



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

18-03-2014

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Sagsnr.  
2014-0039942

E-mail: trm@trm.dk; mba@trm.dk

Dokumentnr.  
2014-0039942-6

## **Høringssvar vedr. forslag til ændring af Lov om en Cityring**

### **Generelle bemærkninger**

Københavns Kommune har den 27. februar 2014 modtaget Transportministeriets høring af udkast til lovforslag til Lov om ændring af Lov om en Cityring, med anmodning om, at eventuelle bemærkninger tilsendes Transportministeriet senest den 27. marts 2014.

Københavns Kommune hilser forslaget til lovændring velkomment og opfordrer til, at det vedtages hurtigst muligt. Lovforslaget sikrer mulighederne for at implementere de udvidede arbejdstider som Borgerrepræsentationen tiltrådte 19. juni 2013. Borgerne og projektet står i dag i en vanskelig situation, da reguleringsgrundlaget har vist sig at være uklart og har givet anledning til ændringer af rammerne for projektet undervejs og usikkerhed om naboernes forhold. Dertil har afgørelserne fra Natur- og Miljøklagenævnet medført skærpede krav til både beregningsmetoder og detaljeringsniveauet i påbuddene der udstedes. Endelig har de seneste måneder vist nye uklare snitflader i forhold til anden lovgivning (fx Byfornyelsesloven mv.).

Metrobyggeriet er på en række byggepladser på vej ind i en meget støjende anlægsfase, hvorfor det er særligt afgørende, at lovforslagets ”nabopakke” hurtigt bliver gennemført af hensyn til de berørte naboer. Der opfordres derfor til, at denne del af lovforslaget, som ikke er med afsæt i det miljømæssige regler, om muligt forelægges Folketinget på behørig vis til separat vedtagelse snarest muligt, og ikke afventer en fornyet VVM, som der alene er behov for i forbindelse med andre dele af lovforslaget. Det er vigtigt, at Metroselskabet løfter opgaverne knyttet til nabopakken umiddelbart efter, at denne træder i kraft.

Der bør ikke være borgere, der stilles ringere efter de nye regler i forhold til eksisterende regler om kompensation og genhusning. Ligeledes er det vigtigt for Københavns Kommune, at det sikres, at der ikke sker modregning i sociale ydelser for modtaget kompensation.

Det er vigtigt for byens borgere og kommunen som miljø- og tilsynsmyndighed, at den nye bekendtgørelses rammer for miljøbelastningen bliver gennemsigtige og præcise i deres indhold og omfang. Derfor bør udstedelsen af generelle rammer for metrobyggeriets miljøbelastning ske snarest muligt med inddragelse af såvel Københavns Kom-

mune som Frederiksberg Kommune udover embedslægen og Miljøministeriet.

Københavns Kommune anbefaler, at det også i den fremtidige regulering sikres, at metrobyggeriet i en miljømæssig sammenhæng lever op til princippet om anvendelse af den bedste tilgængelige teknologi, som i nuværende påbud.

For at sikre, at interimperioden – altså fra nu og frem til vedtagelse af lovforslag og udstedelse af de fornødne forskrifter – skal være så kort som mulig med behørig overholdelse af alle formalia, vil Københavns Kommune opfordre transportministeren til at foranledige miljøministeren til at udnytte den allerede eksisterende bemyndigelse i vandforsyningslovens § 78, stk. 5 frem for at skulle afvente en supplerende VVM for at vedtage lovforslaget § 14 c. stk. 1 in fine. Dette i lyset af, at kommunen forventes, at have meddelt de nødvendige grundvandssænkningstilladelser i løbet af foråret og altså inden de nye regler forventes at træde i kraft.

### **Hidtidig regulering i Københavns Kommune**

Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har løbende, indenfor de gældende juridiske og reguleringsmæssige rammer, tilstræbt en effektiv udstedelse af påbud på baggrund af Metroselskabets ansøgninger og samt et effektivt tilsyn med byggeriet af Cityringen. Det er ikke Københavns Kommunes opfattelse, at Københavns Kommunes myndighedsbehandling har forsinket Cityringen. Det fremgår også af Metroselskabets notat til ejerne af 18. februar 2014, at entreprenøren i sommeren 2013 overfor Metroselskabet bekræftede, at Cityringens tidsplan kunne overholdes under forudsætning af de af kommunerne besluttede udvidelser af arbejdstiderne.

Indtil lovændringen er vedtaget og trådt i kraft kan og skal Københavns Kommune fortsat regulere byggeriet med påbud og tilladelser i overensstemmelse med gældende regler, herunder også under hensyntagen til Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser.

### *Tidligere regulering efter forskrift*

Ved udarbejdelsen af VVM-redegørelse og indgåelse af kontrakt for Cityringen var det forudsat, at støj fra byggeriet ville blive reguleret med udgangspunkt i den kommunale forskrift for bygge- og anlægsvirksomhed.

Den 1. juli 2012 blev den bekendtgørelse, som forskrifterne udstedes i henhold til, ændret. Der blev indsat en ny specifik hjemmel til udarbejdelse af kommunale forskrifter for midlertidige bygge- og anlægsaktiviteter. Derfor vurderede Københavns Kommune, at Metroselskabets behov for langvarige tilladelser til udvidede

støjgrænser og udvidede arbejdstider juridisk set ikke kunne rummes inden for dispensationsmulighederne i den gamle forskrift.

På denne baggrund vedtog Borgerrepræsentationen en revideret, ny forskrift for bygge- og anlægsaktiviteter den 11. oktober 2012, som kun omfatter midlertidige aktiviteter. Store langvarige projekter som Cityringen er derfor ikke omfattet af den nye forskrift. Københavns Kommune har derfor anvendt bestemmelserne i miljøbeskyttelseslovens § 42 til regulering af støjgenerne fra projektet.

Frederiksberg Kommune er, på baggrund af en drøftelse med Miljøstyrelsen, gået over til en regulering som omfatter både brug af forskrift og miljøbeskyttelseslovens § 42. Særligt støjende aftenaktiviteter reguleres således efter § 42. Øvrige aktiviteter reguleres forsat efter en kommunal fastsat forskrift.

#### *Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser*

Natur- og Miljøklagenævnet har den 5. februar 2014 fundet, at Københavns Kommunes "Rammer for udmøntning af BR-beslutning om fremskyndelse af anlægsarbejderne i Cityringen" burde have været miljøvurderet og at påbud udstedt i henhold til disse rammer derfor er ugyldige. Transportministeriet har med brev af 9. oktober 2013 oplyst, at spørgsmålet om miljøvurdering, men ikke VVM, blev genstand for prøvelse i Natur- og Miljøklagenævnet og ikke i Transportministeriet, som anført i Transportministeriets brev af 27. juni 2013. Det skal bemærkes, at "Rammer for udmøntning af BR-beslutning om fremskyndelse af anlægsarbejderne i Cityringen" er et frivilligt tilvejebragt administrationsgrundlag og er derfor ikke en forudsætning for, at Københavns Kommune kan udstede påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42.

#### **VVM-redegørelse og miljøvurdering**

I lovforslagets § 1, nr. 2, 3, 4 og 5 foreslås fremgangsmåden for udarbejdelse af supplerende VVM-redegørelser og eventuelt gennemførelse af fornyet miljøvurdering ændret.

#### *Supplerende VVM-redegørelse*

Den supplerende VVM-proces belyser de miljømæssige konsekvenser ved det nye reguleringsregime og giver mulighed for høring og borgerinddragelse.

Det er positivt, at der med lovforslaget tilstræbes større klarhed omkring VVM- og miljøvurderingsprocessen for ændringer af byggeriet af Cityringen.

Københavns Kommune ser frem til at blive inddraget i høringen over den supplerende VVM vedrørende de udvidede arbejdstider som blev tiltrådt af Borgerrepræsentationen 19. juni 2013. Ligeledes er det vigtigt for Københavns Kommune det af den supplerende VVM-

redegørelse fremgår, hvor og hvilke forudsætninger der er ændret i forhold til den oprindelige VVM-redegørelse.

Det er desuden vigtigt for Københavns Kommune, at afledte konsekvenser ved det ændrede reguleringsregime, fx ændrede vilkår for lastbilkørsel til og fra byggepladserne og trafikafvikling i øvrigt i forbindelse med anlægsprojektet behandles i den supplerende VVM-redegørelse.

#### *Afgrening til Nordhavn*

Det fremgår af lovforslaget, at de foreslåede bestemmelser om udstedelse af regler om forurening og gener fra byggepladserne, kompensation mv. også vil finde anvendelse på anlægget af afgreningen til Nordhavn. Desuden fremgår det, at de foreslåede regler om supplerende miljømæssig vurdering af ændringer i anlægget af Cityringen ikke gælder for afgreningen til Nordhavn. Denne opdeling er efter Københavns Kommunes opfattelse uhensigtsmæssig.

Transportministeriet bør have kompetencen til, eksempelvis gennem supplerende miljømæssige vurderinger, i forbindelse med udstedelsen af regler om forurening og gener fra byggepladserne, også at tage stilling til eventuelle ændringer i udførelsen af afgreningen til Nordhavn. Det kan fx ske ved, at den foreslåede § 3, stk. 6 også kommer til at gælde afgreningen til Nordhavn. På den måde sikres, at alle Cityringens arbejdspladser inkl. afgreningen til Nordhavn, fremadrettet håndteres ens. Endvidere er det Københavns Kommunes opfattelse, at en eventuel etablering af et afgreningskammer for metro til Sydhavn bør være omfattet af den foreslåede § 3 stk. 6.

#### **Generelle rammer for metrobyggeriets miljøbelastning**

Med bestemmelserne i lovforslagets § 14 a, stk. 1 og 2 bemyndiges transportministeren til helt eller delvist at sætte bestemmelserne i miljøbeskyttelsesloven samt regler og afgørelser i medfør heraf ud af kraft. Det fremgår således, at Københavns og Frederiksberg Kommuner herefter ikke længere har opgaven med at regulere de enkelte byggepladser og faser i byggeriet individuelt efter miljøbeskyttelseslovens regler. I stedet vil transportministeren fastlægge generelle rammer for metrobyggeriets miljøbelastning i en bekendtgørelse. Københavns Kommune bemærker, at regulering af de enkelte byggepladser ikke kun omhandler støj, men også støv, luft, vibrationer, kapitel 5 anlæg, muck, jord, affald, kemikalier og grundvand.

Det er vigtigt for byens borgere og kommunen, som miljø- og tilsynsmyndighed, at den nye bekendtgørelses rammer bliver gennemsigtige og præcise i deres indhold og omfang.

Københavns Kommune anbefaler, at det også ved regulering ved bekendtgørelse sikres, at Metroselskabet lever op til princippet om anvendelse af den bedste tilgængelige teknologi.

Det er Københavns Kommunens miljømyndigheds erfaring, at der forsat vil kunne opstå situationer, hvor Metroselskabet har brug for at kunne få dispensation fra fastlagte rammer grundet særlige byggetekniske, sikkerhedsmæssige eller fremdriftsmæssige udfordringer. Kommunen vil derfor opfordre til, at det klart vil fremgå af bekendtgørelsen, at det er transportministeren som vil kunne dispensere fra de fastsatte rammer i loven eller i regler udstedt med hjemmel i lovens § 14 a.

Københavns Kommune skal anbefale, at der ved udnyttelse af bemyndigelsen til at fastsætte rammeforskrifter indarbejdes bestemmelser om egenkontrol og regelmæssig afrapportering heraf til tilsynsmyndighederne.

Det fremgår af bemærkningerne, at reglerne skal gælde specifikt for Cityringens 21 byggepladser. For en ordens skyld bør det fremgå, at bestemmelserne gælder hele byggeriet af Cityringen, inklusiv tunneler og de kommende 3 byggepladser på Nordhavnsafgreningen.

### **Miljøbeskyttelsesloven**

Københavns Kommune skal påpege, at følgende gener og forureningskilder umiddelbart reguleres af bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven; *støj, støv, luft, vibrationer, kapitel 5 anlæg, muck, jord, affald, kemikalier og grundvand.*

#### *Støj*

De faktiske ansøgninger fra Metroselskabet har vist et behov for at fastsætte støjgrænser for de enkelte byggepladser og aktiviteter væsentligt højere end de vejledende grænseværdier og oplysninger om støjniveauer, som indgik i Metroselskabets ansøgning om udvidet arbejdstid i foråret 2013.

Københavns Kommune skal anbefale, at der ved fastsættelse af støjgrænser lægges vægt på de betydelige gener fra aften- og natarbejde, som arbejdet påfører naboerne, og at støjen særligt i nattetimerne begrænses mest muligt. Her bør det haves for øje, at det vil være vanskeligt at føre et effektivt tilsyn med aktiviteter på de enkelte byggepladser, såfremt der kun fastsættes støjgrænser og ikke tilsvarende, i hvert fald i aften og nattetimerne, reguleres på aktiviteter.

Anvendelse af visse entreprenørmaskiner medfører tydeligt hørbare toner. Det er på denne baggrund, at der indgår et tone- og impulstillæg på 5 dB(A) i de fastsatte støjgrænser. Såfremt tone og impulstillægget fastholdes, er Københavns Kommune er enig i, at der ikke er behov

for at fastsætte en særlig grænse for lavfrekvent støj, da den lavfrekvente støj indgår i det samlede støjbillede.

Det fremgår endvidere af lovforslagets bemærkninger, at en forskrifts grænseværdier så vidt muligt vil basere sig på kendte vejledende maksimale grænseværdier. Dette ville medføre, at der i praksis fastsættes støjgrænser for byggepladser i intervallet mellem 60 dB(A) og 70 dB(A) i dagperioden (kl. 07.00 – 18.00) på hverdage, mens der fastsættes væsentligt lavere støjgrænser uden for dette tidsrum, ca. 40 dB(A). I disse værdier er indeholdt et evt. tillæg for toner og impulser.

De faktiske ansøgninger fra Metroselskabet har imidlertid vist et behov for at fastsætte støjgrænser for de enkelte byggepladser og aktiviteter væsentligt højere. Således udføres der aktiviteter på en række byggepladser i dagtimerne, der medfører et støjbidrag på mellem 85 dB(A) og 95 dB(A), medens der i aften timerne ansøges om støjniveauer på indtil 90 dB(A). På enkelte byggepladser er der endvidere ansøgt om tilladelse til natarbejde med et støjbidrag på indtil 84 dB(A). De her anførte støjværdier indeholder et 5 dB(A) tillæg for toner og impulser. Kun meget få aktiviteter på de enkelte byggepladser medfører et støjbidrag, der ligger indenfor rammerne af de vejledende grænseværdier.

Der synes ikke at være overensstemmelse mellem ønsket om, at reglerne udstedt af transportministeren tager udgangspunkt i metodikken, som fremgår af Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, ”Beregning af ekstern støj fra virksomheder” og det forhold, at der ikke længere skal udarbejdes individuelle støjredegørelser (prøvningsrapporter) for de enkelte byggepladser, som det fremgår af lovforslagets bemærkninger til de enkelte bestemmelser.

Københavns Kommune skal anbefale, at der ved udnyttelse af bemyndigelsen til at fastsætte rammeforskrifter indarbejdes bestemmelser om egenkontrol og regelmæssig afrapportering heraf til tilsynsmyndighederne.

#### *Støv, luftforurening og vibrationer*

Københavns Kommune skal ved fastsættelse af generelle grænseværdier for disse forureninger anbefale, at eventuelle grænseværdier fastsættes på baggrund af de bedst muligt forureningsbekæmpende foranstaltninger.

Særligt ved vibrationer bør der tages konkrete hensyn til påvirkningerne af naboer, således at varige skader, herunder bygningsskader, undgås. Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at sådanne skader ikke er dækket af kompensationerne indeholdt i lovforslagets § 14 b, hvorfor det bør overvejes om der kan fastsættes regler for en hurtig adgang til få behandlet sådanne erstatningsager. I den forbin-

delse kunne det også entydigt fastlægges, om sådanne sager skal rettes mod hovedentreprenør eller Metroselskabet.

Også i forhold til disse forureninger bør rammebestemmelser indeholde bestemmelser om egenkontrol og regelmæssig afrapportering heraf til tilsynsmyndighederne.

#### *Kapitel 5 anlæg*

Københavns Kommune kan tiltræde, at disse anlæg fortsat skal godkendes efter miljøbeskyttelseslovens almindelige regler.

#### *Jord/Muck*

Københavns Kommune anbefaler, at regulering af affald fra projektet også fremadrettet sker på baggrund af regler svarende til miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser.

#### *Affald*

Københavns Kommune anbefaler, at regulering af affald fra projektet også fremadrettet sker på baggrund af regler svarende til miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser.

#### *Kemikalier, anvendelse i undergrund og i forbindelse med vand*

Den i lovforslagets § 14 c, stk. 3 indsatte bestemmelse kan lovteknisk indføjes i lovforslagets § 14 a, og der kan indsættes bestemmelse om, at afslag på tilladelser eller vilkårene for en tilladelse også efter disse regler kan indbringes for miljøministeren eller den, som miljøministeren bemyndiger hertil.

Københavns Kommune anbefaler, at regulering af anvendelsen af kemikalier i undergrund og i forbindelse med vand også sker på baggrund af regler svarende til miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser. I miljøbeskyttelsessammenhæng er det et centralt element, at der bliver foretaget screening af indholdsstofferne i de ansøgte produkter med henblik på en vurdering af risici for jord- eller grundvandsforureninger.

#### *Grundvand, reinfiltration, tilslutning til kloak og udledning til vandområder*

Det bør overvejes, om tilladelser til reinfiltration, tilslutning til kloak og udledning til vandområder, som alle meddeles efter miljøbeskyttelseslovens regler, rettelig bør indskrives i lovforslagets § 14 a. Københavns Kommune er enig i, at krav og foranstaltninger til beskyttelse af grundvandet og omgivelserne skal fastsættes efter regler svarende til de nuværende i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser.

Lovforslagets § 14 c synes ikke at indeholde bestemmelser, der generelt ophæver vandforsyningsloven, svarende til lovforslagets § 14 a,

stk. 2 for miljøbeskyttelseslovens vedkommende, og der kan derfor opstå regelsammenstød.

Som anført ovenfor foreslår Københavns Kommune derfor, at bestemmelsen alene omfatter grundvandsarbejder og tilladelser til boringer efter bestemmelserne i vandforsyningsloven.

For at sikre, at interimperioden – altså fra nu og frem til vedtagelse af lovforslag og udstedelse af de fornødne forskrifter – skal være så kort som mulig med behørig overholdelse af alle formalia, vil Københavns Kommune opfordre transportministeren til at foranledige miljøministeren til at udnytte den allerede eksisterende bemyndigelse i vandforsyningslovens § 78, stk. 5 frem for at skulle afvente en supplerende VVM for at vedtage lovforslaget § 14 c. stk. 1 in fine. Dette i lyset af, at Kommunen forventes, at have meddelt de nødvendige grundvands-sænkningstilladelser i løbet af foråret og altså inden de nye regler forventes at træde i kraft.

### ***Tilsyn og sanktioner***

Københavns Kommune har siden den udvidede arbejdstid blevet igangsat i sommeren 2013 ført et intensivt tilsyn med metrobyggepladserne. Således har Center for Miljøbeskyttelse gennemført ca. 4.400 tilsyn frem til medio marts 2014. I perioden er der afgivet 28 stop ordre, hvor arbejdet er blevet stoppet på foranledning af tilsynsmedarbejdere. Endvidere har tilsynet medført en række indskærpelser og to politianmeldelse for manglende overholdelse af påbud til regulering af støj.

### ***Tilsyn***

Københavns Kommune finder det afgørende af hensyn til naboerne og miljøet, at der skabes muligheder for at gennemføre et effektivt tilsyn og sikre retshåndhævelse omkring metrobyggeriet.

Det bør holdes for øje, at det vil være vanskeligt at føre et effektivt tilsyn med aktiviteter på de enkelte byggepladser, såfremt der kun fastsættes støjgrænser og ikke tilsvarende, i hvert fald i aften og nat-timerne, reguleres på aktiviteter.

Københavns Kommune anbefaler, at regler svarende til hele miljøbeskyttelseslovens kapitel 9 og vandforsyningslovens kapitel 10 og 11 med tilhørende bekendtgørelser, eventuelt i tillempet form, danner grundlag for det fremtidige tilsynsarbejde.

Københavns Kommune anbefaler desuden, at der ved udnyttelse af bemyndigelsen til at fastsætte rammeforskrifter indarbejdes bestemmelser om egenkontrol og regelmæssig afrapportering heraf til tilsynsmyndighederne



### *Klager over tilsyn*

Københavns Kommune ser også, at der i lovforslaget er et behov for, at det fremgår klart, hvortil der kan klages over støj fra byggeriet og over det tilsyn, som udføres af kommunerne. Det bør fremgå, om der kan klages til Statsforvaltningen eller anden statslig myndighed over kommunernes tilsyn.

### *Sanktioner*

I lovforslagets § 14 a stk. 3 fremgår det, at Transportministeriet lægger op til, at der ved manglende overholdelse af forskrifternes regler kan fastsætte straf i form af bøder. Kommunen finder, at sanktioner for manglende overholdelse er et vigtigt håndhævelsesinstrument, og sanktionerne må nødvendigvis være af en karakter og af et omfang, så det i realiteternes verden har en præventiv effekt. Kommunen vil derfor opfordre til, at sanktionerne bliver af væsentlig karakter og at det samtidig overvejes om, der i de fremtidige regler kan indsættes et bødekatalog.

I forhold til retshåndhævelse anbefales det, at der fastsættes regler om mulighed for udstedelse af administrative bødeforlæg svarende til regler i fx arbejdsmiljølovens § 82 a.

Herudover kunne det overvejes at fastsætte regler svarende indholdsmæssigt til Miljøbeskyttelseslovens § 73, stk. 3 i tillempet form, således at indberetningen sker til ejerkredsen på regelmæssig basis. En sådan ordning ville medføre, at ejerkredsen fik indberetning om tilsynsvirksomheden, herunder resultaterne af målinger og undersøgelser samt om overtrædelser af regelsættet.

I tillæg til ovenstående omkring finder Københavns kommune endeligt, at det kunne være formålstjenligt også at undersøge andre instrumenter, der kunne bidrage til en bedre fælles forståelse mellem de forskellige aktører omkring rammerne for anlægsbyggeriet. Derfor kan det foreslås, at Transportministeriet i et kommende regelgrundlag indfører, at ved væsentlige overskridelser eller ved gentagne overskridelse vil Transportministeriet tage ansvar for at indkalde Metroselskabet og kommunerne til drøftelser omkring de opståede problemstillinger.

### **Nabopakken**

#### *Implementering*

Københavns Kommune vil som nævnt indledningsvis opfordre til, at tiltagene i nabopakken implementeres snarest muligt af hensyn til de berørte naboer. Københavns Kommune vil i denne forbindelse henlede opmærksomheden på, at det er afgørende, at Metroselskabet sikrer, at selskabet har de nødvendige ressourcer til hurtigt og effektivt at behandle de sager, der vil opstå efter nabopakken.

#### *Forhold til byfornyelseslovgivningen*

På baggrund af lovforslagets bestemmelser, det brede folketingsflertal, som angiveligt står bag forslaget, og de processuelle forhold som gør sig gældende i forbindelse med en kondemnering, er det vurderet, at en kondemnering vil være uproportional. Sagsbehandlingen efter byfornyelsesloven vedr. eventuel kondemnering af boliger berørt af metrobyggeriet er således stillet i bero. Ressortministeriet er orienteret om kommunens vurdering.

#### *Hjemmelsgrundlag for kommunal anvisning af boliger*

Der bør indsættes en supplerende hjemmel for at sikre, at kommunen er berettiget til at anvende såvel de boliger, som kommunen har anvisningsret til efter almenboligloven, som lejligheder, kommunen får til rådighed efter byfornyelsesloven, til genhusning af naboer berørt af metrobyggeriet efter lovforslaget § 14 b stk. 2.

Kommunen påregner at kunne anvende de boliger, som er ”til overs”, når kommunens gældende forpligtelser til boligsocial anvisning og anvisning i forbindelse med byfornyelse, er anvendt. Det drejer sig formentlig om ca. 800 boliger af forskellig størrelse, pris og beliggenhed, der vil være til rådighed. Der må i forlængelse heraf tages forbehold for, at kommunen kan skaffe et tilstrækkeligt antal boliger, der matcher de genhusningsberettigedes ønsker/behov, efter almenboligloven og byfornyelsesloven. Alternativt må der tilvejebringes boliger på det private udlejningsmarked.

Det bør præciseres, at alle omkostningerne til genhusning betales af Metroselskabet herunder honorar til genhusningsadministratoren, husleje, tomgang, flytteudgifter, istandsættelse ved fraflytning mm. Metroselskabet skal hæfte direkte overfor kommunen for udgifterne. Kommunen påregner at administrere genhusningen efter de retningslinjer og den praksis, der gælder for midlertidig genhusning i forbindelse med byfornyelsen.

De genhusningsberettigede forudsættes at opnå kommunens tilladelse efter boligreguleringslovens § 47 til at tage to boliger i den samme kommune i anvendelse.

Kommunen kan endelig opfordre til, at det overvejes, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at undtage nabopakkens bestemmelser, såfremt naboerne alene pågår i dagtimerne eller om der for særlige tilfælde også bør være en mulighed for, at lovens regler finder anvendelse ved for eksempel særlige støjgener over en længere periode, uanset at dette alene sker i dagtimerne.

#### *Tilsyn med lejligheder*

Endelig bør vilkårene for og tilsynet med de genhusede naboers tomme lejligheder præciseres. Tilsynet med at boligen ikke benyttes til beboelse eller lejes ud til anden side bør præciseres, herunder om

boligerne til kan anvendes i erhvervsmæssigt øjemed. Dette bør umiddelbart være et forhold mellem ejeren/beboeren og Metroselskabet, da Metroselskabet yder den pågældende erstatning til beboeren.

#### *Kompensationer*

Som oplyst indledningsvist, lægger Københavns Kommune vægt på, at der ikke bør være borgere, der stilles ringere efter de nye regler i forhold til eksisterende regler om kompensation og genhusning. Københavns Kommune forventer, at flere borgere vil være berettigede til genhusning eller til kompensation efter de nye regler end efter de gældende regler, også i betragtning af, at der foreslås afsat betydeligt flere midler til formålet.”

Fx fremgår det af lovforslaget, at tillægget for toner og impulser på 5dB(A) ikke skal indgå i de fastsatte støjgrænser. Københavns Kommune vurderer, at dette kan medføre, at kredsen af kompensationsberettigede indsnævres i forhold til i dag.

Det fremgår af bemærkningerne, at kompensationer efter gennemførelse af lovforslaget skal opgøres på baggrund af de maksimalt tilladte støjniveauer og at kredsen af kompensationsberettigede naboer også fremadrettet skal fastlægges på baggrund af støjudbredelseskort.

Københavns Kommune lægger vægt på, at nye støjudbredelsesberegninger ikke må give anledning til, at allerede tilbudte og indgåede kompensationsaftaler justeres i nedadgående retning, da dette vil skabe usikkerhed om den enkelte borgers situation.

Københavns Kommune anbefaler, at der fastsættes regler om de boliger, som vil være berettiget til kompensation på baggrund af støjudbredelseskort fra to eller flere byggepladser. I den forbindelse bør det overvejes hvilken konsekvenser det skal have, at en ændring af støjforholdene på en byggeplads ikke nødvendigvis har samme virkning på den anden eller de andre byggepladser.

Af bemærkninger fremgår, at kompensationen alene fastsættes på baggrund af støjen, men også omfatter samtlige gener forbundet med metrobyggeriet, herunder gener i form af støj, støv, lys vibrationer, muddersprøjt, manglende ventilation, mv.

Københavns Kommune anbefaler, at de kommende regler også tager højde for den situation, at boliger kan rammes af naboretlige gener uden at være generet af støj. Eller den situation, at boligen ligger inden for støjudbredelseskortets rammer, men i den nedre ende for så vidt angår støj, samtidig er udsat for en meget væsentlig anden gene, som efter almindelige naboretlige regler vil berettige til en højere erstatning.

Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at hvis der åbnes op for fx en højere støj end den, der ligger til grund for den hidtil udbetalte kompensation justeres kompensationen, fra det tidspunkt hvor ændringer træder i kraft. Det er uklart om tilsvarende finder anvendelse, såfremt støjniveauet bliver lavere.

Endvidere fremgår det af bemærkningerne, at kompensationer forudsættes udbetalt månedsvis forud. I henhold til Ekspropriationskommissionens principbeslutning af 10. juli 2013 udbetales førstegangskompensationer 3 måneder forud, hvilket giver berørte beboere frihed til at vælge afværgeforanstaltning. Københavns Kommune anbefaler, at denne ordning videreføres.

#### *Kontanthjælp*

§ 14 b, stk. 5, henviser til kompensation og beløb ydet ved genhusning efter § 14 b, stk. 1 og 2, der forudsætter, at der indgås en aftale mellem Metroselskabet I/S og den berørte beboer. Hvis en sådan aftale ikke kan indgås, kan beboeren indbringe sagen for Ekspropriationskommissionen, jf. § 14 b, stk. 3. Da § 14 b, stk. 3, udgør en selvstændig hjemmel for Ekspropriationskommissionens afgørelser vil en eventuel merkompensation eller et merbeløb ved genhusning ifølge lovforslagets nuværende udformning ikke være beskyttet mod modregning i borgerens kontanthjælp eller andre formue- eller indtægtsafhængige sociale ydelser.

Det samme gælder, såfremt Ekspropriationskommissionens afgørelser indbringes for Taksationskommissionen, eller såfremt borgeren ved et efterfølgende civilt søgsmål får tilkendt en erstatning efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

§ 14 b, stk. 5, bør derfor udformes således, at bestemmelsen også omfatter kompensation og beløb for gener ved anlæg af Cityringen tilkendt i medfør af § 14 b, stk. 3, samt kompensation eller beløb tilkendt af Taksationskommissionen eller ved de almindelige domstole, jf. lovforslagets § 17 b.

#### *Skattetekniske forhold*

Københavns Kommune anbefaler, at bestemmelsen i lovforslagets § 14 b, stk. 5 in fine også regulerer allerede udbetalte kompensationer for gener i forbindelse med anlægget af Cityringen.

Endvidere anbefaler Københavns Kommune, at det afdækkes om rådigheden over to beboelser ved en borgers benyttelse af genhusningsmuligheden kan have utilsigtede skattemæssige konsekvenser.

#### *Uenighed, afgørelser om kompensation m.v.*

I afsnittet om ”uenighed, afgørelse om kompensation mv.” fremgår det, at borgerne også fremadrettet skal have mulighed for at indbringe

uenigheder med Metroselskabet for Ekspropriationskommissionen. Det bør overvejes, om der kan findes alternativer til denne prøvelsesadgang. Da kompensationer fremadrettet agtes fastsat ved lov eller med hjemmel i lov er forholdet mellem Metroselskabet og berørte borgere ikke længere reguleret af naborettens regler. Særligt da det af bemærkningerne fremgår, at Ekspropriationskommissionen er forpligtet til at behandle sager med udgangspunkt i Cityring-loven og de regler om kompensation, som transportministeren udsteder. I den forbindelse bør det klarlægges om, naborettens almindelige regler sættes ud af kraft, således at hvis en borger ligger indenfor kredsen af erstatningsberettigede, så er denne borger afskåret fra at kræve erstatning efter de almindelige naboretlige regler. Såfremt dette ikke er tilfældet bør det klarlægges om spørgsmålet erstatning efter naborettens almindelige regler kan prøves administrativt eller spørgsmålet alene kan indbringes for domstolene.

Københavns Kommune anbefaler, at klager behandles smidigt, indenfor rimelig tid og uden væsentlige udgifter for de berørte borgere. Ekspropriationskommission har i orienteringen ”Kort om Ekspropriationskommissionens principafgørelse om aften- og døgnarbejde på MetroCityringen” oplyst, at skulle sagerne håndteres traditionelt indenfor naboretten, ville alle berørte beboere individuelt skulle indbringe deres sag for Ekspropriationskommissionen med et langvarigt sagsforløb til følge. Det samme må antages at gøre sig gældende ved uenigheder. I og med at kredsen af erstatningsberettigede forventelig udvides med lovforslaget, ville sagsbehandlingen muligvis blive endnu længere.

### **Afslutning**

Københavns Kommune uddyber gerne ovenstående bemærkninger og bidrager gerne til arbejdet med at udforme de reguleringsmæssige rammer for metrobyggeriet på baggrund af de hidtidige erfaringer.

På grund af tidsfristen for afgivelse af høringssvar sendes forvaltningens foreløbige høringssvar til Transportministeriet med forbehold for Borgerrepræsentationens godkendelse. Københavns Kommunes Økonomiudvalg godkendte høringssvaret på sit møde 25. marts 2014 og Borgerrepræsentationen forventes at behandle sagen på sit møde den 10. april 2014.