

Til relevante høringsparter

Dato 19. april 2016
J. nr. 2016-1093

Transport- og Bygningsministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk

Udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om forurening og gener fra anlægget af Cityringen i høring

Bank Danske Bank
reg. 0216 kt. 4069 065880
EAN 5798000893429
CVR 43265717

Hermed sendes udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om forurening og gener fra anlægget af Cityringen (Byggepladsbekendtgørelsen) i høring.

Eventuelle bemærkninger skal sendes til Transport- og Bygningsministeriet senest tirsdag den. 10. maj 2016 på trm@trm.dk med kopi til Lin Gønge Hansen på lgh@trm.dk.

Med udkastet foreslås en række ændringer i bekendtgørelsens §§ 4 og 12 samt bilag 1-3, som gennemgås nærmere nedenfor.

Ændring af frist for indsendelse af støjmålinger og straksredegørelser i § 12

Københavns Kommunes Center for Miljøbeskyttelse har ønsket en kortere frist for, hvornår Metroselskabet senest skal fremsende støjmålingerne til tilsynsmyndighederne, ud fra det hensyn, at tilsynsmyndigheden i forbindelse med en naboklage kan give en hurtig tilbagemelding på, hvorvidt der umiddelbart kunne konstateres en overskridelse eller ej.

Metroselskabet har oplyst, at behovet for den nuværende 2 dages-frist i § 12, stk. 1, for det første skyldes, at det rent administrativt er vanskeligt at få udarbejdet straksredegørelser efter § 12, stk. 3, allerede dagen efter en støjmåling er udført, hvis tilsynsmyndigheden konstaterer, at der foreligger en overskridelse og anmoder om en redegørelse før den ugentlige redegørelse, som Metroselskabet er forpligtigede til at udarbejde efter § 12, stk. 2. Med den nuværende 2-dages frist har Metroselskabet mulighed for at have en redegørelse klar kort efter, at tilsynsmyndighederne modtager støjmålingerne, da Metroselskabet har haft tid til at gennemgå støjmålingerne for samtlige byggepladser samt forhøre sig hos sitemanager/rotorhold mv. på de konkrete byggepladser omkring en eventuel overskridelse.

Endvidere har Metroselskabet også oplyst, at 2 dages-fristen også skal ses i lyset af, at der kan være situationer, hvor Metroselskabet ikke har modtaget støjmålingerne dagen efter fra CMT grundet tekniske årsager mm.



Ministeriet foreslår på baggrund af ovenstående at ændre både § 12, stk. 1 og 3, vedr. frist for indsendelse af støjmålinger og straksredegørelser.

Side 2/10

På baggrund af Center for Miljøbeskyttelses ønske foreslås stk. 1 ændret således, at fristen for Metroselskabets fremsendelse af støjkort til tilsynsmyndigheden forkortes fra 2 arbejdsdage efter målingen er foretaget, til, på hverdage, en frist for fremsendelse af støjmålinger dagen efter disse er foretaget og for week-ender (fredag, lørdag og søndag) og helligdage den først kommende arbejdsdag. Denne frist er under forudsætning af, at Metroselskabet har modtaget støjmålingerne fra den ansvarlige entreprenør. Som modvægt hertil foreslås muligheden for straksredegørelser begrænset i § 12, stk. 3, så tilsynsmyndigheden først kan anmodes om disse to arbejdsdage efter, at målingerne er foretaget, fremfor straks efter modtagelse af støjmålingen, således at Metroselskabet kan nå at indhente oplysninger til brug for redegørelsen.

Ændring af anlægsfaser for bygge- og anlægsarbejdet på afgreningen til Nordhavnen i bilag 1B

Ved en fejl er det i bilag 1B indeholdende anlægsfaser for bygge- og anlægsarbejdet på afgreningen til Nordhavnen anført, at der i fase 2 etableres spurs på byggepladsen *Højbane og station ved Orientkaj*.

Ifølge den supplerende VVM-redegørelse for Nordhavnsafgreningen med tilhørende støjkort foretages der i fase 2 ramning af fundamentpæle på byggepladsen *Højbane og station ved Orientkaj*.

Dette tilrettes i bekendtgørelsen, så oplysningerne i den supplerende VVM-redegørelse med tilhørende støjkort stemmer overens med bekendtgørelsens indhold.

Ny fase 3-1a - anlæggelse, drift og nedlæggelse af sporskifte – og forlængelse af fase 3-1 for byggepladsen Københavns Hovedbanegård i § 4 samt i bilag 1A og 2A

Metroselskabet har fremsendt forslag til indsættelse af en ny fase 3-1a indeholdende en ændret natstøjgrænse i forhold til fase 3-1 samt en forlængelse af fase 3-1 for byggepladsen Københavns Hovedbanegård.

Baggrunden for forslaget er, at etableringen af afgreningskammeret til Sydhavnsmetroen medfører, at forudsætningerne for skinnelægningen i tunnelerne på Cityringen fra byggepladsen Tømmergraven er ændret. På denne baggrund foreslår Metroselskabet, at der bliver etableret et sporskift på byggepladsen Københavns Hovedbanegård, så skinnelægningen fortsat kan udføres fra Tømmergraven. Anlæg mv. af sporskifte medfører, at anlægsarbejdet ændrer karakter i denne periode på byggepladsen Københavns Hovedbanegård.



Den oprindelige anlægsmetode for skinnelægning, ændringen heraf og konsekvenserne herved beskrives i det følgende.

Side 3/10

Oprindelig og ændret anlægsmetode

Som følge af beslutningen om etablering af en afgrening fra Cityringen til Ny Ellebjerg via Sydhavnen skal der etableres et afgreningsskammer på strækningen mellem Sønder Boulevard og Kontrol- og Vedligeholdelsescentret (CMC).

Transportministeriet udsendte i oktober 2014 en *Supplerende VVM-redegørelse vedr. afgreningsskammer til Sydhavnsmetroen* til VVM-redegørelsen for Cityringen og fulgte i december 2014 op med en *Hvidbog over indsigelser og bemærkninger til den supplerende VVM over afgreningsskammer til Sydhavnsmetroen og ændring af Byggepladsbekendtgørelsen*.

Af den supplerende VVM-redegørelse fremgår, at afgreningsskammeret etableres på en del af byggepladsen Tømmergraven – den del af byggepladsen, der kaldes Havneholmen. Etablering af afgreningsskammeret indebærer, at de allerede etablerede tunneler på strækningen mellem Sønder Boulevard og Kontrol- og Vedligeholdelsescentret (CMC) skal afbrydes én ad gangen.

Af den efterfølgende hvidbog fremgår, at etableringen af afgreningsskammeret vil medføre, at skinnelægningen i en periode skal foregå fra byggepladsen Københavns Hovedbanegård i stedet for Tømmergraven som oprindeligt forudsat, idet adgangen til de allerede etablerede tunneler mellem Sønder Boulevard og Tømmergraven som nævnt midlertidigt bliver afbrudt.

Dette ville medføre, at det i perioden, hvor afgreningsskammeret etableres, ville være nødvendigt at udføre skinnelægning, herunder lastbiltransport af skinner til og fra byggepladsen, nedhejsning af skinner til de blivende skinner fra byggepladsen mv., hvilket forventedes at ville medføre gener for naboerne, særligt i forhold til lastbiltransport af skinner til byggepladsen.

I hvidbogen er det anført, at man på baggrund af oplysninger om det anvendte materiel anslog, at skinnelægningen fra byggepladsen Københavns Hovedbanegård støjmæssigt ville svare til fase 4-1, hvor de samme maskiner er i drift, hvorfor denne fase blev foreslået forlænget med nogle måneder, så denne også omfattede skinnelægning.

Dette blev implementeret i byggepladsbekendtgørelsen i marts 2015 således, at fase 4-1 for byggepladsen Københavns Hovedbanegård blev forlænget fra 20 til 23 måneder i bilag 2A, så perioden også kunne omfatte skinnelægning. Ligeledes blev byggepladsbekendtgørelsens bilag 1 A, der beskriver anlægsfaser samt varighederne heraf, justeret, så den forventede varighed for fase 4-1 blev ændret til 6-23 måneder i stedet for den eksisterende varighed på 6- 20 måneder.



Tilbagevendende til oprindelig anlægsmetode via sporskifte

Metroselskabet har fundet det muligt at foretage skinnelægning fra byggepladsen Tømmergraven, som det oprindeligt var forudsat i VVM-redegørelserne, hvis der etableres et sporskifte ved byggepladsen Københavns Hovedbanegård.

Ønsket om at udføre skinnelægning som forudsat fra byggepladsen Tømmergraven, skyldes, at nedhejsning af skinner er en langsommere og mere omstændig proces fra byggepladsen Københavns Hovedbanegård end ved den oprindelige metode, hvor samling af skinner mm. sker ved byggepladsen Tømmergraven. Dette skyldes bl.a. følgende:

1. Logistik af transport/lastbiler, kranfaciliteter, aflæsning, lagring mv. kan udføres langt mere effektivt på byggepladsen Tømmergraven, end hvis nedhejsningen mv. skulle forgå på byggepladsen Københavns Hovedbanegård.
2. Der ville fra byggepladsen Københavns Hovedbanegård kun være mulighed for nedhejsning af 9 meter lange skinner. På byggepladsen Tømmergraven er der i stedet mulighed for nedhejsning af 18 meter lange skinner, som kan anvendes og samles på byggepladsen Tømmergraven, hvilket gør skinnelægning mere fleksibelt og effektivt.
3. Uagtet skinnelængden ville det desuden kræve plads på byggepladsen Københavns Hovedbanegård til samling af skinnerne (paneler, bestående af 2 stk. skinner med svelleblokke monteret). Denne aktivitet ville være mere besværlig og langt mere tidskrævende grundet pladsmangel og andre byggepladsaktiviteter i forbindelse med forberedelse af ”break in” i kammeret.

Metroselskabet har på baggrund af ovenstående foreslået, at skinnelægning udføres fra byggepladsen Tømmergraven som forudsat, ved at transport af materiale til skinnelægning under lukning af de to tunneler på skift skal ske ved et midlertidigt sporskifte på byggepladsen Københavns Hovedbanegård. Dette midlertidige sporskifte vil sikre, at materiale, der transporteres ind ad den åbne tunnel, kan føres over i den lukkede tunnel via sporskiftet på byggepladsen Københavns Hovedbanegård.

Derved kan generne ved skinnelægningen for naboerne til byggepladsen Københavns Hovedbanegård nedbringes, da skinnelægningen flyttes tilbage til Tømmergraven. Dog vil det ikke kunne undgås, at naboerne, også ved denne metode, vil opleve gener, da der vil opstå gener ved anlæggelse, drift og nedlæggelse af det midlertidige sporskifte på byggepladsen Københavns Hovedbanegård. Endvidere vil fase 3-1 blive forlænget. Dette gennemgås nærmere nedenfor.

Processen med sporlægning i tunnelerne vil med forslaget således som forudsat



starte på byggepladsen Tømmergravens område, hvor en 18 meter sporramme (skinnerne) samles og klargøres til montage i tunnelerne. Sporrammerne ned-sænkes og fragtes herefter på egnede skinnekørende fladvogne igennem tunne-lerne til et specialkøretøj (en portalkran), som kan operere på den ”bare” spor-bund.

Portalkranen løfter sporrammerne af fladvognen og placerer sporrammerne på tunnelspor bunden, hvorefter sporrammerne justeres korrekt og fikseres ende-ligt ved indstøbning i beton.

Med etableringen af afgræningskammeret er det som nævnt i forbindelse med udgravningsarbejderne af kammeret nødvendigt at nedbryde de allerede etab-lerede tunnelkonstruktioner imellem Sønder Boulevard og CMC én efter en. Dette betyder, at når udgravningen af kammeret når et vist stade, er det i rela-tion til den øverst placeret tunnel (spor 1) ikke længere sikkerhedsmæssigt for-svarligt at anvende denne tunnel til materieltransport til skinnelægning, hvilket er en nødvendighed for den fortsatte sporelægning i spor 1.

Ved afbrydning af spor 1 kan der umiddelbart herefter kun ske transporter i den nedre tunnel (spor 2) fra Tømmergraven af, hvilket uden andre initiativer ville medføre, at alle sporarbejder i det øverste tunnelrør mellem Sønder Bou-levard og Nørrebro parken ville blive indstillet. Etableringen af et midlertidigt sporskifte på byggepladsen København Hovedbanegård giver i stedet mulighed for at skifte mellem øvre og nedre tunnelrør. Dvs. en transport startende i spor 2 fra Tømmergraven kan omdirigeres til spor 1 via et sporskifte placeret ved byggepladsen København Hovedbanegård. Herved vil skinnelægningen kunne fortsætte i begge rør fra Københavns Hovedbanegård i stedet, således at skin-nelægningen ikke afbrydes.

Når det øvre tunnelrør inde i skaktområdet er fjernet, kan der etableres en sporbund dækkende hele skakten med den tilsigtede afgrening til Syd-havnsmetroen. Dette ”nye” spor kan herefter igen anvendes til transporter i sporet relateret til det øverste niveau (spor 1).

Når det nedre spor (spor 2) skal afbrydes på samme vis som spor 1, vil sporskif-tet på Københavns Hovedbanegård sikre, at der kan skiftes fra spor 1 til 2, så skinnelægningen i det nedre tunnelrør (spor 2) kan fortsætte, selvom det nedre tunnelrør (spor 2) er afbrudt under afgræningskammerets etablering.

Når begge spor mellem Sønder Boulevard og CMC igen er klar til anvendelse, vil det midlertidige sporskifte på byggepladsen Københavns Hovedbanegård skulle nedlægges igen. (Tegning over sporskiftet er bilagt)

Konsekvenser ved anlæggelse, drift og nedlæggelse af sporskifte på byggeplad-sen Københavns Hovedbanegård

Anlæggelse, drift og nedlæggelse af sporskiftet på byggepladsen Københavns



Hovedbanegård vil i en periode have indvirkning på selve anlægsarbejdet på den nævnte byggeplads.

Side 6/10

Anlæggelse, drift og nedlæggelse af sporskiftet vil medføre, at CMT, der står for anlæggelse af selve stationen, tunnelerne mv., kun ville kunne arbejde og anvende kran fra et mindre område end forudsat, da Ansaldo, der står for at lægge de blivende spor i tunnellerne, fra medio maj 2016 får fuld råderet over nederste platform (bundplade niveau). Det betyder, at Ansaldo skal bruge den store åbning til at sænke og løfte materialer til brug for sporskiftet op og ned til nederste platform. CMT's råderum bliver begrænset til de øvrige niveauer. Råderetten over pladsen og materiellet forudsættes fordelt mellem CMT og Ansaldo som følger:

- Ansaldo arbejder i dagtimerne på platformniveau og har primær adgang til den store åbning i dækket.
- CMT arbejder i dagtimerne på øvrige niveauer med færdiggørelse af betonarbejder med sekundær adgang til den store åbning og primær adgang til "pool" åbning.
- CMT arbejder aften og nat på øvrige niveauer med færdiggørelse af betonarbejder med primær adgang til den store åbning og "pool" åbning.

CMT får altså begrænset det areal, og derved deres råderum, hvor der kan arbejdes.

Ovenstående nødvendiggør, at tidspunktet for anvendelse af tårnkran udvides til også at omfatte perioden kl 22.00-07.00 på hverdage og kl. 22.00-09.00 mellem fredag og lørdag (på nuværende tidspunkt anvendes der kun tårnkran i begrænset omfang i disse perioder). Det er forventeligt, at der udover brugen af tårnkranen vil forekomme yderligere støj, når toget passerer samt fra andre aktiviteter i forbindelse med drift af sporskiftet. Fordi tårnkranen skal benyttes om natten, vil det kun være muligt at benytte støjoverdækninger i mindre omfang end forudsat.

På den baggrund har Metroselskabet fået udarbejdet støjkort til fase 3-1a, hvor der i beregningsforudsætningerne er indsat tårnkran. Tårnkranen er indsat med en driftstid på 50 % for natperioden, hvilket afviger fra forudsætningerne i den supplerende VVM-redegørelse, da det her er forudsat, at driftstiderne for maskinel som udgangspunkt indsættes med 100 % medmindre andet er anført. For at reducere generne for naboerne, er det valgt at indføre restriktioner for entreprenørens brug af tårnkran, hvorfor driftstiden er fastsat til 50 %. Endvidere er kildestyrken for håndværktøj sat op til 90 dB mod tidligere 85 dB i fase 3-1. Støjkortet for natperioden giver, med de nye beregningsforudsætninger, en beregnet støjgrænse for natstøj på 58 dB. Støjgrænserne for dag- og aftenperioden er enslydende med fase 3-1. (Støjkort er bilagt)



Det forventes, at det tager cirka en måned at anlægge sporskiftet, hvorefter der vil være en længere periode, hvor sporskiftet er i drift 5-6 måneder. Herefter skal sporskiftet nedtages og nederste niveau skal genetableres, hvilket også forventes at have en måneds varighed.

Samlet forventes anlæggelse, drift og nedlæggelse af sporskiftet at have en varighed på 6-8 måneder.

Ud over en ny fase 3-1a med et forøget støjniveau i forhold til fase 3-1, vil perioden med betonarbejdet (fase 3-1), der fortsætter efter fase 3-1a, også skulle forlænges med ca. 6-12 måneder, da fasen med sporskiftet medfører, at arbejdet i fase 3-1 tager længere tid end forudsat. En forlængelse af fase 3-1 medfører, at fase 3-1 og 4-1 i en periode vil foregå samtidig, da aktiviteterne vedr. de mekaniske og elektriske installationer på stationerne og i tunnelerne samt arkitektonisk færdiggørelse af stationsboksene (fase 4-1) starter op som planlagt.

I relation til Nabopakkebekendtgørelsen, vil den forøgede støjgrænse for fase 3-1a ikke medføre yderligere kompensationer for naboerne i forhold til fase 3-1, da støjdbredelsen ikke medfører, at naboerne rykker op i kompensationskategori.

Dog vil en forlængelse af fase 3-1 betyde, at naboerne vil modtage kompensation i en længere periode end først antaget, da de udsættes for de gener, fase 3-1 medfører, i længere tid end først antaget.

Ændring af bekendtgørelsen

Det er på baggrund af Metroselskabets beskrivelse af anlægsarbejdet og de miljømæssige konsekvenser heraf Transport- og Bygningsministeriets vurdering, at etableringen af det midlertidige sporskifte på byggepladsen Københavns Hovedbanegård omfattes af det eksisterende VVM-grundlag for Cityringen.

På baggrund af ovenstående beskrivelse foreslås der således indsat en ny anlægsfase 3-1a i bekendtgørelsens § 4, stk. 1 samt bilag 1A, der omfatter anlæggelse, drift og nedlæggelse af sporskiftet. Endvidere forlænges varigheden af fase 3-1 med 12 måneder, så den samlede varighed forventes at kunne blive på til 31 måneder i bilag 1A.

I bilag 2A indsættes en ny fase 3-1a for byggepladsen Københavns Hovedbanegård med samme støjgrænser for dag og aften som for fase 3-1 og for natperioden på 58 dB med en varighed på 6-8 måneder.

Endvidere forlænges varigheden for fase 3-1 med 12 måneder fra 19 måneder til 31 måneder.



Som følge af, at skinnelægningen ikke længere skal foregå fra Københavns Hovedbanegård reduceres den forventede varighed af fase 4-1 fra 23 til 20 måneder, som det oprindeligt var forudsat.

Også i bilag 2A vil den forlængede fase 4-1 for byggepladsen Københavns Hovedbanegård nedsættes fra 23 til 20 måneder, således at perioden ikke længere omfatter skinnelægning.

Indsættelse af fase 7 på Lille Kongensgade i bilag 2A

Metroselskabet har stillet forslag om, at fase 7 - reetablering og belægningsarbejde - indsættes i bilag 2A for den del af byggepladsen, der omfatter Lille Kongensgade v/Kongens Nytorv. Herved vil alle faser på byggepladsen Lille Kongensgade v/Kongens Nytorv være omfattet af bekendtgørelsen på linje med de andre byggepladser.

På baggrund af Metroselskabets forslag indsættes fase 7 i bekendtgørelsens bilag 2A for den del af byggepladsen kaldet Lille Kongensgade v/Kongens Nytorv.

Ændring af aktiviteterne faseangivelser i bilag 3A

Metroselskabet er blevet opmærksomt på, at faseangivelserne i bilag 3A er for snævre for så vidt angår tunnelboreaktiviteterne, der i bilag 3A er angivet til at forventes at skulle udføres under fase 3-1. Metroselskabet har oplyst, at disse også forventes at kunne foregå i fase 3-1 og fase 4-1.

Med henblik på at skabe så retvisende faseangivelser i bilag 3A som muligt, i forhold til hvilke faser aktiviteterne forventeligt udføres i, forslås faseangivelserne for tunnelboremaskineaktiviteterne ændret, således at disse også kan forventes udført i faserne 3-1 og 4-1.

Ændring af hyppighed ift. bilag 3A-aktiviteten vedr. støbning af sporene i tunnelerne i bilag 3A

Metroselskabet foreslår, at hyppigheden for, hvor ofte bilag 3A-aktiviteten "Levering og pumpning af beton til støbning af underlag for sporene i tunnelen" kan gennemføres, øges.

Metroselskabet har oplyst, at den gældende bilag 3A-aktivitet "Levering og pumpning af beton til støbning af underlag for sporene i tunnelen", der forventes udført i fase 5, i forhold til forventet hyppighed pr. byggeplads i praksis har vist sig at fungere anderledes end det oprindeligt var forudsat.

Af bekendtgørelsens bilag 3A fremgår det i forhold til hyppigheden, at støbningen sker i op til to omgange på hver station.



Det var altså oprindeligt forudsat, at man støbte fra en station og frem til den næste osv. I praksis har det i nogle tilfælde vist sig mere effektivt at støbe til begge sider fra en station, hvilket kan medføre, at nogle byggepladser ikke bliver benyttet til aktiviteten, hvorimod andre byggepladser benyttes flere gange end to.

Med henblik på at skabe en så retvisende angivelse af hyppigheden i bilag 3A som muligt, i forhold til aktiviteten knyttet til støbning af underlagene til sporene i tunnelerne, foreslås angivelsen af hyppigheden i bilag 3A ændret, så denne forventes at kunne foregå op til 6 gange pr. plads. Dog vil det som nævnt ikke være på alle pladser, at dette vil forekomme.

Supplerende bilag 3A-aktivitet ved tunnelboremaskinens break-in og break-out

Metroselskabet foreslår at indsætte en ny bilag 3A-aktivitet vedr. tunnelboremaskinens break- in og break-out, hvilket vil medføre dispensation fra støjgrænserne under break- in og break-out.

Metroselskabet har oplyst, at gennembrydning af indfatningsvæggene potentielt indebærer risici med alvorlige konsekvenser. Ved udførelse af break-in eller break-out i et uafbrudt forløb reduceres de potentielle risici. Det er derfor væsentligt, at entreprenøren kan reagere øjeblikkeligt, når der opstår situationer, der kan påvirke break-in eller break-out. Det kan f.eks. være at holde gulvet omkring maskinen fri, altså ryddet for beton og mudder til alle tider. Det kan i den forbindelse være nødvendigt, at der arbejdes med maskiner, slamsugere mv. og at der benyttes kran uanset tidspunktet på døgnet.

Som følge af ovenstående hensyn foreslås indsat en ny aktivitet i bilag 3A vedr. tunnelboremaskinens break-in og break-out.

Supplerende bilag 3B-aktivitet – Kompensationsgrouting - fra Lille Kongensgade

Metroselskabet har stillet forslag til indførelse af en ny bilag 3B-aktivitet - kompensationsgrouting under Magasin - hvilket vil medføre dispensation fra støjgrænserne i forbindelse med kompensationsgrouting.

Metroselskabet har som baggrund oplyst, at når tunnelboremaskinerne bryder ud af fra den kommende Kongens Nytorv station passerer de Magasinbygningen i en dybde af ca. 5 meter, hvilket gør det nødvendigt at foretage nogle ekstraordinære tiltag for at undgå sætninger i Magasinbygningen.

De forebyggende foranstaltninger er primært jordforstærkning, som foretages under bygningen, inden boremaskinerne passerer. Som ekstra sikring etableres



et net af vandrette borer ind under bygningen. Når tunnelboremaskinerne passerer, overvåges bygningen konstant for sætninger. I tilfælde af begyndende sætninger injiceres jordforstærkning gennem borerne, så jordbevægelserne udlignes, inden sætningen når at skade bygningen. Borerne udgår alle fra skakten i Lille Kongensgade, hvor der vil være et komplet groutingudstyr klar, når boremaskinerne passerer.

Behovet for grouting vurderes løbende ud fra sætningsmålingerne. Det er således ikke muligt på forhånd at angive hvornår, hvor meget eller hvor længe af gangen, der skal groutes, men det kan være nødvendigt at reagere hurtigt i forbindelse med begyndende sætninger, hvorfor aktiviteten er vurderet bedst egnet til at indgå i byggepladsbekendtgørelsen som en bilag 3B-aktivitet.

På baggrund af ovenstående foreslås kompensationsgrouting indført som en ny bilag 3B-aktivitet. Aktiviteten er begrænset til Lille Kongensgade og er en nødvendig forudsætning til sikring af Magasinbygningen. Både varighed og hyppighed er ukendt.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Lin Gønge Hansen på tlf. 41 71 17 77 eller på lgh@trm.dk.

Med venlig hilsen

Anitta Hilda Vandman Bugenhagen
Specialkonsulent