



Til lovforslag nr. L 177

Folketinget 2013-14

Tillægsbetænkning afgivet af Transportudvalget den 4. juni 2014

Tillægsbetænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven

(Supplerende miljømæssige vurderinger, bemyndigelser til at fastsætte regler om forurening og gener fra byggepladserne, kompensation til metrobyggepladsernes naboer, skattefritagelse for kompensation m.v.)

[af transportministeren (Magnus Heunicke)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 9. april 2014 og var til 1. behandling den 24. april 2014. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget. Udvalget afgav betænkning den 26. maj 2014. Lovforslaget var til 2. behandling den 3. juni 2014, hvorefter det blev henvist til fornyet behandling i Transportudvalget.

Møder

Udvalget har, efter at lovforslaget blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet lovforslaget i 1 møde.

Samråd

Udvalget har under den fornyede behandling stillet 3 spørgsmål til transportministeren til mundtlig besvarelse, som denne har besvaret i et åbent samråd med udvalget den 4. juni 2014. Ministeren har efterfølgende sendt udvalget det talepapir, der lå til grund for besvarelsen af spørgsmålene.

Spørgsmål

Udvalget har under den fornyede behandling af lovforslaget stillet 15 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (EL og KF) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Enhedslistens medlemmer af udvalget udtaler, at lovforslaget er blevet forsøgt solgt som en »nabopakke«. Det er EL's opfattelse, at der snarere er tale om en fremdriftspakke. Vægten er helt klart lagt på økonomien i projektet og på at blive færdig til tiden i det omfang, det nu kan lade sig gøre, for tiden er allerede skredet. Hensynet til naboerne til byg-

gepladserne viger tværtimod – først og fremmest ophæves klageadgangen.

EL mener, at det faktisk er tvivlsomt, om naboerne bliver sikret større adgang til kompensation og genhusning. I hvert fald er det sikkert, at ikke én nabo til byggepladsen ved Nørrebroparken opnår genhusning efter dette lovforslag og den supplerende VVM, som følger lovforslaget.

Nogle af beboergrupperne ved byggepladserne har rejst alvorlig og berettiget tvivl om de støjmålinger, som danner grundlaget for tildeling af kompensation og genhusning. Beboergruppen ved Nørrebroparken har således påpeget, at de støjmålinger, som anvendes for denne byggeplads vedkommende, er de samme, som tidligere er blevet underkendt af Natur- og Miljøklagenævnet. Det betyder, at de støjudbredelseskort, som anvendes i den supplerende VVM-redegørelse ikke stemmer overens med den reelle støjudledning, som den er målt ved Nørrebroparken.

Beboergrupperne bakkes op af Center for Miljøbeskyttelse under Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning, som i et påbud fastlægger støjgrænsen til 70 dB(A) og udtaler: »På baggrund af generel erfaring fra metrobyggepladserne, intensivt tilsyn med aktiviteterne i Nørrebroparken og dialog med CMT er det Center for Miljøbeskyttelses vurdering, at der med den nuværende viden ikke kan etableres yderligere støjdæmpende foranstaltninger.« Og videre: »Center for Miljøbeskyttelse vurderer, at det i prøvningsrapporterne indeholdte er baseret på realistiske forudsætninger under repræsentative driftsforhold.« Også det høringssvar, som Københavns Kommune har afgivet samlet til den supplerende VVM-undersøgelse, og de to bekendtgørelser, som følger lovforslaget, giver opbakning til beboergruppernes opfattelse. Heraf fremgår, at den i den supplerende VVM fastsatte støjgrænse, som bruges ved tildelingen af kompensation og genhusning, på 60 dB(A) er sat for lavt, da f.eks. støjmålingerne foretaget ved Nørrebroparken sætter støj-

grænsen til 70 dB(A) som det absolut minimale, den maksimale støj kan komme ned på. Dette bekræftes i øvrigt af Metroselskabet i dets indlæg af 26. maj 2014 til Natur- og Miljøklagenævnets behandling af klage over støjmålingerne og beregning af støjgrænserne, hvor Metroselskabet anerkender, at støjgrænsen på 70 dB(A) er sat realistisk. EL er enig i, at støjmålinger og støjkort er manipulerede og tjener til det formål at spare Metroselskabet for penge til kompensation og genhusning.

EL finder, at lovforslaget er udtryk for en panikhandling fra Metroselskabets ejerkreds side. Projektet er i forvejen forsinket, og det er uklædeligt og manipulerende, at en såkaldt nabopakke indleder med nærmest at give naboerne skylden for forsinkelsen, blot fordi man har klaget og fået ret.

Forsinkelsen skyldes efter EL's opfattelse – og det har EL påpeget rigtig mange gange – dårlig planlægning, manglende styring af projektet og i bund og grund også underbudgettering, fordi man fra begyndelsen lå ganske betragteligt over de rammer, der var sat for udbuddet, og derfor var nødt til at lave en supplerende udbudsrunde, hvor man begyndte at operere med døgnarbejde, som ikke var med i den oprindelige VVM-redegørelse.

Det fremgår tillige af den interne liste vedrørende problemsager, som Metroselskabet fejlagtigt fremsendte til Politiken: »Projektet er ved at være så forsinket, at det ikke kan ignoreres.« Det var altså, længe før naboerne for alvor begyndte at klage og disse klager fik opsættende virkning. Således må man spørge sig selv, om det så også er naboernes skyld, at tunnelboremaskinen først ankom til Nørrebroparken med et års forsinkelse. Og hvordan kan det overraske, at

den trange plads ved Marmorkirken er et problem, og at det nødvendigvis vil føre til ballade med naboerne og til klager?

I stedet for at give naboerne skylden for forsinkelserne skulle ejerkredsen og forligspartierne hellere rette lyset mod Metroselskabet og måske mod direktiongangen, for det er helt tydeligt, at der ikke er styr på projektet, og det har der ikke været fra begyndelsen.

Man fjerner klagemulighederne, og det, på trods af at naboerne hidtil har fået ret i deres klager, og at det er blevet konstateret, at det er Metroselskabet, der har forbrudt sig mod gældende love og regler. Lovforslaget bliver derfor et værn for uretten, og det er i strid med Århuskonventionen. Det samme er ophævelsen af den opsættende virkning, som også strider mod den samme artikel i Århuskonventionen, fordi der rent faktisk står, at klager og sagsanlæg skal kunne tillægges opsættende virkning.

EL finder, at de 300 mio. kr., som er afsat til kompensation og genhusning, slet ikke er nok. Den såkaldt udvidede adgang til genhusning og kompensation vil vise sig at være illusorisk. EL noterer sig i forlængelse af samrådet i Transportudvalget den 4. juni 2014, at ministeren har givet tilsagn om, at der vil blive udbetalt kompensation med tilbagevirkende kraft, i tilfælde af at det skulle blive nødvendigt på et senere tidspunkt at hæve støjgrænserne.

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Benny Engelbrecht (S) fmd. Karin Gaardsted (S) Rasmus Horn Langhoff (S) Mette Reissmann (S) Orla Hav (S)

Rasmus Prehn (S) Anne Sina (S) Jeppe Mikkelsen (RV) Ida Auken (RV) Lone Lokindt (RV) Karsten Hønge (SF)

Karina Lorentzen Dehnhardt (SF) Henning Hyllested (EL) Per Clausen (EL) Lars Dohn (EL) Thomas Danielsen (V)

Martin Geertsen (V) Flemming Damgaard Larsen (V) nfm. Lars Christian Lilleholt (V) Kristian Pihl Lorentzen (V)

Karsten Nonbo (V) Hans Christian Schmidt (V) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF) Jørn Dohrmann (DF)

Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA) Mike Legarth (KF) Tom Behnke (KF)

Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Socialdemokratiet (S)	47	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Siumut (SIU)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Sambandsflokkurin (SP)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Enhedslisten (EL)	12	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1
Liberal Alliance (LA)	9		

Oversigt over bilag vedrørende L 177

Bilagsnr. Titel

- | | |
|----|--|
| 8 | Betænkning afgivet 26/5-14 |
| 9 | 1. udkast til tillægsbetænkning |
| 10 | Talepapir fra samrådet 4/6-14, jf. samrådsspm. E-G, fra transportministeren |
| 11 | Supplerende materiale til L 177 som opfølgning på samråd 4/6-14, fra transportministeren |

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 177

Spm.nr. Titel

- | | |
|----|--|
| 47 | Spm., om ministeren mener, at det er i overensstemmelse med lighedsprincippet i dansk ret, at naboer til tunnelarbejdspladser, nærmere betegnet Nørrebroparken og Øster Søgade, kompenseres anderledes og lavere end samtlige andre Metrocityringens byggepladser, til transportministeren, og ministerens svar herpå |
| 48 | Spm. om, hvordan ministeren retfærdiggør, at målinger, som Natur- og Miljøklagenævnet 5/2-14 afgjorde, ikke kan danne grundlag for en forvaltningsafgørelse, til transportministeren, og ministerens svar herpå |
| 49 | Spm., om ministeren vil tage initiativ til, at DELTA Akustik fremadrettet varetager opgaven med løbende støjovervågning af byggepladserne, således at Metroselskabet og CMT intet har med målinger at gøre, til transportministeren, og ministerens svar herpå |
| 50 | Spm. om, hvor mange overtrædelser af gældende støjgrænser der skal til, førend tilsynet, henholdsvis Frederiksberg og Københavns Kommune, kan udstede forbud mod aktivitet på byggepladserne, til transportministeren, og ministerens svar herpå |
| 51 | Spm., om ministeren kan redegøre for forskellen i antallet af punkt- og fladekilder i Grontmijs prøvningsrapport fase 3-3, til transportministeren, og ministerens svar herpå |
| 52 | Spm., om ministeren kan redegøre for, hvorfor anvendte kildestyrker i den supplerende VVM er lavere end kildestyrker i Grontmijs prøvningsrapporter, til transportministeren, og ministerens svar herpå |
| 53 | Spm., om ministeren vil anmode Metroselskabet om nye beregninger til den supplerende VVM for støjdbredelse ved byggepladsen i Nørrebroparken, til transportministeren, og ministerens svar herpå |
| 54 | Spm., om ministeren kan fremsende dokumentation, herunder om, ved hvilke byggepladser og i hvilke ejendomme målingerne er foretaget, til transportministeren, og ministerens svar herpå |
| 55 | Spm., om ministeren vil tage skridt til at indføre en retningslinje i lov-bemærkningerne om, at udvidet arbejdstid med støj over det sundhedsskadelige niveau ikke kan iværksættes, før minimum 90 pct. af de berørte naboer reelt har haft mulighed for at flytte ind i en erstatningsbolig, til transportministeren, og ministerens svar herpå |

- 56 Spm. om, hvornår naboerne til byggepladserne tilbydes øget kompensation/genhusning, hvis det konstateres, at støjgrænserne overskrides, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 57 Spm. om, hvor mange naboer der er berettiget til genhusning eller 100 pct. kompensation i henhold til støjdbredelseskort i den supplerende VVM, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 58 Spm. om nye påbud for byggepladsen ved Nørrebroparken, hvor støjgrænsen er nedsat 1 dB(A) fra 71 til 70 dB(A), og hvordan det harmonerer med den i den supplerende VVM fastsatte støjgrænse på 60 dB(A), til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 59 Spm., om ministeren – på baggrund af Center for Miljøbeskyttelses støjmålinger – fastholder, at det er grænsen på 60 dB(A), der skal være gældende ved udmåling af kompensation (herunder genhusning), eller den grænse på 70 dB(A), som Center for Miljøbeskyttelse er kommet frem til, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 60 Spm., om ministeren erkender, at Folketinget ikke har fået fyldestgørende oplysninger i samrådet i Transportudvalget den 26. maj 2014, når ministeren i flere tilfælde henholder sig til støjgrænsen på 60 dB(A) som den, der gælder for støjen fra byggepladsen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 61 Spm. om, hvordan det kan forekomme, at Metroselskabet benytter sig af forskellige støjgrænser og støjmålinger, alt efter hvilken myndighed der tilskrives m.v., til transportministeren, og ministerens svar herpå

Oversigt over samrådsspørgsmål vedrørende L 177

Samråds- spm.nr.	Titel
E	Samrådssp., om ministeren i forbindelse med Københavns Kommunes høringssvar vedrørende ny regulering af byggeriet af Cityringen vil redegøre for, om ministeren ikke finder det bekymrende, når det påpeges, at der »kan opstå tvivl om grundlaget for reguleringen og for naboernes mulighed for at modtage kompensationer«, og om ministeren fortsat fastholder, at støjgrænsen er 60 dB(A) og ikke 70 dB(A), til transportministeren
F	Samrådssp. om afvigelser for støjberegninger i forbindelse med byggeriet af Cityringen, til transportministeren
G	Samrådssp. om vurderingen af støjniveauet vedrørende tone- og impulsstøj i forbindelse med byggeriet af Cityringen, til transportministeren