

TRANSPORTMINISTERIET
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk, mba@trm.dk

København, den. 26. marts 2014

Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af Lov om en Cityring

Indledningsvise bemærkninger

Beboerforeningerne omkring Marmorkirken (BoM) fremsender hermed høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af Lov om en Cityring, modtaget pr. e-mail den 27. februar 2014. Vedlagt dette høringssvar er et juridisk notat om de juridiske problemer i lovudkastet udarbejdet af professor, dr. jur. Peter Pagh.

Nærværende høringssvar forholder sig til de mere principielle spørgsmål, herunder ikke mindst hvordan man nu belejligt lader borgerne blive gjort til syndebukke for dårlig planlægning og ringe gennemførelse af metrobyggeriet.

Byggeriet af Cityringen er ifølge Københavns Kommune "Danmarkshistoriens mest støjende byggeri". Det berører mange borgere omkring byggepladserne direkte, som over en meget lang periode må leve med de alvorlige miljøpåvirkninger forbundet med byggeriet, ikke mindst støjgenerne.

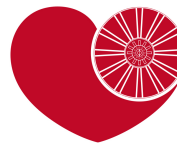
Jf. flere vægtige institutioner, herunder Verdenssundhedsorganisationen (WHO) og Embedslægen, er det ubestridt, at de forhold, som naboerne udsættes for i forbindelse med de udvidede arbejdstider, er direkte sundhedsskadelige. Internationalt eksisterer der ikke i civiliserede og demokratiske samfund fortilfælde for de forhold, som man har ønsket, og nu igen ønsker, at udsætte Cityring-naboerne for.

Natur- og Miljøklagenævnets (NMK) afgørelser

Siden sommeren 2013 har Københavns Kommune via såkaldte påbud forsøgt at få gennemtrumfet aften- og natarbejde alle ugens dage i en meget lang periode på stationsbyggepladsen ved Marmorkirken. Natur- og Miljøklagenævnet har erklæret rammerne for kommunens behandling af Metroselskabets ansøgninger for ulovlige på baggrund af borgernes klager og juridiske indsigelser fra BoM.

I afgørelse af 5. februar 2014 meddelte NMK således, at nævnet enstemmigt havde truffet en afgørelse om, at der skulle have været lavet en miljøvurdering, inden Københavns Kommunes Borgerrepræsentation vedtog et administrationsgrundlag for forvaltningens behandling af metrosager. Et forhold der langt forinden Borgerrepræsentationens vedtagelse af 19. juni 2013 blev fremført af Beboerforeningerne omkring Marmorkirken.

Nævnet fastslog, at en miljøvurdering bidrager til at kvalificere beslutningsgrundlaget, og at den manglende miljøvurdering efter nævnets praksis er en væsentlig retlig mangel, hvilket medfører ugyldighed, både for



selve beslutningen og for de afgørelser, der efterfølgende er truffet på baggrund af beslutningen.

For overblikkets skyld kan processen indtil nu opsummeres på følgende vis:

Den 29. april 2013 ansøgte Metroselskabet Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om tilladelse til at udvide arbejdstiden til døgnarbejde og en meget vidtgående lempelse af støjkrav på en række af Cityringens metrobyggepladser.

Den 19. juni 2013 besluttede Københavns Kommunes Borgerrepræsentation en rammeafgørelse for generel udvidelse af arbejdstiderne på samtlige metrobyggepladser i Københavns Kommune, herunder døgnarbejde på stationsbyggeplads Marmorkirken. Denne beslutning blev påklaget af BoM, men klagen blev i første omgang afvist af Natur- og Miljøklagenævnet den 22. august 2013. Efter henvendelse til Folketingets Ombudsmand og efter at Transportministeriet i oktober 2013 erkendte, at ministeriet havde misforstået lovgivningen, besluttede Natur- og Miljøklagenævnet den 7. november 2013 at genoptage sagen, hvilket ledte frem til beslutningen af 5. februar, jf. ovenfor.

Den 15. juli meddelte Københavns Kommune tilladelse til døgnarbejde ved Marmorkirken i form af et påbud, som blev påklaget af beboerne omkring Marmorkirken.

Den 31. juli besluttede Natur- og Miljøklagenævnet at ophæve kommunens beslutning om, at klagen ikke havde opsættende virkning, hvilket bevirkede at døgnarbejdet blev indstillet ved Marmorkirken, således at det gamle påbud og arbejdstider skulle være gældende, indtil klagen var endeligt afgjort.

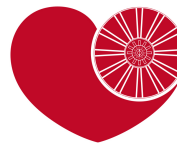
Den 7. november ophævede Natur- og Miljøklagenævnet påbuddet og hjemviste sagen, hvor klagenævnet bl.a. bemærkede, at Københavns Kommune skulle sikre en afvejning af de miljømæssige hensyn med fremdriften af projektet, og at der i påbuddet bl.a. måtte tages højde for lavfrekvent støj.

Den 3. december sendte kommunen et nyt påbud i høring frem til den 18. december. Påbuddet, der i endelig form blev meddelt medierne den 29. januar, gav Metroselskabet tilladelse til at arbejde i døgndrift på byggepladsen med mulighed for at støje op til 83 decibel i gennemsnit. Dette var 5 decibel mere end det tidligere påbud, der som nævnt blev ophævet og hjemvist. Dette påbud blev påklaget af BoM, men Københavns Kommune erkendte den 5. februar indeværende år, at også dette påbud var ugyldigt som følge af NMK's afgørelse.

Det skal videre bemærkes, at sammenslutningen endvidere har indbragt sagskomplekset for FNs Compliance Committee under Aarhuskonventionen, hvorfra er tilgået tilkendegivelse om at ville realitetsbehandle sagen.

Utilstrækkelig planlægning af byggeriet

Det er tydeligt for enhver, at grundlaget for og planlægningen af Cityringbyggeriet har været aldeles utilstrækkelig. Der er løbende opstået



adskillige forsinkelser i fremdriften af byggeriet, og det skal for at imødegå enhver tvivl understreges, at disse alene skyldes manglende eller dårlig planlægning og gennemførelse fra Metroselskabets og Copenhagen Metro Teams side, samt en med stor sandsynlighed for stramt sat, politisk vedtaget, økonomisk grundpræmis – og ikke, som det har været fremført, borgernes fuldkomne retmæssige klager over urimelige eller decideret ulovlige forhold.

Som omtalt andetsteds, er det aktuelle aften- og døgnarbejde netop blevet til, fordi anlægsbudgettet allerede begyndte at skride i forbindelse med de bydende entreprenørers tilbudsgivning henover sommeren og efteråret 2010.

Efter at projektets oprindelige VVM-miljøvurdering var blevet hørt af offentligheden, meddelte Transportministeren den 27. marts 2009 tilladelse til at gennemføre projektet på de miljømæssige vilkår, der var forudsat i VVM-redegørelsen, der forudsatte, at de støjende anlægsarbejder på stationsbyggepladserne foregik i dagtimerne, og at dette kun undtagelsesvis kunne fraviges. Efter at der var gennemført udbudsrunde, konstaterede Metroselskabet imidlertid, at de indkomne tilbud lå ca. 50 % over de budgetmæssige forudsætninger. For at reducere omkostningerne gennemførte Metroselskabet en supplerende udbudsrunde, hvor der bl.a. var sket den ændring af de oprindelige udbudsbetingelser, at der på fire arbejdspladser kunne arbejdes i døgn drift, og hvor Metroselskabet overtog risikoen for miljømyndighedernes godkendelser – uden at der forelå de fornødne lovgivningsmæssige godkendelser af disse væsentlige ændringer af projektet, og uden at offentligheden blev hørt.

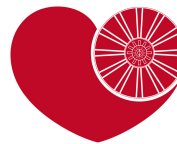
I januar 2013 offentliggjorde Metroselskabet en såkaldt "Lorteliste" over potentielle negative sager, hvor bl.a. fremgår, at "projektet er ved at være så forsinket, at det ikke kan ignoreres".

Metroselskabets henvendelse til ejerkredsen af 18. februar

Transportministeren ønsker nu, på baggrund af henvendelse fra Metroselskabet – der har erkendt, at byggeriet vil blive forsinket i forhold til den oprindelige og godkendte tidsplan –, at sikre, at "cityringsprojektet kan færdiggøres i overensstemmelse med de forudsætninger, der lå til grund for vedtagelse af cityringloven".

For det første er det åbenlyst, at dette ikke kan sikres, idet Transportministeren allerede har erkendt, at byggeriet nu først forventes at være færdiggjort ultimo 2019.

For det andet vil man nu gennemføre en "hastelov", som på mange områder er uklar, og som overlader det til Transportministeriet, der er en væsentlig medejder af Metroselskabet, at regulere miljøforhold. Samtidig fratager man i lovforslaget borgerne deres basale klagerettigheder, hvilket må siges at være helt uanstændigt og uhørt i et demokratisk retssamfund, især når det sker på den baggrund, at naboerne har fået medhold i de hidtidige klagesager. Indtil nu har det således været naboerne, der har været på den rigtige side af loven – og Metroselskabet der var på den forkerte side af loven, hvilket yderligere understreger vigtigheden af, at naboernes klageret opretholdes.



For det tredje lader man nu Metroselskabets dårlige planlægning og gennemførelse af byggeriet gå ud over en lang række borgere, som i en lang og ukendt periode vil blive udsat for særdeles sundhedsskadelige støjpåvirkninger og partikelforurening, døgnet rundt – *uden* at man har sikret, at alle de naboer, der vil blive udsat for sundhedsskadelig støj, får mulighed for at komme væk fra byggepladsen i den periode, hvor der gennemføres udvidet arbejdstid.

Afsluttende bemærkninger

Punkterne i lovforslaget omkring borgernes retssikkerhed for, at der foretages seriøse, substantielle vurderinger af de sundhedsskadelige effekter på deres helbred, er meget uklare.

Det må forventes, såfremt Folketinget ønsker at vedtage denne væsentlige ændring af den oprindelige lov, at der gennemføres nye og fyldestgørende miljøvurderinger, hvor uvildige eksperter og myndigheder, samt ikke mindst borgerne, får mulighed for at fremkomme med spørgsmål og indsigelser i en tilhørende høringsperiode, der ikke, som det ellers er anført, "forkortes" med henvisning til kompleksiteten, idet dette netop burde tilsige det modsatte.

BoM vil i dette høringssvar ikke kommentere yderligere på indhold i ændringsforslaget vedr. erstatning og kompensation, ud over at fastslå, at grundlag for beregning samt omfanget af berørte borgere, der er omfattet heraf, fremstår meget uklart. Det er dog ubestridt, også jf. tidl., at man ikke tilnærmelsesvis formår at rumme samtlige de naboer, der fremadrettet, skulle udvidet arbejdstid blive effektueret, vil blive direkte udsat for sundhedsskadelig støj, jf. WHO og Embedslægen.

Endvidere er der usikkerhed omkring periodelængden for eventuelt aften- og natarbejde samt ydermere sikring af, at naboerne har rimelig tid til at forberede sig på en eventuel flytning førend udvidede arbejdstider realiseres.

Sammenfattende kan anføres, at forslaget til ændring af Lov om en Cityring giver anledning til langt flere spørgsmål end svar – som vi forventer at få adgang til at drøfte med Transportministeriet i løbet af den allernærmeste fremtid.

Med venlig hilsen, på vegne af Beboerforeningerne omkring Marmorkirken,

Steffen Hamann,
formand

Om Beboerforeningerne omkring Marmorkirken: Beboerforeningerne omkring Marmorkirken er en sammenslutning bestående af repræsentanter fra beboerforeningerne ved Marmorkirken, Frederiks Kirke, i København og herved hen ved 500 borgere i nærområdet. Foreningen er nedsat med det formål konstruktivt, og med afsæt i fakta, at bekæmpe miljøgener fra metropjekt Cityringen og sikre nærmiljøet ved Marmorkirken.