

NOTAT

Dato 28. juni 2014
J. nr.

Miljøregulering af Cityringen og optioner på døgnarbejde

I Politikens artikel af 28. juni 2014 fremstilles det, som om Folketinget blev fejlinformeret i forbindelse med Finansudvalgets behandling af aktstykket om indgåelse af kontrakter om Cityringen.

Dette er imidlertid noget af en stramning i forhold til, hvad ministeriet har udtalt, nemlig at med den viden, der var i 2010, var vurderingen, at der ikke var knyttet nogen betydelig risiko til optionerne på døgnarbejde, men at med den viden, vi har i dag, ville vurderingen naturligvis ikke være den samme.

Problemet er således ikke, at ministeriet har haft en viden, som har været holdt skjult, men at den viden om risici ved miljøreguleringen, som man havde i 2010, efterfølgende har vist sig at være helt utilstrækkelig. Med den viden, som vi har i dag, må det således erkendes, at risiciene knyttet til den miljømæssige regulering af Cityringsprojektet har været stærkt undervurderet. Dette gælder ikke kun i forhold til aktstykket, men også i forhold til de forudsætninger, der lå til grund for Lov om en Cityring, da den blev vedtaget i juni 2007.

Finansudvalget gav ved aktstykke 51, 2010-11, tilslutning til, at Metroselskabet kunne indgå kontrakter om anlæg og drift af Cityringen med de vindende konsortier i det offentlige udbud for hhv. anlægsarbejdet og transportsystemet. Med godkendelsen blev det samlede anlægsbudget for Cityringen fastsat til 21,3 mia. kr. (2010-pl).

Ved Metroselskabets udbud af kontrakterne på Cityringen indgik en række optioner, hvoraf Metroselskabet indstillede nogle tilvalgt. En af disse optioner indebar en lempelse af de forudsatte tidsbestemte restriktioner for støj i forbindelse med udførelsen af anlægsarbejderne, herunder de særlige restriktioner for arbejde om natten, på fire byggepladser efter tilbudsgiverens valg. Metroselskabet anførte, at hvis denne option ikke blev tilvalgt, vil det medføre en fordyrelse af det samlede anlægsbudget på ca. 130 mio. kr.

I forhold til det samlede anlægsbudget udgjorde værdien af optionen således 0,6 pct. Dette kan tages som udtryk for den daværende prissætning af den pågældende risiko.



Denne option er ligesom andre optioner og risici ikke særskilt omtalt i aktstykket, og der blev heller ikke under behandlingen af aktstykket i Finansudvalget stillet spørgsmål til anlægsrisici.

Der kan ikke være tvivl om, at hvis aktstykket skulle skrives i dag, ville risici i forbindelse med miljøreguleringen af projektet være et centralt element. Dette vedrører den nævnte option til døgnarbejde, men der har også vist sig andre meget væsentlige risici knyttet til miljøreguleringen, som der heller ikke var viden om i 2010.

Præmissen for den daværende vurdering var, at det var de to kommuner der havde kompetencen i forhold til støjreguleringen. Dette fremgår udtrykkeligt af den *VVM-redegørelse og miljørapport* fra maj 2008, som Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune udarbejdede:

”Anlægsarbejderne er omfattet af Københavns og Frederiksberg kommunes forskrifter for miljømæssige forholdsregler ved bygge- og anlægsarbejder. [...] Såfremt et bygge- og anlægsarbejde ikke kan overholde grænseværdierne, skal der ansøges om dispensation.” (afsnit 9.7.4)

Dette svarer til den måde, hvorpå miljøreguleringen blev håndteret ved byggeriet af den første metro, hvor kommunerne gav nødvendige dispensationer, som der ikke kunne klages over til anden myndighed.

I efteråret 2012 skiftede Københavns Kommune imidlertid model for miljøreguleringen, idet kommunen i stedet valgte at anvende påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42, der som bekendt kan indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet.

Da Metroselskabet den 18. februar 2014 skrev til ejerne på baggrund af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser af 5. februar 2014, vurderede Metroselskabet, at summen af den allerede tabte arbejdstid, de pt. uafklarede forhold for det fremtidige arbejde og den meget forøgede risiko for fremtidige klagesager, der forsinker arbejdet, kunne akkumulere til en forsinkelse på 2 – 3 år, som ville betyde en merudgift på mellem 2,4 og 4,5 mia. kr.

Efterfølgende har Natur- og Miljøklagenævnet i to afgørelser af 24. juni 2014 ophævet Københavns Kommunes påbud af 23. og 25. april 2014 vedrørende aftenarbejde på metrobyggepladserne ved Marmorkirken og København H. For byggepladsen ved København H's gælder ophævelsen også støjende arbejde om lørdagen i dagtimerne.

Natur- og Miljøklagenævnet har således ikke kun grebet ind i forhold til tilladelser til natarbejde, men også i forhold til dag- og aftenarbejde. Endvidere er der i afgørelserne en indikation af, at det kun er fordi arbejdet forventes at overgå til regulering ved bekendtgørelse udstedt af transportministeren pr. 1. juli 2014, at nævnet ikke fastsætter yderligere restriktioner på dagarbejdet.



Konsekvenserne for projektet af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser går således langt videre end spørgsmålet om optionen til natarbejde.

Side 3/3

Med den viden vi har i dag, er det samlet set vurderingen, at hvis Cityringsprojektet skulle gennemføres på grundlag af den almindelige miljøregulering, ville det ikke på nogen måde kunne ske inden for den forudsatte tidsramme og det forudsatte budget.

Dette er ikke kun relevant i forhold til det aktstykke, hvor Finansudvalget gav tilslutning til, at kontrakterne blev indgået, men i lige så høj grad i forhold til den af Folketinget vedtagne lovgivning, som lå til grund for projektet. De forudsætninger om miljøreguleringen, der lå til grund for Lov om en Cityring, da den blev vedtaget i 2007, og som var baseret på erfaringerne fra den første metro, har således vist sig ikke at kunne opretholdes.

Den nye regulering, som blev vedtaget med den ændringslov til Cityringsloven, der netop er trådt i kraft, skulle således have været en del af den oprindelige Cityringslov, hvis projektet skulle kunne gennemføres inden for den forudsatte tid og økonomi.

Dette vil fremadrettet også gælde andre anlægsprojekter inden for både bane- og vejområdet, hvor det må forudses, at en hjemmel svarende til den nye model i Cityringsloven til at fastsætte støjgrænser mod til gengæld at yde kompensati- on og genhusning, kan blive nødvendig, hvis de hidtidige forudsætninger for projekternes tid og økonomi skal kunne opretholdes.