

## Talepapir til samrådsspørgsmål AM-AT

---

*Tak for ordet*      Tak for ordet.

I forlængelse af de spørgsmål, der er stillet her til samrådet, er der i går kommet en sag frem, som jeg gerne vil benytte lejligheden til at orientere udvalget om. Med udvalgets tilladelse vil jeg starte med at orientere om denne sag, inden jeg besvarer spørgsmål AM – AT.

Som udvalget formentlig allerede er bekendt med, har der i flere medier i går aftes og i dag kørt en historie om, at metroarbejdere ansat hos underentreprenøren ICDS – som er et større firma, der også arbejder på andre byggepladser – bor under uhumske forhold i en erhvervsejendom i Rødovre,



som ikke er godkendt til beboelse. Jeg kan også se, at borgmesteren i Rødovre Kommune har betegnet forholdene som direkte ulovlige. Jeg har derfor i går været i telefonisk kontakt med borgmesteren i Rødovre Kommune, som sender folk ud for at besigtige ejendommen.

Jeg har også netop her til morgen kl. 9 holdt møde med Metroselskabet om sagen. Både Metroselskabet og CMT har haft folk på stedet for at besigtige forholdene.

Metroselskabet har orienteret mig om, at de pågældende medarbejdere nu er flyttet over på et hotel som en midlertidig løsning.

Metroselskabet er nu sammen med CMT gået i gang med at undersøge forholdene



hos den pågældende underentreprenør til bunds, så vi kan få et klart svar på, om dette er en enlig svale, eller om underentreprenøren også i andre tilfælde har benyttet sig af ulovlig indkvartering. Når Metroselskabet og CMT har det fulde overblik over sagen, vil Metroselskabet og CMT tage stilling til, hvilke konsekvenser denne sag skal have for den pågældende underentreprenør.

Metroselskabet er også gået i gang med at undersøge boligforholdene hos andre underentreprenører.

Lad mig gøre det helt klart: For mig er det naturligvis en forudsætning, at Metroselskabet gør alt, hvad der falder inden for Metroselskabets kompetencer,



for at sikre, at virksomheder på metrobyggeriet overholder dansk lov.

Men det er også vigtigt at skelne mellem, hvad der er Metroselskabets og CMT's muligheder og forpligtelser som bygherre og kontraktpart, og hvad der er de relevante danske myndigheders opgaver.

Her skal man være opmærksom på, at overholdelsen af boliglovgivningen i hovedsagen sikres af kommunerne. Metroselskabet har derfor henvendt sig til Rødovre Kommune om sagen, og Metroselskabet har fået oplyst, at kommunen har givet ejeren af ejendommen påbud om at bringe forholdene i orden.

Sagen behandles med andre ord nu også af kommunen, og kommunen har i den



forbindelse mulighed for at tage de  
fornødne skridt over for  
underentreprenøren i form af en  
politianmeldelse.

Og nu vil jeg så vende mig mod de  
spørgsmål, som spørgeren har stillet til  
dette samråd.

Spørgeren har anmodet mig om, at jeg  
besvarer spørgsmålene kortfattet, og det  
vil jeg selvfølgelig gerne imødekomme.

Der er dog stillet en længere række  
spørgsmål, og det sætter en naturlig  
grænse for, hvor kortfattet en  
fyldestgørende besvarelse kan blive.

*Spørgsmål AM: Ministeren bedes  
redegøre for, om ministeren finder, at  
det vidner om professionel, kompetent  
og ansvarlig ledelse af Metroselskabet,*



*når Fagbladet 3F hen over sommeren 2014 har kunnet berette om følgende forhold hos nogle af de entreprenører, der arbejder for Metroselskabet på cityringsprojektet:*

- Omfattende underbetaling/løndumping*
- Snyd med moms og skat*
- Fortsat meget kritisabelt og farligt arbejdsmiljø*
- Fyring af metroarbejdere, som efter fagforeningen 3F's opfattelse har fundet sted, fordi arbejderne har organiseret sig i 3F*
- Uberettiget fyring af en tillidsmand.*

**Svar på  
spørgsmål AM**

Jeg synes, det er vigtigt at starte med at slå fast, at sager om løn- og arbejdsvilkår



på metrobyggepladserne håndteres i det fagretlige system, sådan som det kendes fra andre dele af arbejdsmarkedet. Den danske arbejdsmarkedsmodel og dens konfliktløsningsredskaber gælder fuldt ud for metrobyggeriet.

Som et supplement til den almindelige håndtering af sager på metrobyggepladserne er der mellem Metroselskabet, BAT-Kartellet, Dansk Byggeri og Tekniq indgået en partnerskabsaftale om løn- og arbejdsvilkår på Cityringens arbejdspladser. Partnerskabsaftalen skal sikre, at der er fuldstændig klarhed om, hvilke parter der har ansvaret for hvilke beslutninger i sagerne.

Metroselskabet og arbejdsmarkedets parter har altså via partnerskabsaftalen



fastlagt den præcise rollefordeling vedrørende sikringen af kontrakternes og overenskomsternes krav til arbejdsvilkårene på Cityringens byggepladser. Partnerskabsaftalen er dermed et ekstra værn mod social dumping på Cityringens byggepladser.

Det er også vigtigt at være opmærksom på, at Metroselskabet har en forpligtelse til at sikre, at arbejdet på selskabets projekter gennemføres i overensstemmelse med den danske arbejdsmarkedsmodel. Metroselskabet stiller krav om overholdelse af ILO-konvention nr. 94. Det betyder, at der ikke må aflønnes ringere end efter de danske overenskomster. Herudover er anvendelsen af den danske arbejdsmarkedsmodel sikret på en række forskellige måder:





- Hovedentreprenøren, CMT, er medlem af en dansk arbejdsgiverforening – Dansk Byggeri.
- CMT stiller krav til deres underentreprenører om, at de skal være medlem af en dansk arbejdsgiverforening.
- Metroselskabet følger op på eventuelle sager og tvister, og de løses i et fast samarbejde med fagforeningerne, Dansk Byggeri og CMT.
- Hvis en underentreprenør ikke vil efterkomme det fagretlige systems afgørelse i sagen, har Metroselskabet i henhold til kontrakten med CMT mulighed for



at annullere godkendelsen af brugen af underentreprenøren.

- Metroselskabet har sikret via en aftale med CMT, at 3F og andre fagforeninger har adgang til byggepladserne og dermed til dialog med medarbejdere på pladserne.

I forbindelse med den kommende aftale om metrobyggeriets nye tidsplan er det aftalt med entreprenørerne, at der indsættes bestemmelser i kontrakterne om et intensiveret samarbejde mellem entreprenørerne og Metroselskabet om en tæt opfølgning på underentreprenørerne.

Formålet er at sikre, at underentreprenørerne overholder kontraktens krav om løn- og arbejdsforhold, der mindst lever op til de



gældende overenskomster og lovgivning på de relevante områder. Hvis en underentreprenør ikke lever op til kravene, vil entreprenørerne fjerne den pågældende underentreprenør fra projektet.

Det er også aftalt at indsætte en bestemmelse i kontrakterne, som giver Metroselskabet en udvidet ret til at kræve dokumentation vedrørende kommende underentreprenørers forhold.

Metroselskabet får på den måde adgang til at kræve dokumentation for, at en kommende underentreprenør også på tidligere projekter reelt har efterlevet krav til løn- og arbejdsvilkår.

Metroselskabet får med andre ord et bedre grundlag for sin vurdering af, om



underentreprenører og vikarbureauer kan eller vil leve op til kravet om, at løn- og arbejdsforhold skal være mindst lige så gode som de gældende overenskomster på det pågældende område.

Hermed får Metroselskabet også adgang til at tage stilling til de vikarbureauer, som entreprenørerne anvender. Selv om entreprenørerne betaler vikarbureauerne de overenskomstmæssige lønninger for deres medarbejdere, er det ikke dermed sikret, at vikarbureauet, som står for betalingen til medarbejderne, også betaler de rigtige lønninger. De nye bestemmelser giver Metroselskabet et ekstra redskab til at undgå vikarbureauer, der ikke lever op til overenskomsterne.



Med hensyn til spørgsmålet om underbetaling af medarbejdere kan jeg kun sige, at det naturligvis er fuldstændig uacceptabelt, hvis entreprenørerne ikke lever op til deres forpligtelser efter overenskomsterne. Jeg har også fra de faglige organisationer hørt nogle historier om underbetaling, men indtil videre har der mig bekendt ikke været nogen sager, hvor det i det fagretlige system er blevet fastslået, at medarbejdere på byggepladserne ikke har modtaget overenskomstmæssig løn. Men jeg er opmærksom på, at der kan være bevismæssige vanskeligheder, og at det kan være vanskeligt at få metroarbejdere til at vidne i det fagretlige system.

Det ændrer ikke på, at jeg er meget optaget af, at alt foregår efter reglerne,



og jeg går straks videre til Metroselskabet, når jeg hører sådan nogle historier.

For at få klarhed over, om der skulle ske nogen form for underbetaling, som ikke fanges op af det fagretlige system, har mit ministerium i sidste uge skrevet til Metroselskabet og bedt selskabet tage disse spørgsmål op på selskabets møder med entreprenørerne, så vi kan få klarlagt omfanget af de eventuelle underbetalingsproblemer. Min holdning er helt klar: Problemerne – i det omfang de er der – skal naturligvis løses, så alle får deres overenskomstmæssige løn.

Med hensyn til arbejdsmiljøet er det min holdning, at arbejdsmiljøet på metrobyggepladserne skal fremstå som et forbillede. Metrobyggeriet har ikke



haft dødsfald som Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, men der har været alt for mange problemer med arbejdsmiljøet. Derfor har jeg i august 2014 drøftet arbejdsmiljøet på metrobyggepladserne med Metroselskabet, og jeg har understreget over for selskabet, at alle arbejdsmiljøregler skal overholdes. Jeg vil også fremover løbende drøfte arbejdsmiljøet med Metroselskabet.

Jeg kan også oplyse, at jeg den 21. august har holdt møde med Metroselskabets øvrige ejere og arbejdsmarkedets parter om blandt andet arbejdsmiljøet på metrobyggepladserne.



Jeg fik at vide på mødet, at Metroselskabet vil lægge mange kræfter i at skabe et fuldt tilfredsstillende og betryggende arbejdsmiljø.

Metroselskabet orienterede på mødet om, at selskabet nu vil intensivere samarbejdet med Arbejdstilsynet og sikre, at der sker en effektiv videndeling om arbejdsmiljøet på tværs af byggepladserne.

Metroselskabet orienterede også om, at man er i gang med at opruste personalemæssigt i forhold til selskabets ansvar for koordinering af byggepladsernes sikkerhed.

Metroselskabet vil nu også i kontrakterne stille helt klare og ufravigelige krav om, at dansk arbejdsmiljølovgivning skal overholdes.





Der vil også være krav om, at  
entreprenørerne skal etablere en  
sikkerhedsorganisation.

Samlet set sker der altså en række tiltag,  
som skal sikre et godt arbejdsmiljø på  
metrobyggepladserne, og jeg vil  
naturligvis holde skarpt øje med, at disse  
tiltag også har en gennemslagskraft, som  
gør, at antallet af arbejdsulykker  
reduceres meget væsentligt.

*Spørgsmål AN: Finder ministeren, at  
Metroselskabets kommunikationspolitik  
er i orden, når Fagbladet 3F kan  
konstatere, at det ikke er muligt at få  
udtalelser fra relevante entreprenører,  
og at det ofte ikke er muligt at få  
kommentarer fra Metroselskabet selv  
eller fra CMT?*



*(Der henvises til en samling af artikler om byggeriet af metrocityringen fra 3F's Fagbladet:  
<http://www.fagbladet3f.dk/temaer/metro/>)*

**Svar på  
spørgsmål AN**

Metroselskabet har over for mig oplyst, at selskabet i sin kommunikationsstrategi lægger vægt på at kommunikere transparent. Det skal Metroselskabet naturligvis leve op til. Metroselskabet skal stille op til interviews og besvare spørgsmål fra offentligheden. Hvis det ikke er muligt umiddelbart at give mundtlige svar, må selskabet vende tilbage, eventuelt med skriftlige svar, når spørgsmålet er belyst. Jeg forventer selvfølgelig også, at dette sker i debatten med de faglige organisationer i relevant omfang.



Lidt anderledes forholder det sig med entreprenørerne. Entreprenørerne er i modsætning til Metroselskabet private virksomheder, som vi ikke kan tvinge til at kommunikere på en bestemt måde. Men det er klart, at entreprenørerne skal leve op til alle kontraktlige og overenskomstmæssige forpligtelser, herunder til at drøfte spørgsmål i de relevante faglige fora med de faglige organisationer.

*Spørgsmål AO: Hvad agter ministeren at foretage sig over for Metroselskabets direktion og bestyrelse, efter at statsrevisorerne i beretning 18/2013 om status på byggeriet af Cityringen fra juni 2014 har kritiseret Metroselskabet for følgende forhold:*



- *Risiko for, at byggeriet af Cityringen bliver forsinket og/eller fordyret*
- *Metroselskabets og transportministerens forklaringer vedrørende de hidtidige forsinkelser af cityringsprojektet ikke har været fyldestgørende*
- *Metroselskabets og ejernes hidtidige styring af byggeriet har ikke været tilfredsstillende.*

**Svar på  
spørgsmål AO**

Med ændringen af lov om en Cityring, der trådte i kraft den 1. juli 2014, har vi skabt de fornødne klare rammer for færdiggørelsen af Cityringen. Nu forventer jeg til gengæld også, at Metroselskabet leverer, og det vil jeg naturligvis holde Metroselskabet fast på. På det foreliggende grundlag, hvor vi kender omfanget af fordyrelsen og



forsinkelsen, agter jeg ikke at drage nogen konsekvenser af Statsrevisorernes bemærkninger.

For god ordens skyld vil jeg også gerne gøre opmærksom på, at det ikke er mig, der ansætter Metroselskabets direktion – det gør Metroselskabets bestyrelse.

*Spørgsmål AP: Giver det anledning til overvejelser i Transportministeriet, at transportministeren og ejerne kritiseres i statsrevisorernes beretning 18/2013 for forholdene nævnt i forrige samrådsspørgsmål? I bekræftende fald bedes ministeren oplyse, hvilke initiativer ministeren vil tage for at rette op på de kritisable forhold i Transportministeriet.*

**Svar på  
spørgsmål AP**

Det fremgår af beretningen, at Transportministeriet løbende har



orienteret Folketinget om status på cityringsprojektet. Ministeriet har siden august 2013 gjort Folketinget opmærksom på, at der var risiko for, at projektet kunne blive forsinket og fordyret. Dette er i overensstemmelse med kravene til, hvornår Folketinget skal orienteres om Cityringen.

Det fremgår endvidere af beretningen, at Transportministeriet i sine orienteringer til Folketinget om en truende forsinkelse af Cityringen særligt har begrundet forsinkelsen med klagesagsforløbet hos Natur- og Miljøklagenævnet, herunder at aften- og natarbejdet på stationsbyggeriet ved Marmorkirken havde været stoppet.

Endelig fremgår det, at mine forgængere ikke i deres orienteringer til Folketinget



har oplyst, at iværksættelsen af den udvidede arbejdstid skulle ses som et korrigerende tiltag, der skulle bringe byggeriet af Cityringen tilbage på den oprindelige tidsplan.

Statsrevisorernes bemærkninger må formentlig forstås således, at det, som mine forgængere og Transportministeriet kritiseres for, er, at kun forligskredsen og ikke Transportudvalget blev orienteret om netop dette forhold.

Jeg vil gerne slå fast, at Transportministeriet lægger stor vægt på, at Folketinget orienteres fyldestgørende og korrekt, og Transportministeriet tager den nævnte bemærkning i Statsrevisorernes beretning til efterretning. Vi vil



naturligvis fremover sikre, at Transportudvalget – og ikke kun forligskredsen – orienteres om alle forhold af relevans for udvalget.

*Spørgsmål AQ: Finder ministeren det i orden, at formanden for Metroselskabets bestyrelse, Henning Christoffersen, i læserbrev i Politiken den 27. juni 2014 går i rette medstatsrevisorernes kritik af Metroselskabet i deres beretning 18/2013 fra juni 2014?*

**Svar på  
spørgsmål AQ**

Jeg anser det ikke som min opgave som transportminister at tage stilling til det nævnte læserbrev. Formanden for Metroselskabets bestyrelse har som andre borgere ytringsfrihed.





*Spørgsmål AR: Finder ministeren, at Metroselskabets håndtering af uenighederne og stridighederne om støj og anden forurening med naboerne til en række metrobyggepladser har været håndteret professionelt, kompetent og ansvarligt, når henses til, at de naboer og nabogrupper, der klagede over uretmæssige forhold, fik ret i alle deres klager?*

**Svar på  
spørgsmål AR**

Lad mig starte med at understrege, at jeg skal være den sidste til at bebrejde naboerne til metrobyggepladserne, at de benyttede deres ret til at klage efter loven.

Men det er omvendt vigtigt at være opmærksom på, at der i denne sag var en uløst konflikt mellem på den ene side hensynet til naboerne og på den anden



side hensynet til at få metroen bygget. Det var præcis den uløste konflikt, jeg var optaget af at løse, og som den lov, der nu er gennemført, retter op på. Det var med andre ord et spørgsmål om at skabe en balance i projektets forhold til sine omgivelser.

Jeg finder ikke grundlag for at kritisere Metroselskabets håndtering af klagesagerne. Klagesagsforløbet begyndte den 31. juli 2013, da Natur- og Miljøklagenævnet gav en klage over udvidet arbejdstid på byggepladsen ved Marmorkirken opsættende virkning.

Der blev efterfølgende også indsendt klager over udvidet arbejdstid på en række øvrige byggepladser. I november fremkom Natur- og Miljøklagenævnet med en afgørelse for byggepladsen ved



Marmorkirken, hvori nævnet hjemviste sagen til fornyet behandling i Københavns Kommune.

Særligt afgørende var det, da Natur- og Miljøklagenævnet den 5. februar 2014 erklærede Københavns Kommunes borgerrepræsentations beslutning af 19. juni 2013 om udvidet arbejdstid for ugyldig, idet den havde karakter af en plan og således ifølge nævnet skulle have været underlagt en såkaldt SMV-undersøgelse.

Konsekvensen heraf var, at alle påbud udstedt af Københavns Kommune i medfør af borgerrepræsentationens beslutning ligeledes var ugyldige, hvorfor det ikke var muligt at arbejde med udvidet arbejdstid.



Klagesagsforløbet var ikke forudset af lovgiver, da lov om en Cityring blev vedtaget i 2007.

Klageadgangen er opstået som følge af, at Københavns Kommune overgik til miljøbeskyttelseslovens § 42 som et andet og nyt grundlag for at administrere byggetilladelserne på Cityringens byggepladser.

Det forhold, at der opstod en række klagesager, som naboer og nabogrupper fik medhold i, kan ikke tilskrives Metroselskabets håndtering af sagerne, men derimod at sagerne pludselig skulle bedømmes efter et andet regelgrundlag end forudsat af lovgiver.

Præcis det forhold er der nu rettet op på med den nye lovgivning.



*Spørgsmål AS: Agter ministeren at udskifte, henholdsvis ændre i sammensætningen af direktionen for Metroselskabet I/S på baggrund af de meget kritisable forhold omkring byggeriet af metrocityringen, som er blevet åbenbare de seneste par måneder, herunder:*

- De kritisable forhold, som Fagbladet 3F har berettet om hen over sommeren 2014 og tidligere*
- Den kritik, som statsrevisorerne er fremkommet med i beretning 18/2013 fra juni 2014*
- Håndteringen af uenigheder, henvendelser og klager fra en række naboer og nabogrupper til metrobyggepladser vedrørende støj og anden forurening fra byggepladserne?*



**Svar på  
spørgsmål AS**

Jeg anser dette spørgsmål for at være besvaret i min besvarelse af spørgsmål AM, AO og AQ.

*Spørgsmål AT: Har ministeren sikret sig, at byggeriet af Nordhavnsmetroen ikke kommer ud for de samme problemer, som har plaget byggeriet af metrocityringen, f.eks. ved at indføre kædeansvar i udbudsmaterialet og ved at oprette et korps af kontrollører, der kan påse, at lovgivningen, overenskomster/aflønning samt regler om arbejdsmiljø overholdes – i lighed med, hvad Københavns Kommune praktiserer på kommunens egne byggeprojekter?*

**Svar på  
spørgsmål AT**

Her vil jeg gerne starte med at slå fast, at de aftaler, der er indgået mellem Metroselskabet og de faglige



organisationer og mellem Metroselskabet og entreprenørerne netop har til formål at sikre, at alle regler overholdes. Herudover er alle de nye tiltag, jeg har skitseret i min besvarelse af spørgsmål AM, iværksat netop for at styrke mulighederne for at sikre, at alle regler overholdes.

Som nævnt sikrer bestemmelserne i ILO-konvention nr. 94 og de indgåede aftaler mellem Metroselskabet og organisationerne og mellem Metroselskabet og entreprenørerne også klart, at danske lønvilkår skal anvendes i CMT's kontrakter med alle underentreprenører.

Det er Metroselskabets opgave at sikre, at entreprenøren kan føre et ansvar igennem over for underentreprenørerne.



Det har Metroselskabet sikret i forhold til entreprenør og underentreprenører, navnlig i form af kravet om, at alle entreprenører skal være medlemmer af en dansk arbejdsgiverorganisation.

Og dermed er vi tilbage hovedpointen: Det danske fagretlige system er et robust og godt system. Men det er meget udfordret af f.eks. metrobyggeriet, og den aktuelle sag har vist, at vi er nødt til at tænke langt foran, for at vi ikke bliver løbet over ende af udviklingen. Derfor er disse udfordringer noget, vi skal have fokus på indtil den dag, hvor metroen er færdig, og vi kan køre den første tur.