

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

Nørrebro, den 27. marts 2014

**Høringssvar til lov om ændring af Lov om en Cityring fra Søren Sandahl, Nordbanegade 22, 4. th, 2200 København N og Peter With Nielsen, Hillerødgade 14, 3. tv, 2200 København N på vegne af Foreningen af Naboer til Nørrebroparken, FANN.**

Indledningsvis ønsker vi at fastslå, at termen "nabopakke" dårligt beskriver indholdet af ministerens forslag til lovændring. "Fremdriftspakke" vil muligvis være dækkende for lovforslaget eftersom ændringsforslagets primære formål er at sikre Cityringens færdiggørelse til tiden. Det er forsvindende få elementer i ministerens lovforslag, som reelt varetager naboernes interesser bedre end nuværende lovgivning.

**Baggrund**

De oprindelige forudsætninger for støj fra byggeriet af Cityringen beskrevet i VVM redegørelsen, maj 2008, er aldrig blevet reelt anvendt til andet end at få godkendt metroprojektet. Det var ikke en forudsætning, at Cityringen skulle udføres ved brug af udvidet arbejdstid. Endvidere var det beskrevet, at støjniveauet ved de døgnarbejdende tunnelarbejdspladser kunne holdes indenfor rammerne af den kommunale forskrift for bygge- og anlægsvirksomhed, dvs. 40 dB(A) uden for normal arbejdstid med mindre overskridelser på 5 dB(A) i begrænset omfang. (VVM-redegørelse, Kapitel 9, s. 165)

Oplysninger om støjniveauet gentaget af Metroselskabet ved ekspropriationskommissionen besigtigelsesforretning ved Nørrebroparken 17. juni 2009. (Udskrift af forhandlingsprotokollen for ekspropriationskommissionen vedrørende anlæg i henhold til Lov om en Cityring. Metrocityringen 5. hæfte, Besigtigelsesforretning 17. juni 2009, s. 63)

Naboerne til byggepladsen ved Nørrebroparken har levet med støjniveauer på mere end 70 dB(A) om natten i snart 1 ½ år uden genhusning af en eneste nabo. Støjniveauet svarer til en 8 (otte!) dobling af støjbelastningen forudsagt i VVM redegørelsen.

**Bekymringer i forhold til transportministerens "fremdriftspakke"**

Nedenfor præsenteres konkrete bekymringer og indvendinger mod lovens ændringsforslag.

*Klageadgang*

Naboerne er bekymrede over, at man med § 14 a i lovforslaget fratages muligheden for i henhold til Miljøbeskyttelsesloven at kunne indbringe fremtidig regulering af byggepladserne for Natur- og Miljøklagenævnet. Ifølge landets førende juridiske eksperter i miljøret er dette i strid med Århuskonventionen, som fordrer let og billig klageadgang i miljøspørgsmål. Ministeren opfordres hermed til at bevare borgernes ret til administrativ rekurs.

Ministerens bør med lovændringen præcisere, hvem der betragtes som rette klagemyndighed vedr. VVM redegørelse og nye VVM-screeninger. Transportministeriet er tidligere fremkommet med forskellige udmeldinger om, hvorvidt ministeriet var rette klagemyndighed og har senest henvist til Natur- og Miljøklagenævnet. Nævnet afviste den 5. februar 2014 at behandle klage vedr. VVM grundet manglende kompetence.

### *Erstatninger/genhusning*

Lovforslaget foreskriver, at tildeling af erstatninger eller genhusning følger ekspropriationskommissionens principbeslutning. Principbeslutningen vedrører byggepladser og perioder med udvidet arbejdstid. Derfor bør ministeriet præcisere, hvordan principbeslutningen finder anvendelse for tildeling af erstatninger ved tunnelarbejdspladser som i Nørrebroparken, hvor døgnarbejde er en forudsætning i hele anlægsperioden.

Den naboretlige tålegrænse for tildeling af erstatninger på 55 dB(A) ved udvidet arbejdstid bør endvidere fastsættes lavere for naboer ved tunnelarbejdspladser, hvor døgnarbejdet er af mange års varighed. Støjniveauer over 40 - 55 dB(A) om aften og natten kan ifølge embedslægen og WHO have alvorlige helbredsmæssige konsekvenser, som øges ved længere tids påvirkning. Der bør derfor indgå et tidsperspektiv i tildelingen af erstatning/genhusning, som principbeslutningen ikke tager højde for.

I principbeslutningen fastsættes grænsen for 100% erstatning/genhusning ved døgnarbejde med støjniveauer over 65 dB(A). Det betyder, at mange naboer kan udsættes for sundhedsskadelige støj gennem flere år uden mulighed for genhusning. Grænsen for 100% erstatning/genhusning bør således fastsættes ved maks. 55 dB(A), særligt ved tunnelarbejdspladser, hvor døgnarbejder er en forudsætning i hele anlægsperioden.

Ministerens bør anmode embedslægen om vurdering af, hvornår den sundhedsskadelige grænse for støj er overskredet henholdsvis om dagen, om aftenen og om natten, samt betydningen af støjbelastningens varighed.

I den forbindelse bedes ministeren også fastlægge, i hvilke tilfælde, naboer kan tilbydes kompensation, som rækker ud over naboretlige regler om erstatning.

Ministerens bør yderligere uddybe, hvilke varsler der gælder for (midlertidig) ophævelse af kompensation (jf. lovforslag s. 13). Hvis en nabo har lejet alternativ bolig på baggrund af fx 75% eller 50% kompensation, kan den typisk ikke opsiges i X antal mdr. og efterfølgende genlejes, når naboen får mulighed for erstatning/behov for alternativ bolig igen.

Loven er utroligt uklar i forhold til om der skal tages højde for 5 dA (A) tone- og impulstillæg ved beregning af støjniveau ved nærmeste facade og dermed også erstatningernes størrelser. For naboerne er det særligt høje toner og impulser (pibende lyde, drøn, klank og klunk), som i aften- og nattetimerne generer mest.

Natur- og Miljøklagenævnet afgjorde i sag af 5. februar 2014 (*J.nr.: NMK-10-00688, NMK-10-00624, NMK-10-00656*), at støjberegninger skal indeholde tone- og impulstillæg på 5 dB (A). Der må derfor være tale om en fejl, når der i lovforslaget lægges op til, at: *"F.eks. vil der i forhold til støj efter forholdene kunne undlades en korrektion (et tillæg) for toner og impulser, hvis dette tillæg heller ikke er relevant i håndhævelsessituationen..."* (s. 12 og 27 i lovforslag). Som nabo frygter man, at Metroselskabet vil fortsætte som det er tilfældet med Nørrebroparken, hvor man på trods af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse ikke ønsker at følge beslutningen bagudrettet og justere erstatningstilbuddene for perioden december 2012 til juli 2013.

Derfor bør lovændringen sikre, at rammerne for støjledning i bekendtgørelserne fastsættes i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder" og at ministeren garanterer tone- og impulstillæg på 5 dB (A).

I forhold til tildeling af erstatninger bør ministeren sikre, at erstatning/genhusning er iværksat inden arbejdet påbegyndes. Både Metroselskabet og ekspropriationskommissionen skal kapacitetsmæssigt kunne håndtere antallet af sager og eventuelle klager inden for kort tid. Erfaringer fra byggepladsen i Nørrebroparken viser desværre, at hverken Metroselskab eller kommission er gearet til at behandle erstatninger inden for rimelig tid. Erstatningssager ved Nørrebroparken for udvidet arbejdstid påbegyndt december 2012 er endnu ikke afgjort af ekspropriationskommissionen. Endvidere har ingen naboer modtaget erstatningstilbud fra Metroselskabet for perioden efter juli 2013 til nu.

Der bør af lovforslaget fremgå en præcis angivelse af hvor mange overskridelser af tilladte støjgrænse pr. måned udløser forhøjet erstatning. Ellers bliver ministeren ansvarlig for gummiparagraffer, som det bliver umuligt at følge op på, som tilfældet ved nuværende lovgivning.

Transportministeren bør endvidere sikre, at omfanget af den udvidede arbejdstid begrænses mest muligt og fastlægges bedst muligt før arbejdet påbegyndes, både i forhold til antallet af byggepladser og tidsrammen. Det er naboernes bekymring, at udsigten til yderligere forsinkelser vil betyde løbende ansøgninger om udvidelse af arbejdstiden og forhøjelse af støjgrænserne. Dette er umuligt for naboerne at planlægge efter. Derfor bør det være en forudsætning med udarbejdelse af VVM redegørelse inden ministeren tillader yderligere udvidelse af arbejdstiden end den, der forventeligt forudsættes i de beskrevne bekendtgørelser for metrobyggeriet.

Metroselskabet anmodede den 24. november 2010 ejerkredsen om godkendelse af det økonomiske grundlag for de første store kontrakter for Cityringen. I den forbindelse fremgår det, at Metroselskabet påtager sig ansvaret i forbindelse med al myndighedsbehandling af anlægget og bygningsregistrering. Ejerkredsen vurderede denne ansvarsfordeling fornuftig - naboerne er ikke enige! Opståede forsinkelser i anlægsprocessen som følge af manglende tilladelser og de økonomiske følger heraf påhviler således ejerkredsen at afholde.

Ved samme lejlighed bragte Metroselskabet blandt andet en option om lempelse af de forudsatte restriktioner for støj i forbindelse med udførelsen af anlægsarbejderne, herunder de særlige restriktioner for at arbejde om natten på udvalgte 4 stationer/arbejdspladser i spil. *"En sådan lempelse forventes at medføre kortere perioder med de mest støjbelastende aktiviteter på de pågældende byggepladser og vil dermed begrænse perioden med gener, således at den samlede belastning ikke forventes øget. Besparelsen*

ved denne option er opgjort til ca. 130 mio. kr. og er indregnet i anlægsbudgettet.”(Ref. Københavns Kommune, Økonomiudvalget, den 7. december 2010, s. 3)

Metroselskabet anmoder den 29. april 2013 ejerkredsen om forvandling af optionen for døgnarbejde i kortere perioder på 4 udvalgte byggepladser til udvidet arbejdstid på 8 byggepladser i længere tid. (Ref. Københavns Kommune, Borgerrepræsentationen, den 19. juni 2013, bilag 1.1 og bilag 1.2)

Det er vores holdning, at udvidelse af arbejdstiden på fire byggepladser i kortere perioder på ingen måde svarer overens med de faktiske udvidelser af arbejdstider, som der nu lægges op til (se figur nedenfor). Derimod er det vores holdning, at man har valgt en løsning, som på ingen måde tilgodeser naboerne eller fastholder de ansvarlige på deres ansvar.

	Aksel Møllers Have	Enghave Plads	Frederiksberg Allé	Frederiksberg	Gammel Strand	Kongens Nytorv	København H.	Marmorkirken	Nørrebroparken *Er afviklet
Arbejdstid	Alle dage 7-22	Alle dage 7-22	Alle dage 7-22	Alle dage 7-22	Alle dage 7-22	Alle dage 7-22	Alle dage 7-22	Døgndrift	Døgndrift
Varighed	7 måneder	8 måneder	9 måneder	8 måneder	16 måneder	26 måneder	9 måneder	18 måneder	8 måneder

Med lovforslaget søges rammerne for ovenstående udvidelser gennemført og ministeren bør sikre, at Cityringen kan gennemføres efter tidsplanen på baggrund heraf.

Man kunne som nabo ønske sig, at Metroselskabet var lige så dygtige til at planlægge og til at holde styr på deres entreprenør, som man er til at forhandle lempelser i forhold til lovgivningen igennem. Så var der måske en reel mulighed for at Cityringen blev færdiggjort til tiden med kun mindre budgetoverskridelser.

Set i lyset af at de fire optioner med udvidet arbejdstid er blevet erklæret ulovlig og at Metroselskabets overtagelse af myndighedsvaretagelsen har vist sig uhensigtsmæssig, så bør ministeren foranstalte en uvildig gennemgang af kontraktgrundlaget for metrobyggeriet for at sikre lovlighed og ordentlighed i det offentlige byggeri. Naboerne frygter at der venter flere problemer fremadrettet med yderligere forsinkelser, revner i bygninger eller lignende.

For at sikre en retfærdig og ligelig behandling af samtlige metronaboer bør naboer tilbydes at få deres hidtidige kompensationer justeret i henhold til ny Lov om en Cityring og inklusive tone og impulstillæg på 5 dB (A). Dette vil det sikre, at naboerne får den kompensation, som de ifølge Natur- og Miljøklagenævnets beslutning, Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 og det nye lovforslag er berettiget til. En sådan tilføjelse vil unødvendiggøre længere juridiske tovtrækkerier mellem naboer, Metroselskab og Transportministeriet. Samtidig er det langt fra alle naboer, som har ressourcer til at indbringe erstatningstilbud for ekspropriationskommissionen, hvilket tydeligt afspejles i antallet af individuelle sager ved kommissionen.

Ministeren bør sikre, at kontanthjælpsmodtagere eller modtagere af andre indtægtsafhængige sociale ydelser, som efter individuel vurdering af ekspropriation- eller taksationskommission tildeles forhøjet erstatning ikke modregnes deres mererstatning i sociale ydelser.

Det bør klart fremgå af lovforslaget, hvordan markedsværdien ved Metroselskabets overtagelse af ejer- eller andelsbolig beregnes. Det er ikke rimeligt, hvis markedsværdien beregnes ud fra den aktuelle salgsværdi med en støjende metrobyggeplads som nærmeste nabo.

### *Tilsyn og regulering af byggepladserne*

På baggrund af erfaringer fra byggepladsen i Nørrebroparken bør beregningen af støjledning ved de enkelte byggepladser fortsat, og i overensstemmelse med Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 5. februar 2014, udarbejdes ved individuelle prøvningsrapporter med kildestyrke/miljømålinger. Prøvningsrapport P2.029.13 af 21. november 2013 fra Nørrebroparken viste, at Metroselskabets og CMT's katalogværdier og beregninger resulterede i fejlagtigt lavt støjbidrag mange gange under den reelle støjledning. Men har groft sagt antaget at nogle kraner støjer som en el-tandbørste.

Derfor bør lovændringen sikre, at rammerne fastsættes i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder".

Den enkelte byggeplads drift bør fortsat reguleres i forhold til varighed, anvendt materiel, støjniveau og aktivitet. Det er derfor ikke tilstrækkeligt, som lovforslaget lægger op til, udelukkende at regulere på baggrund af det maksimalt tilladte støjniveau.

Overvågning af støjniveau via målinger ved den enkelte byggeplads bør udføres af tilsynsmyndigheden. Erfaring viser, at kvaliteten af Metroselskabets og CMT's egne målinger langt fra er tilstrækkelig for et retvisende billede af støjbelastningen. Endvidere opgør Metroselskabet antallet af overtrædelser fra tilgængelige målinger langt mindre end Københavns Kommune, Center for Miljøbeskyttelse, hvilket er yderst problematisk, da Metroselskabet indberetter egne tal til ekspropriationskommissionen, som på baggrund heraf vurderer, om erstatninger er tildelt på korrekt grundlag.

Regelmæssig afrapportering til ekspropriationskommissionen bør derfor foretages af tilsynsmyndigheden.

Lovændringen bør indeholde regler, som giver tilsynsmyndigheden mulighed for udstedelse af administrative bødeforlæg af anseelig størrelse eller ophør af al byggeaktivitet, hvis der skal opnås adfærdsregulerende virkning, hvilket ikke er tilfældet ved nuværende lov. Entreprenørens hyppige og gentagne overtrædelser af påbud har til dato ingen konsekvenser haft.

Herudover bør det fortsat være muligt at klage over mangelfuldt tilsyn. Ministeren bør udpege rette klageinstans.

### *Ansaret for metrobyggeriet og dets forsinkelser og økonomi*

Som nabo er man efterhånden yderst trætte af at høre anklager om, at det er naboklagers skyld, at byggeriet er forsinket.

Myndighedsbetjening og overholdelse af loven er hhv. Metroselskabets og entreprenørens ansvar. Som lægmand forekommer det som en uhørt mærkelig konstruktion, at Metroselskabet som resultat af en besparelse ved kontraktindgåelse i 2010 overtog myndighedsansvaret for byggeriet fra entreprenøren.

Det er derfor selvsagt, at Metroselskabet ingen interesse har i at kommunikere deres ansvar for de forsinkelser, som enten skyldes entreprenørens dårlig og overoptimistiske planlægning af byggeriet eller uprofessionel myndighedsbetjening. For lovgivning og rammerne har ikke ændret sig imod metrobyggeriets fremdrift. Tværtimod!

Ministeren bør sikre, at lovtæksten ændres, så det klart og tydeligt fremgår, at forsinkelser aldrig kan være naboernes skyld! Det grænser til injurier.

Sandheden er, at det ene og alene er dårlig planlægning, der er skyld i forsinkelserne! Hvis naboerne ikke havde haft ret i deres klagepunkter, ville de jo ikke få medhold i Natur- og Miljøklagenævnet.

Man har tilsyneladende hele tiden opereret med tidsplan A (færdig dec. 2017) og tidsplan B (færdig dec. 2018) for at have en buffer. Tidsplan A har ikke været kommunikeret til offentligheden, men man må antage at samme tidsplan gælder for samtlige byggepladser. Hurtig færdiggørelse ville udløse bonus, men ultimo 2012 erkender man, at tidsplan A er urealistisk.

Oktober 2012 skulle tunnelboremaskinen (TBM) have været i gang ved Nørrebroparken. TBM kom først i gang oktober 2013. Det er et års forsinkelse fra tidsplan A til tidsplan B. Bufferen er brugt efter mindre end 1/3 af den samlede anlægstid.

Forsinkelsen betyder således reelt et års yderligere buffer på de andre byggepladser. Altså må TBM'ens forsinkelse betyde et år mere at arbejde i for de øvrige byggepladser inden TBM ankommer. Derfor bør Transportudvalget anmode Metroselskabet om en forklaring på, hvorfor døgnarbejde ved bl.a. Marmorkirken er nødvendigt, når TBM ankommer et år senere end forventet i tidsplan A, hvilket tilsvarende antallet af arbejdstimer ved 12 måneders døgnarbejde kontra 12 måneders dagarbejde inkl. weekender.

Således må yderligere forsinkelser (ud over et år) ved Marmorkirken være udtryk for, at man ved Marmorkirken heller ikke kan overholde tidsplan B.

*Eksempler på steder i lovtæksten, hvor naboernes klager fremhæves som årsag til forsinkelser i metrobyggeriet:*

*"Natur- og Miljøklagenævnet ophævede den 7. november 2013 Københavns Kommunes påbud vedrørende udvidede arbejdstider på metrobyggepladsen ved Marmorkirken og hjemviste sagen til fornyet behandling i Københavns Kommune. **Dette har medført, at arbejdet ikke kan gennemføres som forudsat i projektplanen.**" s. 4.*

*"Klager indebærer betydelige risici og usikkerheder for cityringsprojektet." s. 4.*

*"Der foreligger endnu ikke et eneste eksempel på, at et påbud udstedt af de kommunale miljømyndigheder, som er blevet påklaget, er blevet godkendt af Natur- og Miljøklagenævnet." s. 5.*

*"Det er Metroselskabets vurdering, at **fortsatte klageforløb om såvel støj som grundvand kan forsinke projektet med op til 2-3 år**, hvilket svarer til en fordyrelse på 2½ – 4½ mia. kr. Statens ejerandel af Metroselskabet er 41,7 %, og staten hæfter forholdsmæssigt for projektets meromkostninger. Denne hæftelse er beløbsmæssigt ubegrænset." s. 5.*

*"Når byggeriet sættes delvist i stå som følge af klagesagerne, tilgodeses hensynet til den pågældende klager. Men standsningen risikerer at være til ulempe for andre beboere, som ønsker projektet gennemført hurtigst muligt, og som i kraft af erstatningerne har indrettet sig f.eks. ved at leje en anden bolig i den*

*relevante periode, og som nu kommer økonomisk i klemme, fordi erstatningen ikke udbetales. Det er endvidere til ulempe for borgere og erhvervsliv i hovedstaden generelt, idet de betydelige miljømæssige og trafikale fordele ved Cityringen forsinkes.” s. 5.*

*”De klageforløb, som har fundet sted indtil videre, har haft væsentlige negative konsekvenser for projektets tidsplan og samlede økonomi, og der er således behov for at tilvejebringe en mulighed for at sikre hensynet til projektets fremdrift.” s. 10.*

FANN håber ovenstående høringssvar bringes i anvendelse ved udarbejdelse af den endelige lovtekst og ser frem til, at transportministeren sikrer ordentlige rammer for naboerne til byens metrobyggepladser.

med venlig hilsen

Søren Sandahl og Peter With Nielsen,  
Foreningen af Naboer til Nørrebroparken