

## Talepapir til samrådsspørgsmål M, N, O, P og Q

---

<b>Indledning</b> .....	<b>1</b>
<b>Svar på spørgsmål M</b> .....	<b>7</b>
Marmorkirkesagen.....	7
Nørrebroparken .....	11
De tre klagesager, der blev oversendt til Transportministeriet (SMV-klagesagen og de to VVM-klagesager) .....	11
SMV-sagen .....	11
VVM-sagerne.....	12
Status på de tre sager: SMV .....	15
Status på de tre sager: VVM.....	16
Århuskonventionen.....	17
Arbejdstider og støj m.v. ....	18
SMV.....	19
VVM .....	20
VVM og Århuskonventionen.....	21
<b>Svar på spørgsmål N</b> .....	<b>23</b>
<b>Svar på spørgsmål O</b> .....	<b>29</b>
<b>Svar på spørgsmål P</b> .....	<b>33</b>
<b>Svar på spørgsmål Q</b> .....	<b>38</b>

### *Indledning*

Jeg vil gerne indlede min besvarelse af samrådsspørgsmålene med et par betragtninger om anlæggelsen af Cityringen og dens betydning for beboerne i København og byens brugere.

Etableringen af Cityringen er det største anlægsprojekt i København siden Christian den 4.'s anlæggelse af Christianshavn i 1619. Med Cityringen skabes et sammenhængende kollektivt



transportsystem af høj kvalitet i København og på Frederiksberg, der tilbyder passagererne en stærkt øget komfort, frekvens og hastighed i deres transport i hovedstaden i forhold til de eksisterende transportmuligheder. Som Trængselskommissionen for nylig har redegjort for i sin betænkning, står hovedstaden over for meget betydelige trafikale udfordringer i de kommende årtier. Cityringen er et af de vigtigste og absolut nødvendige redskaber til at reducere trafikbelastningen i de indre bydele. Cityringen er simpelthen omdrejningspunktet i fremtidssikringen af det kollektive trafiksystem i hovedstaden.

En forsinkelse af Cityringens færdiggørelse vil være forbundet med en række omkostninger. For det første



medfører hver enkelt dags forsinkelse en forøgelse af de samlede anlægsomkostninger. For det andet medfører en forsinkelse en tilsvarende udsættelse af det tidspunkt, hvor den nødvendige aflastning af byens andre transportformer – kollektive såvel som individuelle – kan finde sted. For det tredje medfører en forsinkelse en forlængelse af den belastning for byens borgere, som et anlægsprojekt af dette omfang helt sikkert er.

For der er jo ingen tvivl om, at etableringen af Cityringen i en periode medfører en række mærkbare ulemper for byens beboere og brugere – og da navnlig for metrobyggepladsernes naboer. Disse ulemper er lige så beklagelige, som de er uundgåelige.



Det kan ikke komme bag på nogen, at ulemperne har dette omfang. Forud for påbegyndelsen af anlægsarbejderne blev der foretaget en meget grundig VVM-proces, og borgerne blev inddraget i beslutningsprocesserne i form af høringer. Der blev også gennemført en række informationsmøder og udsendt omfattende skriftligt informationsmateriale.

Jeg er som transportminister meget opmærksom på, at støjpåvirkninger på det niveau, som nogle naboer til metrobyggepladserne oplever, kan være stærkt generende.

Jeg ser derfor også med stor tilfredshed på, at Ekspropriationskommissionen den 10. juli 2013 traf en principbeslutning om mulighederne for



erstatning til de berørte naboer på baggrund af Metroselskabets ansøgning af 29. april 2013 om udvidede arbejdstider på metrobyggepladsen ved Marmorkirken og andre metrobyggepladser.

Ekspropriationskommissionens principbeslutning medfører, at der fra Metroselskabet – afhængigt af lejlighedernes størrelse – udbetales erstatningsbeløb på op til 20.000 kr. pr. måned til de naboer, der er hårdest ramt af døgnarbejdet.

Naboerne har også mulighed for at bede Ekspropriationskommissionen udmåle erstatningen efter den sædvanlige procedure, hvis de foretrækker det.

Alle naboer, der vælger at indgå aftale med Metroselskabet om erstatning, har



fri adgang til at anvende erstatningsbeløbene efter deres egne ønsker. Naboerne kan fx anvende erstatningsbeløbene til genhusning, til støjdæmpende tiltag på eksisterende boliger eller til rekreative aktiviteter, herunder rejser m.m. Naboerne har altså mulighed for at anvende erstatningsbeløbene til et bredt spektrum af effektive afværgeforanstaltninger, der kan sikre, at de kan opretholde deres livskvalitet.

Med disse indledende bemærkninger vil jeg nu gå til besvarelsen af de samrådsspørgsmål, som udvalget har stillet mig.

*Spørgsmål M: Hvordan vil ministeren sikre, at naboerne til byggeriet af*



*Citymetroen vil kunne indbringe klager over myndighedsafgørelser til fuld, uafhængig prøvelse ved nævn og/eller domstole, jf. Århuskonventionens artikel 9, stk. 2 og stk. 4. Spørgsmålet skal ses i relation til forløbet af den sagsbehandling, som har fundet sted omkring Metro-selskabets ansøgning om udvidet arbejdstid på udvalgte byggepladser?*

**Svar på  
spørgsmål M**

Jeg vil gerne indlede med en kort redegørelse for indholdet af de klagesager, der udspringer af de udvidede arbejdstider og ændrede støjvilkår på nogle af metrobyggepladserne.

*Marmorkirkesagen*

Som udvalget sikkert ved, traf Natur- og Miljøklagenævnet den 7. november 2013



endelig afgørelse i den såkaldte marmorkirkesag.

Sagen udsprang af de vilkår for arbejdstid og støj, der var fastsat i Københavns Kommunes påbud af 15. juli 2013 om arbejdstid og støjgrænser for metrobyggepladsen ved Marmorkirken i København.

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse medførte, at Københavns Kommunes påbud blev hjemvist til fornyet behandling i kommunen.

Hjemvisningen skete, fordi Natur- og Miljøklagenævnet vurderede, at Københavns Kommunes påbud led af væsentlige mangler. Disse mangler bestod blandt andet i, **at** de foretagne støjberegninger var mangelfulde, **og at** flere af vilkårene ikke levede op til krav





om vilkårs bestemthed og klarhed, herunder krav om, at det skal være tydeligt, hvilke grænseværdier der er gældende på hvilke tidspunkter og for hvilke aktiviteter.

Nævnet gav samtidig udtryk for, at der er knyttet store samfundsmæssige interesser til en færdiggørelse af Cityringen, og nævnet mente, at disse samfundsmæssige interesser skal tillægges betydelig vægt i en afvejning over for miljøbeskyttelseshensyn. Afvejningen af miljøbeskyttelseshensyn over for samfundsmæssige hensyn må derfor efter nævnets opfattelse tage udgangspunkt i den af Folketinget forudsatte tidsramme for anlægsarbejdet.



Københavns Kommunes påbud af 15. juli 2013 om arbejdstid og støjgrænser for metrobyggepladsen ved Marmorkirkesagen var en afgørelse, der var truffet i medfør af § 42 i miljøbeskyttelsesloven. Efter § 91 i miljøbeskyttelsesloven er der klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet for kommunalbestyrelsens afgørelser og beslutninger truffet efter loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven.

Ud over denne sag er Natur- og Miljøklagenævnet også i gang med at behandle andre sager om myndighedsafgørelser vedrørende Cityringen.



*Nørrebroparken*

Nævnet har også en sag om arbejdstider og støjforhold på metrobyggepladsen i Nørrebroparken under behandling. Denne sag vedrører også et påbud udstedt af Københavns Kommune i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42, og påbuddet er derfor også omfattet af klageadgangen til Natur- og Miljøklagenævnet i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 91.

*De tre klagesager, der blev oversendt til Transportministeriet (SMV-klagesagen og de to VVM-klagesager)*

Den 22. og 23. august 2013 modtog Transportministeriet fra Natur- og Miljøklagenævnet tre sager om Københavns Kommunes beslutninger i forbindelse med ændringen af arbejdstiden og støjgrænserne for arbejdet på Cityringen.

*SMV-sagen*



Den ene sag drejede sig om, hvorvidt Københavns Kommunes borgerrepræsentations beslutning af 19. juni 2013 om rammer for myndighedsbehandling af Metroselskabets udvidede arbejdstid på Cityringens byggepladser skulle have været underkastet en SMV-undersøgelse (strategisk miljøvurdering) i henhold til miljøvurderingsloven.

*VVM-sagerne*

De to andre sager drejede sig om, hvorvidt VVM-reglerne blev overholdt i forbindelse med Københavns Kommunes udstedelse af påbud for metrobyggepladserne ved Marmorkirken og i Nørrebroparken i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42.

Disse to sager vedrører med andre ord "VVM-delen" af de to sager om



metrobyggepladsen ved Marmorkirken og metrobyggepladsen i Nørrebroparken, jeg lige har omtalt, og hvor Natur- og Miljøklagenævnet allerede har truffet afgørelse i sagen om metrobyggepladsen ved Marmorkirken den 7. november 2013.

Efter modtagelsen af de tre klagesager fra Natur- og Miljøklagenævnet foretog Transportministeriet en indgående vurdering af reglerne i cityringsloven. Resultatet af denne vurdering var, at ministeriet ikke i cityringsloven har hjemmel til at behandle de spørgsmål i de tre klagesager, som jeg lige har omtalt. Transportministeriet havde tidligere givet udtryk for den retsopfattelse, at ministeriet i videre udstrækning havde kompetence som klagemyndighed i forhold til konkrete



afgørelser, men en sådan retsopfattelse kunne på baggrund af Transportministeriets vurdering af reglerne i cityringsloven ikke opretholdes.

Resultatet af vurderingen var også, at der ikke er klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet for så vidt angår Transportministeriets godkendelse af VVM-redegørelsen eller Transportministeriets vurdering af de ændrede vilkår for anlægsarbejderne på Cityringen af 15. maj 2013, men at disse vurderinger vil kunne indbringes for domstolene.

Transportministeriet orienterede ved brev af 9. oktober 2013 Natur- og Miljøklagenævnet om denne vurdering.



Den 12. december 2013 sendte jeg kopi af brevet til Transportudvalget.

*Status på de tre sager: SMV*

Den 7. november 2013 – altså samme dag, som Natur- og Miljøklagenævnet traf afgørelse i marmorkirkesagen – meddelte Natur- og Miljøklagenævnet Transportministeriet, at nævnet på baggrund af Transportministeriets vurdering af 9. oktober 2013 fandt, at nævnet er klagemyndighed efter miljøvurderingslovens § 16, stk. 2.

Natur- og Miljøklagenævnet meddelte også Transportministeriet, at nævnet på den baggrund ville genoptage behandlingen af klagen over manglende SMV-undersøgelse forud for Københavns Kommunes borgerrepræsentations beslutning af 19. juni 2013 om udmøntning af politisk



beslutning om udvidet arbejdstid på Cityringens byggepladser.

Denne sag er derfor nu under behandling i Natur- og Miljøklagenævnet.

*Status på de tre sager: VVM*

I sit brev af 7. november 2013 meddelte Natur- og Miljøklagenævnet også Transportministeriet, at nævnet har valgt at sende spørgsmålet om, hvorvidt nævnet er kompetent til at tage stilling til, om Københavns Kommunes meddelelse af påbud af 15. juli 2013 vedrørende aktiviteterne på Metrobyggepladsen ved Marmorkirken forudsatte en VVM-procedure, i høring.

Den 28. november 2013 afgav Transportministeriet sit høringssvar til Natur- og Miljøklagenævnet.





I høringssvaret meddeler Transportministeriet – på linje med vurderingen i ministeriets brev af 9. oktober 2013 – Natur- og Miljøklagenævnet, at der efter ministeriets opfattelse ikke er klageadgang til nævnet for så vidt angår transportministerens VVM-vurderinger foretaget på grundlag af cityringslovens § 4, stk. 3.

Natur- og Miljøklagenævnet har i talende stund ikke meddelt Transportministeriet sin vurdering af, om nævnet anser sig for kompetent til at tage stilling til Transportministeriets VVM-vurderinger.

*Århuskonventionen* Hvor stiller alt dette os så i forhold til kravene i Århuskonventionens artikel 9, stk. 2 og 4, om, at klager over



myndighedsafgørelser i miljøsager kan indbringes til fuld, uafhængig prøvelse ved nævn og/eller domstole?

*Arbejdstider og støj  
m.v.*

Ja, jeg kan for det første konstatere, at de påbud vedrørende arbejdstider og støjgrænser på metrobyggepladserne, som Københavns Kommune har meddelt i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42, er undergivet klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91.

En nabo til metrobyggeriet, som er uenig i påbud vedrørende for eksempel forhøjede støjgrænser eller udvidede arbejdstider meddelt efter miljøbeskyttelseslovens § 42, kan med andre ord indbringe disse påbud for Natur- og Miljøklagenævnet.



Disse påbud kan også – enten direkte eller efter, at Natur- og Miljøklagenævnet har truffet afgørelse i sagen – indbringes for domstolene. Det følger af grundlovens § 63.

*SMV*

Jeg kan herudover konstatere, at Natur- og Miljøklagenævnet anser sig for klagemyndighed efter miljøvurderingslovens § 16, stk. 2. Det betyder, at myndighedsafgørelser om SMV-spørgsmål (altså spørgsmål om strategisk miljøvurdering) i forbindelse med Cityringen kan indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet.

En nabo til metrobyggeriet, som er uenig i fx en kommunes afgørelse om ikke at foretage en SMV (strategisk miljøvurdering) forud for en ændring af eksempelvis støjgrænser eller



arbejdstider på en metrobyggeplads, kan altså indbringe denne afgørelse for Natur- og Miljøklagenævnet.

En nabo, som har retlig interesse i sagen, kan også indbringe en sådan afgørelse for domstolene. Det følger af grundlovens § 63.

VVM

Herudover kan jeg oplyse, at de afgørelser, som Transportministeriet i medfør af cityringslovens § 4, stk. 3, træffer i forbindelse med ministeriets godkendelse af VVM-redegørelsen eller ministeriets vurdering af ændrede vilkår for udførelsen af anlægsarbejdet på Cityringen, kan indbringes for domstolene af enhver, der har retlig interesse i sagen. Det følger også af grundlovens § 63.



*VVM og  
Århuskonventionen*

Efter min vurdering er denne ordning i overensstemmelse med Århuskonventionens artikel 9, stk. 2 og 4.

Århuskonventionens artikel 9, stk. 2 og 4, er med andre ord ikke til hinder for, at Folketinget – som Folketinget har gjort her – vælger en ordning, der indebærer, at en retlig efterprøvelse af transportministerens VVM-vurderinger kan ske ved domstolene.

Jeg vil også gerne tilføje, at Århuskonventionen er en forholdsvis ny konvention – den trådte i kraft i 2001. Der må derfor også i årene fremover forventes at komme bidrag til fastlæggelsen af konventionens rækkevidde fra EU-Domstolen.



Mit ministerium vil naturligvis følge denne retspraksis meget omhyggeligt, så vi kan sikre, at også fremtidige anlægslove lever op til konventionens krav, herunder kravene til uafhængig prøvelse ved nævn og/eller domstole.

*Spørgsmål N: Kan ministeren tilslutte sig udtalelser fra Københavns overborgmester, Frank Jensen, når denne i artiklen "Ringe retssikkerhed for metrobyggeriets naboer" i Politiken d. 7. november 2013 udtaler, at Cityringen er så stort et projekt, at "Folketinget har vedtaget et særligt lovgrundlag, der på flere måder fraviger bestemmelserne i planloven". I bekræftende fald, vil ministeren redegøre for, hvorledes bestemmelserne i planloven fraviges, og om de fravegne*



*bestemmelser i planloven bringer det særlige lovgrundlag i konflikt med retten til fuld, uafhængig prøvelse ved nævn og/eller domstole?*

**Svar på  
spørgsmål N**

Jeg kan bekræfte, at der er et særligt lovgrundlag for etableringen af Cityringen. Dette lovgrundlag findes i cityringsloven.

Cityringslovens regler om projektering, anlæg, drift og godkendelse af Cityringen fraviger på væsentlige punkter reglerne i planloven.

Det er altså Folketinget selv, der har besluttet, at planlovens regler skal fraviges.

Cityringsloven er baseret på den ordning, at Københavns og Frederiksberg Kommuner i fællesskab



gennemførte VVM-proceduren for hele Cityringen i én samlet proces.

Baggrunden herfor var, at Københavns og Frederiksberg Kommuner på baggrund af de hidtidige erfaringer havde foreslået en sådan fælles VVM-procedure, der gav mulighed for en mere helhedsorienteret VVM-proces med udgangspunkt i det samlede projekt.

Der står i cityringslovens § 3, stk. 2, at den endelige linjeføring samt udformning og placering af stationer m.m. fastlægges i kommuneplanlægningen for Cityringen på grundlag af de regler om Cityringens udformning, som transportministeren fastsætter i medfør af cityringslovens § 3, stk. 1.





Dette indebærer, at kommuneplanlægningen skal foregå inden for rammerne af cityringslovens regler, og at disse regler går forud for planlovens bestemmelser.

Det følger af cityringslovens § 4, at transportministeren skal godkende de to kommuners forslag, når VVM-processen er tilendebragt.

Det følger af cityringslovens § 4, stk. 2, at godkendelsen af den endelige linjeføring samt udformningen og placeringen af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. træffes af transportministeren efter høring af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Folketingets transportudvalg.



Det følger endvidere af cityringslovens § 4, stk. 3, at transportministerens godkendelse efter stk. 2 træder i stedet for en VVM-tilladelse efter regler udstedt i medfør af § 11 g, stk. 4, i planloven (den såkaldte VVM-bekendtgørelse).

Cityringen er et anlæg, som normalt ville kræve en VVM-tilladelse efter VVM-bekendtgørelsen. Med den ordning i cityringslovens § 4, stk. 3, jeg lige har beskrevet, er planlovens regler om VVM-tilladelser erstattet af en særlig tilladelsesordning, der tager højde for, at Cityringen er et ganske særligt anlægsprojekt.

Dette betyder også, at reglerne i planlovens § 58, stk. 1, nr. 3, der giver mulighed for at klage til Natur- og



Miljøklagenævnet over kommunalbestyrelsens afgørelser om VVM-tilladelser, er erstattet af cityringslovens ordning.

Cityringsloven indeholder ikke regler om klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet eller anden administrativ klagemyndighed.

Som jeg har beskrevet udførligt under min besvarelse af samrådsspørgsmål M, indebærer dette, at Transportministeriets godkendelse af VVM-redegørelsen eller Transportministeriets vurdering af de ændrede vilkår for anlægsarbejderne i medfør af cityringslovens § 4, stk. 3, ikke er undergivet administrativ klageadgang.



Transportministeriets godkendelse af VVM-redegørelsen eller Transportministeriets vurdering af de ændrede vilkår for anlægsarbejderne i medfør af cityringslovens § 4, stk. 3, kan derimod – som jeg tidligere har beskrevet – indbringes for domstolene.

Cityringslovens fravigelse af planlovens bestemmelser om VVM-tilladelser indebærer med andre ord ikke, at cityringsloven er i konflikt med retten til fuld, uafhængig prøvelse ved nævn og/eller domstole.

*Spørgsmål O: Ministeren bedes redegøre for det hensigtsmæssige i Metroselskabets aktive medvirken til formuleringen af det VVM-notat, der ligger til grund for, at Metroselskabet*



*kunne opnå tilladelse til udvidet arbejdstid på udvalgte byggepladser i forbindelse med anlægget af Cityringen, jf. artiklen ”Metroselskab var selv med til at formulere tilladelse” i Politiken d. 7. november 2013.*

**Svar på  
spørgsmål O**

Med hensyn til spørgsmål O vil jeg gerne starte med at slå fast, at Metroselskabet ikke har deltaget i den endelige vurdering af spørgsmålet om, hvorvidt Metroselskabets ansøgning kunne rummes inden for den eksisterende VVM-redegørelse.

Den endelige vurdering er foretaget af Metroselskabets ejere – Københavns og Frederiksberg Kommuner og Transportministeriet – og meddelt



Metroselskabet i Transportministeriets brev af 15. maj 2013 til Metroselskabet.

Vurderingen og godkendelsen er således sket på den måde, som er foreskrevet i reglerne i cityringslovens § 3 og § 4.

Metroselskabet blev inddraget i ministeriets behandling af ansøgningen om udvidede arbejdstider for at oplyse sagen bedst muligt og tilvejebringe et fuldt tilstrækkeligt grundlag for at kunne foretage en korrekt og materielt rigtig vurdering af Metroselskabets ansøgning.

Det følger af almindelige forvaltningsretlige principper, at en forvaltningsmyndighed er forpligtet til at sikre en sag oplyst i en sådan udstrækning, som er nødvendig og tilstrækkelig for at foretage en korrekt vurdering af sagen.



Det følger også af almindelige forvaltningsretlige principper, at en forvaltningsmyndighed er både berettiget og forpligtet til selv at foretage en vurdering af, på hvilket tidspunkt involverede myndigheder eller parter skal inddrages i sagens behandling med henblik på at sikre en tilstrækkelig oplysning af sagen. Der er forvaltningsretligt intet forkert i, at involverede myndigheder eller parter inddrages, før en eventuel formel ansøgning i sagen er modtaget af den relevante forvaltningsmyndighed.

Der er derfor heller ikke noget problem i – som det ellers har været hævdet i pressen – at Transportministeriet og Københavns og Frederiksberg Kommuner gik i dialog med Metroselskabet om Metroselskabets



ansøgning om tilladelse til udvidet arbejdstid på udvalgte byggepladser i forbindelse med anlægget af Cityringen forud for det tidspunkt, hvor Metroselskabet sendte sin formelle ansøgning til Transportministeriet.

Jeg vil også gerne understrege, at det er i overensstemmelse med Transportministeriets praksis i forbindelse med anlægsprojekter, at bygherren på et tidligt tidspunkt inddrages i oplysningen af sagen. Det er simpelthen nødvendigt, for at ministeriet kan træffe de rigtige og fuldt ud oplyste afgørelser.

*Spørgsmål P: Finder ministeren, at alle habilitetshensyn er taget på betryggende vis i den verserende sag om Metroselskabets adgang til at*





*udvide arbejdstiden på udvalgte byggepladser i forbindelse med anlægget af Cityringen, når der henses til den sammenblanding af ejerinteresser og myndighedsopgaver i form af tilsyn og klagemulighed, der finder sted, når ministeriet, Københavns og Frederiksberg Kommune skal tilse sig selv og varetage klageadgangen for berørte beboere?*

**Svar på spørgsmål P**

Jeg vil gerne indlede med at slå fast, at loven om Cityringen og loven om Metroselskabet giver Transportministeriet en række kompetencer med henblik på at realisere etableringen af Cityringen.

Nogle af disse kompetencer vedrører myndighedsopgaver såsom godkendelsen af VVM-redegørelsen.



Andre kompetencer er af styringsmæssig karakter i forhold til Metroselskabet og i forhold til hele cityringsprojektet som sådan. Heri ligger altså også, at Transportministeriet har et ansvar for at sikre fremdriften i cityringsprojektet.

Der er ikke noget i lovgivningen, der lægger op til, at udøvelsen af disse kompetencer skal være adskilt. Folketinget har tværtimod lagt dem hos den samme minister.

Med andre ord: Lov om en cityring pålægger Transportministeriet at arbejde for at realisere anlægget af Cityringen inden for de rammer, der lægges i cityringsloven og i lovgivningen i øvrigt.

Dette er i sagens natur, hvad både jeg og mine forgængere har gjort.



Jeg vil ikke lægge skjul på, at der i denne forstand sker en sammenblanding mellem ejerinteresser og myndighedsopgaver. Det er nemlig præcis, hvad cityringsloven indebærer.

Men man kan også stille spørgsmålstegn ved, om det egentlig er helt præcist at tale om "ejerinteresser" i relation til Metroselskabet. For selv om Metroselskabet kaldes "selskab", så er Metroselskabet i realiteten en offentlig myndighed. Formålet med statens og kommunernes engagement i Metroselskabet er jo ikke at tjene penge, men at få bygget metroen.

Jeg vil også gerne præcisere, at jeg ikke kan være enig i spørgsmålets forudsætning om, at der ikke er en



relevant klageadgang for de berørte borgere.

Som jeg tidligere har beskrevet under min besvarelse af spørgsmål M, er der klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet for afgørelser vedrørende vilkårene for anlægsarbejdet truffet i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 42.

Der er også klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet for afgørelser om SMV-spørgsmål (strategisk miljøvurdering) i medfør af miljøvurderingslovens regler. Og endelig har de berørte naboer mulighed for at indbringe afgørelserne for domstolene.

Jeg vil også gerne præcisere, at jeg ikke kan være enig i, at der sker en – citat: "sammenblanding af ejerinteresser og



myndighedsopgaver i form af tilsyn og klagemulighed" – citat slut, når Transportministeriet træffer afgørelser vedrørende Cityringen.

Som jeg har beskrevet i min besvarelse af spørgsmål M, har Transportministeriet ikke hjemmel til at træffe afgørelser i klagesager vedrørende de involverede myndigheders afgørelser, og der er derfor helt enkelt ikke mulighed for, at jeg kan træffe afgørelser i klagesager, som kan være påvirkede af ministeriets ejerinteresser i forhold til Cityringen.

*Spørgsmål Q: Ministeren bedes redegøre for, hvor stor en tidsmæssig og økonomisk besparelse der er opnået ved ikke at skulle gennemføres en*



*miljøvurdering i forbindelse med  
Metroselskabets ansøgning om udvidet  
arbejdstid på udvalgte arbejdspladser i  
forbindelse med anlæg af Cityringen, jf.  
artiklen ”Metroselskab var selv med til  
at formulere tilladelse” i Politiken d. 7.  
november 2013*

**Svar på  
spørgsmål Q**

Jeg kan oplyse, at Metroselskabet efter indgåelsen af anlægskontrakterne arbejdede videre med udmøntningen af den forudsætning om tilladelse til døgnarbejde på fire byggepladser – ud over tunnelarbejdspladserne – som Transportministeriet og Københavns og Frederiksberg Kommuner havde godkendt i 2010.

Metroselskabet indsendte herefter den 29. april 2013 ansøgninger til Transportministeriet og Københavns og



Frederiksberg Kommuner i overensstemmelse med resultatet af selskabets undersøgelser og drøftelser med Transportministeriet og Københavns og Frederiksberg Kommuner. Metroselskabet havde også en forhåndsdialog med Ekspropriationskommissionen om, hvordan hensynet til naboerne kunne varetages bedst muligt.

Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Transportministeriet vurderede i fællesskab derefter Metroselskabets forslag op imod VVM-redegørelsen og VVM-godkendelsen. Det var vurderingen, at forslaget om ændret arbejdstid kunne rummes inden for den godkendte VVM-redegørelse, idet det fremgik af Metroselskabets ansøgning og



indsendte materiale, at de samlede støjgener ikke blev værre.

Da arbejdet kunne godkendes inden for den eksisterende VVM-redegørelse, har Metroselskabet ikke opnået nogen tidsmæssig eller økonomisk besparelse.

Jeg kan dog oplyse, at hvis der skulle have været gennemført en ny VVM-proces, ville dette formentlig have taget mindst et år.