

HØRINGSNOTAT

Dato 11. april 2014
J. nr. 2014-795

Høringsnotat vedrørende L 177 – forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring har været sendt i høring fra den 27. februar 2014 til den 27. marts 2014. Udkastet blev endvidere lagt på Høringsportalen den 27. februar 2014. Forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven er fremsat den 9. april 2014.

I. Høringen

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring har været sendt i høring hos de myndigheder og organisationer, der er anført i bilag 1 til dette høringsskema. Transportministeriet har på den baggrund modtaget høringssvar som nedenfor anført.

1. Transportministeriet har modtaget høringssvar med bemærkninger fra:

Dansk Byggeri, Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune, Metroselskabet, Rigsrevisionen, Sundhedsstyrelsen.

2. Transportministeriet har modtaget høringssvar uden bemærkninger fra:

Advokatsamfundet, By & Havn, Dansk Industri.

3. Transportministeriet har ikke modtaget høringssvar fra:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejdsgiverbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Center for Menneskerettigheder, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Handicaporganisation, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, DSB, Energinet.dk, Fagligt Fælles Forbund, Friluftsrådet, Greenpeace Danmark, Håndværksrådet, Kommunernes Landsforening, KCC v. formand Kim Jensen, Landsorganisationen i Dan-



mark, Movia, NOAH-Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik, Trafikselskaberne i Danmark.

Side 2/13

4. Herudover har Transportministeriet modtaget private høringssvar fra:

Birthe Due, Christian V. Alsted – Sortedamsgruppen, Christine Krarup Hansen, Claus Hovmand, Ellen Lütken, Erling R. Trudsø, Frederik Bjørndal, Iben Keller, Joan Kramer, Kaj Larssen, Karin Voss, Katrine Glejtrup, Lene Fugl Hansen, Lis Garval, Malene Boel, Marianne Skodborggaard, Maya Glem, Mitte & Carsten Nielsen, Nana Wolrath Jørgensen, Niels Kleberg, Nikolaj Stenfalk, Nikolas Rigas & Steen Hansen, Pahl, Peter Pagh, Peter V. Lütken, Peter With, Steen Schierbeck, Steffen Hamann, Sten Jauer, Svend Tabor, Tom Manczak, Ulla Kidal.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører lovforslaget, indgår ikke i høringssnotatet.

I punkt II. nedenfor gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene opdelt efter temaer. Der vil være særlig fokus på de områder, hvor høringssvarene afviger fra lovforslaget, eller hvor høringssvaret har givet anledning til ændringer i lovforslaget. Høringssvarene er alene gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført i kursiv.

II. Modtagne høringssvar (tematisk opdelt)

Tilfredshed med lovforslagets målsætning og midler samt ønsker om hurtig færdiggørelse af Cityringen

En række beboere udtrykker tilfredshed med, at der nu tilvejebringes klare rammer for færdiggørelsen af Cityringen. Der gives samtidig udtryk for tilfredshed med, at beboerne sikres en kompensation på et niveau, der giver mulighed for effektive afværgeforanstaltninger, og at adgangen til genhusning forbedres. Der gives endvidere udtryk for, at det er positivt, at den nuværende usikkerhed om de tidsmæssige rammer for afslutningen af anlægget erstattes af en regulering, der sikrer forudsigelighed omkring de kommende års arbejde.

Et antal beboere giver endvidere udtryk for, at det er deres primære ønske, at metrobyggeriet afsluttes hurtigst muligt, således at de snarest kan nyde de fordele, der er forbundet med naboskabet med en metrostation.

Metroselskabet anfører ligeledes, at det er positivt, at der med lovforslaget etableres klare rammer for de kommende års arbejde, således at byggeriet af



Cityringen kan afsluttes hurtigst muligt og med færrest mulige ekstraomkostninger.

Side 3/13

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune giver på samme måde udtryk for, at lovforslaget er en velkommen og nødvendig løsning på den vanskelige situation, som både borgerne og Cityring-projektet i øjeblikket befinder sig i.

Transportministeriet noterer, at der udtrykkes tilfredshed med den ordning, der følger af lovforslaget. Lovforslagets formål er netop at sikre klare rammer for den resterende del af metrobyggeriet med henblik på at skabe tryghed og forudsigelighed for metrobyggepladsernes naboer.

Behov for hurtig afklaring af supplerende VVM

Metroselskabet anfører, at det er positivt, at der skabes klare rammer for færdiggørelsen af metrocityringen. Metroselskabet tilkendegiver endvidere, at det hurtigst muligt skal afklares, i hvilket omfang der er behov for en supplerende VVM.

Transportministeriet noterer, at Metroselskabet tilslutter sig den foreslåede regulering af rammerne for anlægsarbejdet. Transportministeriet har udarbejdet en supplerende VVM, som er sendt i høring den 10. april 2014.

Metrobyggepladsen ved Marmorkirken

Nogle borgere med bolig nær metrobyggepladsen ved Marmorkirken giver udtryk for, at det er uacceptabelt, at der på baggrund af lovforslaget kan tillades døgnarbejde ved Marmorkirken. Det gøres i den forbindelse gældende, at støjgenerne om natten vil være betydelige og indebære sundhedsfare.

Nogle andre borgere med bolig nær metrobyggepladsen ved Marmorkirken giver omvendt udtryk for, at de er meget tilfredse med lovforslaget, og at de gerne ser det gennemført så hurtigt som muligt. Nogle borgere nær Marmorkirken giver endvidere udtryk for, at Beboerforeningerne nær Marmorkirkens synspunkter efter deres opfattelse ikke længere er repræsentative for beboerne nær Marmorkirken, og at Beboerforeningerne nær Marmorkirken ikke har fået deres mandat fornyet af en række af de borgere, der oprindeligt støttede Beboerforeningerne nær Marmorkirken.

Transportministeriet anerkender, at der ved metrobyggepladsen ved Marmorkirken kan forekomme støjniveauer, der kan være sundhedsskadelige. Det er baggrunden for, at der i nabopakken fastsættes regler som giver borgerne mulighed for en række forskellige afværgeforanstaltninger, herunder genhusning.



Transportministeriet bemærker endvidere, at der som udgangspunkt ikke er mulighed for at gennemføre lovforslagets rammer for færdiggørelsen af Cityringen hurtigere end forudsat, bl.a. fordi den supplerende VVM, der er sendt i høring den 10. april, har en høringsfrist på 8 uger.

Overensstemmelse med VVM-regelsættet

Professor, dr.jur. Peter Pagh har efter anmodning fra Beboerforeningerne omkring Marmorkirken foretaget en analyse af, om lovudkastet er i overensstemmelse med VVM-direktivet og Århuskonventionen.

Professor, dr.jur. Peter Pagh anfører bl.a., at uanset at man kan diskutere det hensigtsmæssige ved at meddele tilladelser som en generel regel, er der efter Peter Pags opfattelse intet i VVM-direktivet, der hindrer, at VVM-tilladelsens vilkår er fastsat i bekendtgørelse, hvorfor denne løsning ikke er i modstrid med EU-retten.

Professor, dr.jur. Peter Pagh anfører endvidere, at lovforslagets ordning, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler om gennemførelsen af VVM-proceduren, herunder høringen, må anses for at være i overensstemmelse med VVM-direktivet.

Herudover anfører professor, dr.jur. Peter Pagh bl.a., at det som minimum må forlanges, at miljøpåvirkningerne af den forventede impulsstøj og lavfrekvente støj er belyst i VVM-redegørelsen, når støjen foregår om natten tæt ved boligbebyggelse.

Transportministeriet noterer sig professor dr.jur. Peter Pags vurderinger. Transportministeriet bemærker, at den forventede tone- og impulsstøj og lavfrekvente støj er belyst i VVM-redegørelsen.

Afskaffelse af klageadgang

Et antal beboere anfører, at det efter deres opfattelse er uacceptabelt, at klageadgangen til Natur- og Miljøklagenævnet fjernes, og at der ikke med lovforslaget gives adgang til at påklage reguleringen af vilkårene for byggeriet til en administrativ myndighed.

Et antal beboere giver endvidere udtryk for, at det efter deres opfattelse er uklart, hvortil der er klageadgang for så vidt angår transportministerens afgørelser vedrørende VVM-redegørelser og VVM-screeninger.

Transportministeriet anfører, at det er ministeriets opfattelse, at det er meget u hensigtsmæssigt, at byggeriet – som tilfældet er efter den nugældende regulering – kontinuerligt kan forsinkes meget betydeligt på grund af klagesager, der i udgangspunktet har opsættende virkning. Af hensyn til fremdriften af



Cityring-projektet indeholder lovforslaget derfor ikke en klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet for så vidt angår transportministerens regulering af anlægsarbejdets rammer. Med lovforslagets regler om kompensation, tilbud om genhusning og overtagelse finder Transportministeriet, at lovforslaget er udtryk for den rette balance mellem hensynet til enkelte naboer og hensynet til Hovedstadens borgere og de ambitiøse mål for den kollektive trafik, som Cityring-projektet er udtryk for.

Transportministeriet bemærker herudover, at lovforslaget indeholder en regel, der sikrer, at borgernes adgang til domstolsprøvelse af forhold omfattet af loven, der vedrører miljøet, er i overensstemmelse med de krav, der efter EU-Domstolens seneste praksis følger af Århus-konventionen.

Tilsyn med byggepladserne og sanktionering af overtrædelser

Et antal beboere anfører, at det i lovforslaget bør præciseres, hvorledes der vil blive ført tilsyn med aktiviteterne på byggepladserne, og hvordan tilsidesættelser af forskrifterne for aktiviteter for byggepladserne vil blive sanktioneret, herunder i form af straf.

Transportministeriet anfører, at der i lovforslaget er hjemmel til at udstede bekendtgørelser, som bl.a. vil regulere tilsynet med byggeriet. Der er endvidere hjemmel til at fastsætte regler om straf. Disse bekendtgørelser vil blive sendt i høring inden ikrafttræden.

Sundhedsskadelig støj og tone- og impulsstøj

Et antal beboere påpeger, at embedslægen bør inddrages i forbindelse med vurderingen af den sundhedsskadelige støj, og at der bør tages højde for tone- og impulsstøj i det regelsæt, der skal regulere erstatningsudbetalingerne i forbindelse med anlægsarbejdet. Det påpeges endvidere, at Transportministeriet bør inddrage embedslægen i vurderingen af, hvornår den sundhedsskadelige grænse er overskredet hhv. dag, aften og nat, samt betydningen af støjens varighed.

Transportministeriet bemærker, at embedslægen (Sundhedsstyrelsen) vil blive hørt om de grænser for støjniveauer på byggepladserne, som Transportministeriet fastsætter i bekendtgørelser.

Transportministeriet anfører endvidere, at embedslægen har været inddraget i arbejdet med den supplerende VVM-redegørelse for Cityringen, og at tone- og impulsstøj er behandlet i den supplerende VVM-redegørelse, der er sendt i høring den 10. april.



Ingen genhusningsmulighed for beboere, der ikke er i den højeste erstatningskategori

Side 6/13

Nogle beboere anfører, at de finder lovforslagets ordning, hvorefter kun beboere i lejligheder, der er beliggende i en støjzone, som berettiger beboeren til kompensation svarende til 100 % af huslejen, vil være berettiget til genhusning eller overtagelse af lejligheden, utilstrækkelig.

Transportministeriet anfører, at lovforslaget er baseret på den ordning, at genhusning eller overtagelse af lejligheden som udgangspunkt kun vil kunne komme på tale for beboere, der er særligt udsatte for støj, dvs. hvis støjniveauet berettiger beboeren til en kompensation svarende til 100 % af huslejen. Herudover vil genhusning eller overtagelse af lejligheden være en mulighed for beboere, som er særligt følsomme over for støj og vibrationer, f.eks. på grund af dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold, hvilket skal forstås i overensstemmelse med praksis i dag hos de takserende myndigheder.

Sikring af, at Metroselskabets aktiviteter finder sted inden for de fastsatte rammer

Et antal beboere giver udtryk for, at de har oplevet overtrædelser af de fastsatte støjgrænser fra Metroselskabets side, og at de har oplevet alvorlige uheld på byggepladserne. Beboerne påpeger, at det på den baggrund er af stor betydning, at der føres kontrol og tilsyn med, at Metroselskabets aktiviteter udøves inden for de rammer, der følger af lovgivningen, VVM'en og relevante regler og forskrifter i øvrigt. Beboerne påpeger i den forbindelse, at de ikke i lovforslaget finder den fornødne regulering af Metroselskabets aktiviteter.

Transportministeriet anfører, at der i lovforslaget er hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol, tilsyn og håndhævelse, ligesom der kan fastsættes bestemmelser om straf for overtrædelse af reglerne.

Det er hensigten, at der i medfør af disse regler fastsættes klare og præcise rammer for Metroselskabets aktiviteter, samt regler, der skaber grundlag for tilsyn med og håndhævelse af Metroselskabets overholdelse af regler. Der vil i medfør af disse regler blive ført tilsyn med, at Metroselskabet overholder lovgivningen. De bekendtgørelser, der indeholder disse regler, vil blive sendt i høring inden ikrafttræden.

Støjniveauer, der fører til erstatning

Nogle beboere anfører, at lovforslagets fastlæggelse af, hvilke støjniveauer der fører til erstatning, generelt bør reguleres, således at flere beboere får erstat-



ning, og at beboerne generelt får højere erstatninger. Nogle naboer anfører i den forbindelse, at grænsen for 100 % erstatning bør sættes ved et væsentligt lavere dB-niveau end efter lovforslaget.

Nogle beboere anfører endvidere, at der bør tages højde for tone- og impulsstøj i det regelsæt, der skal regulere erstatningsudbetalingerne.

Transportministeriet anfører, at lovforslagets afgrænsning af støjniveauer, der fører til kompensation, er baseret på Ekspropriationskommissionens principbeslutning om erstatningsudmåling til metrobyggepladsernes naboer af 10. juli 2013. Ekspropriationskommissionens fastlæggelse af støjniveauer og erstatninger er baseret på almindelige naboretlige regler og principper om tålegrænser, således som disse er fastlagt i dansk ret. De kompensationsbeløb, der på denne baggrund udbetales til naboerne til metrobyggepladserne, er herudover i lovforslaget baseret på den tilladte støj og ikke på den faktiske støj, hvilket yderligere bidrager til et løft i udbetalingerne. Transportministeriet bemærker, at der efter ministeriets opfattelse ikke er grundlag for at forhøje kompensationen til metrobyggepladsernes naboer yderligere.

Transportministeriet anfører endvidere, at Ekspropriationskommissionen har udtalt, at der er taget højde for tone- og impulsstøj ved fastlæggelsen af erstatningsniveauerne.

Kompleks og uforudsigelig regulering

Nogle beboere anfører, at den regulering, der følger af lovforslaget, efter deres opfattelse er så kompleks, at det efter deres opfattelse bliver meget vanskeligt at forudse deres retsstilling under nabopakkens regulering, og at denne uforudsigelighed modvirker den tryghed og stabilitet for metrobyggepladsernes naboer, som det bl.a. er lovforslagets formål at fremme. Nogle beboere bemærker i den forbindelse, at denne usikkerhed i sig selv bidrager til sundhedsfaren for metrobyggepladsernes naboer.

Transportministeriet bemærker, at det er hensigten, at der på baggrund af lovforslaget fastsættes regler i bekendtgørelser, som regulerer borgernes retsstilling, herunder krav på kompensation, på en klar og entydig måde. Lovforslagets ordning indebærer således i modsætning til den nuværende regulering en høj grad af forudsigelighed i forhold til, hvordan byggeriet udvikler sig, og hvornår de enkelte byggefaser påbegyndes og afsluttes.

Transportministeriet bemærker endvidere, at Metroselskabet ligesom efter den gældende ordning vil varetage den fornødne kommunikation med beboerne om, hvilke kompensationsniveauer eller afværgeforanstaltninger de er berettigede til, og hvordan byggeriet i øvrigt forløber i de enkelte anlægsfaser.



Informationsindsatsen fra Metroselskabet utilstrækkelig

Et antal beboere påpeger, at informationsindsatsen fra Metroselskabet har været for upræcis og generelt utilstrækkelig.

Transportministeriet anfører, at en regulering af Metroselskabets informationsindsats ikke er omfattet af lovforslaget. Transportministeriet finder dog anledning til at bemærke, at de klare og forudsigelige rammer for færdiggørelsen af Cityring-projektet, der følger af lovforslaget, i sig selv må antages at fremme Metroselskabets muligheder for en klar og præcis kommunikationsindsats over for beboerne, og Transportministeriet er af den opfattelse, at en grundig og præcis informationsindsats fra Metroselskabets side er af vital betydning for projektet.

Betydningen af støjberegningsmetoden uklar, støjberegningsmetoden bør ændres

Et antal beboere påpeger, at det efter deres opfattelse ikke fremstår tilstrækkeligt klart i lovforslaget, hvilken støjberegningsmetode der anvendes, ligesom nogle beboere fremkommer med forslag til alternative støjberegningsmetoder.

Transportministeriet bemærker, at støjberegningsmetoden er udførligt beskrevet i den supplerende VVM for Cityringen, der er sendt i høring den 10. april 2014.

Behandling af grundvand i den supplerende VVM-redegørelse

Et antal beboere gør gældende, at der er behov for, at grundvandsspørgsmålet omfattes af en supplerende VVM-redegørelse, da forudsætningerne er ændret afgørende.

Et antal beboere opfordrer endvidere til, at der oprettes et monitoreringsprogram for det sekundære grundvandsmagasin i forbindelse med grundvands-sænkningerne.

Transportministeriet anfører, at spørgsmålet om, hvorvidt grundvandsreguleringen skal behandles i en supplerende VVM-redegørelse, ikke er reguleret i lovforslaget.

Transportministeriet anfører endvidere, at spørgsmålet om et eventuelt monitoreringsprogram for det sekundære grundvandsmagasin i forbindelse med grundvandssænkningerne heller ikke er reguleret i lovforslaget.

Transportministeriet opfatter på den baggrund de nævnte synspunkter som bidrag i idéfasen til den supplerende VVM-redegørelse for Cityringen, der er sendt i høring den 10. april 2014.



Fremskyndelse af lovforslaget

Side 9/13

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune anfører, at lovforslagets nabopakke bør gennemføres så hurtigt som muligt. Københavns Kommune anfører i denne forbindelse, at denne del af lovforslaget ikke nødvendiggør, at den supplerende VVM er udført.

Transportministeriet bemærker, at ”nabopakken” – kompensation, genhusning og overtagelse – skal udmøntes i en bekendtgørelse, der først kan udstedes, når lovforslaget er vedtaget.

Transportministeriet bemærker endvidere, at det er en forudsætning for fastsættelsen af de regler, der udmønter nabopakken, at VVM'en er gennemført, da de miljømæssige regler – bl.a. de regler der skal fastsættes omkring, hvor meget der må støjes – hænger nøje sammen med, hvilke naboer der har ret til kompensation, genhusning eller overtagelse.

Den supplerende VVM er sendt i høring den 10. april 2014 med en høringsfrist på 8 uger. Efter høringen over den supplerende VVM skal der udarbejdes en hvidbog om denne. Transportministeriet forventer på denne baggrund, at den samlede nabopakke kan træde i kraft den 1. juli 2014.

Sociale ydelser

København Kommune anfører, at det er vigtigt, at det sikres, at der ikke sker modregning i sociale ydelser.

Med lovforslaget sikres det, at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning samt kompensation og beløb, som er udbetalt eller udbetales af Metroselskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige og ikke medfører reduktion af sådanne ydelser i indtil 1 år efter Cityringens indvielse.

Afgrening til Nordhavnen

Københavns Kommune anfører, at det anses for u hensigtsmæssigt, at de foreslåede regler om supplerende VVM ikke gælder for ændringer i byggeriet af afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen, når de øvrige regler i lovforslaget, herunder de foreslåede bestemmelser om udstedelse af regler om forurening og gener fra byggepladserne, kompensation mv., vil finde anvendelse. Det anføres, at transportministeren også bør have kompetencen til at udføre en eventuel supplerende VVM på afgreningen til Nordhavnen, således at det sikres, at alle Cityringens arbejdspladser inkl. afgreningen til Nordhavnen fremover håndteres ens.



Transportministeriet anfører, at de foreslåede regler om supplerende miljømæssige vurderinger af ændringer i anlægget af Cityringen ikke vil gælde for ændringer i byggeriet af afgangene fra Cityringen til Nordhavnen, jf. den gældende lov om en Cityring, idet VVM-proceduren for denne del af anlægget følger de almindelige regler i planlovgivningen.

Transportministeriet anfører endvidere, at det er fundet hensigtsmæssigt, at en eventuel supplerende VVM-redegørelse og miljøvurdering af Cityringen udarbejdes af én enhed – transportministeren – med koordination af de to kommuner. Samme hensyn gør sig ikke gældende for afgangene til Nordhavnen, da denne alene berører Københavns Kommune.

At det ikke er samme myndighed, der står for udarbejdelse af eventuelle supplerende VVM-redegørelser mv. for Cityringen og afgangene til Nordhavnen, hindrer ikke, at der vil kunne udstedes et ensartet regelgrundlag gældende for alle byggepladserne, hvis dette findes hensigtsmæssigt.

Regulering af emissioner

København Kommune anfører, at reguleringen af de enkelte byggepladser ikke kun omhandler støj, men også støv, luft, vibrationer, kapitel 5-anlæg, muck, jord, affald, kemikalier og grundvand. Disse gener og forureningskilder reguleres umiddelbart af bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven.

København Kommune fremkommer med en række anbefalinger i henhold til fastsættelse af generelle grænseværdier for de nævnte gener og forureningskilder, herunder hvilke der fortsat bør reguleres af miljøbeskyttelsesloven.

Transportministeriet anfører, at det forventes, at de nærmere regler, der fastsættes om forurening og gener fra anlægget af Cityringen, hovedsageligt vil omhandle grænser for støj samt tilsyn og håndhævelse af reglerne.

Hjemmelsgrundlag for kommunal anvisning af boliger til genhusning

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune anfører, at der bør indsættes en supplerende hjemmel, der sikrer, at kommunerne er berettiget til at anvende boliger, som kommunerne har anvisningsret til efter almenboligloven, samt boliger, som kommunerne får adgang til efter byfornyelsesloven, til genhusningsformål.

Transportministeriet bemærker, at det med lovforslaget er foreslået, at transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig



af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får adgang til efter byfornyelsesloven.



Bilag 1 – ekstern høringsliste

Institution

Side 12/13

Advokatsamfundet
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik
Beboerforeningerne ved Marmorkirken v.
talsmand Kaj Larssen
Center for Menneskerettigheder
Danmarks Naturfredningsforening
Dansk Arbejdsgiverforening
Dansk Byggeri
Dansk Cyklistforbund
Dansk Erhverv – Høringssager
Dansk Handicap Forbund
Dansk Handicaporganisationer
Dansk Vand- og Spildevandsforening
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Ledningsejerforum
Dansk Transport og Logistik – DTL
Danske Havne
Danske Havnevirksomheder
Danske Regioner
DI Transport
DSB
Embedslægeinstitution Øst
Energinet.dk
Fagligt Fælles Forbund – 3F
FANN v. formand Tom Manczak
Forening for naboer til metro v. formand
Søren Sandahl
Frederiksberg Kommune
Friluftsrådet
Greenpeace Danmark
Håndværksrådet
Kommunernes Landsforening – KL
KCC v. formand Kim Jensen
Københavns Kommune
Landsorganisationen i Danmark – LO
Metroselskabet
Movia
Naboer til Skjolds Plads metro v. formand
Claus Raasted



NOAH-Trafik
Rigsrevisionen
Rådet for Bæredygtig Trafik
Sortedamsgruppen v. formand Christian
Alsted
Trafikselskaberne i Danmark
Udviklingselskabet By & Havn I/S

Side 13/13