



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

E-mail: metrokontor@trm.dk

22-05-2014

Sagsnr.  
2014-0093646

Dokumentnr.  
2014-0093646-2

## **Høringssvar vedr. ny regulering af byggeriet af Cityringen**

### **Baggrund**

Transportministeriets ”Supplerende VVM for Cityringen” er i høring til den 5. juni 2014. Samtidig er Transportministeriets ”Udkast til bekendtgørelse om kompensation, genhusning eller overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen (Nabopakkebekendtgørelsen)” og ”Bekendtgørelse om forurening og gener fra anlægget af Cityringen (Byggepladsbekendtgørelsen)” i høring frem til 6. juni 2014.

Nedenstående er et samlet høringssvar på den supplerende VVM og de to bekendtgørelser, som udmønter den del af regulering af byggeriet af Cityringen, som følger af de foreslåede ændringer af ”Lov om en Cityring”.

Nærværende bemærkninger til den supplerende VVM for Cityringen, Nabopakkebekendtgørelsen og Byggepladsbekendtgørelsen skal læses i lyset af Borgerrepræsentationens tidligere beslutninger, i særdeleshed Københavns Kommunes høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af Lov om en Cityring og Københavns Kommunes Borgerrepræsentations beslutning af 19. juni 2013 om godkendelse af Metroselskabets anmodning om udvidet arbejdstid.

Det er et gennemgående element i Borgerrepræsentationens vedtagelser, at borgerne skal beskyttes mest muligt mod støjen fra anlægsarbejdet samtidig med, at projektets fremdrift sikres. Tilsvarende bør der ikke være borgere, der stilles ringere efter de nye regler i forhold til eksisterende regler om kompensation og genhusning.

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

Københavns Kommune uddyber gerne nedenstående bemærkninger på et møde eller på anden vis.

**Center for Byudvikling**

Rådhuset  
1599 København V

**Baggrunden for Københavns Kommunes nuværende regulering**  
Miljøaktivitetsbekendtgørelsen, som ligger til grund for Københavns Kommunes forskrift for bygge- og anlægsvirksomhed, blev ændret den 1. juli 2012. Dette betød, at Københavns Kommune ikke kunne fortsætte sin regulering af Cityringsbyggeriet efter forskriften, men var nødsaget til at overgå til regulering efter miljøbeskyttelseslovens § 42. Der henvises til Københavns Kommunes høringssvar af 10. april 2014 for en nærmere beskrivelse.

### **Støjniveauer for Cityringens byggepladser**

De støjgrænser, som fastlægges i Nabopakkebekendtgørelsen og Byggepladsbekendtgørelsen, er afgørende for både omfanget af nabogener og naboernes ret til kompensationer.

Københavns Kommune lægger generelt vægt på, at støjgener i aften- og nattetimerne begrænses mest muligt. Ansøgninger fra Metroselskabet til Københavns Kommune har vist et behov for at fastsætte støjgrænser for de enkelte byggepladser og aktiviteter væsentligt højere end både de vejledende grænseværdier og de oplysninger om støjniveauer, som indgik i Metroselskabets ansøgning til Københavns Kommune om udvidet arbejdstid i foråret 2013.

Københavns Kommune finder det derfor afgørende, at beskrivelsen af aktiviteterne er entydig, 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 konstaterer, at støjberegningerne i den supplerende VVM-redegørelse og Byggepladsbekendtgørelsen afviger fra de støjberegninger, der anvendes i forbindelse med Københavns Kommunes udstedelse af påbud for arbejdet. Afvigelserne vurderes at skyldes bl.a. ændrede beregningsforudsætninger i form af antal støj-kilder, støjklidernes art, kildestyrker, driftstider, bevægelige støjklid-ers ruter på byggepladserne samt midlingstider.

I det omfang at beregningsmetoden afviger fra Miljøstyrelsens vejledning om måling og beregning af ekstern støj, bør det fremgå klart af bekendtgørelserne. Københavns Kommune finder det væsentligt, at der i beskrivelsen af de fremtidige støjef effekter fra byggepladsen og reguleringen i Byggepladsbekendtgørelsen og Nabopakkebekendtgørelsen foreligger et sammenhængende grundlag, så der ikke kan opstå tvivl om grundlaget for reguleringen og for naboernes mulighed for at modtage kompensationer.

Særligt bemærker Københavns Kommune, at der hverken i den supplerende VVM-redegørelse, Byggepladsbekendtgørelsen eller Nabopakkebekendtgørelsen indgår tillæg på 5dB(A) for toner og impulser.

Det fremgår af Nabopakkebekendtgørelsen, at der ved fastsættelsen af kompensation er taget hensyn til, at det er bygge- og anlægsstøj, der indeholder toner og impulser. I Miljøstyrelsens vejledninger er angivet at der i forbindelse med byggepladsaktiviteter skal gives et tillæg for toner og impulser, såfremt aktiviteterne på pladserne giver anledning til toner og/eller impuls.

Københavns Kommune noterer sig, at det fremgår af Nabopakkebekendtgørelsen (§ 4 stk. 2), at de støjbredelseskort, 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 kompensation af naboerne baserer sig på støjbredelseskort, som vil blive udarbejdet efter Miljøstyrelsens vejledninger, eller om støjbredelseskortene baseres på de støjberegninger, der ligger som forudsætning for den supplerende VVM og grænseværdierne i Byggepladsbekendtgørelsen.

Københavns Kommune konstaterer således, at Byggepladsbekendtgørelsens §§5, 6 og bilag 3 betyder, at de fastsatte støjgrænser ikke gælder for en række konkrete bygge- og anlægsaktiviteter af kortere varighed. Støjbidrag fra disse aktiviteter indgår således ikke i beregningen og fastlæggelsen af støjgrænserne for byggeriet eller fastlæggelsen af kompensationer og muligheder for genhusning. Det betyder konkret, at der er væsentlig støjende aktiviteter, som ikke indgår i fastlæggelsen af det støjniveau, som udløser kompensation. Derfor bør det sikres, at omfanget af disse aktiviteter begrænses mest muligt.

Naboerne kan i kortere perioder, når de i Byggepladsbekendtgørelsens bilag 3 beskrevne korterevarende byggeaktiviteter foregår, blive udsat for støj om aftenen og natten, der er højere end de støjgrænser, der er lagt til grund for afgørelser om kompensation for den enkelte bolig i medfør af Nabopakkebekendtgørelsen.

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

Kommunen finder, at det bl.a. af hensyn til naboerne og mulighederne for en effektiv håndhævelse af de nye regler bør præciseres, hvad der i Byggepladsbekendtgørelsens §§ 4-6 og bilag 3 forstås med ”kort varighed”, ”nødvendig”, og om der er nogen begrænsninger for med

hvilken hyppighed, sådanne aktiviteter kan gennemføres på de enkelte byggepladser. Både omfanget og hyppigheden af byggeaktiviteter af den karakter, som fremgår af bilag 3, vil kunne have stor betydning for omfanget af de gener, som naboerne bliver udsat for ved byggepladserne. Det bør i Byggepladsbekendtgørelsen § 5 stk. 2 desuden præciseres, at 'hurtigst muligt' som udgangspunkt betyder inden arbejdet igangsættes.

Det fremgår, at aktiviteterne beskrevet i Byggepladsbekendtgørelsens bilag 3 tidligst må igangsættes 3 dage efter, at tilsynsmyndigheden er underrettet om, at aktiviteten påtænkes iværksat. Samme minimumsvarsel bør også omfatte de berørte naboer. Længere varsler er naturligvis at foretrække for såvel naboer som tilsynsmyndighed.

I henhold til den supplerende VVM-redegørelse og Byggepladsbekendtgørelsen kan der gennemføres aktiviteter på samtlige byggepladser om natten. På en række stationsarbejdspladser tillades støjniveauer på op til 55 dB(A) om natten (højere ved Marmorkirken). Der er tale om aktiviteter og støjniveauer, som ikke indgik i Metroselskabets ansøgning til Københavns Kommune i forbindelse med udvidet arbejdstid i april 2013.

Københavns Kommunes finder, som nævnt, at støj om natten bør begrænses mest muligt. Der fastsættes i Byggepladsbekendtgørelsen et maksimalniveau for støjen. Det er dog værd at bemærke, at et støjniveau på 65 dB(A) midlet over ét minut dels ligger på et niveau, som vil medføre, at naboer får forstyrret nattesøvnen, og dels vil være vanskeligt at kontrollere i praksis for tilsynsmyndigheden. Københavns Kommune skal derfor anbefale, at maksimalniveauet defineres på samme måde som ved anden støjregulering, hvor der arbejdes med et peak-niveau.

Det fremgår af den supplerende VVM-redegørelse, at ca. 8 % af befolkningen er stærkt søvnforstyrret ved et støjniveau (om natten) på 55 dB(A). Den endelige fastlæggelse af grænsen for, hvornår omkringboende er berettigede til genhusning bør derfor tage hensyn til høringssvar fra de relevante sundhedsfaglige myndigheder.

Københavns Kommune har bemærket, at bestemmelsen om maksimalniveau ikke gælder aktiviteter på døgnarbejdspladserne og på byggepladsen ved Marmorkirken, og at der uanset bestemmelsen vil kunne gennemføres aktiviteter, der omfattes af bestemmelserne i Byggepladsbekendtgørelsens §§ 5 og 6. Dette forhold understreger væsentligheden i behovet for i bekendtgørelsen at få fastlagt både omfanget og hyppigheden af byggeaktiviteter af den karakter, som fremgår af bekendtgørelsens bilag 3. Uden en sådan præcisering vil indholdet af bestemmelsen i § 5, stk. 2 være af begrænset betydning, og den vil være meget vanskelig at håndhæve.

Københavns Kommune har i øvrigt noteret sig, at de grænseværdier, som er angivet i bilag 2, ligger på et lavere niveau end de støjmålinger, som Københavns Kommune løbende har modtaget omkring allerede gennemførte, og sammenlignelige byggeaktiviteter. Det er efter kommunens opfattelse afgørende, at grænseværdierne i bilag 2 afspejler de reelle støjgener fra byggepladsen, da bekendtgørelsen ellers ikke giver mulighed for at gennemføre byggeaktiviteterne i et omfang, der sikrer projektets fortsatte fremdrift.

### **Egenkontrol, rapportering og tilsyn**

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

Københavns Kommune skal bemærke, at regulering som alene sker efter generelle støjrammer, som beskrevet i Byggepladsbekendtgørelsen vil betyde, at eventuel håndhævelse udelukkende vil kunne ske med tilbagevirkende kraft og med en vis forsinkelse.

Det skyldes, at støjmålinger udover byggepladsstøj også vil opfange baggrundsstøj fra f.eks. udrykningskøretøjer. Derfor skal målingerne altid analyseres konkret, inden de kan bruges i tilsynssammenhæng. Tilsynet vil således ikke umiddelbart og på stedet kunne gribe ind overfor støjende aktiviteter på byggepladserne på baggrund af generelt fastsatte støjrammer.

Skal tilsynsmyndigheden have mulighed for at gribe ind umiddelbart, konkret i 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 skal derfor opfordre til, at der udover de i Byggepladsbekendtgørelsen fastsatte støjrammer, også sker en konkret regulering af aktiviteter og materiel på byggepladserne i særdeleshed for aften- og natarbejde.

Også fastsættelse af maksimale støjgrænser (peaks) særlig i aften- og nattetimerne vil give bedre håndhævelsesmuligheder.

Såfremt der ikke reguleres på aktiviteter, er det afgørende, at Metroselskabet lever op til de forpligtigelser, der fremgår af Byggepladsbekendtgørelsens kapitel 4 i særdeleshed § 9, hvoraf det bl.a. fremgår, at Metroselskabet i tilfælde af akut, umiddelbar konstaterbar eller formodet overskridelse af de fastsatte støjniveauer, herunder støjende arbejder udover de tilladte tider, skal gribe ind og nedbringe støjen eller standse den aktivitet, der er årsag til overskridelsen af støjgrænsen. Tilsynsmyndigheden bør tilsvarende kunne gribe ind overfor entreprenøren og regler herfor bør fastsættes direkte i Byggepladsbekendtgørelsen.

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.

Københavns Kommune noterer sig, at Metroselskabet hvert kvartal overfor Transportministeriet skal redegøre for anvendelsen af BAT-princippet (bedste tilgængelige teknologi) og støjreducerende tiltag. Denne redegørelse bør også tilgå tilsynsmyndigheden.

Københavns Kommune finder det vigtigt, at de erfaringer der løbende bliver indhøstet fra gennemførelsen af forskellige, konkrete byggeaktiviteter, herunder f.eks. mulighed for at gennemføre yderligere støj-dæmpende foranstaltninger, generelt bringes i anvendelse på de enkelte byggepladser.

### **Håndhævelse**

Byggepladsbekendtgørelsens kapitel 5 beskriver de håndhævelsesredskaber, som kommunen vil have til rådighed for at sikre nabobeskyttelsen. Københavns Kommune konstaterer, at bestemmelserne er formuleret, så tilsynsmyndigheden har færre redskaber til rådighed, end myndigheden har efter de gældende regler i miljøbeskyttelseslovgivningen. Særligt har Københavns Kommune noteret sig, at tilsynsmyndigheden overfor Metroselskabet flere gange skal indskærpe og henstille, før det er muligt at foretage politianmeldelse af forhold, der er i strid med bekendtgørelsens regler. Af hensyn til en effektiv håndhævelse og nabobeskyttelse finder Københavns Kommune, at det må være tilstrækkeligt grundlag for en politianmeldelse, at Metroselskabet ikke har fulgt én indskærpelse fra tilsynsmyndigheden.

Af Byggepladsbekendtgørelsens §§ 13 og 14 fremgår det, at tilsynsmyndigheden kan pålægge Metroselskabet at gennemføre intensiveret kontrol af måleudstyret. Efter Københavns Kommunes opfattelse er det af hensyn til en effektiv håndhævelse af bestemmelserne i bekendtgørelsen ikke tilstrækkelig, at tilsynsmyndigheden kan stille krav til kontrol af måleudstyret ved byggepladserne. 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, så der er sikkerhed for, at den målte støj er repræsentativ for de aktuelle byggeaktiviteter på byggepladsen og for de støjgener, som naboerne eventuelt bliver udsat for.

Københavns Kommune finder desuden, at sanktioner for manglende overholdelse er et vigtigt håndhævelsesinstrument. Sanktionerne må nødvendigvis være af en karakter og af et omfang, så de har en præventiv effekt. Dette er endnu mere vigtigt, såfremt der ikke reguleres på de enkelte aktiviteter udover generelle støjgrænser.

I modsætning til de sædvanligt gældende regler for tilsyn og håndhævelse af miljøbeskyttelseslovgivningen har tilsynsmyndigheden jf. § 18 udelukkende mulighed for at pålægge bygherre at udarbejde en handlingsplan for nedbringelse af støjniveauet, herunder de foranstaltninger, der påtænkes iværksat af bygherren for at bringe byggepladsen i overensstemmelse med de regler, som bekendtgørelsen rummer.

Af hensyn til en effektiv håndhævelse og nabobeskyttelse finder Københavns Kommune det positivt, at det er muligt for tilsynet at stoppe aktiviteter på byggepladsen, hvis bygherren eller entreprenør gentagne gange har overskredet reglerne og trods indskærpelser fra tilsynsmyndigheden ikke har bragt forholdene på byggepladsen i orden. Københavns Kommune bemærker, at håndhævelsesbestemmelserne i Byggepladsbekendtgørelsens § 17 indebærer mulighed for, at tilsynsmyndigheden i samråd med Transportministeren kan nedlægge forbud mod at udføre arbejdet efter de fastsatte støjgrænser. Tilsynsmyndigheden vil derfor løbende orientere Transportministeriet om udstedte pålæg og indskærpelser.

Det bør i Byggepladsbekendtgørelsens § 17 præciseres, hvad begrebet ”samråd” dækker over, herunder om eventuel standsning og efterfølgende igangsættelse af arbejdet forudsætter Transportministerens forudgående godkendelse.

I forhold til Byggepladsbekendtgørelsens § 15 bør det præciseres, at tilsynsmyndighederne også kan gribe ind overfor overskridelse af det i § 4 stk. 2 fastsatte højeste ét-minutsstøjniveau eller fastsatte peakniveau.

Københavns Kommune anbefaler, at det i Byggepladsbekendtgørelsen § 19 også præciseres, at indskærpelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Byggepladsbekendtgørelsen definerer i § 2, nr. 6 at ved Metroselskabet I/S forstås i bekendtgørelsen Metroselskabet I/S, dennes entrepre-

nører og underentreprenører. Det er derfor ikke entydigt hvilket eller hvilke firma(er) der er pligtssubjekt(er) i forhold til bekendtgørelsens enkelte bestemmelser. Det bør klart fremgå hvilket firma, der er forpligtet til at gennemføre egenkontrolprogrammet, ligesom det klart bør fremgå om tilsynsmyndigheden skal indskærpe overfor Metroselskabet I/S, som sådan, entreprenører eller underentreprenører. Metroselskabet I/S, som sådan, bør i den forbindelse til ethvert tidspunkt være forpligtet til af egen drift overfor tilsynsmyndigheden at oplyse, hvilke entreprenører og underentreprenører, der er på de enkelte byggepladser. Dette ikke mindst af hensyn til, at de subjektive betingelser i straffelovens kapitel 5 om juridiske personers strafansvar. Der bør naturligvis ikke i bekendtgørelsen være noget til hinder for, at bøder i yderste konsekvens kan idømmes af domstolene.

Københavns Kommune bemærker, at der i den supplerende VVM-redegørelse er foretaget en vurdering af vibrationer fra metrobyggeriet. Der er imidlertid ikke i Byggepladsbekendtgørelsen fastsat grænseværdier eller rammer for regulering af vibrationer for metrobyggeriet. Det er Københavns Kommunes erfaring, at der er problemer med vibrationer på flere af byggepladserne. Såfremt bekendtgørelsen ikke omfatter vibrationer, vil Københavns Kommune skulle regulere eventuelle vibrationsgener på baggrund af miljøbeskyttelseslovens. Københavns Kommune finder dette u hensigtsmæssigt, idet der her igen vil opstå en dobbeltregulering af støjrelaterede problemstillinger på byggepladserne.

### **Kompensation**

Københavns Kommune finder det positivt, at Nabopakkebekendtgørelsen rummer mulighed for, at naboer, som er særligt følsomme overfor støj og vibrationer kan anmode om forhøjet kompensation med henblik på at flytte i en anden bolig eller genhusning.

Retten til kompensation, genhusning eller overtagelse fastlægges i Nabopakkebekendtgørelsens § 4. Udgangspunktet er de støjbredelseskort, som beskrives i § 4 stk. 2. I lyset af de bemærkninger, som Københavns Kommune har anført ovenfor i relation til støjreguleringen omkring byggepladserne er det væsentligt, at det af bekendtgørelsen fremgår tydeligt, hvem der har ansvar for, at støjbredelseskortene er udarbejdet og at de er akkrediteret i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledninger om måling og beregning af ekstern støj fra virksomheder.

Københavns Kommune finder, at det i Nabopakkebekendtgørelsens § 4 bør fastslås, at Ekspropriationskommissionen har kompetencen til at afgøre uenigheder mellem beboere og Metroselskabet om de udarbejdede støjbredelseskort jf. også § 11, stk. 5.



I Nabopakkebekendtgørelsens § 4 bør 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 værdier, der beskrives i de akkrediterede støjdbredelseskort, som er beskrevet i bekendtgørelsens § 4 stk. 2.

Københavns Kommune har noteret sig, 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, der gør dem berettiget til at modtage kompensation herfor, jf. bekendtgørelsens § 4. Københavns Kommune vil i denne sammenhæng pege på, at visse nabogener, f.eks. gener fra lastbiler, støv og vibrationer, vil kunne række ud over de områder, der er omfattet af støjkortene beskrevet i § 4 stk. 2. Konsekvensen heraf er, at nogle naboer, der vil kunne blive udsat for gener fra vibrationer, støv og lastbilkørsel ikke vil kunne modtage særskilt kompensation herfor.

### **Ret til genhusning**

Københavns Kommune finder, at Metroselskabet skal udvise størst mulig fleksibilitet og imødekommenhed i forbindelse med behandlingen af sager, hvor genhusningsberettigede fremkommer med forslag til erstatningsboliger.

Såfremt en genhusningsberettiget ikke selv kan finde en erstatningsbolig, eller ikke kan nå til enighed med Metroselskabet herom, vil Københavns Kommune efter anmodning skulle anvise en erstatningsbolig.

Københavns Kommune mener, at det bør præciseres, bl.a. i forhold til § 4 og § 21-22, at alle uenigheder mellem Metroselskabet og beboerne om ret til genhusning afgøres af Ekspropriationskommissionen, herunder hvilke specifikke borgere, der har ret til genhusning.

Kommunen går således ud fra, at såfremt en borger henvender sig til kommunen med ønske om genhusning i forbindelse med Metrobyggeriet, kan kommunen få denne ret bekræftet hos Metroselskabet. Såfremt Metroselskabet ikke kan bekræfte dette, går kommunen ud fra, at borgeren skal henvises til Ekspropriationskommissionen, som må afgøre tvisten, *inden* kommunen iværksætter genhusningsforanstaltninger.

I modsat fald ønsker kommunen en præcisering af kommunens opgave i forhold til afgørelser heraf, herunder at bekendtgørelsen fastsætter et klarere administrationsgrundlag – både i forhold til § 4 og §§ 21-22. Kommunen må i den forbindelse endvidere stille krav om, at kommunen kompenseres for denne merudgift til myndighedsbehandling mv.

Københavns Kommune har udliciteret genhusningsadministrationen efter byfornyelsesloven til Advokatfirmaet Isaksen & Nomanni København.

Administrator får i dag tilbudt henholdsvis hver tredje private udlejningsbolig i udvalgte bydele og hver niende almene bolig i hele kommunen til genhusningsformål.

Boliger til boligsocial anvisning tilgår Socialforvaltningen. Der forudsættes indgået en aftale med Socialforvaltningen om, at de videresender de boliger, som ikke anvendes til boligsocial anvisning, til genhusningsadministrationen, som kan anvende dem til genhusning af 'metro-beboere'.

Der anslås i alt at blive ca. 800 boliger årligt til rådighed til genhusning af beboere fra metrobyggepladserne. Administrator kan derudover selv skaffe boliger på det private marked. 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.

Der foreligger ikke nærmere oplysninger, der gør det muligt at vurdere, hvor godt de lejligheder, kommunen får rådighed over, svarer til ønskerne og behovene hos de genhusningsberettigede.

Kommunen vil anstrenge sig for at løse genhusningsopgaven til alles tilfredshed. Kommunen skal særligt bemærke, at en væsentlig del af de beboere der er berettiget til fuld maksimal kompensation vil være bosiddende omkring Marmorkirken – og at det, på trods af den Kommunale anvisningsret kan være vanskeligt at finde tilstrækkelig genhusning i umiddelbar nærhed heraf.

For at sikre bedst muligt beredskab/mulighed for at imødekomme genhusningsbehovet vil der 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 bemærkninger 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 for de omkostninger, derunder overheads, der vedrører genhusning i forbindelse

med metrobyggeriet og regning herfor kvartalsvis fremsendes til Metroselskabet.

### **Trafik**

I forhold til den supplerende VVM-redegørelses afsnit om trafik skal det bemærkes, at der i april 2013 opnået enighed mellem Teknik- og Miljøforvaltningen (som vejmyndighed), CMT og Metroselskabet om fastlæggelse af køreruter for muck, jordtransporter, og betontransporter. Udgangspunktet for fastlæggelse af køreruter for den tunge lastvogntrafik er VVM-redegørelsen for Cityringen fra 2008, hvor ruterne for transport af muck til Nordhavn er fastlagt. Der er udarbejdet en ruteplan for hver enkelt arbejdsplads.

Transportruterne er så vidt muligt lagt på det overordnede vejnet, bortset fra de lokale til- og frakørsler til den enkelte byggeplads. Af hensyn til trafikafviklingen i krydset Kalkbrænderihavnsgade/ Sundkrogsgade/ Vordingborggade (eneste adgangsvej til Nordhavn) er køreruterne fra en række pladser tilrettelagt sådan, at lastbilerne kommer til krydset fra forskellige retninger.

Københavns Kommune lægger vægt på, at de aftalte køreruter benyttes, også hvis der sker en udvidelse af de perioder på døgnet, hvor der er mulighed for tung transport i forbindelse med metrobyggeriet.

### **Metro til Nordhavn**

Den supplerende VVM for Cityringen omfatter ikke byggeriet af metroafgreningen til Nordhavn. Det samme gælder for Byggepladsbekendtgørelsen og Nabopakkebekendtgørelsen, selvom forslaget til ændring af "Lov om en Cityring" giver mulighed for det. Det betyder, at der vil være forskellig regulering af principielt samme type anlægsarbejde på Cityringen og på afgreningen til Nordhavn, hvor anlægsaktiviteterne forventes påbegyndt i efteråret 2014.

Såfremt Københavns Kommune tilvejebringer plangrundlag i form af en supplerende VVM-redegørelse for metro til Nordhavn, svarende til den supplerende VVM for Cityringen, bør Transportministeriet ændre Byggepladsbekendtgørelsen og Nabopakkebekendtgørelsen så de også omfatter byggeriet af metro til Nordhavn.