepladserne som fx skraldeafhentning, udrykningskøretøjer m.v. Da midlingstiden er på 1 min., vurderes støjgrænsen dog at være forholdsvis robust over for ikke-relateret byggestøj.

Transportministeriet har ikke fundet det hensigtsmæssigt at regulere byggepladserne ved hjælp af en maksimal støjgrænse fastsat som $L_{Amax,F}$, da denne værdi vurderes at være særlig følsom overfor ikke-relateret byggepladsstøj, og i praksis vanskelig at kontrollere ved hjælp af kontinuerle målinger, som ikke visuelt overvåges.

Transportministeriet vil sørge for, at der primo 2015 udføres en evaluering af støjindikatoren, herunder dens effekt i forhold til at forhindre støjende enkelthændelser på byggepladserne.

Støjniveauerne i bilag 2 vil blive reguleret således, at der for de uregulerede tidspunkter vil blive fastsat støjniveauer for aften- og natarbejde, der følger Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Normal arbejdstid

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN), Iben Keller, Søren Sandahl, Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Vedbækgade og Nordbanegade, 2200 Nørrebro og E/F Vedbækgade 14-16 og Nordbanegade 20-22, 2200 Nørrebro anfører, at i byggepladsbekendtgørelsen opgøres "normal arbejdstid" forskelligt afhængigt af, om der er tale om en tunnelbyggeplads eller en ordinær byggeplads. Forudsætningen for normal arbejdstid fremgår af den oprindelige VVM-redegørelse fra 2008 som mandag til fredag fra 7-18 i henhold til daværende forskrifter. Det anføres, at dette er normal arbejdstid, samt at en differentiering af normal arbejdstid for de forskellige byggepladser vil afvige fra gældende lighedsprincipper og -maksimer i dansk og international lovgivning. Derfor skal "normal arbejdstid" defineres ens for alle byggepladser og som oprindeligt forudsat i 2008. Det samme gør sig gældende for aftenarbejde og natarbejde.

Transportministeriets bemærkninger

I byggepladsbekendtgørelsen anvendes udtrykkene dagperiode, aftenperiode og natperiode til angivelse af, hvilke dage og inden for hvilke tidsrum der må arbejdes med aktiviteter, der giver et højere støjniveau end 40 dB(A), på de forskellige byggepladser.

Det vil i bekendtgørelsen blive tydeliggjort, på hvilke byggepladser der må arbejdes med aktiviteter, der giver et højere støjniveau end 40 dB(A), i de angivne tidsrum.

3.2.4. Døgnarbejde ved Marmorkirken

Beboerforeningerne omkring Marmorkirken fremfører, at et politisk flertal i Folketinget er villige til at påføre borgere sundhedsskadelige støjgener, og henviser til, at flere hundrede borgere ved Marmorkirken vil blive udsat for døgnarbejde i direkte sundhedsskadelige støjniveauer i næsten 5 år, jf. den supplerende VVM-redegørelse.

Ellen og Peter Lütken, Emilie Fregerslev-Larssen, Kaj Larssen og Ulla Kidal (byggeplads Marmorkirken) finder det uacceptabelt at udsætte beboerne ved Marmorkirken for døgnarbejde på grund af sundhedsfare.

Familien Pahl (byggeplads Marmorkirken) finder det som nabo til byggepladsen aldeles uacceptabelt med de ændrede rammer for byggearbejderne og opfordrer til, at der ikke gives tilladelse til døgnarbejde.

Familien Pahl (byggeplads Marmorkirken) klager over tilsidesættelse af sundhedsfaglige vurderinger med henvisning til Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser, hvor Sundhedsstyrelsen har udtalt, at ”en betydelig del af beboerne i forbindelse med metrobyggeriet allerede ved 55 dB(A) vil opleve væsentlige gener, især aften og nat”. Ligeledes henviser Steen Schierbeck (byggeplads Marmorkirken) til en afgørelse fra Natur- og Miljøklagenævnet, hvori det bl.a. fremføres, at omkringboende ved en støjbelastning på 80 dB(A) i aftentimerne udsættes for sundhedsskadelig støjforurening, og at nævnet ikke kan acceptere en udvidet arbejdstid med så voldsom en støjbelastning.

Steffen Hamann (byggeplads Marmorkirken) anfører, at hans familie i en periode på 2 år, hvor døgnarbejdet støjer 60-65 dB(A) om natten, ikke vil blive tilbudt genhusning eller kompensation i en størrelsesorden, der muliggør dette, og henviser til, at boligejendommens gamle fredede vinduer maksimalt kan dæmpe støjen 5 dB(A), hvorfor familien vil blive udsat for et støjniveau på 55-60 dB(A) indendørs, hvilket er langt over WHO's anbefalede grænseværdier. Såfremt det besluttes at gennemføre døgnarbejde i 5 år ved Marmorkirken med støjniveauer langt over det niveau, som WHO anser som sundhedsfarligt, er eneste acceptable løsning, at alle beboere, der udsættes for sundhedsskadelig støj, sikres genhusning i en tilsvarende bolig i hele perioden med døgnarbejde.

Erling R. Trudsø (byggeplads Marmorkirken) finder det seneste tilbud fra Metroselskabet om kompensation fornuftigt og vil anskaffe lyddæmpende forsatsvinduer. Ejerforeningen har allerede iværksat dette i samarbejde med ejendommens arkitekt.

Transportministeriets bemærkninger

Ifølge den supplerende VVM-redegørelse er en fortsættelse af døgnarbejdet i denne sidste del af anlægsperioden fundet nødvendig af hensyn til projektets fremdrift og den samfundsmæssige betydning af byggeriet.

Døgnarbejde på byggepladsen ved Marmorkirken er således nødvendigt af flere grunde. For det første er pladsforholdene ved byggepladsen begrænsede. Derfor er det ikke muligt at øge fremdriften ved for eksempel at indsætte flere maskiner eller andre lignende tiltag. For det andet er byggeriet ved Marmorkirken tidskritisk for gennemførelsen af hele Cityringen. En forsinkelse ved Marmorkirken vil således påvirke færdiggørelsen af det samlede anlæg og dermed åbningen af Cityringen. For det tredje ville anlægsperioden uden døgnarbejdet være væsentligt længere, end det nu er planlagt, og på denne måde kunne være til større gene for naboerne.

Tidsplanen for anlæg af Cityringen er komprimeret mest muligt med henblik på at begrænse den samlede anlægsperiode og opnå den hurtigst mulige åbning af Cityringen. Derfor er det forudsat, at en række aktiviteter forløber parallelt, således at alle aktiviteter kan afsluttes nogenlunde samtidigt. Da boremaskinerne passerer Marmorkirken relativt sent, vil færdiggørelsen af denne station efter passagen, det vil sige den sidste del af anlægsarbejdet, være tidskritisk for det samlede projekts færdiggørelse og åbning.

Transportministeriet skal i øvrigt henvise til ministeriets svar på Sundhedsstyrelsens bemærkninger i afsnit 3.2.1.

3.2.5. Omfanget af de enkelte faser

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) anfører, at beskrivelsen af fase 3-3 for tunnelarbejdspladser bør præciseres.

Transportministeriets bemærkninger

Grundlaget for den fremtidige regulering af støj fra byggepladserne er de fastlagte støjgrænser. Disse er fastlagt under hensyntagen til, at de nødvendige og tilstrækkelige aktiviteter kan gennemføres, og er derfor beregnet ved anvendelsen af de støjende maskiner, der giver de betydende bidrag til støjbelastningen. Transportministeriet finder på den baggrund ikke anledning til at foretage en detailbeskrivelse af aktiviteterne.

3.2.6. Overlappende perioder mellem to byggefaser

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN), Iben Keller, Søren Sandahl, Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Vedbækgade og Nordbanegade, 2200 Nørrebro og E/F Vedbækgade 14-16 og Nordbanegade 20-22, 2200 Nørrebro anfører, at det fremgår, at det ved overlap af byggefaser er den mest støjende fase, der er udslagsgivende for kompensation, hvilket betyder, at den mindst støjende fases bidrag til støjbilledet ikke tælles med, hvilket vil give et misvisende støjbillede og dermed en mindre kompensation, end de faktiske forhold burde berettige til. Alle støjklender, der tilføjes ved f.eks. overlap af faser, må antages at have indflydelse på støjforholdene, og mange mindre tilføjelser må ligeledes antages at have betydelig indvirkning på det samlede støjbillede.

Transportministeriets bemærkninger

Det er vurderingen, at støjbidraget fra den mest støjende fase vil være bestemmende for det samlede støjniveau i omgivelserne og dermed grænseværdien for byggepladsen. Det skyldes dels, at der oftest er så stor forskel på støjniveauerne mellem byggeaktiviteterne, at aktiviteterne fra den mest støjende byggefase vil overdøve den mindre støjende, dels at overlappene mellem faserne i flere tilfælde vil være i form af vekslen mellem to faser,

uden at aktiviteterne fra de to faser forekommer samtidigt. Endelig er der indregnet en del sikkerhed i beregningerne ved at antage en maksimal mulig udnyttelse af hver af de støjkluder (maskiner og aktiviteter), der indgår i de enkelte faser. Den forøgelse, der f.eks. kan være ved, at samme udstyr (såsom kraner) anvendes til forskellige aktiviteter, fordi to faser udføres samtidigt, vil derfor ikke medføre, at udstyret anvendes mere end forudsat.

3.2.7. Menneskerettigheder (EMRK)

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN), Iben Keller, Søren Sandahl, Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Vedbækgade og Nordbanegade, 2200 Nørrebro, E/F Vedbækgade 14-16 og Nordbanegade 20-22, 2200 Nørrebro, Tom Manczak og Jeanna Lendzian, Frederik Bjørndahl, Steffen Hamann anfører, at byggeriet og som følge heraf den supplerende VVM og bekendtgørelserne er en krænkelse af menneskerettighederne og i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention (EMRK), særligt EMRK artikel 8 om beskyttelse af privatlivet og artikel 14 om lighedsprincippet.

Institut for Menneskerettigheder har afgivet høringssvar og har ikke har haft bemærkninger.

Transportministeriets bemærkninger

Det er Transportministeriets opfattelse, at de fastsatte regler ikke er i strid med menneskerettighederne.

3.2.8. Byggeaktiviteter der er undtaget en øvre støjgrænse (byggepladsbekendtgørelsens bilag 3)

Indsigelser

København og Frederiksberg kommuner påpeger, at det er væsentligt at få fastlagt både omfang og hyppighed af de byggeaktiviteter, der er omfattet af byggepladsbekendtgørelsens bilag 3. Her er angivet en række aktiviteter, som ikke medregnes ved fastlæggelsen af grænserne for støjbelastningen fra de enkelte byggepladser.

Københavns Kommune bemærker, at aktiviteterne ifølge byggepladsbekendtgørelsens bilag 3 tidligst må igangsættes 3 dage efter at tilsynsmyndighederne er underrettet herom, og fremfører, at samme minimumsvarsel bør omfatte berørte naboer.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) har ikke tillid til, at entreprenørens estimering af arbejdsopgavernes omfang kan overholdes, og finder det afgørende, at der er helt klare rammer for støjende aktiviteter. Det anføres endvidere, at bilag 3 er "tolkbart", og at der derfor ikke gælder et øvre niveau for alt for mange af aktiviteterne. Erfaringsmæssigt er det i øvrigt svært at forestille sig, at Metroselskabets entreprenører altid vil orientere tilsynet og naboerne om sådanne aktiviteter.

Iben Keller (byggeplads Nørrebroparken) anfører, at det skal præciseres, hvad der menes med ”kort varighed”.

Transportministeriets bemærkninger

I den supplerende VVM-redegørelse er der under afsnit 4.1 Beskrivelse af faser i byggeprocessen og i afsnit 6.6 Beskrivelse af de enkelte byggepladser angivet en række aktiviteter, som vil finde sted i en kort afgrænset periode eller skal udføres i forbindelse med nødsituationer.

Udgangspunktet har været, at disse aktiviteter har en så kort varighed, at støjniveauet herfra ikke skulle være afgørende for fastlæggelsen af støjgrænsen i hele den aktuelle byggefase, idet der herved ville fremkomme meget vide rammer for entreprenørens anlægsaktiviteter. På den anden side er det vurderet, at disse aktiviteter udgør en så lille del af den samlede anlægsperiode, at det ikke er rimeligt at udbetale erstatninger på grundlag af støjniveauet fra disse aktiviteter.

Byggepladsbekendtgørelsens bilag 3 er præciseret således, at både aktiviteterens varighed, hyppighed og pligten til at underrette er anført.

3.2.9. Bortkørsel af tunnel-muck i særlige situationer

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) anfører, at det bør specificeres, hvad der skal forstås ved ”særlige situationer”, hvor det vil være muligt at oplagre tunnel-muck på tunnelbyggepladserne uden for normal arbejdstid.

Transportministeriets bemærkninger

Af den supplerende VMM-redegørelse fremgår, at udboret materiale (tunnel-muck) vil blive oplagret på tunnelbyggepladser uden for normal arbejdstid, undtagen i særlige situationer. Det indebærer, at der generelt ikke vil være mulighed for at transportere muck væk fra tunnelbyggepladserne undtagen på hverdage kl. 07-18. Der kan dog opstå særlige situationer, f.eks. i forbindelse med helligdage, hvor det vil vise sig nødvendigt på grund af manglende oplagsplads. I så fald vil kørsel med muck være begrænset til lørdage og eventuelt søn- og helligdage fra kl. 09-16.

Det er vurderet, at ovenstående ikke er gældende ved tunnelarbejdspladsen Tømmergraven, idet afstanden til nærmeste bygning/beboelse er stor, hvorfor transport af tunnel-muck kan udføres hele døgnet.

3.2.10. Nødvendigheden af natarbejder

Indsigelser

Frederiksberg Kommune finder det ikke godtgjort, at det er nødvendigt, at der skal tillades døgnarbejde på byggepladserne på Frederiksberg.

Frederiksberg Kommune anbefaler, at der ikke gives generelle tilladelser til aften- og natarbejde på stationerne til installationsarbejderne (fase 4), men at kommunerne får hjemmel til at give tilladelse til weekend-, samt aften- og natarbejde til de enkelte byggepladser, forudsat at det dokumenteres, at det er nødvendigt i forhold til Cityringens åbningstidspunkt, eller det af trafikale, miljømæssige eller anlægstekniske årsager er nødvendigt at gennemføre anlægsarbejder i weekenden eller i aften- og nattetimerne. Dette kan eventuelt ske som led i en dialog mellem Transportministeriet, Metroselskabet og Københavns og Frederiksberg kommuner om anvendelse af bedst tilgængelige teknik (BAT).

Transportministeriets bemærkninger

Det har hele tiden været forudsat, at der vil kunne arbejdes i stationsskaktene og tunnelerne om natten, efter at boremaskinen er passeret. Det nye aspekt er, at støjen bliver højere end forventet i VVM-redegørelsen fra 2008, hvilket er afdækket i den supplerende VVM-redegørelse.

Det er vurderet nødvendigt for projektets fremdrift, at der kan arbejdes om natten under jorden. Støjberegningerne har vist, at der som følge heraf kan forekomme støjniveauer på over 55 dB(A), men der fastsættes en grænse på op til 55 dB(A) for arbejde om natten på stationsbyggepladserne, med undtagelse af Marmorkirken. Metroselskabet må således tilpasse arbejdet, så dette støjniveau kan overholdes. Hertil kommer fastlæggelsen af et maksimalt støjniveau midlet over ét minut ($L_{Aeq,1min}$) på alle stationsbyggepladser.

At stationerne på Frederiksberg er relativt langt fremme i anlægsprocessen, betyder ikke, at disse stationer ikke er tidskritiske for hele projektet. Tværtimod er alle tre stationer lidt bagefter tidsplanen og derfor relativt tidskritiske.

Det skyldes blandt andet, at færdiggørelsen af denne delstrækning er afgørende for etableringen af en teststrækning, hvor transportsystemet kan testes, inden der kan gennemføres prøvedrift af det samlede system og i sidste ende åbning af den samlede Cityring for passagerdrift.

Tidsplanen for anlæggelsen af Cityringen er komprimeret mest muligt med henblik på at begrænse den samlede anlægsperiode og opnå den hurtigst mulige åbning af Cityringen. Derfor er det forudsat, at en række aktiviteter forløber parallelt, blandt andet skal testkørsel påbegyndes på en delstrækning, medens andre stationer færdiggøres, således at alle aktiviteter afsluttes på nogenlunde samme tidspunkt. Det er således nødvendigt for overholdelse af den samlede tidsplan, at stationerne på Frederiksberg er færdige før en række af de øvrige stationer, således at testkørslen kan begynde efter tidsplanen. Overholdelse af tidsplanen for stationerne på Frederiksberg er derfor lige så vigtig som for de øvrige stationer.

Det er i forhold til bestemmelsen i byggepladsbekendtgørelsen om BAT-redegørelsen tilføjet, at Metroselskabet i forbindelse med aften og natar-

bejde skal redegøre for, at selskabet har optimeret planlægning og tid så godt som muligt.

3.3. Afværgeforanstaltninger

3.3.1. Aflastningsmuligheder

Indsigelser

Københavns Kommune finder, at Metroselskabet i forbindelse med korterevarende aktiviteter, der ligger uden for de fastsatte støjgrænser, bør pålægges at tilbyde aflastningsordninger til de berørte naboer, f.eks. i form af mulighed for overnatning på hotel.

Ejerforeningen Reventlowsgade 24/Stampesgade 1), Jakob Gaunø Stampe og Andelsforeningen Reventlowsgade 22/Stampesgade 2, René Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) finder ikke, at de kollektive aflastningsmuligheder er et at acceptabelt alternativ til et privat hjem.

Malene Jensen (byggeplads Marmorkirken) mener, at udsættelse for støjniveauer, der medfører, at man ikke kan opholde sig i sit hjem, skal medføre, at man ydes en erstatning, der muliggør, at man kan finde en erstatningsbolig inden for en rimelig tidsfrist, og at dette også bør gælde i dagtimerne. En aflastningsordning med mulighed for ophold på et hotelværelse, hvor man dagligt skal frem og tilbage, er ikke en rimelig erstatning for ens hjem.

Helene Lindhardt Olsen (byggeplads Nørrebroparken) gør opmærksom på, at en hel del beboere udelukkende har værelser ud til byggepladsen. Hendes arbejde har skæve arbejdstider, og hun skal derfor nogle dage sove om dagen, hvilket er umuligt, når alle 4 værelser vender ud mod byggepladsen.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) spørger, om der vil være aflastningstilbud for beboere ved Nørrebroparken.

Transportministeriets bemærkninger

Allerede i dag er der aflastningsmuligheder i dagtimerne for de naboer, der har lejligheder med facade direkte ud til byggepladsen. Aflastningsordningen består af hotelværelser og kontorfaciliteter, som de berettigede naboer kan benytte kl. 7.00 – 18.00 på hverdage.

På de byggepladser, hvor der arbejdes aften/nat, vil der være en aflastningsmulighed for de naboer, der belastes af et støjniveau på over 55 dB(A) i aften timerne og om lørdagen i dagtimerne. Ved anvendelsen af disse grænseværdier bliver et antal beboere ved Nørrebroparken omfattet af ordningen.

Aflastningsmuligheden vil fortsat bestå af hotelværelser, som kan benyttes fra kl. 07.00-22.00 på hverdage og kl. 09.00-16.00 om lørdagen. Aflast-

ningsordningen består desuden af kontorfaciliteter, som kan benyttes på hverdage fra kl. 08.30-20.00.

Aflastningsordningen omfatter ikke de husstande, der belastes af et støjniveau over 65 dB(A) på døgnarbejdspladserne og over 75 dB(A) på aftenarbejdspladserne, idet disse husstande får tilbudt fuld kompensation for støjgener mv.

3.3.2. Kompensationsmuligheder

Indsigelser

EF Reventlowsgade 24/Stampesgade 1 og AB Reventlowsgade 22/Stampesgade 2, René Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) spørger til, hvordan erstatningerne til naboerne af byggepladsen vil blive i hele anlægsperioden. I dele af anlægsperioden vil der være aftenstøj over 75 dB(A), hvilket vil medføre mulighed for fraflytning. I andre perioder er det vanskeligere at forstå mulighederne for erstatning.

Transportministeriets bemærkninger

Der er med nabopakkebekendtgørelsen sammenholdt med støjudbredelseskortene taget stilling til beboernes ret til kompensation i hele anlægsperioden. Metroselskabet har endvidere i sin individuelle orientering af beboerne i maj og juni 2014 oplyst, hvilken kompensation beboerne forventes at skulle modtage i alle byggeriets anlægsfaser.

3.3.3. Fastlæggelsen af ret til kompensation

Indsigelser

Københavns Kommune anfører, at § 4 i nabopakkebekendtgørelsen, der omhandler fastlæggelsen af retten til kompensation, bør tilrettes, så formuleringen "... målt på ejendommens facade" ændres, så det mere entydigt fremgår, at fastlæggelsen af retten til kompensation ikke baseres på målte værdier, men på de beregnede værdier, der fremgår af de akkrediterede støjudbredelseskort, som er beskrevet i bekendtgørelsens § 4, stk. 2.

Transportministeriets bemærkninger

Det tilladte støjniveau er fastsat ud fra beregninger og ikke målinger, hvorfor dette præciseres i bekendtgørelsen. Det kommer således til at fremgå, at retten til kompensation er fastlagt på baggrund af det maksimalt tilladte støjniveau for aften- og natarbejde på Cityringens byggepladser og den på grundlag heraf beregnede støj på ejendommens facade.

3.3.4. Kompensation for aften- og natarbejde

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) anfører, at reglen om, at kompensationen enten er for aften- eller natarbejde, og at kompensation for natarbejde også dækker gener fra aftenarbejde, kan føre til nogle besynderlige tilfælde, hvor nogle, der kun er berørt af aftenarbejde, kompenseres højere end naboer, der er berørt af både aften- og natarbejde. FANN spørger i øvrigt til, hvad der gælder, hvis kompensationen for aftenarbejde isoleret set er højere end kompensationen for natarbejde.

Transportministeriets bemærkninger

En beboer, der er berettiget til kompensation for både aftenarbejde og natarbejde, vil modtage det beløb, der udgør det højeste af de to. Med bestemmelsen menes, at beboeren ikke både modtager den kompensation, som det pågældende aftenarbejde udløser, plus den kompensation, som det pågældende natarbejde udløser, men alene den højeste af de to kompensationer. Dette er der taget højde for ved fastsættelsen af kompensationsbeløbene.

Det vil kunne forekomme, at personer, der kun udsættes for kompensationsudløsende aftenarbejde, vil modtage højere kompensation end personer, der udsættes for både kompensationsudløsende aften- og natarbejde. Det vil i så fald skyldes, at den beboer, der alene udsættes for aftenarbejde, udsættes for et langt højere støjniveau ved dette aftenarbejde end den person, der udsættes for både aften- og natarbejde, da der skal et højere støjniveau til ved aftenarbejde end ved natarbejde for at modtage samme og dermed også et højere beløb.

3.3.5. Genhusning

Indsigelser

Ejendomsforeningen Danmark og Miljøministeriet har anført en række konkrete og tekniske bemærkninger til nabopakkebekendtgørelsen.

Ejendomsforeningen Danmark henviser særligt til, at det af mange andelsboligvedtægter fremgår, at ejeren har bopælspligt, og at en juridisk person som Metroselskabet ikke opfylder dette. Så hvis dette ikke laves om i vedtægten, kan andelsbolighaveren ikke benytte tilbuddet om genhusning. Endvidere gøres opmærksom på, at der er fastsat regler om maksimalpris for andelsboliger (præceptive regler).

Københavns Kommune anfører, at udgangspunktet for fortolkningen af bekendtgørelsens ord "sammenlignelig med den hidtidige bolig i størrelse, beliggenhed og pris" vil være reglerne i byfornyelseslovens § 62, stk. 1 og 2, hvorefter erstatningsboligen så vidt muligt skal ligge i det samme eller et tilstødende kvarter. Boligen skal have et rum mere end antallet af husstandsmedlemmer eller det samme antal værelser som den hidtidige bolig. Individuelle ønsker til boligen vil blive søgt opfyldt i størst muligt omfang.

Københavns Kommune anfører endvidere, at der for at sikre bedst muligt beredskab/mulighed for at imødekomme genhusningsbehovet vil være behov for, at administrator sikrer lejligheder og i perioder betaler tomgangsleje. Denne tomgangsleje vil selvsagt blive minimeret mest muligt, men betingelsen herfor er, at genhusningen kan planlægges i god tid. Københavns Kommune finder, at dette er en rimelig og nødvendig omkostning i forbindelse med genhusningen, og bemærker i øvrigt, at det af bemærkningerne til forslaget til ændring af lov om en Cityringen fremgår, at lovforslaget ikke har økonomiske konsekvenser for kommunen. Københavns Kommune vil sikre, at der føres et særskilt regnskab over de omkostninger, herunder overheads, der vedrører genhusning i forbindelse med metrobyggeriet, og regningen herfor vil kvartalsvis blive fremsendt til Metroselskabet.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet tager Ejendomsforeningen Danmark og Miljøministeriets konkrete og tekniske bemærkninger i betragtning ved udarbejdelse af de endelige bekendtgørelser.

Bliver beboeren genhuset af kommunen, vil proceduren og de regler, der gælder for kommunens øvrige genhusningssager, også gælde, når det er metronaboer, der genhuses.

Transportministeriet er opmærksomt på, at andelsboligejeres udnyttelse af bekendtgørelsens bestemmelser om overtagelse forudsætter, at en række andelsboliger bliver nødt til at ændre deres vedtægter. Det skal dog bemærkes, at det alene er i den situation, hvor Metroselskabet overtager boligen, at beboeren ikke længere anses for lejer eller ejer af boligen. Hvis beboeren genhuses, overtager Metroselskabet ikke lejemålet, boligretten eller ejerskabet, da dette fortsat er beboerens. Beboeren vil således have to husstande. Københavns Kommune har i sit høringssvar til lovforslaget anført, at de genhusningsberettigede forudsættes at opnå kommunens tilladelse efter boligreguleringslovens § 47 til at tage to boliger i den samme kommune i anvendelse. Det må således være op til en konkret fortolkning af andelsboligforeningens vedtægter, hvorvidt en beboer, der er genhuset, opfylder bopælspligten i vedtægterne.

Ved salg af andelslejligheder er de almindelige regler for salg af andelslejligheder ikke fraveget med loven eller bekendtgørelsen, og disse regler er således fortsat gældende.

Den kommunale genhusning vil for nogle være den sidste mulighed for at finde genhusning, så kommunen har forholdsvis vide rammer for at finde en bolig. Det skal dog bemærkes, at beboerne naturligvis også bliver nødt til at være indstillet på at modtage en bolig, der ligger lidt uden for det område eller den stand, de normalt bor i.

Da der er vide rammer for at finde en kommunal genhusningsbolig, hvor pris og størrelse godt må overstige, hvad der normalt er tilladt i genhusningssager, fordi der i forhold til metronaboerne foreligger en helt særlig situation, bør tomgangsleje minimeres mest muligt. Tomgangslejen bør

minimereres, da der ikke er samme restriktive krav til boligens størrelse og pris, hvorfor det alt andet lige bør være lettere at finde en bolig.

3.3.6. Depositum til lejemål

Indsigelse

Veronica og Carsten Juhl (byggeplads København H) ønsker oplyst, hvorvidt de selv skal rejse et eventuelt depositum til et erstatningslejemål.

Transportministeriets bemærkninger

Der gives med nabopakkebekendtgørelsen mulighed for, at der efter aftale med Metroselskabet kan forudbetales depositum til en erstatningslejlighed, hvis beboeren ønsker dette.

3.3.7. Orientering og varsling af naboer om nabopakken og skiftende byggefaser

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) og Iben Keller (byggeplads Nørrebroparken) mener, at informationsniveauet hidtil har været overordentligt lavt og sporadisk, og at det har været umuligt for naboerne at tage forholdsregler.

Cecilie Bidstrup (byggeplads Nørrebroparken) ønsker indblik i, hvornår de enkelte faser begynder og slutter (omtrentligt), så en egentlig planlægning bliver mulig.

Ejerforeningen Reventlowsgade 24/Stampesgade 1 og Andelsforeningen Reventlowsgade 22/Stampesgade 2, René Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) finder, at fristen for varsling af muligheden for at fraflytte er kort.

Beboerforeningerne omkring Marmorkirken fremfører, at det må sikres, at berørte naboer både tidsmæssigt og økonomisk har mulighed for at fremskaffe en erstatningsbolig eller på anden vis iværksætte nødvendige foranstaltninger, inden et aften- eller natarbejde kan igangsættes. Det foreslås, at der indføres en varslingsperiode på minimum 3 måneder, inden et døgnarbejde må igangsættes.

Familien Pahl (byggeplads Marmorkirken) påpeger, at skiftende byggefaser med varierende erstatningsniveauer betyder, at man i anlægsperioden skal skifte mellem boliger afhængigt af, hvilken byggefase projektet er i. Derudover har man, såfremt loven bliver vedtaget, kun juli måned til at finde en erstatningsbolig, hvilket ikke findes rimeligt.

Christine Krarup Hansen og Steffen Hamann (byggeplads Marmorkirken) finder det passende, at der efter lovforslagets vedtagelse gives en rimelig pe-

riode af 3 måneders varighed til at finde en erstatningsbolig, før de udvidede arbejdstider træder i kraft.

Christine Krarup Hansen (byggeplads Marmorkirken) anfører, at naboerne, allerede inden den pågående VVM-redegørelse og den politiske behandling af lovforslaget er afsluttet, modtager breve med erstatningsniveauer fra Metroselskabet. Det anføres, at det virker som en politisk skinproces, og at man som borger mister troen på, at høringsfasen har en reel betydning og indvirkning på den endelige politiske proces. Brevene vækker mistanke om, at det skal hedde sig, at naboerne var blevet varslet, således at tilladelsen til døgnarbejde kan udnyttes fra første færd.

Veronica og Carsten Juhl (byggeplads København H) anfører, at der ikke er tid til at finde et andet sted at bo med den varslingsfrist, der er lagt op til. Disse beboere ønsker endvidere kompensation efter undtagelsesprincipper, der muliggør overlevelse, indtil stationerne er færdigbygget. Det anføres endvidere, at det er problematisk, at Metroselskabet kommer med erstatningstilbud, som de bliver bedt om at acceptere hurtigst muligt, inden lovforslaget er vedtaget, og at beboerne burde have haft juridisk bistand for at kunne vurdere disse tilbud.

Transportministeriets bemærkninger

Metroselskabet orienterer inden lovens og bekendtgørelsernes ikrafttræden alle naboer, der som følge af udkastet til nabopakkebekendtgørelsen er berettiget til kompensation, genhusning eller overtagelse på et tidspunkt, mens byggeriet står på.

Flytter der nye beboere ind i de støjramte lejligheder, skal Metroselskabet orientere de nyttilflyttede beboere om deres rettigheder så hurtigt som muligt med henblik på at indgå en aftale med de nye beboere.

Metroselskabet sendte allerede i maj 2014 en orientering ud til de beboere, der ville være genhusningsberettigede, hvis loven blev vedtaget. I juni måned udsender Metroselskabet orientering og tilbud til de beboere, der alene er berettiget til kompensation.

Med denne tidlige orientering har det været hensigten at oplyse beboerne om deres rettigheder så hurtigt som muligt. Det er op til beboerne selv, om de ønsker at indgå aftaler med Metroselskabet. Beboernes ret til kompensation bortfalder ikke, hvis de ikke indgår aftalen.

At genhusningsberettigede beboere er blevet orienteret om deres mulighed for genhusning så tidligt i forløbet skyldes ønsket om, at beboerne så hurtigt som muligt fik oplyst deres ret til genhusning, så beboerne kunne handle herefter, hvis genhusning ønskes. Derved kan beboerne flytte så hurtigt som muligt, hvis de pr. 1. juli 2014 er genhusningsberettigede.

At Metroselskabet har udsendt den omtalte orientering, er således ikke et udtryk for, at høringsprocessen ikke er reel. Hvis bekendtgørelsen på væ-

sentlige områder måtte blive ændret som følge af høringen, vil beboerne igen modtage et orienterende brev fra Metroselskabet.

Ud over ovennævnte orientering er Metroselskabet forpligtet til at orientere beboerne, før den anlægssfase, der berettiger til kompensation m.v., indtræder, samt hvis der er faseskift, der har betydning for beboerens kompensationsniveau.

Metroselskabet skal underrette husstanden senest 2 uger inden udløbet af en anlægssfase, hvis dette har betydning for kompensationens størrelse eller udbetaling. Det er som udgangspunkt ikke praktisk muligt at orientere om et faseskift tidligere.

Det er ikke muligt præcist at angive en fases længde, men for at give beboerne en vis form for klarhed er der i bekendtgørelsen angivet forventede varigheder af hver fase. Det vil dog afhænge af den konkrete situation, hvor lang en fase er.

Da kompensationen udbetales for hele måneder, vil det være den anlægssfase med det højeste støjniveau, der er bestemmende for kompensationsniveauet den pågældende måned. Beboeren vil modtage en eventuel efterbetaling, hvis skift af anlægssfase midt i en måned medfører en højere kompensation for den pågældende måned og beboeren har modtaget kompensation efter et lavere kompensationsniveau.

Metroselskabet skal underrette husstanden senest 2 måneder inden forventet udløb af en anlægssfase, hvis dette har betydning for beboerens ret til genhusning.

Dette er muligt, da Metroselskabet tilbyder genhusning i indtil 3 måneder før, en beboer efter anlægssfasen er berettiget dertil. Det skyldes, at det som nævnt ikke er muligt at varsle om et faseskift i god tid, hvorfor den genhusningsberettigede beboer i stedet kan blive genhuset op til 3 måneder før den fase, der berettiger denne hertil, reelt starter, således at beboeren har rimelig tid til at finde en anden bolig inden anlægssfasens start.

Ovennævnte bemærkninger har givet anledning til en specificering af bestemmelserne om de nævnte forhold i nabopakkebekendtgørelsen.

Da reguleringen træder i kraft 1. juli 2014, vil muligheden for genhusning op til 3 måneder før ikke kunne komme de beboere til gavn, der bor ved en byggeplads, der pr. 1. juli 2014 er i en anlægssfase, som giver beboeren ret til genhusning. Netop derfor er der som nævnt ovenfor udsendt breve til de genhusningsberettigede beboere allerede i maj 2014, således at de har mulighed for at handle så hurtigt som muligt.

Hensigten med lov om ændring af lov og en Cityring og ligningsloven er at tilvejebringe klare rammer for færdiggørelsen af Citringen og skabe klare rammer for de berørte naboer i resten af byggeriet.

Det er således alene en udfordring med en kort varslingsperiode i den første tid efter de nye reglers ikrafttræden.

De perioder, hvor genhusning eller overtagelse for nogle af beboernes vedkommende kan komme på tale, er faserne 2-1, 2-2 og 3-1. Det vil sige en sammenhængende periode på op til ca. 2 år. De berørte beboere har den 28. maj 2014 fået fremsendt tilbud herom fra Metroselskabet under forbehold for vedtagelsen af lovændringen. Selv om det er forståeligt, at beboerne oplever, at de har været udsat for en meget stor belastning under den hidtidige byggeproces, skulle den nye lov kombineret med den supplerende VVM-redegørelse og de tilhørende bekendtgørelser således give disse beboere væsentligt bedre forhold fremover.

En beboer, der i to ikke-sammenhængende anlægsfaser er berettiget til genhusning, er også berettiget til genhusning i den mellemliggende anlægsfase. Dette fremgår af udkastet til nabopakkebekendtgørelsen.

3.3.8. Varsling om natarbejde

Rene Sørensen (byggeplads København H) og Søren Sandahl (byggeplads Nørrebro) anfører, at de som naboer oplever en mangelfuld orientering og meget kort varsling, når der orienteres om natarbejde.

Transportministeriets bemærkninger

Med det nye regelgrundlag er der i de faser, hvor der er tilladelse til natarbejde op til et vist støjniveau, ikke hensigten, at Metroselskabet skal varsle beboerne om natarbejde. Metroselskabet har mulighed for at udføre natarbejde i henhold til det støjniveau, der er foreskrevet i byggepladsbekendtgørelsen, og det er hensigten, at denne mulighed benyttes i størstedelen af anlægsfasen.

Beboerne er således oplyst om, at der i den pågældende fase altid vil være mulighed for natarbejde, hvorfor der ikke skal gennemføres særskilt orientering herom.

3.3.9. Kommunikation med naboer

Indsigelser

Beboerforeningen Folmer Bendtsens Plads, Hyltebro og Nørrebrogade (byggeplads Nørrebro) giver udtryk for, at beboere oplever forvirring og frustration på grund af manglende information, vejledning og sparring med naboerne.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet forventer, at Metroselskabet leverer en fyldestgørende og løbende information til naboerne på byggepladserne. Informationen sker primært via hjemmesiden m.dk, hvor hver byggeplads har sin egen hjemmeside. Hver 14. dag udsendes elektroniske nyhedsbreve til tilmeldte for hver enkelt byggeplads. Informationen på hjemmesiden suppleres med

husstandsomdelte nyhedsbreve, opslag på hoveddøre, møder med naboer og arrangementer på og ved byggepladserne. Metroselskabet har endvidere sammen med entreprenøren etableret én indgang til byggeriet for naboerne. Telefonnummeret 7330 2020 er bemandet døgnet rundt. Til denne telefon er der tilknyttet et korps af fagfolk, der alle ugens dage fører tilsyn med byggepladserne, og som bidrager til at løse konkrete situationer. Der er derudover oprettet en mailboks (nabo.dk), som overvåges dagligt og løbende besvares.

3.3.10. Anvendelse af bedste tilgængelige teknik (BAT-princippet)

Indsigelser

Københavns Kommune har i sit høringssvar anmodet om, at tilsynsmyndigheden får tilsendt en redegørelse for anvendelsen af BAT-princippet samt optimering af planlægning af bygge- og anlægsarbejdet for alle Cityringens byggepladser. Det er en redegørelse, som Metroselskabet skal fremsende til transportministeren hvert kvartal.

Frederiksberg Kommune mener ligeledes, at den håndhævende myndighed skal inddrages på lige fod i vurderingen af BAT, og dermed også bidrage til at sikre implementeringen af BAT i byggeriet.

Frederiksberg Kommune mener desuden, at det kan overvejes at inddrage Arbejdstilsynet i en vurdering af BAT-spørgsmålet.

Miljøministeriet bemærker, at det fremgår af udkast til byggepladsbekendtgørelsen, at Metroselskabet kvartalsvist skal redegøre for anvendelsen af BAT, optimering af planlægningen, status for støjreducerende tiltag samt fremtidige tiltag, der forventes iværksat. Det bemærkes, at som bestemmelsen er formuleret, er der ingen mulighed for at håndhæve, at de tiltag, der omhandles i redegørelsen, faktisk implementeres, ligesom redegørelsen ikke skal sendes til tilsynsmyndigheden.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) vurderer, at BAT ikke er et egnet grundlag for regulering af byggestøjen, og mener, at BAT ikke overholdes i henhold til tilsynet. Iben Keller (byggeplads Nørrebroparken) mener ikke, at BAT-principperne har haft nogen betydning for nedbringelse af støjgener, og mener, at byggepladsbekendtgørelsen skal indeholde krav om, at Transportministeriet benytter uvildige eksperter ved gennemgang af BAT-redegørelser.

Christine Krarup Hansen (byggeplads Marmorkirken) anfører, at der ikke er gjort tiltag til øgede krav om støjreducerede arbejdsgange eller brug af andre, mindre støjende maskiner.

Transportministeriets bemærkninger

Der foreligger et krav om anvendelse af BAT-princippet (Best Available Techniques/bedst tilgængelige teknik), som er baseret på, at Metroselskabet er forpligtet til at sikre, at entreprenørerne til enhver tid anvender den

teknologi, der medfører færrest miljøgener. Princippet er udmøntet i § 12 i det udkast til bekendtgørelsen om forurening og gener fra anlægget af Cityringen, der blev sendt i høring den 9. maj 2014.

Det vil i § 12 blive tilføjet, at Transportministeriet videregiver BAT-redegørelsen til kommunerne til orientering. Transportministeriet vil således kunne drøfte redegørelsen med tilsynsmyndighederne.

Endvidere vil det i lyset af Frederiksbergs Kommunes bemærkninger i § 12 blive tilføjet, at Metroselskabet i forbindelse med aften- og natarbejde skal redegøre for, at de har optimeret planlægningen og tidsforbruget så godt som muligt.

Bestemmelserne vurderes at kunne sikre, at der løbende arbejdes med minimering af støjbelastningen fra byggepladserne.

Det bemærkes, at Arbejdstilsynet allerede nu konsulteres i de sager, hvor der er drøftelser omkring arbejdsmiljøet. Metroselskabet har f.eks. i forbindelse med benzenforureningen på Sønder Boulevard haft drøftelser med Arbejdstilsynet om grænseværdier for benzen i arbejdsmiljøet i skakten. Tilsvarende vil Metroselskabet søge fremtidige spørgsmål afklaret.

Under hensyn til kravet om anvendelse af BAT-princippet er det i den supplerende VVM-redegørelse forudsat, at det er muligt at udføre en del arbejder med mindre støjende maskiner. Metroselskabet oplyser f.eks., at der i forbindelse med udarbejdelse af den supplerende VVM er foretaget en måling fra en mindre støjende betonpumpe end den betonpumpe, der var grundlag for Københavns Kommunes påbud. I begge tilfælde er der tale om målte kildestyrker. På byggepladsen ved Sønder Boulevard er der i påbudsberegningerne anvendt en kildestyrke for et kraftigt ventilationsanlæg, mens der i den supplerende VVM-redegørelse er anvendt kildestyrken fra et normalt ventilationsanlæg.

3.4. Andre særlige forhold

3.4.1. Regulering af anden forurening end støj

Indsigelser

Frederiksberg Kommune noterer sig, at bekendtgørelsen alene synes at handle om regulering af støj. Frederiksberg Kommune foreslår, at der i bekendtgørelsen også medtages bestemmelser, som regulerer støv og luftforurening.

Københavns Kommune noterer sig, at bekendtgørelsen om forurening og gener kun retter sig mod støj. Københavns Kommune mener derfor, at vibrationer, støv, affald, afledning af spildevand og jordhåndtering fortsat skal reguleres af kommunen efter miljøbeskyttelseslovens almindelige regler herom.

Københavns Kommune anfører, at det er problematisk, at adgangen for naboerne til kompensationer for andre nabogener end støj, herunder gener fra lastbiltrafik, støv, luft, lys, vibrationer, muddersprøjt, manglende ventilation, som beskrevet i bekendtgørelsens § 15, stk. 2, afhænger af, om naboerne også udsættes for støjgener. Nogle nabogener, f.eks. gener fra lastbiler, støv og vibrationer, vil kunne række ud over de områder, der er omfattet af støj-kortene beskrevet i § 4, stk. 2.

Transportministeriets bemærkninger

Det vil i byggepladsbekendtgørelsen blive tydeliggjort, at denne også regulerer vibrationer, lys, støv, transport m.v. Det er således blevet indført i bekendtgørelsen, at Cityringens byggepladser ikke i øvrigt må give anledning til væsentlige gener, herunder i form af vibrationer, lys, støv, transport m.v. I tilknytning hertil foreskriver kapitel 5 om håndhævelse, at tilsynsmyndigheden på lignende måde som med støj kan håndhæve denne bestemmelse.

Afledning af spildevand, jordhåndtering og affald reguleres fortsat efter miljøbeskyttelseslovens almindelige regler.

3.4.2. Vibrationer

Indsigelse

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) anfører, at der ikke er foretaget vibrationsmålinger ved eksempelvis Nørrebroparken, og mener, at vurderingen er utroværdig.

Transportministeriets bemærkninger

Der er i afsnit 7.1.2 i den supplerende VVM-redegørelse gjort nærmere rede for beregningerne af vibrationsbelastningen fra byggepladserne. Disse beregninger viser ingen overskridelser af gældende grænseværdier.

Det er endvidere blevet indført i bekendtgørelsen, at Cityringens byggepladser ikke i øvrigt må give anledning til væsentlige gener, herunder i form af vibrationer, lys, støv m.v. Byggepladsbekendtgørelsen regulerer og omfatter således også vibrationer.

3.4.3. Ventilationsanlæg generelt og manglende støjhegn ved København H

Ejerforeningen Reventlowsgade 24/Stampesgade 1), Jakob Gaunø Stampe og Andelsforeningen Reventlowsgade 22/Stampesgade 2, René Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) henviser til, at man er blevet oplyst om, at ventilationsanlægget på byggepladsen København H ikke kan stoppes, af hensyn til at der skal ventileres på byggepladsen på grund af toksisk udslip fra jordforurening. Borgerne udtrykker usikkerhed om, hvorvidt det er sikkert at åbne vinduerne til byggepladsen på grund af toksiske dampe.

Desuden klages over støj fra byggepladsens ventilationsanlæg, som støjer med varierende styrke – og lyden opleves som lavfrekvent.

Det påpeges, at der ved boligejendomme i Stampesgade ikke er etableret støjhegn mellem byggeplads og boligfacade – af VVM-redegørelsen fremgår det, at der er etableret tætte støjhegn omkring byggepladserne, som indgår i støjberegningerne.

Ejerforeningen Reventlowsgade 24/Stampesgade 1) og Andelsforeningen Reventlowsgade 22/Stampesgade 2, René Sørensen m.fl. Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) mener ikke, at det fremgår, hvilke støjdæmpende tiltag og hvor mange dB(A) der er korrigeret for, og spørger ind til, hvilke støjreducerende tiltag der fremadrettet implementeres.

Birgitte Odgaard Nielsen og Lars Bo Petersen (byggeplads Nørrebroparken) bemærker, at der allerede nu er anbragt et ventilationsanlæg, og at støjniiveauet fra dette anlæg overstiger samtlige grænser i den supplerende VVM-redegørelse, samt at det er uklart, om anlægget overhovedet kan dæmpes.

Claus Hovmand (Sønder Boulevard) anfører, at udsugningen støjer i weekenden.

Transportministeriets bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at det må bero på en misforståelse, at beboerne har den opfattelse, at der skal ventileres på byggepladsen ved København H af hensyn til jordforurening. Det er ikke tilfældet, og der er således ingen risiko for at indånde giftig luft fra ventilationen. Det kan tilføjes, at det ville der heller ikke have været, selv om der havde været forurennet jord. I så fald ville al luften have været filtreret inden udledning. Ventilationen er imidlertid i visse situationer en nødvendighed af arbejdsmiljømæssige årsager.

I perioder, hvor der befinder sig arbejdere nede i skakten under toppladen, vil der kunne være arbejdsmiljømæssige krav til, at der skal ske ventilering af arbejdsområdet. Driften af ventilationsanlægget vil blive søgt minimeret i dialog med Arbejdstilsynet.

Ventilationsanlægget forudsættes at have en kildestyrke på 83 dB(A), hvilket indgår i beregningerne af støjen ved husfacaderne. Lavfrekvent støj er teknisk defineret som støj i frekvensintervallet 10 – 160 Hz (mellem 10 og 160 svingninger pr. sekund). Metroselskabet har oplyst, at analyser af støj fra ventilationsanlægget har et vist indhold af lavfrekvent støj i området omkring 125 Hz, men at støjen ikke kan karakteriseres som specielt lavfrekvent. Analyserne viser således, at støjen fra anlægget består af bredspektret støj.

Transportministeriet anerkender, at byggepladsen ved København H er blandt de mere belastende for beboerne i Stampesgade. Byggepladsen lig-

ger lige op ad boligfacaderne, og der er således ikke mulighed for opstilling af hegn mellem byggeplads og boligfacade. Beboerne i stuen og 1. salslejlighederne har derfor fået særlig kompensation for blandt andet nærhed til byggepladsen, jf. afgørelse fra Ekspropriationskommissionen. Fraværet af støjhegn og nærheden til byggepladsen kan ses af de støjberegninger, der indgår i den supplerende VVM-redegørelse. Støjberegningerne viser, at de mest belastede boliger ved denne byggeplads i perioder i aften-timerne vil blive belastet med støj over 75 dB(A) og således vil være omfattet af de højeste kompensationer og få mulighed for genhusning eller overtageelse af boligen.

Når det gælder det fremtidige støjniveau, er det forventningen, at byggeriet fremover vil støje mindre kraftigt og mindre koncentreret end hidtil. De tilbageværende arbejder forventes således at medføre mindre støj end de tidligere byggefasen, ligesom det forventes, at der hyppigere end hidtil vil være kortere eller længere pauser i de mest støjende arbejder. Dette er afspejlet i de beregnede støjgrænser, som viser en faldende tendens over tid (s. 43 i den supplerende VVM-redegørelse). Selv om det tilbageværende arbejde uundgåeligt vil medføre gener, vil naboerne overordnet kunne se frem til en mindre belastende byggeperiode. Weekendarbejdet på byggepladsen ved København H har hidtil generelt begrænset sig til lørdage, og kun i enkelte tilfælde har der været udført arbejder om søndagen. Dette vil også være tilfældet fremover.

Metroselskabet har oplyst, at ventilationsanlægget i Nørrebroparken i længere tid har været i fuld drift, samtidig med at der er foretaget støjmålinger. Målingerne viser, at der ikke er problemer med at overholde de støjgrænser, som er fastsat på baggrund af støjberegningerne i den supplerende VVM, hvori ventilationsanlægget ligeledes indgår.

Ventilationsanlægget på Sønder Boulevard er blevet dæmpet den 4. december 2013, således at det nu bidrager med ca. 64 dB(A) i støjmålingen ved den nærmeste mikrofon. Det fremgår af målingerne, at anlægget sjældent har været i drift efter kl. 20. Det nuværende støjniveau gør, at der skal foretages yderligere foranstaltninger for at nedbringe støjen, evt. ved helt at undlade at bruge anlægget, hvis dette kan tillades af Arbejdstilsynet.

3.4.4. Ventepladser

Indsigelser

På Transportministeriets borgermøde om den supplerende VVM 29. april 2014 blev det anført, at ventepladsen for lastbiler ved Marmorkirken medførte unødigt meget støj ved naboejendommene.

Foreningen af Naboer på Skjolds Plads er bekymret over den forøgede kørsel med lastbiler og de gener, der opstår, når lastbiler holder i tomgang i ti-mevis i boligområder. Foreningen har tidligere foreslået, at lastbilerne i stedet afventer i det nærliggende industriområde.

Transportministeriets bemærkninger

Metroselskabet har oplyst, at ventepladsen er blevet flyttet længere nordpå i St. Kongensgade. Ventende lastbiler, herunder betonlastbiler, opmarcheres ved Nyboder lidt nord for krydset St. Kongensgade/Esplanaden/Gernersgade. Herfra kaldes bilerne frem efter behov. Det vil dog forekomme, at der kortvarigt må holde betonbiler og andre lastbiler umiddelbart foran indkørslen til pladsen. Tomgangskørsel vil blive begrænset så vidt muligt.

Metroselskabet har endvidere oplyst, at det generelt vil blive indskærpet over for entreprenøren, at opmarch af lastbiler skal ske i de dertil indrettede områder, og at tomgangskørsel skal minimeres.

3.4.5. Bakalarmer uden for normal arbejdstid

Indsigelse

Claus Hovmand (byggeplads Sønder Boulevard) anfører, at bakalarmer medfører store støjgener, og ønsker derfor at få stoppet brugen af bakalarmer.

På Transportministeriets borgermøde om den supplerende VVM 29. april 2014 blev det ligeledes anført, at bakalarmer medfører støjgener, og der blev spurgt til Metroselskabets brug af bakalarmer efter kl. 18 på Sønder Boulevard.

Transportministeriets bemærkninger

Bakalarmer er et redskab til at øge sikkerheden for arbejderne på pladsen, således at ulykker undgås. Metroselskabet har oplyst, at Metroselskabet og entreprenøren CMT i 2013 har arbejdet på en række initiativer, der har mindsket brugen af bakalarmer efter kl. 18 på alle Cityringens byggepladser. Entreprenøren benytter desuden andre metoder, når portalkranerne skal dreje, eller når køretøjerne på byggepladsen skal bakke om aftenen og natten. Ved indretningen af byggepladsen stræbes der efter en indretning, som sikrer en hensigtsmæssig trafik på pladsen og herunder begrænser behovet for at skulle bakke med køretøj generelt.

Metroselskabet har i maj og juni 2014 gennemført en øget overvågning i form af stikprøvekontrol af brug af bakalarmer efter kl. 18 på byggepladsen på Sønder Boulevard med henblik på at få tilrettet driften af byggepladser, så bakalarmer så vidt muligt kan undgås.

3.4.6. Anvendelse af partikelfiltre

Indsigelser

På Transportministeriets borgermøde om den supplerende VVM 29. april 2014 blev der spurgt til Metroselskabets brug af partikelfiltre ved Marmorkirken.

Transportministeriets bemærkninger

Metroselskabet har i den forbindelse oplyst, at selskabet har stort fokus på at begrænse udledningerne (emissionerne) af NOx (kvælstofilter) og partikler fra metroarbejdspladserne. Derfor har cirka 80 procent af maskinerne på byggepladsen påsat partikelfiltre.

Entreprenøren skal desuden overholde de almindelige krav til emissioner fra entreprenørmaskiner fastsat af EU på alle Cityringens byggepladser. Derudover stiller Metroselskabet krav til entreprenøren om, at de maskiner, der ikke lever op til de europæiske normer, der gælder for nye entreprenørmaskiner på anlægstidspunktet, skal have eftermonteret partikelfiltre og katalysatorer. På byggepladsen ved Marmorkirken har maskinerne, der har lavet de afstivende vægge, som udgør stationsrummet, ikke haft partikelfiltre. Maskinerne har dog levet op til gældende lovgivning og EU-krav. Arbejdet med de afstivende vægge er afsluttet ved Marmorkirken, og derfor vil alle store maskiner ved Marmorkirken have partikelfiltre frem til metroarbejdets afslutning. Metroselskabet bemærker, at partikelfiltre primært har en gavnlig effekt på store maskiner – dvs. maskiner med over 75 kW – da disse udleder flest partikler. Partikelfiltre fjerner 99 % af partiklerne.

3.4.7. Behandling af sager ved Ekspropriationskommissionen

Indsigelser

Ejerforeningen Reventlowsgade 24/Stampesgade 1), Jakob Gaunø Stampe og Andelsforeningen Reventlowsgade 22/Stampesgade 2, René Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) anfører, at det er for sent for de beboere, der ønsker at rejse en sag ved Ekspropriationskommissionen, hvis man har oplevelsen af lavfrekvent støj, eller hvis støjbelastningen af boligen ligger lige under grænsen for maksimal erstatning.

Kommissarius anfører endvidere, at bestemmelserne i § 19, stk. 1, og § 21, stk. 2, næsten er identiske vedr. personer med særlig følsomhed. Dog er der indsat et ekstra kriterium i § 21 om genhusning vedrørende lejligheder, hvor alle værelserne i lejligheden vender ud mod gaden. Kommissarius rejser det spørgsmål, om bestemmelserne bør sammenfattes til én. I forhold til § 22, stk. 2, kunne det overvejes at flytte denne bestemmelse til § 21, stk. 3, som et 2. pkt., evt. også til § 19, stk. 2, som et 2. pkt., hvis ikke bestemmelserne i § 21 og § 19 sammenfattes. Hvis ikke bestemmelsen flyttes, bør der ikke kun være en henvisning til § 21, stk. 2, men også til § 19, stk. 2.

Kommissarius anfører, at det i forhold til overtagelse bør fremgå, at det er boligens værdi i handel og vandel (markedsprisen) uden hensyntagen til anlægget (dvs. både anlægsarbejdet og den kommende metrostation), da dette er et normalt ekspropriationsretligt princip. Det anføres endvidere, at formuleringen i § 35, stk. 1, bør blødes lidt op ved sidst i stk. 1 at tilføje: "... med

de fornødne lempelser”, dvs. med de ændringer, der følger af bekendtgørelsen.

Ekspropriationskommissionen går ud fra, at denne ikke skal forestå udbetalinger, tinglysning m.v. i forbindelse med de kommende klagesager, da der ikke er tale om ekspropriation. Der bør endvidere tages stilling til, hvem (Metroselskabet eller beboeren) der betaler tinglysningsafgift.

Transportministeriets bemærkninger

Af nabopakkebekendtgørelsens § 8, stk. 2, fremgår, at Metroselskabet efter anmodning fra beboeren på baggrund af en konkret vurdering og en eventuel besigtigelse af boligen kan rykke boligen op i en højere kompensationskategori. Af § 11, stk. 5, i bekendtgørelsen fremgår, at hvis der foreligger uenighed vedrørende kompensationsaftalen, skal Metroselskabet oversende sagen til behandling i Ekspropriationskommissionen.

I forhold til kompensation for andre gener følger det af bekendtgørelsen, at når beboeren har accepteret at modtage kompensation for støjgener efter bekendtgørelsen, så omfatter denne kompensation også gener fra lastbiltrafik, støv, luft, lys, vibrationer, muddersprøjt, manglende ventilation m.v.

Hvis beboeren ikke er berettiget til kompensation efter bekendtgørelsen, er denne ikke omfattet af bekendtgørelsen og kan søge behandling efter nabo retten på almindelige vilkår.

Hvis beboeren er omfattet af bekendtgørelsen og således er berettiget til kompensation, men ikke mener, at denne dækker de øvrige gener, som beboeren oplever, da disse er langt større end støjgenerne, kan beboeren undlade at indgå aftale med Metroselskabet og også i dette tilfælde få indbragt sin sag for Ekspropriationskommissionen.

Transportministeriet har noteret sig kommunernes bemærkninger vedrørende Ekspropriationskommissionen og har præciseret relevante bestemmelser.

Det tydeliggøres i bestemmelserne i nabopakkebekendtgørelsen, at der ikke er tale om en automatisk oversendelse. Sagen oversendes alene, hvis beboeren har et ønske herom.

Endvidere vil bestemmelserne i nabopakkebekendtgørelsen om særligt følsomme personer blive ensrettet.

Med hensyn til salg af lejligheden til markedspris indføres det ikke i nabopakkebekendtgørelsen, at det er boligens værdi i handel og vandel (markedsprisen) uden hensyntagen til anlægget, der er gældende, netop fordi det er et normalt ekspropriationsretligt princip. Det bemærkes, at Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen er frit stillet til at vurdere markedsprisen, jf. bemærkningerne til lovforslaget.

Formuleringen i § 35, stk. 1, ændres som følge af Kommissarius' forslag.

Selvom Ekspropriationskommissionen eller Taksationskommissionen har truffet afgørelse om overtagelsesprisen, skal Metroselskabet fortsat stå for overtagelsen på linje med, hvad der ville være tilfældet, hvis lejligheden havde været overtaget efter selskabets eget tilbud. Det er i øvrigt de almindelige tinglysningsretlige regler, der er gældende.

3.5. Tilsyn og regulering

3.5.1. Dokumentation af støjmålinger

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) anfører, at det er problematisk, at der ikke ifølge bekendtgørelsen er noget krav om, at Metroselskabet skal gemme dokumentation for, at støj ikke skyldes metrobyggeriet, da det indtil nu har været et stort problem for identifikation af støjkilderne, at Metroselskabets procedurer indebærer, at man bevidst sletter samtlige optagelser af støjoverskridelser efter blot 14 dage. Metroselskabet bør pålægges en arkiveringspligt, så efterfølgende tvivlsspørgsmål kan afklares uafhængigt.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet vurderer, at en inddragelse af lydoptagelser vil øge kontrolarbejdet i et omfang, som ikke står mål med den meget begrænsede nytteværdi af et sådant kontrolarbejde.

Overvågningen vil således bygge på de erfaringer, der er opnået hos Metroselskabet og CMT. Kontrollen er baseret på indberetninger og efterfølgende afklaring af hændelser på byggepladserne.

Transportministeriet vil dog i forbindelse med den løbende vurdering af hele kontrolmålesystemet vurdere, om anvendelse af lydoptagelser skal indgå som en del af kontrollen.

3.5.2. Udformning af støjmåleprogram og placering af støjmålere

Indsigelser

Københavns Kommune anfører, at det er af væsentlig betydning for håndhævelsen af støjgrænserne i bekendtgørelsen, at tilsynsmyndigheden også har mulighed for at stille krav til selve udformningen af støjmåleprogrammet, herunder placering af støjmålere.

Peter With Nielsen (byggeplads Nørrebroparken) betegner den løbende støjovervågning som yderst mangelfuld og fejlbehæftet og påpeger, at der i lange perioder ikke findes måleresultater fra de enkelte målestationer.

Cecilie Bidstrup (byggeplads Nørrebroparken) giver udtryk for, at der mangler en uvildig støjmåling ved byggepladsen ved Nørrebroparken.

Ejerforeningen Vedbækgade og Nordbanegade, Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Nordbanegade og Vedbækgade og Søren Sandahl (byggeplads Nørrebroparken) anfører, at der er fejl i antal, placeringen af støjmålere og driften af samme.

Iben Keller (byggeplads Nørrebroparken) mener, at kontrollen med overholdelsen af støjgrænseværdierne bør foretages af uvildige og ikke af Metro-selskabet selv.

Steen Schierbeck (byggeplads Marmorkirken) opfordrer til, at der udarbejdes supplerende støjkort af uvildige sagkyndige og i samarbejde med Beboerforeningerne omkring Marmorkirken, således at de støjramte får indflydelse på udarbejdelsen.

Ellen Lütken (byggeplads Marmorkirken) undrer sig over placeringen af støjmålerne ud mod Bredgade.

Christine Krarup Hansen samt Ellen og Peter Lütken (byggeplads Marmorkirken) anfører, at de to opsatte støjmalere ved Marmorkirken ikke er placeret på de bygninger, som udsættes for de højeste støjniveauer, og at de ikke har tillid til måden, hvorpå disse støjmålinger udføres.

Beboerforeningen Folmer Bendtsens Plads, Hyltebro og Nørrebrogade (byggeplads Nørrebro) giver udtryk for, at det er uforståeligt, at det ud fra en enkelt måling skulle være muligt at vurdere støjniveauet på resten af byggepladsen.

Foreningen af Naboer på Skjolds Plads finder det nødvendigt, at der opsættes en støjmåler nær hjørnet af Haraldsgade og Slangstrupgade, da naboerne her er mest udsat.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet har i samarbejde med Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Metroselskabet iværksat en gennemgang af alle byggepladsernes støjmalere. Gennemgangen skal være gennemført inden den 1. juli 2014, hvor det nye regelsæt gældende for Cityringens byggepladser træder i kraft.

Den eksterne gennemgang af den eksisterende overvågning af støj fra byggepladserne omfatter blandt andet, at der bliver tjekket op på støjmålerens placering, antallet af støjmalere, deres funktion og offentliggørelse af støjmålinger. Formålet er at sikre, at overvågningen fungerer efter hensigten i forhold til den fremtidige regulering.

Endvidere har naboerne på et borgermøde den 11. juni 2014 haft mulighed for at afgive input til gennemgangen. Selve gennemgangen gennemføres af et uafhængigt og akkrediteret rådgivningsfirma, DELTA Akustik.

Gennemgangen afrapporteres skriftligt og skal indeholde anbefalinger til eventuelle justeringer af målesystemet. Metroselskabet skal på baggrund af rapporten udarbejde en gennemførelsesplan for eventuelle korrektioner.

Tilsynsmyndighederne vil ikke få mulighed for at stille krav til selve udformningen af støjmåleprogrammet, herunder placering af støjmalere, da det bør være laboratorier, der er akkrediteret, eller personer, der er certificeret til at gennemføre "Miljømåling – Ekstern støj", jf. Miljøministeriets bekendtgørelse om kvalitetskrav til miljømålinger, der vurderer selve udformningen af støjmåleprogrammet, herunder placeringen af støjmalere.

Det ønskes naturligvis sikret, at systemet også om et år og fremefter fungerer, som det skal. Transportministeriet vil derfor én gang årligt sørge for at der foretages en uvildig gennemgang og følges op på implementeringen af de anbefalinger, som DELTA Akustik er fremkommet med i ovennævnte gennemgang. Transportministeriet vil derfor én gang årligt sørge for, at systemet kvalitetstjekkes, og undersøge, om der er grundlag for yderligere anbefalinger m.v.

3.5.3. Egenkontrol og tilsyn

Indsigelser

Københavns Kommune bemærker, at eventuel håndhævelse udelukkende vil kunne ske med tilbagevirkende kraft og med en vis forsinkelse, da støjmålingerne ud over byggepladsstøj også vil opfange baggrundsstøj fra f.eks. udrykningskøretøjer og derfor altid skal analyseres konkret, inden de kan bruges i tilsynssammenhæng. Tilsynet vil således ikke umiddelbart og på stedet kunne gribe ind over for støjende aktiviteter på byggepladserne på baggrund af generelt fastsatte støjrammer.

Skal tilsynsmyndigheden have mulighed for at gribe ind umiddelbart, konkret og på stedet, forudsætter det, at reguleringen foreskriver, hvilke aktiviteter der må gennemføres, og hvilket materiel der må anvendes i de enkelte faser på de enkelte byggepladser og på de enkelte tidspunkter.

Københavns Kommune opfordrer derfor til, at der ud over de i byggepladsbekendtgørelsen fastsatte støjrammer også sker en konkret regulering af aktiviteter og materiel på byggepladserne i særdeleshed for aften- og natarbejde.

Frederiksberg Kommune anfører, at det er kommunens erfaring, at det er vanskeligt at regulere de enkelte byggeaktiviteter og maskinaktiviteter på byggepladserne. Det vil særligt gøre sig gældende i forbindelse med installationsarbejderne, hvor der vil være meget varierende arbejdsprocesser på den enkelte byggeplads. Det væsentligste reguleringsværktøj bliver derfor i praksis at påse, at støjgrænser og arbejdstider overholdes.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN), Iben Keller, Søren Sandahl, Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Vedbækgade og Nordbanegade, 2200 Nørrebro og E/F Vedbækgade 14-16 og Nordbanegade 20-22,

2200 Nørrebro anfører, at det er problematisk med egenkontrol, og at der ikke er tillid til, at Metroselskabet kan administrere dette. Det påpeges endvidere, at det fremtidige tilsyn ikke anses for at være effektivt nok.

Christine Krarup Hansen (byggeplads Marmorkirken) anfører, at hun som nabo har kunnet ringe til Københavns Kommunes miljøkontrol, som efterfølgende er rykket ud og oftest har stoppet den ulovlige aktivitet, men at det synes virkningsløst, da samme forhold gentager sig ugen efter. Endvidere anføres det, at Metroselskabets egne medarbejdere på byggepladsen accepterer disse overtrædelser uden at stoppe entreprenørens ulovlige aktiviteter. Det bemærkes, at de kontrollerende miljømyndigheder må gives endnu stærkere sanktionsmuligheder, som kan tages i brug ved overtrædelse og især i tilfælde af gentagne overtrædelser.

Beboerforeningerne omkring Marmorkirken anfører, at nærværende udkast til tilsyn og regulering rummer risiko for overskridelser af fastsatte rammer for byggeriet. Miljøbeskyttelseslovens regler herom er ophævede, og reguleringsgrundlaget vil betyde, at håndhævelse udelukkende vil ske med tilbagevirkende kraft. Det er uklart, hvilke aktiviteter der i de enkelte faser må gennemføres, hvilket er afgørende for et effektivt tilsyn. Beboerforeningerne har ikke tillid til, at Metroselskabet som bygherre ved overskridelse af de fastsatte støjgrænser vil have et incitament til at gribe ind selv. Herudover mener beboerforeningerne, at håndhævelsesredskaberne for tilsynsmyndighederne fremstår utilstrækkelige i forhold til de nu gældende regler i miljøbeskyttelsesloven. Det foreslås, at tilsynsmyndigheden, såfremt Metroselskabet ikke har fulgt en indskærpelse, med det samme får mulighed for at skride til politianmeldelse.

Familien Pahl (byggeplads Marmorkirken) har ikke tillid til, at Københavns Kommune er i stand til at håndtere tilsynsforpligtigelsen med byggepladserne, da de hidtidige erfaringer ikke er gode, og bemærker, at Metroselskabet gentagne gange har overtrådt rammevilkårene.

Malene Jensen (byggeplads Marmorkirken) fremhæver vigtigheden af, at der kommer klare retningslinjer samt indføres konsekvenser, der afskrækker Metroselskabet fra at overskride de fastsatte rammer for anlægsarbejderne.

Transportministeriets bemærkninger

Det er essentielt, at Metroselskabet fører egenkontrol med overholdelsen af støjgrænserne, da Metroselskabet ved konstatering af overskridelser gennem egenkontrol vil kunne sætte tidligt ind i forløbet. Endvidere står egenkontrollen ikke alene, da denne suppleres af tilsynsmyndighedernes kontrol.

Det er op til tilsynsmyndighederne at overvåge, at Metroselskabet, entreprenøren og underentreprenører overholder det støjniveau, der fastsættes i byggepladsbekendtgørelsen. Tilsynsmyndighederne skal ligeledes vurdere, hvorvidt det fastsatte støjniveau har været og vedbliver at være overtrådt i en sådan en grad, at det nødvendiggør, at det støjende arbejde, der er år-

sagen til overtrædelsen, bør stoppes, indtil der er fundet en løsning, så støjniveauerne kan overholdes. Tilsynsmyndighederne skal høre Transportministeriet, inden arbejdet stoppes.

Transportministeriet får endvidere mulighed for at overtage en sag om overskridelser, hvis dette vurderes nødvendigt i det konkrete tilfælde.

Transportministeriet har vurderet, at den bedste model til at få etableret et så objektivt og gennemsigtigt tilsyn som muligt er en model, hvor det hovedsaglig er støjmålingerne, der fungerer som tilsynsmyndighedernes værktøj.

Kommunernes tilsyn vil efter det nye regelgrundlag blive baseret på støjmålinger og er således reaktivt.

Der er i bekendtgørelsen indskrevet en pligt for Metroselskabet til at have en enhed, der på ethvert tidspunkt på døgnet kan rykke ud, hvis tilsynsmyndigheden eller naboer gør Metroselskabet opmærksom på, at der er indikationer på, at der foregår arbejde på byggepladsen, der overskrider det tilladte støjniveau.

Kontaktes tilsynsmyndighederne af naboer, der oplyser tilsynsmyndigheden om, at der på det pågældende tidspunkt er en formodning om, at det fastsatte støjniveau overskrides, kan kommunen videregive oplysningen til Metroselskabet, der så er forpligtiget til at rykke ud og undersøge forholdene.

Københavns og Frederiksberg kommuner har gennem hele anlægsfasen været tilsynsmyndighed på anlægsarbejdet på Cityringen. Transportministeriet har tillid til, at kommunerne som tilsynsmyndighed kan overvåge støjen fra byggepladserne i fornødent omfang inden for de rammer, der forventes fastsat i bekendtgørelsen.

3.5.4. Håndhævelse

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN), Iben Keller, Søren Sandahl, Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Vedbækgade og Nordbanegade, 2200 Nørrebro og E/F Vedbækgade 14-16 og Nordbanegade 20-22, 2200 Nørrebro har en række konkrete bemærkninger til bekendtgørelsens håndhævelsesdel. Sammenfattende finder de det bekymrende, at bekendtgørelsens håndhævelsesmidler ikke er effektive nok.

Miljøministeriet, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune påpeger, at det skal sikres, at der sker en effektiv håndhævelse. Endvidere anføres en række konkrete og tekniske bemærkninger til bekendtgørelsens håndhævelsesdel.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet tager de konkrete og tekniske bemærkninger i betragtning ved udarbejdelsen af de endelige bekendtgørelser.

Bestemmelserne er og vil naturligvis blive udformet, så håndhævelsesmidlerne er effektive.

Håndhævelsen vil bl.a. bestå af en eskaleringstrappe, som går fra "henstilling" til "pålæg" og "indskærpelse" og i sidste ende til at stoppe arbejdet.

Arbejdet kan stoppes af tilsynsmyndighederne ved gentagne og væsentlige overskridelser af støjniveauet og efter høring af transportministeren.

Transportministeren vil endvidere få mulighed for at overtage en sag om overskridelser, hvis transportministeren vurderer, at dette er nødvendigt i det konkrete tilfælde.

3.5.5. Tilsynsmyndighedernes adgang til byggepladserne

Indsigelser

Københavns Kommune anfører, at udgangspunktet for, at der kan gennemføres et effektivt tilsyn er, at tilsynet efter behov har adgang til byggepladsen, og at bygherre og entreprenører har en forpligtigelse til at hjælpe tilsynet. Da miljøbeskyttelseslovens regler for at føre tilsyn med støj ophæves med den nye lovgivning, er det en forudsætning for gennemførelsen af tilsynet, at der i byggepladsbekendtgørelsen indsættes en særskilt hjemmel til at føre tilsyn med støj, og at bygherre og entreprenører gennem bekendtgørelsen forpligtes til bistå tilsynsmyndigheden mest muligt.

Transportministeriets bemærkninger

Det har været vurderet, at det ikke var nødvendigt at indsætte en hjemmel til at sikre tilsynsmyndigheden adgang til byggepladsen, da Metroselskabet naturligvis forventes at give adgang til tilsynsmyndighederne, hvis der forekommer overskridelser af de fastlagte støjniveauer.

Da tilsynsmyndigheden skal have de værktøjer, som den finder nødvendige for at opfylde tilsynspligten, og dette ønskes fastslået i bekendtgørelsen, forventes der i bekendtgørelsen indsat en hjemmel til, at kommunerne mod behørig legitimation har adgang til byggepladserne med det formål at kunne dokumentere, hvad eventuelle gentagne overskridelser af støjniveauet, der fremgår af de fremsendte støjmålinger, skyldes.

Tilsynsmyndigheden kan således ikke regulere den enkelte aktivitet og f.eks. omfanget og brugen af materiel på byggepladserne.

Tilsynsmyndighederne skal på forhånd orientere Metroselskabet om besøget, og der er pligt for tilsynsmyndigheden til at dokumentere besøget.

3.5.6. Lovliggørelse af ulovlige forhold

Indsigelser

Miljøministeriet anfører, at det fremgår af byggepladsbekendtgørelsens § 10, stk. 2, at tilsynsmyndigheden skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. En sådan bestemmelse indebærer i miljøretten, at tilsynsmyndigheden er forpligtet til at foretage sig det nødvendige og proportionale med henblik på at sikre lovlige forhold.

Sådanne tiltag strækker sig fra ikke bindende henstillinger, indskærpelser, evt. påbud (der modsat de øvrige tiltag kræver særskilt hjemmel) og til politianmeldelser. Det er en konkret vurdering, hvilket middel der bør anvendes, men tilsynsmyndigheden har en handlepligt. Der kan herom henvises til Miljøstyrelsens vejledning om håndhævelse af miljøbeskyttelsesloven. Det er således unødvendigt at fastsætte, at tilsynsmyndigheden "kan" henstille eller "kan indskærpe", og det er uklart, hvad formålet hermed er.

Københavns Kommune forstår byggepladsbekendtgørelsens § 10, stk. 2, således, at miljøtilsynet har hjemmel til at påse og evt. pålægge, at støjdæmpende foranstaltninger anvendes i videst muligt omfang, og at støjdæmpningsudstyret til enhver tid er vel vedligeholdt, på plads og i orden.

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN), Iben Keller, Søren Sandahl, Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Vedbækgade og Nordbanegade, 2200 Nørrebro og E/F Vedbækgade 14-16 og Nordbanegade 20-22, 2200 Nørrebro anfører, at det er fuldstændig uklart, hvordan tilsynsmyndigheden skal kunne "foranledige et ulovligt forhold lovliggjort". Det anføres desuden, at det ikke er særligt betryggende, at kommunen skal gøre ulovligheder lovlige.

Transportministeriets bemærkninger

§ 10, stk. 2, giver ikke tilsynsmyndigheden hjemmel til at påse og eventuelt pålægge, at støjdæmpende foranstaltninger anvendes i videst muligt omfang, og at støjdæmpningsudstyret til enhver tid er vel vedligeholdt, på plads og i orden. Dette skal der redegøres for i den BAT-redegørelse, som Metroselskabet skal forelægge for Transportministeriet hvert kvartal.

Det bemærkes i øvrigt at § 10, stk. 2, er en etableret regel i miljøretten, der ikke har et selvstændigt indhold, men alene knytter sig til de regler, som tilsynsmyndigheden i øvrigt har til rådighed.

Transportministeriet har desuden noteret sig, at Miljøministeriet i sit høringssvar har anført, at som BAT-bestemmelsen er formuleret, er der ingen mulighed for at håndhæve, at de tiltag, der omhandles i redegørelsen, faktisk implementeres.

3.5.7. Klageadgang

Indsigelser

Cecilie Bidstrup (byggeplads Nørrebroparken) anfører, at klagemuligheden suspenderes i praksis.

Christine Krarup Hansen (byggeplads Marmorkirken) bemærker, at borgerne er frataget deres klageadgang.

Lars Bo Petersen og Birgitte Odgaard (byggeplads Marmorkirken) udtrykker, at indsigelser mod det nye lovforslag og dets konsekvenser ikke kan prøves ved andre instanser, og stiller sig tvivlende over for, om dette er i overensstemmelse med indgåede internationale aftaler (Århuskonventionen).

Tom Manczak og Jeanna Lendzian (byggeplads Nørrebroparken) anfører, at det er fuldstændigt uacceptabelt at fjerne klageadgangen til Natur- og Miljøklagenævnet.

Andelsforeningerne A/B Stampesgade 5 og AF Reventlowsgade 22/Stampesgade 2 samt Ejerforeningen E/F Reventlowsgade 24/Stampesgade 1, René Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) klager over, at borgere bliver frataget muligheden for klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet og i stedet er henvist til domstolene, og anfører, at der bør stilles advokatbistand til rådighed.

Frederik Bjørndal (byggeplads Marmorkirken) anfører, at man har frataget naboerne deres helt basale rettigheder til at kunne klage.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet er af den opfattelse, at det har været uhensigtsmæssigt, at byggeriet kontinuerligt kan forsinkes meget betydeligt på grund af klagesager, der i udgangspunktet har opsættende virkning. Af hensyn til fremdriften af Cityring-projektet er der derfor valgt en løsning, hvor der ikke er en klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet. Det har været nødvendigt for at nå det ambitiøse mål for den kollektive trafik, som Cityring-projektet er udtryk for.

3.5.8. Statsforvaltningens kompetence til at påse tilsynsmyndighedernes overholdelse af byggepladsbekendtgørelsen

Indsigelser

Økonomi- og Indenrigsministeriet bemærker, at Statsforvaltningen efter Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse vil have kompetence til at påse tilsynsmyndighedernes overholdelse af byggepladsbekendtgørelsen i medfør af kommunestyrelseslovens kapitel VI.

Transportministeriets bemærkninger

Transportministeriet kan tilslutte sig Økonomi- og Indenrigsministeriets vurdering. Statsforvaltningen vil således have kompetence til at påse tilsynsmyndighedernes overholdelse af byggepladsbekendtgørelsen i medfør af kommunestyrelseslovens kapitel VI.

3.5.9. Juridisk bistand**Indsigelser**

Birgitte Odgaard Nielsen og Lars Bo Petersen (byggeplads Nørrebro parken) forespørger om det er korrekt, at der ikke vil blive stillet juridisk bistand til rådighed for de berørte beboere.

Transportministeriets bemærkninger

Der er ikke en generel adgang eller pligt til, at der skal gives mulighed for gratis juridisk bistand, hverken i forhold til kompensationsordningen eller andre skader på ejendom, hvilket er helt i overensstemmelse med sædvanlig praksis.

3.6. Øvrige henvendelser, som ikke er relateret til den supplerende VVM og bekendtgørelser**3.6.1. Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser i forhold til kommunernes påbud****Indsigelser**

Christine Krarup Hansen anfører, at Natur- og Miljøklagenævnets seneste udkast til afgørelse af 4. juni 2014 har underkendt Københavns Kommunes påbud om udvidede arbejdstider ved Marmorkirken som konsekvens af, at en så udtalt støjbelastning uden for normal arbejdstid ikke kan accepteres efter den gældende miljøbeskyttelseslovgivning i Danmark.

Transportministeriets bemærkninger

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser om Cityringens byggepladser er ikke længere gældende, efter at den nye lovgivning træder i kraft, da det vil være et helt andet regelsæt, byggepladserne reguleres af.

Herudover bemærkes, at Natur- og Miljøklagenævnet i sit afgørelsesudkast alene forholder sig til de af kommunen udstedte påbud og de støjgrænser, der er fastsat heri. Natur- og Miljøklagenævnet forholder sig således ikke til den fremtidige regulering af Cityring-projektet. Natur- og Miljøklagenævnet bemærker i sit afgørelsesudkast, at der ved afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 ikke kan lægges vægt på, at naboerne kompenseres for støjgenerne i overensstemmelse med naboretlige grundsatninger.

Ved fastlæggelsen af støjgrænserne i den fremtidige regulering af Cityring-projektet ledsages støjgrænserne netop af, at naboerne ydes kompen-

sation og eventuel genhusning. Ved vurderingen af støjgrænserne er det helt afgørende, at man tager de kompenserende tiltag for naboerne, herunder muligheden for genhusning og overtagelse, med i billedet.

3.6.2. Bygningsskader m.m. som følge af anlægsarbejderne

Indsigelser

Lis Garval (byggeplads Marmorkirken) fortæller, at hun har oplevet vibrationsrystelser, som har fået et maleri til at falde ned fra væggen og hendes gulvplanker til at sprække, og en sprængning fik fliser i badeværelset til at gå løs.

Fra EF Reventlowsgade Stampesgade, AB Reventlowsgade Stampesgade, René Sørensen m.fl., Mia Rosenkilde Nielsen, Jacob Nissen, Iben Riishede Christiansen og Jonas Ghouse, Camilla Bjerregaard Aurvig, Millie Nymark Lønneke (byggeplads København H) klages der over sætningsskader og skader på el- og gasinstallationer forårsaget af rystelser fra metroarbejderne, herunder skader på facade, vinduer og tag. Man har ikke fået nogen teknisk eller juridisk bistand stillet til rådighed.

Transportministeriets bemærkninger

Metroselskabet har oplyst over for Transportministeriet, at der for at forebygge sætningsskader på bygninger er stillet høje krav til entreprenørens overvågning af bygninger. Et automatiseret overvågningssystem kører 24 timer i døgnet, 7 dage om ugen og måler mindst hver 4. time, om målepunkterne på bygningerne flytter sig. Der opsættes/er opsat måleinstrumenter på udvalgte bygninger og i veje/fortove i nærheden af byggepladserne og langs tunnelstrækningerne.

Overvågningssystemet udsender automatisk alarmer, hvis der konstateres bevægelser. Alarmerne modtages både af Metroselskabet og entreprenøren. Hvis bevægelserne vurderes at udgøre en risiko for at skade en bygning, indstilles arbejdet. Arbejdet genoptages først, når det vurderes, at det er sikkert at fortsætte, eller der er blevet foretaget eventuelle ændringer i fremgangsmåden.

Viser overvågningen, at en bygning sætter sig mere end forventet, og at der dermed er risiko for sætningsskader, tager Metroselskabet kontakt til ejer/administrator af bygningen. I en sådan situation holder Metroselskabet tæt kontakt til ejer/administrator og sørger for, at ejer/administrator hele tiden er velinformeret.

Med hensyn til de skader, der som følge af byggeriet måtte være sket på nogle af ejendommene eller i de enkelte lejligheder, er det Metroselskabets ansvar at sikre, at disse skader udbedres, og at der, indtil dette kan ske, tages hånd om de gener, som skaderne måtte medføre for beboerne.

3.6.3. Kompensation fra før 1. juli 2014

Indsigelser

Beboerforeningen Folmer Bendtsens Plads, Hyltebro og Nørrebrogade (byggeplads Nørrebro) udtrykker, at den nuværende kompensation for udvidet arbejdstid i maj og juni 2014 ikke afspejler, hvad der foregår på byggepladsen (Nørrebro).

Mads Famme (byggeplads København H) mener ikke, at den nuværende kompensation er tilstrækkelig for at sikre en tilfredsstillende hverdag.

Cecilie Bidstrup (byggeplads Nørrebroparken) finder det rimeligt, at beboerne ved Nørrebroparken kompenseres med tilbagevirkende kraft for den tid, de har været udsat for døgnarbejde/støj.

Transportministeriets bemærkninger

Den supplerende VVM for Cityringen beskriver de miljøpåvirkninger, der ændres som følge af ændrede aktiviteter i aften- og natperioden i forhold til det, der er beskrevet i VVM-redegørelsen for Cityringen fra 2008. De miljømæssige konsekvenser er opgjort fremadrettet fra den anlægssituation, der er pr. 1. juli 2014, og behandler således ikke situationen fra maj og juni 2014.

Det skal dog bemærkes, at indgåede aftaler kan erstattes af reglerne i bekendtgørelsen og denne kompensationsordning, hvis beboeren som følge af den fastsatte støjgrænse er berettiget til kompensation, og beboeren ønsker at erstatte den allerede indgåede aftale med det nye regelgrundlag.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne oplyser, at der verserer en sag hos kommissionen vedr. spørgsmålet om eventuel erstatning for tunnelarbejdet i Nørrebroparken for perioden 13. juli 2013 (hvor byggepladsen overgik til tunnelarbejdsplads) og frem til 1. juli 2014.

3.6.4. Forudsætningerne i VVM-redegørelsen for Cityringen 2008

Indsigelser

Foreningen af naboer til Nørrebroparken (FANN) mener, at det er hævet over enhver tvivl, at den nuværende støjniveau ikke var forudsat i den oprindelige VVM.

Frederik Bjørndal (byggeplads Marmorkirken) bemærker, at den oprindelige VVM-redegørelse fra 2008 ikke forudsatte længerevarende døgnarbejde på byggepladserne.

Iben Keller (byggeplads Nørrebroparken) anfører, at forudsætningerne for arbejdstiden i den oprindelige VVM-redegørelse fra 2008 var normal arbejdstid mandag til fredag kl. 07-18.

Transportministeriets bemærkninger

Med den supplerende VVM-redegørelse er der gennemført en detaljeret vurdering af støjbelastningen i de kommende byggefaser frem til færdiggørelsen af Cityringen. Vurderingen er baseret på erfaringer fra de hidtil gennemførte aktiviteter og resultater fra den gennemførte kontrol af støjbelastningen.

Den supplerende VVM-redegørelse beskriver de miljøpåvirkninger, der ændres som følge af de ændrede aktiviteter i aften- og natperioden i forhold til det, der er beskrevet i VVM-redegørelsen for Cityringen fra 2008.

Samtidig beskriver den supplerende VVM-redegørelse de afværgeforanstaltninger, som den udvidede arbejdstid giver anledning til, herunder de nye regler om erstatninger, genhusning mv. til de berørte beboere.

Bilag

- Bilag 1 – Oversigt over indkomne indsigelser
- Bilag 2 – Referat fra Borgermøde den 29. april 2014
- Bilag 3 – Støjkort for København H, fase 4-1, aften og nat

Bilag 1 – Oversigt over høringssvar

Navn	Bemærkninger	Ingen bemærkninger
A/B Stampesgade 5	X	
Amalie Sejersdahl Mikkelsen	X	
Beboerforeningen omkring Marmorkirken	X	
Bestyrelsen i Sortedamgruppen	X	
Birgitte Odgaard Nielsen og Lars Bo Petersen	X	
Camilla Bjerregaard Auvig	X	
Cecilie Bidstrup	X	
Christian Lanter	X	
Christine Kraup Hansen	X	
Claus Hovmand	X	
Dansk Arbejdsgiverforening		X
Dansk Byggeri		X
Dansk Erhverv		X
Ejendomsforeningen Danmark	X	
Ejerforeningen Vedbækgade og Nordbanegade (Bekendtgørelser)	X	
EF Vedbækgade og Nordbanegade	X	
EF Reventlowsgade 24/Stampesgade 1	X	
EF Reventlowsgade 24/Stampesgade 1 og AB Reventlowsgade 22/Stampesgade 2	X	
Ellen Lütken	X	
Emilie Fregerslev-Larssen		X
Energinet.dk		X
Erhvervs- og Vækstministeriet		X
Erling R. Trudsø	X	
Familien Pahl	X	
Foreningen af Naboer på Skjolds Plads	X	
Foreningen af Naboer til Nørrebroparken (FANN) (vedr. bekendtgørelser)	X	
Foreningen af Naboer til Nørrebroparken (FANN) (vedr. VVM)	X	
Frederik Bjørndal	X	
Frederik Bundgaard	X	
Frederiksberg Kommune	X	
Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Nordbanegade og Vedbækgade (vedr. bekendtgørelser)	X	
Gårdlauget Nørrebrogade, Skodsborggade, Nordbanegade og Vedbækgade (vedr. VVM)	X	
Helene L. Olsen	X	
Iben Keller (vedr. bekendtgørelser)	X	
Iben Keller (vedr. VVM)	X	

Navn	Bemærkninger	Ingen bemærkninger
Iben Riishede Christiansen	X	
Institut for Menneskerettigheder		X
Jacob Nissen	X	
Jakob Gaunø Stampe	X	
Kaj Larssen	X	
Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne	X	
Københavns Kommune	X	
Lis Garval	X	
Lotte og Steen Schierbeck	X	
Mads Famme	X	
Malene Jensen (vedr. bekendtgørelser)	X	
Malene Jensen (vedr. VVM)	X	
Metroselskabet		X
Mia Rosenkilde Nielsen	X	
Miljøministeriet	X	
Mille Nymark Lønneke	X	
Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter	X	
Peter Lütken	X	
Peter With Nielsen	X	
René Sørensen	X	
Rigsrevisionen		X
Sortedamsgruppen	X	
Steffen Hamann	X	
Sundhedsstyrelsen, Embedslægeinstitutionen Øst	X	
Søren og Birgitte Pahl	X	
Søren Sandahl (vedr. bekendtgørelser)	X	
Søren Sandahl (vedr. VVM)	X	
Thomas Hansen	X	
Tom Manczak og Jenna Lendzian (vedr. bekendtgørelser)	X	
Tom Manczak og Jenna Lendzian (vedr. VVM)	X	
Ulf Dener-Madsen	X	
Ulla Kidal	X	
Vejdirektoratet		X
Økonomi- og Indenrigsministeriet	X	

Bilag 2 – Referat fra borgermøde den 29. april 2014

Subject: Referat af borgermøde om supplerende VVM for Cityringen

Hvornår: Tirsdag den 29. april 2014 kl. 18.30-22.30

Mødested: Københavns Kulturcenter, Drejervej 15-17, København NV

Antal deltagere: 85 inkl. medarbejdere fra hhv. Transportministeriet, Metroselskabet, Københavns og Frederiksberg kommuner samt Ekspropriationskommissionen

Paneldeltagere:

Transportminister Magnus Heunicke

Kontorchef Mikkel Sune Smith, Transportministeriet

Udviklingschef Hanne Tærsebøl Schmidt, Metroselskabet

Chef for Miljø, Myndigheder og Sikkerhed Margot Brabrand, Metroselskabet

Chef for Arealer, Rettigheder & Ledninger Christine Hammer Jespersen, Metroselskabet

Ordstyrer: Journalist Trine Sick

Program

1. Velkomst og introduktion v. Trine Sick og transportministeren
2. Gennemgang af supplerende VVM v. Mikkel Sune Smith, Transportministeriet
 - a. Spørgsmål fra salen
3. Kompensation i forbindelse med nyt reguleringsgrundlag v. Hanne T. Schmidt, Metroselskabet
 - a. Spørgsmål fra salen
4. Den videre proces v. Mikkel Sune Smith, Transportministeriet
 - a. Spørgsmål fra salen
5. Dialog og information ved informationsboder

Bilag: Præsentationer fra borgermødet

1. Velkomst og introduktion

Ordstyreren introducerede baggrunden for mødets emne og takkede ministeren for at være til stede. Herefter blev ordet givet videre til ministeren.

Transportministeren takkede for fremmødet og tilkendegav, at han havde glædet til mødet og til at debattere den supplerende VVM med borgerne. Dernæst redegjorde ministeren for baggrunden for at fremsætte en ny metrolov og udarbejde en supplerende VVM. Ministeren rundede af med at understrege, at et væsentligt formål med mødet netop var at høre borgernes synspunkter og svare på deres spørgsmål.

2. Gennemgang af supplerende VVM

Mikkel Sune Smith fra Transportministeriet gav et kort resumé af den supplerende VVM for Cityringen og bemærkede, at den oprindelige VVM-undersøgelse fra 2008 er udgangspunkt for udarbejdelsen af den supplerende VVM.

Den supplerende VVM behandler alene emnerne støj, trafik, vibrationer og mennesker, sundhed og samfund. VVM-undersøgelsen fra 2008 dækker alle andre emner.

Den supplerende VVM handler om ændringer og præciseringer frem til, at metro-byggeriet står færdigt.

Mikkel Sune Smith beskrev herefter grundlaget for, hvordan støjen fra metrobyggepladserne beregnes, samt for aktiviteter under de forskellige byggefaser og varigheden af disse. Dernæst blev antallet af boliger berørt af støj over 60 dB(A) om aftenen og 55 dB(A) om natten oplyst. Den tilladte støjgrænse overholdes gennem forskellige støjreducerende tiltag. Det blev bemærket, at der vil forekomme enkelte aktiviteter med kort varighed, som støjer over de nævnte niveauer.

Dernæst oplyste Mikkel Sune Smith, at opgravet jord bliver kørt bort fra tunnelarbejdspladserne i dagtimerne, mens det under udgravning af stationsboksene vil være nødvendigt at køre jord bort i aftentimerne. Ved Marmorkirken kan der forekomme lastbilkørsel om natten. Støjbidrag fra lastbilkørsel er indregnet i støjberegningerne i den supplerende VVM. I forhold til vibrationer oplyste Mikkel Sune Smith, at det ikke forventes, at niveauet for komfortvibrationer eller bygningsskadelige vibrationer overskrides.

I forhold til behandling af emnet mennesker, sundhed og samfund bemærkede Mikkel Sune Smith, at grænsen for nattestøj på 55 dB(A) i den supplerende VVM er baseret på den naboretlige tålegrænse, som Ekspropriationskommissionen har fastlagt, ligesom der er fokuseret på afværgeforanstaltninger.

Ordstyreren takkede for oplæg og bad chef for Miljø, Myndigheder og Sikkerhed Margot Brabrand fra Metroselskabet om også at deltage i svarpanelet.

2a Spørgsmål fra salen ang. supplerende VVM

Ordstyreren bad spørgere om at oplyse navn, adresse, og den byggeplads, de boede i nærheden af.

Bruno Schwede fra Sønder Boulevard anførte, at der blev fokuseret meget på støj, men spurgte til Metroselskabets håndtering af forurennet jord på Sønder Boulevard og anførte desuden, at støjniveauet kan være 92 dB(A), hvilket er langt højere end 55 dB(A), samt at det kun vil være få, der bliver genhuset, og derfor er der en række folk, der fortsat vil have store problemer.

Transportministeren svarede, at der indtil nu kun er genhuset omkring ti, og at den nye lov vil give langt flere adgang til genhusning, ca. 500 boliger. Ministeren bemærkede i den anledning, at hvis man har nattestøj over 65 dB(A), vil man typisk have ret til genhusning med den nye lov.

Margot Brabrand tilføjede, at håndtering af forurennet jord sker efter regler foreskrevet af miljømyndigheden, og der vil derfor ikke være ændringer i forbindelse med den nye lov. Derfor er håndtering af forurennet jord ikke er behandlet i den supplerende VVM.

Margot Brabrand nævnte desuden, at Metroselskabet lægger vægt på at leve op til de krav, som Københavns Kommune stiller i forbindelse med brug af Best Available Technology (BAT, red.), blandt andet gennem støjdæmpende tiltag på byggepladserne.

Bruno Schwede fulgte op på spørgsmålet om støjbelastning på 92 dB(A) og påpegede, at Center for Miljøbeskyttelse har bedt om, at Metroselskabet iværksætter supplerende afværgeforanstaltninger.

Mikkel Sune Smith bemærkede, at en støjbelastning på 92 dB(A) lød meget højt, og at man i et sådant tilfælde vil have ret til genhusning eller fuld kompensation.

Gert Nielsen fra Nørrebroparken spurgte til, om alle stationer på Cityringen ligger i samme dybde, samt om det har indvirkning på støjpåvirkningen. Herudover spurgte Gert Nielsen til, hvornår de sidste to boremaskiner vil blive sænket ned.

Margot Brabrand oplyste, at dybden på stationerne på Cityringen varierer, og at det er specifikke parametre for hver enkelt byggeplads, der indgår i støjberegningerne forud for fastsættelse af en støjgrænse for en given byggepladsaktivitet. Det betyder, at støjgrænserne blandt andet afhænger af, hvor tæt bygningerne er placeret på støjilden, og hvordan støjilden flytter rundt på pladsen.

Transportministeren bemærkede, at dybden på de kommende metrostationer også hænger sammen med hensynet til at spare energi, og derfor er stationerne anlagt som små bakker, hvilket betyder, at metrotoget bremses, når det kører op ad bakke og får fart på ned ad bakke. Herefter tilføjede ministeren, at støjen falder, når stationstaket er lagt, idet det fungerer som støjdamper.

Anne-Grethe Foss tilføjede, at to boremaskiner fortsat vil blive betjent fra Nørrebroparken, samt at de to andre boremaskiner først vil blive betjent fra byggepladsen på Otto Busses Vej og senere fra Øster Søgade.

Benny Rysz fra Poul Henningsens Plads var bekymret for grundvandet på Østerbro, idet han anførte, at området er placeret i en forkastningszone, og at der er usikker undergrund. Han henviste til, at der i den supplerende VVM ikke er taget stilling til husenes fundering og fysiske skader på bygninger. Han henviste til, at der siden den første VVM-redegørelse i 2008 er fremkommet geotekniske undersøgelser, som viser, at der er en meget usikker undergrund på Østerbro.

Transportministeren anførte, at den supplerende VVM supplerer VVM-redegørelsen fra 2008 på de punkter, hvor der er ændringer. I forhold til grundvandshåndtering er det vurderet, at VVM-redegørelsen fra 2008 behandler dette emne fyldestgørende.

Benny Rysz udtrykte, at det er stærkt bekymrende, når der de seneste otte år er kommet undersøgelser, der viser, at de første undersøgelser i forbindelse med den første VVM er stærkt utilstrækkelige. Benny udtrykte særlig bekymring for håndteringen af det sekundære grundvandsspejl.

Anne-Grethe Foss, viceadministrerende direktør i Metroselskabet, oplyste, at der ved alle byggepladser udføres monitoringsboringer, således at grundvandsstanden hele tiden kan overvåges, også det sekundære grundvandsspejl, ligesom der løbende sker reinfiltration af grundvand under hele byggeperioden. Det sikrer, at grundvandsstanden holdes på samme niveau i hele byggeperioden og giver størst mulig beskyttelse for både bygninger og grundvandsressourcer.

Nicolaj Rindom fra Marmorkirken spurgte til smog og fortalte, at Metroselskabet har oplyst, at der ikke kunne bruges partikelfiltre på maskinerne ved Marmorkirken. Center for Miljøbeskyttelse/Københavns Kommune havde bekræftet dette med henvisning til Metroskabets oplysninger.

Teknologisk Institut havde imidlertid over for spørgeren oplyst, at det er muligt at sætte partikelfiltre på. På baggrund heraf spurgte Nicolaj Rindom, om der fremadrettet kommer til at være maskiner, der ikke har partikelfiltre på.

Derudover spurgte Nikolaj Rindom til om, der løbende vil indarbejdes arbejdsmetoder, der kan reducere støjniveauet.

Margot Brabrand svarede, at der er partikelfiltre på alle større maskiner, hvor dette er muligt. Desuden er det sikret, at de få maskiner, hvor dette ikke er muligt, lever op til gældende lovgivning og EU-krav. Metroselskabet vil dog undersøge, om der kan gøres yderligere på området.

Herudover oplyste Margot Brabrand, at der løbende arbejdes med forbedringer, herunder støjdæmpende tiltag, samt at når der på en plads findes

løsninger, der kan dæmpe støjen yderligere, så implementeres de på de andre pladser.

Claus Hovmann fra Sønder Boulevard spurgte til, hvorfor lastbiler fortsat bruger bakalarmer og holder i tomgangskørsel ved udvidet arbejdstid.

Margot Brabrand lovede at undersøge årsagen og følge op herpå.

Søren Pahl fra Marmorkirken ønskede en uddybning af transportministerens udtalelser om, at der skal ryddes op i metrobyggeriet, samt om denne oprydning alene handler om samfundsøkonomi og ikke hensyn til de berørte borgere.

Transportministeren understregede, at loven kræver, at den siddende minister griber ind, hvis der er risiko for, at et projekt bliver forsinket og fordyret. Denne indgriben er håndteret således, at afgørelser truffet af den uafhængige Ekspropriationskommission om erstatninger til de berørte beboere har dannet grundlag for den nye lovs bestemmelser om kompensation. Det har betydet, at der er sket en fordobling af det samlede beløb til kompensation til naboerne. Ministeren havde gjort sit bedste for at etablere klare rammer for byggeriet og samtidig skabe mest mulig tryghed for naboerne.

Mikkel Sune Smith supplerede med, at de borgere, der får den højeste støjbelastning, får mulighed for at få overtaget deres lejlighed eller blive genhuset. Desuden er det også muligt at blive genhuset i henhold til det nye regelgrundlag, hvis en borger fx er særlig følsom over for støj og kan dokumentere dette, eller der er særlige sociale hensyn, der taler herfor.

Veronika Juul fra Københavns Hovedbanegård spurgte til forskelle på støjkortene fra den supplerende VVM-redegørelse og støjgrænser fra Københavns Kommune, og påpegede samtidigt, at støjen er regnet langt højere i kommunens støjgrænser, end den er i VVM-redegørelsen.

Transportministeren svarede, at støjkortene er baseret på en beskrivelse af, hvordan der fremover vil blive arbejdet, hvis den ny metrolov bliver vedtaget. Derfor kan man ikke sammenligne de to ting. Ministeren afviste, at støjgrænserne er lagt for lavt for at spare kompensation, og henviste til, at omkring 2000 - 2500 boliger ville være berettiget til kompensation, og at den nye lov giver ca. 4300 boliger adgang til kompensation.

Lene Hansen fra Skjolds Plads spurgte, om der sættes flere støjmålere op. Lene Hansen spurgte, hvordan det ellers er muligt at beregne støjen ved de mest støjbelastede naboer, når der ikke er nogen støjmålere.

Margot Brabrand svarede, at støjmåleren i dag er sat op, så de måler på det sted, hvor støjberegningerne viser, at den værst tænkelige støj vil forekomme, og dermed på den facade, der vil blive mest belastet. Der er støjmålere oppe på samtlige pladser. Hvis der ikke sidder en støjmåler på netop det

hjørne, hvor Lene Hansen bor, skyldes det, at det ikke er det værst tænkelige sted på facade i forhold til den belastende støj.

Anne-Grethe Foss supplerede med, at støjmålingerne udføres af en akkrediteret støjrådgivningsvirksomhed, der ud fra en professionel vurdering fastlægger placeringen af støjmålerne. Hun lovede, at Metroselskabet vil se en ekstra gang på placeringen af støjmålerne.

Peter With fra Nørrebroparken anførte, at støjmålingerne fra Nørrebroparken er behæftede med fejl, og at der opleves, at der er udfald på målingerne i lange perioder, eller at der slet ikke foretages målinger ved byggepladsen. Herudover bemærkede Peter With, at den supplerende VVM-redegørelse angiver et støjniveau på 60 dB(A) for den samme type arbejde, som en prøvningsrapport fra Grontmij angiver støjer 72 dB(A). Spørgeren nævnte desuden, at støjudbredelseskortet i den supplerende VVM for Nørrebroparken er udregnet på grundlag af Metroselskabets løbende støjover-
overvågning, og det er den støjovervågning, som Natur- og Miljøklagenævnet har slået fast ikke kan ligge til grund for forvaltningsmæssige afgørelser. Endelig anførte Peter With, at oplevelsen er, at man forsøger at slippe så billigt som muligt, og man forsøger at genhuse så få som muligt.

Margot Brabrand svarede, at den måde kommunens påbud er givet på er baseret på den fremgangsmetode, som er en følge af Natur- og Miljøklagenævnets kendelse, hvilket gjorde, at beregningerne var meget konservative. Dette indebar en risiko for, at grænserne ikke tilskyndede entreprenøren til at begrænse støjen.

Anne-Grethe Foss tilføjede, at der ikke er grund til at tro, at støjmålingerne, der foretages af et akkrediteret firma, ikke er fagligt i orden, men Metroselskabet vil undersøge dette en ekstra gang.

Transportministeren udtrykte forståelse for, at naboer kan have været frustrerede over ikke at kunne blive genhuset, og derfor er dette tilføjet som en ny mulighed i den nye lov. Ministeren afviste, at der er spekuleret i at lægge støjgrænserne for lavt for at spare kompensation og understregede, at omkring 2000 - 2500 boliger vil være berettiget til kompensation under de nye regler, mens den nye lov giver ca. 4300 boliger adgang til kompensation, hvoraf ca. 500 får ret til genhusning.

Flemming Olsen fra Poul Henningsens Plads undrede sig over, at naboer bliver kompenseret efter den tilladte støj og ikke den faktisk støj med den nye metrolov, og spurgte, om det kunne betyde, at naboer kan opleve 300 dB(A), men kun blive kompenseret for 85 dB(A).

Mikkel Sune Smith oplyste, at kompensationen baseres på den tilladte støj. Hvis støjgrænserne overskrides kan kommunen via tilsynet sørge for at disse overholdes. Hvis der gennem en længere periode er markante overskridelser, foreligger en ny situation, hvor støjgrænserne må lægges op til revision. Forhøjes denne, forhøjes kompensationen også.

Flemming Olsen undrede sig desuden over, at Metroselskabet ikke vil udvide den zone, hvor der sprøjtes beton ind for at stabilisere jorden omkring Poul Henningsens Plads, idet der i undergrunden ved Tåsingegade, tæt på Poul Henningsens Plads, ligger en mose, og der er allerede sætningsskader på ejendommene.

Anne-Grethe Foss svarede, at hvis der er tale om nye oplysninger, vil Metroselskabet tage spørgsmålet op for at vurdere, om der er grundlag for at ændre tilgangen. Hun understregede, at det omhyggeligt bliver registeret, hvilke påvirkninger bygninger udsættes for under metrobyggeriet, og at der foretages målinger døgnet rundt for at registrere bygningsbevægelser, således at der kan gribes ind om nødvendigt.

Flemming Olsen fra Poul Henningsens Plads henviste til, at naboer foretog egne støjmålinger ved Aksel Møllers Have, som var 10-15 dB højere end de støjmålinger, Metroselskabet havde opgivet. På den baggrund måtte Metroselskabet udbetale højere kompensation til naboerne.

Anne-Grethe Foss oplyste, at de omtalte målinger er blevet efterprøvet, og at det blev påvist, at Metroselskabets målinger har været rigtige.

Arne fra Skjolds Plads var uforstående over for, at maskinerne på byggepladsen kunne være i drift uden partikelfiltre.

Transportministeren bemærkede, at han ikke før havde hørt om problemet med maskiner uden partikelfiltre, og understregede, at han er meget optaget af at få partikelfiltre både på busser, lastbiler og tog, fordi det er kæmpe stort bidrag til at få nedsat luftforureningen. Ministeren var derfor meget lydhør over for problemet og lovede spørgeren, at dette ville blive undersøgt.

Anne-Grethe Foss bekræftede, at Metroselskabet ville undersøge, om der kunne gøres yderligere på området, og understregede, at de maskiner, hvor det ikke havde teknisk muligt at installere partikelfiltre, havde været i brug under arbejdet med væggene til stationsboksene, og at dette arbejde var ved at være afsluttet nu.

3. Kompensation i forbindelse med nyt reguleringsgrundlag

Hanne Tærsebøl Schmidt fra Metroselskabet forklarede, at de nuværende rammer for kompensation er baseret på, at Ekspropriationskommissionen sidste sommer traf afgørelser om, hvad naboer havde ret til af erstatning. Dette skete i forbindelse med Metroselskabets ansøgning om at udvide arbejdstiden.

Kommissionen fastsatte en økonomisk erstatning ud fra støjpåvirkning om aftenen og natten og antal værelser i boligen. Ydermere blev det i Ekspropriationskommissionens afgørelse bestemt, at der skulle være aflastningsmuligheder i form af hotelværelser og lignende.

Med den i lovforslaget foreslåede ”nabopakke” får de berørte naboer et samlet overblik over kompensationsmuligheder fra nu, og til byggeriet er færdigt. Det bliver muligt, fordi der fastsættes en grænseværdi for tilladt støj i hver enkelt fase af byggearbejdet. Det er også på baggrund af denne grænseværdi, at kompensationen bliver fastlagt, hvilket gør det mere forudsigeligt for naboen. Det vil cirka være 4300 boliger, som vil være omfattet et tilbud om kompensation.

Kompensationsudmåling sker fortsat efter støjbelastning i aften eller natte-timer samt antallet af værelser i boligen.

Hanne Tærsebøl Schmidt forklarede, at naboer, der er særligt støjbelastede, dvs. berettigede til fuld kompensation, med ”nabopakken” vil få mulighed for at blive genhuset eller få overtaget deres bolig af Metroselskabet. Yderligere bliver kompensation ikke modregnet i sociale ydelser, ligesom kompensationen er undtaget skattepligt.

Afslutningsvist oplyste Hanne Tærsebøl Schmidt, at naboer, der er berettiget til kompensation, vil blive kontaktet direkte af Metroselskabet.

3a Spørgsmål fra salen ang. kompensation

Ordstyreren takkede for oplæg og bad Christine Hammer Jespersen, Chef for Arealer, Rettigheder & Ledninger fra Metroselskabet om også at deltage i panelet.

Ordstyreren gentog et spørgsmål fra ukendt om, hvorvidt den supplerende VVM-redegørelse kommer til at fungere med tilbagevirkende kraft.

Mikkel Sune Smith svarede, at det ikke var tilfældet. Det nye regelsæt vil ikke komme til at gælde med tilbagevirkende kraft. Han opridsede kort det videre forløb: Den supplerende VVM er nu i offentlig høring, og når høringen er afsluttet, bliver der udarbejdet en hvidbog, hvor der bliver samlet op på alle høringssvarene hertil. Derefter bliver der udarbejdet bekendtgørelser, som udgør det nye regelgrundlag, som er gældende fremadrettet fra 1. juli 2014.

Mikkel Sune Smith svarede på et tidligere spørgsmål fra en ukendt om kompensation i forbindelse med det hidtidige arbejde ved Nørrebroparken. Han henviste til, at der i juni vil køre en sag hos Ekspropriationskommissionen om dette spørgsmål.

Mikkel Sune Smith oplyste endvidere til tidligere spørgsmål, at genhusning normalt vil foregå ved, at borgeren selv finder en lejlighed, der matcher den eksisterende bolig. Der er desuden mulighed for at bede kommunen om at finde en lejlighed. Udgangspunktet er, at lejligheden skal være en, der svarer til den, borgeren i forvejen har.

Kim Hansen fra Skjolds Plads spurgte til, hvorfor hjørnelejligheder ikke opnår kompensation.

Christine Hammer Jespersen oplyste, at det er en misforståelse, at hjørnelejligheder ikke kompenseres. Den nye lov og ”nabopakken” medfører, at Metroselskabet skal følge reglerne fra Ekspropriationskommissionens principbeslutning ved fastsættelsen af compensation. I den står der, at hvis vinduerne i beboerens lejlighed er placeret i forskellige støjzoner, får beboeren efter støjzonen med det højeste støjniveau, som et eller flere af vinduerne er placeret i. Dette gælder også for hjørnelejligheder.

Inge Aagesen fra Aksel Møllers Have undrede sig over, at folk i samme opgang til den ene side kunne have ret til compensation, mens man til den anden side ikke var berettiget til compensation.

Christine Hammer Jespersen bad spørgeren henvende sig efter paneldebattens afslutning, så hun kunne få et mere detaljeret svar på sit spørgsmål. Hun henviste til, at Ekspropriationskommissionen i sin principbeslutning i forhold til compensation har besluttet, at compensationen skal fastlægges ud fra, hvilken støjzone ens vinduer ligger i. Derfor kan lejligheder, der ligger til højre og til venstre godt være i forskellige støjzoner og dermed i forskellige kompensationskategorier.

Ukendt anførte, at vedkommende ikke fik svar på, hvad der gøres for at håndhæve reglerne om støjgrænser.

Mikkel Sune Smith svarede, at det vil være sådan i de nye bekendtgørelser, at der fastlægges rammer for, hvordan kommunerne skal føre tilsyn. Der vil være håndhævelsesmidler, kommunerne kan gøre brug af, hvis ikke reglerne på området bliver overholdt, således at kommunerne kan udføre et effektivt tilsyn.

Transportministeren supplerede med, at det er Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, som er tilsynsmyndighed, men at det ikke vil være kommunerne, der giver tilladelser til byggeriet. Ministeren anførte, at det ikke vil være hensigtsmæssigt, at den samme myndighed – altså kommunerne – står for at give tilladelser til byggeriet samtidig med, at de også har ansvar for, at reglerne overholdes. Derfor er det besluttet, at det er transportministeren, der på baggrund af blandt andet den supplerende VVM udsteder de gældende bekendtgørelser.

Birgitte Rindom fra Marmorkirken spurgte til rimeligheden i, at folk ved Marmorkirken med husstand på seks personer kun kan få 20.000 kroner om måneden.

Susanne McIntyre fra Øster Søgade spurgte til, hvorfor compensationen stiger, når man har en større lejlighed. Susanne McIntyre bemærkede, at folk i små lejligheder ofte ikke har rum, der ligger væk byggepladsen.

Christine Hammer Jespersen oplyste, at compensationen er fastsat ud fra Ekspropriationskommissionens principbeslutning, og tilføjede, at Ekspropriationskommissionen har fundet, at der skal ydes et passende erstatningsbeløb i forhold til støjbelastning, arbejdstid og værelsesantallet i lejligh-

hederne, idet det forudsættes, at afværgeforanstaltninger bliver dyrere jo større lejlighederne er, hvad enten det gælder leje af erstatningsboliger eller foranstaltninger i lejlighederne. Størrelsen af kompensationen ligger som udgangspunkt fra 5.000 kr. og op til 20.000 kr. pr. måned.

Tom Manczak fra Nørrebroparken udtrykte kritik af, at ingen genhuses ved Nørrebroparken, og anførte, at for hans eget vedkommende havde støjen fra byggepladsen medført en sygemelding.

Klaus Hovmann fra Sønder Boulevard anførte, at han ikke længere havde tillid til Metroselskabet.

Transportministeren forklarede, at det er støjbelastningen i aften- og nattetimer, der afgør, om naboer har ret til kompensation, og påpegede, at den samlede kompensation med den nye lov vil nå et niveau på omkring 300 millioner kroner, hvilket er en fordobling i forhold til de eksisterende regler.

Transportministeren forklarede, at de støjgrænser, som kompensationen udmåles efter, følger de principper, som er fastsat af Ekspropriationskommissionen. Ministeren fortalte, at man i forbindelse med udarbejdelsen af den supplerende VVM-redegørelse har været i dialog med embedslægen, og at ministeren forventer, at der også kommer et høringssvar fra embedslægen. Ministeren understregede, at der således har været inddraget lægefaglig bistand både ved udarbejdelsen af VVM'en og ved Ekspropriationskommissionens principbeslutning.

Jan E. Jørgensen (V) fra Frederiksberg kommunalbestyrelse anførte, at der har været problemer med at få Metroselskabet til at overholde de støjgrænser, som Frederiksberg Kommune har fastsat, og at bødestørrelserne på området har vist sig utilstrækkelige. Han påpegede, at han ikke mente, at Metroselskabet har overtrådt støjgrænserne for sjov skyld, men der har været problemer med at få entreprenøren til at "opføre sig ordentligt."

Henrik Plougmann Olsen, administrerende direktør i Metroselskabet, opfordrede borgere til også fremadrettet at gå i dialog med Metroselskabet. Henrik Plougmann Olsen forsikrede, at Metroselskabet tager alle henvendelser meget alvorligt og meget gerne vil være i dialog med naboerne. Han opfordrede borgere til at henvende sig med både kritik og spørgsmål.

Steen Jaur fra Marmorkirken undrede sig over, at genhusning for nogen kan gælde i forskellige perioder, således at man skal flytte frem og tilbage. Derudover spurgte han til lastbilventepladsen ved Marmorkirken, som han oplever som en alvorlig støjgene.

Mikkel Sune Smith oplyste, at man vil forsøge at undgå, at beboerne skal flytte frem og tilbage. De nærmere regler herfor vil fremgå af bekendtgørelsen.

Steen Jaur tilføjede, at såfremt ændring af lov om en Cityring bliver vedtaget, så vil klageretten for borgerne generelt blive begrænset kraftigt, og det er meget mere belastende for private og borgere at skulle gå domstolens vej.

Ukendt supplerede med, at det er i strid mod Århus-konventionen.

Transportministeren svarede, at det er vurderet, at Århus-konventionen overholdes. Ministeren understregede, at formålet med den supplerende VVM er at kunne udarbejde det bedst mulige lovgrundlag.

Anne-Grethe Foss svarede om lastbilventepladsen, at det undersøges, hvorvidt den kan placeres anderledes. Der foregår en dialog med Københavns Kommune om dette. Under alle omstændigheder vil Metroselskabet undersøge, om der kan findes en løsning på problemet.

Ukendt spurgte til trafikafviklingen på Strandboulevarden. Hun mener, at der skal køre mellem 500 og 800 lastbiler hver dag fra næste måned, og at disse lastbiler må køre ad en anden rute.

Ukendt spurgte, hvorfor det ikke er taget med i beregningerne for erstatninger, at jo længere tid, borgere er udsat for støj, desto mere sundhedsskadeligt er det.

Mikkel Sune Smith svarede, at der i Ekspropriationskommissionens afgørelse er indgået en sundhedsfaglig vurdering, og at der tages udgangspunkt i kommissionens kompensationsniveauer.

Ukendt spurgte, om der ikke er nogen, der skal stilles til ansvar for, at projektet er løbet af sporet.

Transportministeren svarede, at det vigtigste er at tage ved lære af de erfaringer, vi har fået. Han så gerne, at alle systemer i Danmark fremover tager ved lære af det. Det er ikke er det sidste store projekt, vi får lavet i Danmark, men forhåbentlig sidste gang projektet kommer så langt ud, før der bliver rettet op.

4. Gennemgang af den videre proces

Mikkel Sune Smith gennemgik den videre proces. Mikkel Sune Smith forklarede, at der kører tre parallelle processer: lovforslaget, den supplerende VVM samt en række bekendtgørelser, der bliver udmøntet på baggrund af blandt andet VVM-redegørelsen.

Lovforslaget har været i høring fra den 27. februar til 27. marts. Det blev fremsat 11. april og var til første behandling 24. april. Udover regler om støj og kompensation mv. indeholder lovforslaget også en række andre ting, blandt andet skattefritagelse for kompensationerne samt at kompensationer ikke modregnes offentlige ydelser.

Den supplerende VVM blev offentliggjort 10. april. Der er en otteugers høringsperiode. Bemærkninger og indsigelser kan sendes til Transportministe-

riet senest 5. juni pr. mail. Efterfølgende vil alle høringssvarene blive vurderet og udgivet i en hvidbog af Transportministeriet.

Bekendtgørelserne vil indeholde de praktiske beskrivelser af det gældende regelgrundlag, og der vil blive fastsat regler om støjgrænser for hver byggeplads opdelt på faser og på tidspunkter af døgnet.

Der vil komme regler om kompensation, genhusning, overtagelse og der vil være regler om kommunernes tilsyn, og hvordan de skal udøve det. Bekendtgørelserne vil også blive sendt i høring og vil have samme høringsfrist som den supplerende VVM.

Det sker med henblik på, at det nye regelgrundlag kan træde i kraft med virkning fra 1. juli 2014.

Transportministeren takkede alle, der var mødt frem og for deres bidrag til debatten. Ministeren gentog, at formålet med borgermødet var at lytte til borgerne og tage deres synspunkter med i det videre arbejde. Transportministeren påpegede, at metroprojektet skal tilbage på sporet på bedst mulig vis, og opfordrede derfor borgere til at afgive høringssvar, så det kan indgå i den endelige VVM.

Transportministeren fastslog, at borgermødet allerede havde rejst nogle spørgsmål, som både ministeriet og Metroselskabet ville gå hjem og kigge på. Han oplyste, at borgerne efterfølgende kunne henvende sig i boderne med konkrete spørgsmål.

5. Dialog og information ved informationsboder

Bilag: Præsentationer fra borgermødet



Supplerende VVM for Cityringen



- Udgangspunkt: VVM-redegørelsen for Cityringen (2008)
- Emner, der behandles:
 - Støj
 - Trafik
 - Vibrationer
 - Mennesker, sundhed og samfund
- Ingen ændringer i forhold til øvrige emner

Supplerende VVM for Cityringen



Transportministeriet

- Den supplerende VVM handler om ændringer og præciseringer frem til afslutningen af projektet
- Arbejde kl. 18 - 22 på hverdage og 9 – 16 på lørdage
- Døgnarbejde på tunnelarbejdspladser og ved Marmorkirken
- Konsekvenser af det forudsatte arbejde på øvrige arbejdspladser

Side 5

Sådan beregnes støjen

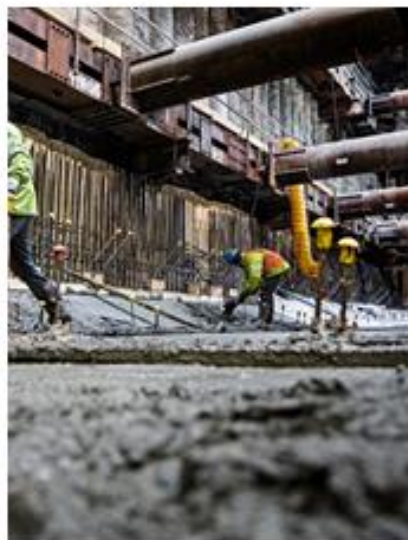


- Mest støjende maskiner
- Driftstider
- "Worst-case situation"
- Støj beregnes på facaden
- 7,5 meter over jorden
- Der tages højde for mobile maskiner og kørsel med lastbiler

Transportministeriet

Side 6

Anlægsfaser I



Stationer og skakt:

- Anlægsaktiviteterne er opdelt på i alt 7 faser
- De mest støjende aktiviteter udføres i fase 1 til 3

Tunnelarbejdspladser:

- Særlig fase med drift af byggeplads med håndtering af tunnelelementer og muck

Anlægsfaser II



Fase 1

- Kapning af pælestop eller slidsevægstop og rensning
- Støbning af bjælker og topdæk

Fase 2

- Udgravning under topdæk
- Montering af tværbjælker og støbning under topdæk



Fase 3

- Støbning af bundplade og betonkonstruktioner under topdæk
- Udgravning til udvendig trappe

Anlægsfaser III



Fase 4

- Montering af mekaniske og elektriske installationer i stationsboks

Fase 5

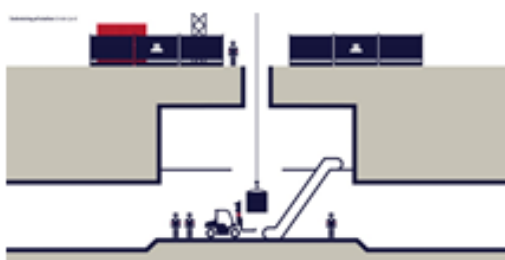
- Spørlægning i tunneler, herunder støbning af underlag

Fase 6

- Test og prøvekørsel

Fase 7

- Demobilisering og reetablering af stationsområdet



For tunnelarbejdspladserne

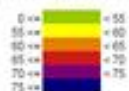
- Drift af byggeplads med håndtering af tunnelelementer og jord fra udgravede tunnelmuck

Eksempel: Byggeplads



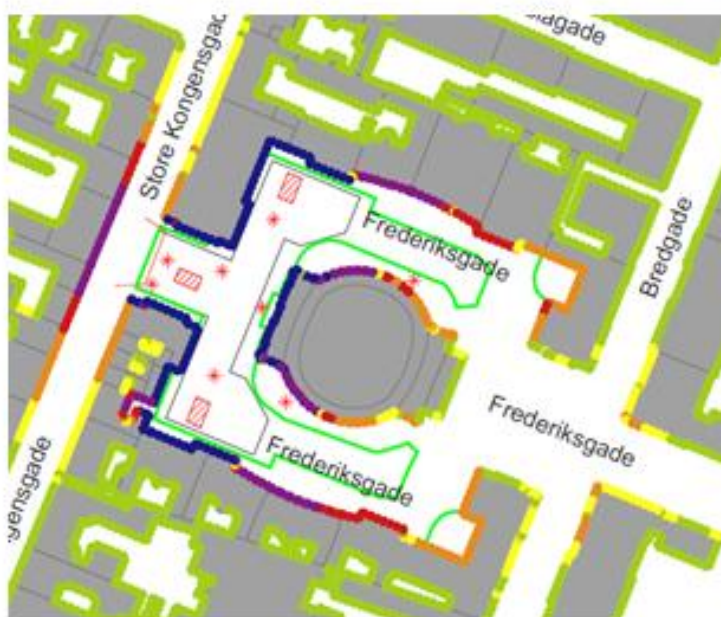
Marmorkirken Fase: 2-1 nat

Facadestigning
Læng. i jobbølge - 7,5 m o.k.



Signaturer

- Bygning
- Støjskærm
- Kilde, punkt
- Kilde, linie
- Kilde, areal

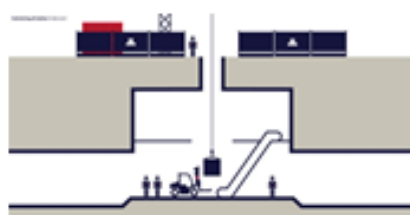


Eksempel: Poul Henningsens Plads - Nat



Poul Henningsens Plads	Tid	Fase 1-1	Fase 1-2	Fase 2-1	Fase 2-2	Fase 3-1	Fase 3-2	Fase 4-1
Støj (dB(A))	Dag	89	77	79	75	76	79	69
	Aften	-	76	79	72	68	-	47
	Nat	-	58	58	62	59	-	47
Varighed	(måneder)	1-2	3-4	4-5	3-4	20-21	3-4	19-20
Berørte boliger	Aften (>60 dB(A))	-	390	480	320	240	-	0
	Nat (>55 dB(A))	-	15	15	220	20	-	0

Arbejde i natperioden I



- Arbejde i natperioden vil foregå på tunnelarbejdspladser og ved Marmorkirken med et støjniveau over 55 dB(A)
- For 9 af de øvrige byggepladser viser støjberegningerne, at arbejdet i natperioden vil medføre en støjbelastning over 55 dB(A) i en eller flere faser
- For disse byggepladser fastlægges en støjgrænse på 55 dB(A) ved mest støjbelastede bolig

Arbejde i natperioden II



Aktiviteter der bidrager til støjniveauet:

- Vandbehandlingsanlæg
 - Ventilationsanlæg
 - Gravemaskiner i stationsskakt
 - Håndværktøj i stationsskakt
-
- Støjgrænse på 55 dB(A) forudsættes overholdt ved støjreducerende tiltag, eksempelvis overdækning af huller i topdæk.

Eksempler på undtagelser af kort varighed



- Støbning af bundplader og enkelte andre store konstruktioner i stationerne
- Særtransporter når tunnelboremaskine skal sænkes ned og tages op
- Støbning af underlag i tunnelen
- Særtransporter i forbindelse med levering af rulletrapper og lignende

Berørte boliger



Aften: Over 60 dB(A)

Ca. 3.900 boliger ved stationsarbejdspladserne og 250 boliger ved tunnelarbejdspladser

Nat: Over 55 dB(A)

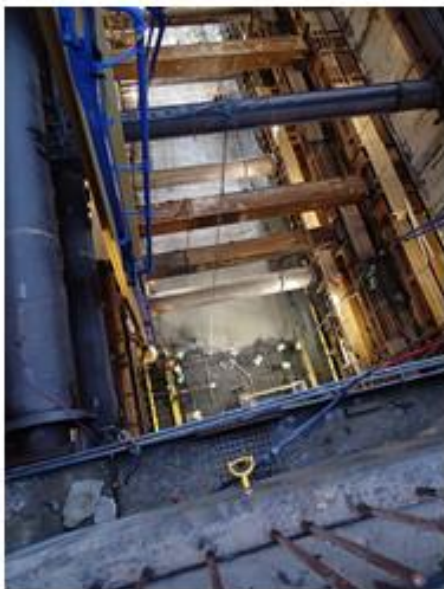
Ca. 450 boliger ved Nørrebroparken, Øster Søgade og Marmorkirken

Trafik



- Jord fra udgravede tunneler (muck) oplagres på tunnelarbejdspladserne
- Der køres jord væk også i aftentimerne fra næsten alle stationer, mens stationsboksen udgraves
- På Marmorkirken kører lastbiler hele døgnet
- Støjen fra lastbiler indgår i støjberegningerne

Vibrationer og strukturlyd



Komfortvibrationer

- Ingen overskridelser

Strukturlyd

- Den strukturbårne støj er lavere end den luftbårne støj

Mennesker, sundhed og samfund



- WHO's foreløbige grænseværdi for natstøj er 55 dB(A). Over dette niveau kan observeres negative helbredseffekter
- Anvendelse af 55 dB(A) for natstøj sker på grundlag af Ekspropriationskommissionens principbeslutning om den naboretlige tålegrænse

Spørgsmål



- Spørgsmål ?

Transportministeriet

Side 17



Information og kompensation



- Kompensation – i dag
- Kompensation – ny lov
- Vi kontakter jer direkte

Kompensation – i dag



Principbeslutning fra 10. juli 2013:

- Økonomisk erstatning
- Aflastning
- Gælder for aften- og natarbejde

Ny lov og nabopakke



- Fastlægger rammer for kompensation resten af anlægsperioden
- Kompensationen fastlægges på baggrund af tilladt støjgrænse
- De samlede udgifter til kompensation fordobles

Transportministeriet

Side 4

Kompensation – ny lov og nabopakke



- Økonomisk kompensation
- Aflastning
- Genhusning
- Overtagelse af bolig
- Kompensationen modregnes ikke i sociale ydelser
- Kompensationen er ikke skattepligtig

Transportministeriet

Side 5

Genhusning og overtagelse af bolig – ny lov og nabopakke



Fuld kompensation giver mulighed for:

- Genhusning
- Overtagelse af bolig
- Økonomisk kompensation

Kompensationsniveau - døgnarbejde

Kompensation pr. måned:

Værelser	$55 < \text{dB} \leq 60$	$60 < \text{dB} \leq 65$	$> 65 \text{ dB}$
	35%	50%	100%
1	1750 kr.	2500 kr.	5000 kr.
2	2625 kr.	3750 kr.	7500 kr.
3	3500 kr.	5000 kr.	10.000 kr.
4	5250 kr.	7500 kr.	15.000 kr.
Over 4	7500 kr.	10.000 kr.	20.000 kr.

Kompensationsniveau - aftenarbejde

Kompensation pr. måned:

Værelser	$55 < \text{dB} \leq 60$	$60 < \text{dB} \leq 65$	$65 < \text{dB} \leq 70$	$70 < \text{dB} \leq 75$	$> 75 \text{ dB}$
	Mulighed for aflastning	20 %	35 %	50 %	100 %
1		1000 kr.	1750 kr.	2500 kr.	5000 kr.
2		1500 kr.	2625 kr.	3750 kr.	7500 kr.
3		2000 kr.	3500 kr.	5000 kr.	10.000 kr.
4		3000 kr.	5250 kr.	7500 kr.	15.000 kr.
Over 4		4000 kr.	7000 kr.	10.000 kr.	20.000 kr.

Hvornår hører du fra os?



Fuld kompensation:

- Metroselskabet kontakter dig direkte pr. brev, inden bekendtgørelse forventes at træde i kraft
- Brev inden bekendtgørelse forventes at blive sendt i slutningen af maj
- Formål: Aftale om genhusning eller overtagelse på plads inden arbejdet går i gang

Hvornår hører du fra os?



Ret til compensation:

- Metroselskabet kontakter dig direkte:
- Brev i starten af juni om det videre forløb
- Efter 1. juli brev med tilbud om en konkret aftale

Har du spørgsmål?



- Telefon: 7230 2020
- E-mail: nabo@m.dk
- www.m.dk/cityringen



Processen



- Tre parallelle processer:
 - Lovforslag
 - Supplerende VVM
 - Bekendtgørelser

Lovforslag



- Lovforslaget har været sendt i høring fra den 27. februar 2014 til den 27. marts 2014
- Lovforslaget blev fremsat den 11. april 2014 og var til 1. behandling i Folketinget den 24. april 2014
- Udover regler om støj, kompensation mv. indeholder lovforslaget regler om:
 - Skattefritagelse for kompensationen
 - Kompensationen modregnes ikke i udregning af offentlige ydelser

Den supplerende VVM



- Offentliggjort den 10. april og er i 8 ugers høring
- Bemærkninger og indsigelser til den supplerende VVM sendes senest den 5. juni 2014 til Transportministeriet på mailadressen: metrokontor@trm.dk
- Høringssvarene bliver vurderet og udgivet i en hvidbog

Bekendtgørelser



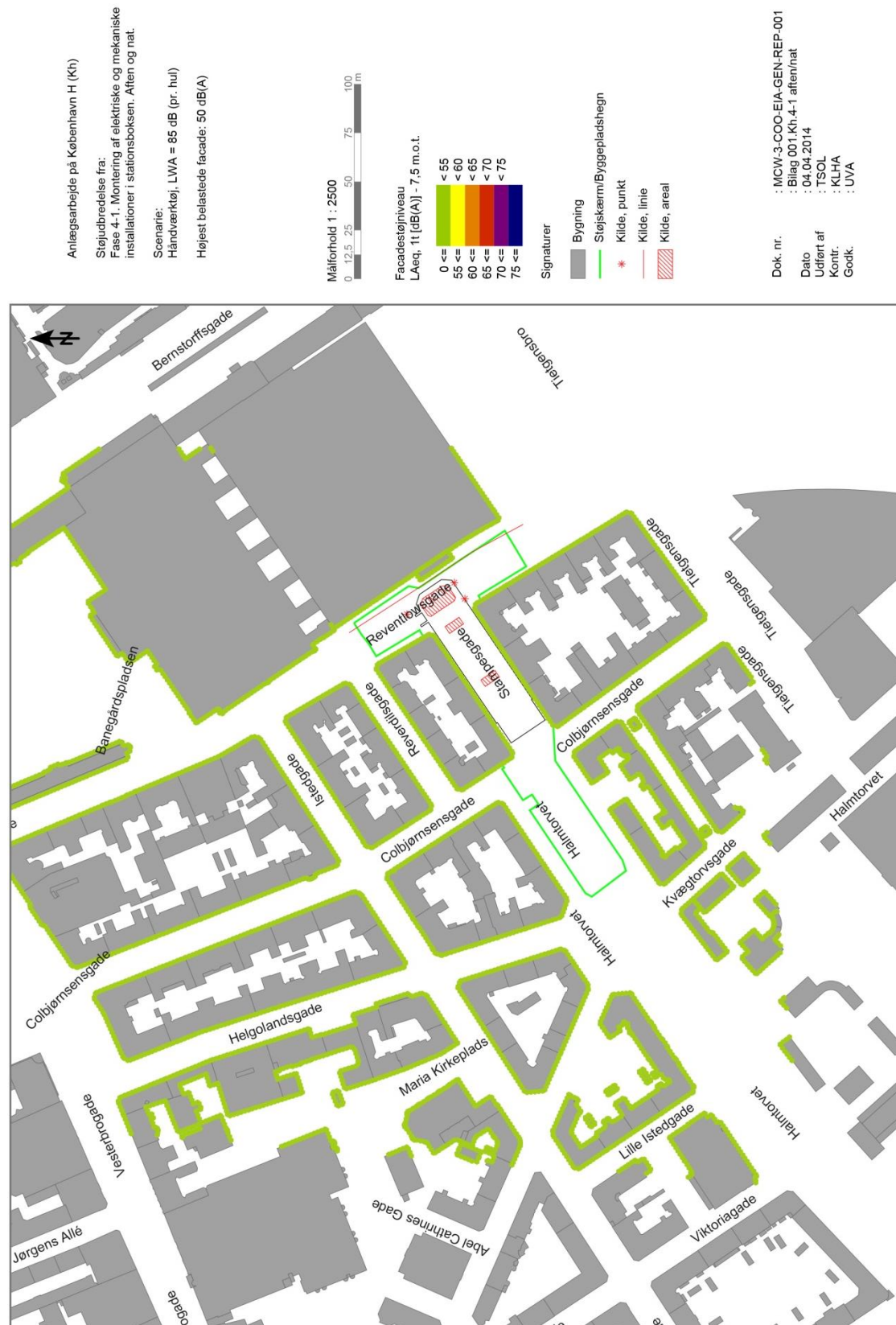
- Den praktiske gennemførelse af det nye regelgrundlag vil ske i bekendtgørelser om:
 - Støjgrænser for hver byggeplads opdelt i faser og tidspunkter
 - Kompensation, genhusning og overtagelse
 - Tilsyn
- Bemærkninger og indsigelser til den supplerende VVM vil indgå i overvejelserne ved udarbejdelsen af de endelige bekendtgørelser.
- Bekendtgørelserne vil snarest blive sendt i høring og forventes at få virkning fra 1. juli 2014

Spørgsmål



- Spørgsmål til processen?

Bilag 3 – Støjkort København H, fase 4-1, aften og nat



København H. Fase 4-1. Montering af elektriske og mekaniske installationer i stationsboksen. Aften og nat

