



# Indsigelser og bemærkninger til supplerende miljøkonsekvensrapport om færdiggørelse af omstigningstunnel ved Østerport Station samt ændring af byggepladsbekendtgørelsen

Hvidbog







# Hvidbog

Indsigelser og bemærkninger til supplerende miljøkonsekvensrapport om færdiggørelse af omstigningstunnel ved Østerport Station samt ændring af byggepladsbekendtgørelsen

**Hvidbog  
Indsigelser og bemærkninger til supplerende miljøkonsekvensrapport om færdiggørelse af omstigningstunnel ved Østerport Station samt ændring af byggepladsbekendtgørelsen**

Udgivet af:                   Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Udarbejdet af:               Transport-, Bygnings- og Boligministeriet  
ISBN netudgave:           978-87-93292-42-0  
Forsideill.:                 Metroselskabet/Dragør Luftfoto

# Indhold

1. Indledning.....	6
2. Resumé og konklusion .....	7
3. Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten .....	8
a) Indre By Lokaludvalg.....	8
b) Sortedamgruppen .....	10
c) Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning.....	12
4. Høringssvar til byggepladsbekendtgørelsen .....	15
5. Referencer.....	16
6. Bilag 1 – Oversigt over høringssvar .....	17

# 1. Indledning

Det indgår som en del af anlægget af Cityringen, at der skal etableres en forbindelsestunnel, som forbinder Østerport Metrostation (under Østbanegade) med en trappe op til vestgavlen af den fredede Østerport Station, hvor der etableres en indgang.

Projektet er udarbejdet af Metroselskabet I/S i tæt samarbejde med DSB og Banedanmark, og der er under planlægningen taget vidtgående hensyn til, at Østerport Station er fredet. Arbejdet har dog alligevel vist sig mere kompliceret end først antaget, hvorfor tunnelen ikke kan tages i brug inden Cityringens åbning i juli 2019. Da fodgængertunnelen ved Østerport Station har en sikkerhedsmæssig funktion som rednings- og flugtvej, vil Cityringen ikke kunne gå i fuld drift, med mindre denne funktion er tilvejebragt.

Metroselskabet har derfor udarbejdet en løsning, som indebærer, at der inden åbningen af Cityringen etableres en midlertidig rednings- og flugtvej og efterfølgende en lidt ændret permanent løsning, som kan gennemføres uden yderligere risici for den fredede DSB-station.

Den 20. juli 2018 anmeldte Metroselskabet derfor en ændring i anlægget af Cityringen til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet med ønske om, at der udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensrapport for færdiggørelse af omstigningstunnelen ved Østerport Station samt for en omstigningstunnel ved Københavns Hovedbanegård.

Med udgangspunkt i Metroselskabets anmeldelse har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, med bistand fra Metroselskabet I/S, først foretaget en afgrænsning (scoping) af hvilke emner, der var relevante at beskrive i miljøkonsekvensrapporten og efterfølgende udarbejdet en supplerende miljøkonsekvensrapport. Det blev efter høringen over afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten besluttet at lade omstigningstunnelen ved Københavns Hovedbanegård udgå af miljøkonsekvensrapporten.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport blev offentliggjort og sendt i høring den 24. oktober 2018, og høringen udløb den 23. november 2018.

Samtidig med offentlig høring af den supplerende miljøkonsekvensrapport har der også fra den 24. oktober 2018 til den 23. november 2018 været et udkast til ændring af byggepladsbekendtgørelsen<sup>1</sup> i høring, da dele af miljøkonsekvensrapportens indhold implementeres heri. Der er endvidere foretaget en række øvrige ændringer i byggepladsbekendtgørelsen, som ikke har relation til færdiggørelsen af omstigningstunnelen ved Østerport Station.

Der er indkommet i alt 4 hørings svar til miljøkonsekvensrapporten samt ét hørings svar til byggepladsbekendtgørelsen. En oversigt over hørings svarene findes i bilag 1.

---

<sup>1</sup> Bekendtgørelse nr. 1719 af 14. december 2017 om forurening og gener fra anlægget af Cityringen (Byggepladsbekendtgørelsen)

## 2. Resumé og konklusion

Denne hvidbog beskriver resultatet af den offentlige høring over supplerende miljøkonsekvensrapport om færdiggørelse af omstigningstunnel ved Østerport Station samt ændring af byggepladsbekendtgørelsen.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport og denne hvidbog indgår samtidig i beslutningsgrundlaget for ministerens stillingtagen til, hvorvidt der kan meddeles tilladelse til Metroselskabet I/S til at ændre i anlægget af Cityringen, samt til at ændre byggepladsbekendtgørelsen.

Der er modtaget høringssvar med bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten fra Indre By Lokaludvalg, Sortedamgruppen samt Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning. I høringssvarene anføres en række bemærkninger af såvel generel som specifik karakter til den supplerende miljøkonsekvensrapport. Institut for Menneskerettigheder har meddelt, at de ikke har bemærkninger til høringen. Til byggepladsbekendtgørelsen er der indkommet høringssvar fra Københavns Kommune.

I hvidbogen sammenfattes de indkomne høringssvar samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

De indkomne høringssvar har givet anledning til, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har foretaget mindre rettelser m.v. af den supplerende miljøkonsekvensrapport og ét støjkort.

Konkret drejer det sig bl.a. om følgende rettelser:

- Under afsnit 3.2 vedr. fase 0-1 præciseres det, at arbejdet kan foregå både dag, aften og nat.
- Under afsnit 3.2 vedr. kortet til fase 3-1 er det en fejl, at der er nævnt en betonpumpe i teksten på kortet, som viser støjudbredelsen uden telt. Teksten på kortet tilrettes som konsekvens heraf.

På baggrund af høringen og indholdet i denne hvidbog er miljøkonsekvensrapporten med støjkort blevet tilrettet.

### 3. Høringssvar til miljøkonsekvensrapport

#### a) Indre By Lokaludvalg

Indre By Lokaludvalg konstaterer, at hvis der er udsigt til yderligere forsinkelser m.v. i anlægget af Cityringen, således at Cityringen ikke åbner i juli 2019, så skal det nøje overvejes, om det er nødvendigt at arbejde i udvidet arbejdstid. Udvalget spørger til, hvorvidt det med 100 % sikkerhed kan fastslås, at Cityringen åbner i juli 2019.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune modtager løbende ejerorienteringer fra Metroselskabet I/S angående fremdriften i arbejdet med Cityringen. I orienteringerne har Metroselskabet I/S peget på fire kritiske milepæle i forløbet frem mod åbningen af Cityringen. Opnåelsen af disse milepæle vil løbende reducere risikoen for forsinkelse, men ikke fjerne den, før myndighedernes sikkerhedsgodkendelse foreligger, og det endelige tidspunkt for åbningen af Cityringen dermed kan fastlægges. Bedømt ud fra fremdriften, som den fremstår på nuværende tidspunkt, er det Metroselskabet I/S's vurdering, at Cityringen vil kunne åbne som planlagt. Men ved et så stort anlægsprojekt som Cityringen vil der altid være risici, som helt frem til åbningstidspunktet kan vise sig at give anledning til forsinkelser.*

*Metroselskabet I/S har derfor tilkendegivet, at det er nødvendigt at arbejde i udvidet arbejdstid ved Østerport Station, hvis ikke omstigningstunnelen skal forsinke åbningen af Cityringen.*

Indre By Lokaludvalg spørger til, hvornår Cityringen kan tages i brug, såfremt gældende regler og støjgrænser overholdes, og udvalget konstaterer, at dette bør fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af afsnit 3.3. "Overordnet tidsplan for anlægsarbejdet", at uden udvidet arbejdstid vil anlægget af den midlertidige omstigningstunnel kunne færdiggøres i oktober 2019, og Cityringen derfor først åbne derefter.*

Indre By Lokaludvalg spørger til, om der kan køre metrotog på Cityringen uden stop på Østerport, mens forbindelsestunnelen gøres færdig med overholdelse af gældende regler og støjgrænser, og udvalget konstaterer, at dette bør fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår under afsnit 1.1, at "Da fodgængertunnelen ved Østerport Station har en sikkerhedsmæssig funktion som rednings- og flugtvej, vil Cityringen ikke kunne gå i fuld drift, med mindre denne funktion er tilveje-*



*bragt. Såfremt den midlertidige tunnel og trappe ikke er færdig til Cityringens åbning, vil Østerport Metrostation - af sikkerhedsmæssige grunde - ikke kunne åbne, fordi der kun er én udgang fra stationen.*

*Af samme grund er det yderst tvivlsomt, om Cityringstogene – ligeledes af sikkerhedsmæssige grunde - vil kunne passere stationen uden stop. En afklaring af dette spørgsmål vil kun kunne ske på grundlag af en detaljeret risikovurdering, hvor der tages hensyn til de konkrete forhold under de givne omstændigheder. Såfremt togene ikke kan passere Østerport Metrostation, vil det være nødvendigt at udarbejde et ændret driftskoncept for Cityringen med dertil hørende risikovurdering. De nævnte analyser vil være omfattende, og de vil i givet fald skulle gennemgå en normal tidskrævende sikkerhedsgodkendelsesproces, før det med sikkerhed kan afgøres, om og i givet fald hvordan en sådan eventuel ændring kan sikkerhedsgodkendes. Det er ikke vurderet muligt at gennemføre en sådan proces inden for de givne stramme tidsmæssige rammer for etablering af den midlertidige tunnel og trappe.”*

Indre By Lokaludvalg spørger til den økonomiske konsekvens af hhv. at udvide arbejdstiden som ønsket, samt at overholde gældende regler og støjgrænser, og udvalget konstaterer, at dette bør fremgå af miljøkonsekvensrapporten.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal til dette bemærke, at ifølge Metroselskabet vil den samlede udgift til kompensationer til naboer andrage ca. 500.000 kr. for hele anlægsperiodens ca. 6 måneder frem til åbningen af Cityringen i juli 2019, såfremt der arbejdes i udvidet arbejdstid frem mod åbningen. Til dette budget er forudsat, at der anvendes isolerende telt.*

*Omkostningerne ved en forsinket åbning af Cityringen vil under alle omstændigheder være betydelige, men størrelsen afhænger blandt andet af, hvem der er årsag til forsinkelsen. En forsinkelse af åbningen, som skyldes omstigningstunnelen ved Østerport, vil givetvis indebære væsentligt større omkostninger for bygherren (Metroselskabet og dets ejere) end en forsinkelse, som skyldes, at entreprenørerne kommer bagefter tidsplanen, og de derfor må bære en del af ansvaret. Med forbehold for, at det er vanskeligt at vurdere de konkrete omstændigheder ved en forsinkelse af Cityringens åbning som følge af omstigningstunnelen ved Østerport station, vurderes det skønsmæssigt, at en sådan forsinkelse vil koste et mindre trecifret millionbeløb pr. måned, inklusiv indtægtstab.*

Indre By Lokaludvalg ønsker en borgerdialog vedrørende afgrænsningen af miljøkonsekvensvurderingen.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at da formålet med den supplerende miljøkonsekvensvurdering er at vinde tid, har den ønskede borgerdialog ikke tidsmæssig været mulig.*

Indre By Lokaludvalg ønsker at vide, hvornår der vil være pauser i arbejdet.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal til dette bemærke, at pauser vil opstå løbende som følge af arbejdets tilrettelæggelse og udførelse. Det er ikke muligt på forhånd at forudsige, hvornår pauserne vil optræde.*

*Erfaringsmæssigt ud fra støjmålingerne på Cityringen, vil der optræde kortere og længere stille-perioder både om dagen, aftenen og natten.*

Indre By Lokaludvalg ønsker at vide, hvordan "dagtimer" defineres.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at dagtimer defineres på følgende måde i byggepladsbekendtgørelsens § 3, nr. 5 "Dagperiode: Periode i tidsrummet fra kl. 7.00 til kl. 18.00 på hverdage og fra kl. 9.00 til kl. 16.00 på lørdage, søndage og helligdage".*

*Det skal dog bemærkes, at på søndage og helligdage må støjniveauet fra bygge- og anlægsarbejdet på Cityringens byggepladser ikke overstige 55 dB(A) i dagperioden og 40 dB(A) i aften- og natperioden.*

Indre By Lokaludvalg ønsker skærpede krav til monitoringen, herunder til forventninger til støjoverskridelser og kompensations-setup.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal bemærke, at monitoringen er udarbejdet af støjekspert i forbindelse med udstedelsen af byggepladsbekendtgørelsen, og den er yderligere valideret af en uafhængig 3. part med speciale i støj. Monitoringen er udtryk for bedst tilgængelige praksis for retvisende støjmåling.*

*Metroselskabet er ikke bekendt med muligheder for at skærpe kravene til monitoringen, som kan have indflydelse på kompensationerne. Se i øvrigt nærmere neden for under ministeriets bemærkning til Sortedamgruppens høringssvar.*

*Der forventes ikke støjniveauer over de fastlagte grænseværdier, ud over hvad der er beskrevet i bilag 3a til byggepladsbekendtgørelsen.*

*Kompensationsreglerne fremgår i øvrigt af Nabopakkebekendtgørelsen, som ikke er i høring.*

## b) Sortedamgruppen

Sortedamgruppen finder det kritisabelt, at der ikke tages mere hensyn til WHO's seneste anbefalinger.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at i det omfang det er muligt er WHO's seneste anbefalinger inddraget i miljøkonsekvensrapporten, hvilket har ført til en skærpet vurdering af de sundhedsmæssige påvirkninger af varig nattetøj, jf. kap. 5 i miljøvurderingsrapporten.*

Sortedamgruppen er kritisk overfor, at det af miljøkonsekvensrapporten fremgår, at anlægsstøj er anderledes end trafik-, tog- og flystøj.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal til dette bemærke, at det kan forventes, at vedvarende anlægsstøj over flere år kan have de samme sundhedsmæssige effekter, som beskrevet af WHO for forskellige former for trafikstøj. I det konkrete tilfælde er der dog tale om en relativt kortvarig periode med nattestøj, som vil indeholde kortere og længere pauser.*

*Med dette udgangspunkt anses vurderingen af menneskers sundhed i miljøkonsekvensvurderingen for at være retvisende, samt at WHO's seneste anbefalinger i det omfang det er muligt er inddraget i vurderingen.*

Sortedamgruppen er kritisk overfor det støj monitorings setup, som skal anvendes under metroarbejdet, og de finder, at det er utilstrækkeligt.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at monitoreringen er udarbejdet af støjeksperter i forbindelse med udstedelsen af byggepladsbekendtgørelsen, og den er yderligere valideret af en uafhængig 3. part med speciale i støj. Monitoreringen må på den baggrund anses for bedst tilgængelige praksis for retvisende støjmåling.*

*Støjberegningerne har til formål at skabe mulighed for at udbetale kompensation forudgående, således at naboerne har mulighed for at indrette sig på den forventede støj, jf. bestemmelserne i Cityringsloven. Et koncept baseret alene på støjmålinger rummer ikke denne mulighed. Endvidere vurderer Metroselskabet løbende om støjklenderne og deres placering medfører behov for at revidere støjberegningerne. Entreprenørerne er frit stillet til at vælge udstyr, så længe arbejdet overholder de fastlagte støjgrænser.*

*Støjmålingerne bruges blandt andet til at bekræfte rigtigheden af støjberegningerne. I tilfælde af, at der konstateres gentagne og væsentlige overskridelser, vurderes det, om støjberegningen og de tilhørende kompensationsudbetalinger skal revideres.*

Sortedamgruppen savner en beskrivelse af, hvilke aktioner Metroselskabet tager, såfremt der forekommer overskridelser af støjniveauerne, og gruppen mener, at dette er en klar mangel ved miljøkonsekvensrapporten.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at Metroselskabets aktioner fremgår af byggepladsbekendtgørelsens kapitel 5 "Tilsyn, egenkontrol og rapportering".*

Sortedamgruppen anfører, at konstaterede overskridelser af de beregnede støjniveauer ikke har medført ændringer af støjberegninger og støjgrænser samt kompensationerne.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal til dette bemærke, at det ikke er korrekt, at der ikke tages hensyn til målte overskridelser. Som konsekvens af det konstaterede forøgede aktivitetsniveau op til break-in af tunnelboremaskinen er der således i byggepladsbekendtgørelsen indført en ny fase 3-1b, som har højere græseværdier end hidtil.*

*Yderligere har konstaterede støjoverskridelser på Ny Ellebjerg station på Sydhavnsmetroen medført et revideret støjkort for fase 3.0 af ringbaneomlægningen.*

*Begge ændringer er endvidere blevet fulgt op af yderligere udbetaling af kompensationer.*

Sortedamgruppen anfører, at der bør opsættes flere mikrofoner omkring byggepladserne, og gruppen henviser til udenlandske erfaringer.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at placeringen af støjmålere bliver i hvert enkelt tilfælde godkendt af en ekstern uafhængig 3. part med speciale i støjmåling.*

*I den konkrete sag er det vurderet, at der ikke med fordel kan opsættes flere målere, dels på grund af de høje niveauer af baggrundsstøj, dels på grund af byggepladsens begrænsede udstrækning.*

Sortedamgruppen henviser til udenlandske erfaringer med at foretage videoovervågning af byggepladserne.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at evt. videoovervågning af byggepladserne bl.a. skal opvejes mod den potentielle belastning i forhold til medarbejdernes psykiske arbejdsmiljø.*

*Da reglerne i øvrigt forbyder, at der optages lyd på videoovervågningerne, vurderes det vanskeligt at foretage overvågningen med et sagligt formål, jf. <https://www.hk.dk/raadogstoette/arbejdsmiljoe/psykisk-arbejdsmiljoe/overvaagning>*

### c) Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker højtryksrensning af støbeskel inddraget i støjberegningerne for fase 3-1.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at da højtryksrensning af støbeskel normalt er en meget støjende aktivitet, som forekommer relativt sjældent, er den omfattet af bilag 3a til byggepladsbekendtgørelsen. Aktiviteter på bilag 3a er ikke omfattet af støjgrænsen i beregningen, da hensigten netop er, at sådanne aktiviteter ikke skal definere det generelle støjniveau. Aktiviteten skal derfor ikke medregnes i den gældende støjgrænse, idet støjgrænsen derved ville tillade et højere støjniveau for aktiviteterne på pladsen generelt, hvilket ikke ville give naboerne samme grad af beskyttelse mod støjgener.*



*I det konkrete tilfælde foregår aktiviteten under et telt, som målinger har vist dæmper høje frekvenser meget effektivt. Da højtryksrensning giver meget højfrekvent støj, er det vurderet, at den samlede støjbelastning fra aktiviteten ikke er bestemmende for det samlede støjniveau. Forventningen er således, at støjniveauet kun vil være let forhøjet under højtryksrensning af støbeskel.*

Teknik- og Miljøforvaltningen anfører endvidere, at noget af armeringsarbejdet med håndværktøjer er udenfor telt.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal til dette bemærke, at grundlaget for støjberegningerne tager udgangspunkt i, at støjkortene er gældende både dag, aften og nat. Der er derfor i beregningen taget udgangspunkt i, at hele eller dele af arbejdet med håndværktøjer foregår udenfor teltet. Dette vil ikke kunne udelukkes i dele af dagtimerne, men vil blive begrænset mest muligt om aftenen og natten. På denne måde sikres, at støjgrænsen for dagtimerne er korrekt, mens der aften og nat forventes et noget lavere støjniveau. Udbetalinger af kompensationer tager fortsat udgangspunkt i det beregnede støjkort.*

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at støjberegningen for fase 3-1 under telt ligeledes skal indeholde støjkilden "håndværktøjer" i hele teltet

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at håndværktøjerne primært findes i selve udgravningen. Det vil ikke have nogen væsentlig betydning at udstrække kilden til den øvrige del af teltet.*

Teknik- og Miljøforvaltningen spørger til beregningerne vedr. betonblandingsanlæg og forventer, at beregningerne konsekvensrettes.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at betonpumper typisk har en meget lang og høj arm/kran påmonteret, hvorfor det er vurderet, at det kan være vanskeligt at anvende betonpumper under teltet. Det er derfor forudsat, at betonen leveres med betonbil og derfra bringes videre med slidske eller lignende. Dette er tilfældet både med og uden telt. Der er således ikke medtaget betonpumpe i nogen af beregningerne, og det er en fejl, at der er nævnt en betonpumpe i teksten på kortet, der viser støjudbredelsen uden telt. Der er udarbejdet et kort til miljøkonsekvensrapporten, hvor teksten er rettet.*

Teknik- og Miljøforvaltningen spørger til, hvorfor der ikke er noget afkast på ventilationen, og de forventer at denne del af beregningerne tages op til revision.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal til dette bemærke, at afkastet ikke er medtaget i støjberegningen, da erfaringer fra Cityringen viser, at det er teknisk muligt at dæmpe disse afkast meget effektivt. Med dæmpning er det vurderingen, at afkastet ikke vil bidrage til det samlede støjniveau.*

Forvaltningen finder det uklart, om fase 0-1 udføres i dagtimerne eller også aften og nat.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at det er korrekt, at det i teksten til fase 0-1 er angivet, at arbejdet kun udføres om dagen. Dette er en fejl, som rettes i miljøkonsekvensrapporten, og arbejdet udføres i døgndrift sådan som angivet alle andre steder.*

Teknik- og Miljøforvaltningen spørger til, hvorfor semi-mobilkran, som skal anvendes til håndtering af stålbjælker, er udeladt af støjberegningerne.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at med semi-mobilkran forstås en kran, som er påmonteret en lastbil. Aktiviteten er derfor indeholdt i kilden "lastbil". I øvrigt forventes kilden ikke at være bestemmende for det samlede støjniveau.*

## 4. Høringssvar til byggepladsbekendtgørelsen

### ***Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning***

Forvaltningen har ikke bemærkninger til selve ændringerne i byggepladsbekendtgørelsen. Forvaltningen har dog en bemærkning til den del af ændringen af bekendtgørelsen, som vedrører Sydhavnsmetroen, dvs. bemærkningen vedrører ikke arbejdet på Østerport Station. Det følger af bemærkningen, at det i den gældende udgave af bekendtgørelsen er valgt ikke at medtage de to sidste faser af byggeriet af Sydhavnsmetroen. Fase 6, som omhandler test og prøvekørsel med metrotogene på de blivende skinner i tunnelen samt afvikling af tunnelarbejdspladserne, samt fase 7, som omhandler demobilisering og reetablering af stationsområderne fremgår således ikke af bekendtgørelsen.

Forvaltningen påpeger, at udeladelsen vil have som konsekvens, at kommunen ikke vil have mulighed for at regulere støjniveauet i forbindelse med de afsluttende byggeaktiviteter.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet vil foretage en nærmere vurdering af, hvorvidt fase 6 og 7 evt. bør reguleres i byggepladsbekendtgørelsen. Såfremt dette er tilfældet, vil byggepladsbekendtgørelsen blive ændret på et senere tidspunkt.*

## 5. Referencer

Supplerende miljøkonsekvensrapport for Cityringen, oktober 2018, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Bekendtgørelse nr. 1719 af 14. december 2017 om forurening og gener fra anlægget af Cityringen

Lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer.



## 6. Bilag 1 – Oversigt over hørings-svar

### Miljøkonsekvensrapport

*Følgende høringsparter har leveret hørings svar:*

- Institut for Menneskerettigheder – Ingen bemærkninger
- Indre By Lokaludvalg – Bemærkninger
- Sortedamgruppen – Bemærkninger
- Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen – Bemærkninger

*Følgende høringsparter har ikke leveret hørings svar:*

- Frederiksberg Kommune
- Danmarks Naturfredningsforening
- Vesterbro Lokaludvalg
- Sundhedsstyrelsen

### Byggepladsbekendtgørelsen

*Følgende høringsparter har leveret hørings svar*

- Københavns Kommune

*Følgende høringsparter har ikke leveret hørings svar*

Frederiksberg Kommune

