

Klagesager ved byggeriet af Cityringen - klagerperspektiv *v/ Peter Pagh*

Beslutningen af Cityring-projektet – to ledet proces:

Lov nr. 552 af 6. juni 2007 om Cityringen er ikke omfattet af undtagelsen for anlægslove i VVM-direktivets artikel 1(4).

Lovens §§ 3 og 4 forudsætter, at Københavns og Frederiksberg Kommuner gennemfører en VVM-procedure med kommuneplantillæg, mens Transportministeren efter Cityringlovens § 4, stk. 3 meddeler VVM-tilladelse.

§ 3. Transport- og energiministeren fastsætter regler om placering og udformning af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter samt skakte m.m. [..]

Stk. 3. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forestår i fællesskab udarbejdelse af VVM-redegørelse, herunder høring og eventuel miljøvurdering, for hele Cityringen.[..]

Stk. 5. Mindre ændringer, der ikke er nødvendige for Cityringens projektering, anlæg og drift, og som Københavns og Frederiksberg Kommuner samt staten har mulighed for at vælge efter § 6, stk. 1, og som kan gennemføres uden VVM-procedure og uden i øvrigt at medføre væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for Cityringen, kan besluttes, mod at udgiften betales i overensstemmelse med reglen i § 6, stk. 1.

§ 4. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forelægger en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for transport- og energiministeren.

Stk. 2. Godkendelse af den endelige linjeføring samt udformningen og placeringen af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. træffes af transport- og energiministeren efter høring af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og et af Folketinget nedsat udvalg. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune vedtager herefter kommuneplantillæg endeligt med de eventuelle ændringer, der fremgår af godkendelsen.

Stk. 3. Transport- og energiministerens godkendelse efter stk. 2 træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning.

VVM-redegørelsen anfører (s.66-67):

”Anlægsaktiviteterne omkring stationer og skakte foregår som udgangspunkt på hverdage i dagperioden kl. 07-18. Det kan i begrænsede tilfælde forekomme, at byggetekniske, trafikale eller sikkerhedsmæssige forhold vil gøre det nødvendigt, at der udføres arbejde om aftenen og natten. I forbindelse med støbning af stationernes bundplade forventes det at være nødvendigt, at aktiviteterne foregår kontinuert og altså også om natten. [..]

Vejledende grænseværdier for støj i anlægsfasen

I anlægsfasen anvendes myndighedernes vejledende støjgrænser for støj fra anlægsaktiviteter. I Københavns Kommune er disse angivet i ”Forskrift for visse miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune” af 12. oktober 2006.[..]

Transportministerens tilladelse af 27/3 2009:

”De koordinerede indstillinger indeholder tiltrædelse af Metroselskabets ændrede dispositionsforslag. Desuden henvises til den fælleskommunale VVM-proces med VVM-redegørelse og tilhørende hvidbog.

Jeg kan på denne baggrund konstatere, at de overordnede rammer for projektet – linjeføring, placering af stationer og tunnelarbejdspladser mv. – fortsat er i overensstemmelse med lovgivningen om Cityringen.

Jeg er enig med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i, at der i det fortsatte arbejde med optimering af projektet skal arbejdes for en yderligere begrænsning af de miljømæssige gener, som anlægget af Cityringen medfører, idet begrænsning af de miljømæssige gener naturligvis skal holde sig inden for Cityringlovgivningens rammer og projektets budget. [..]

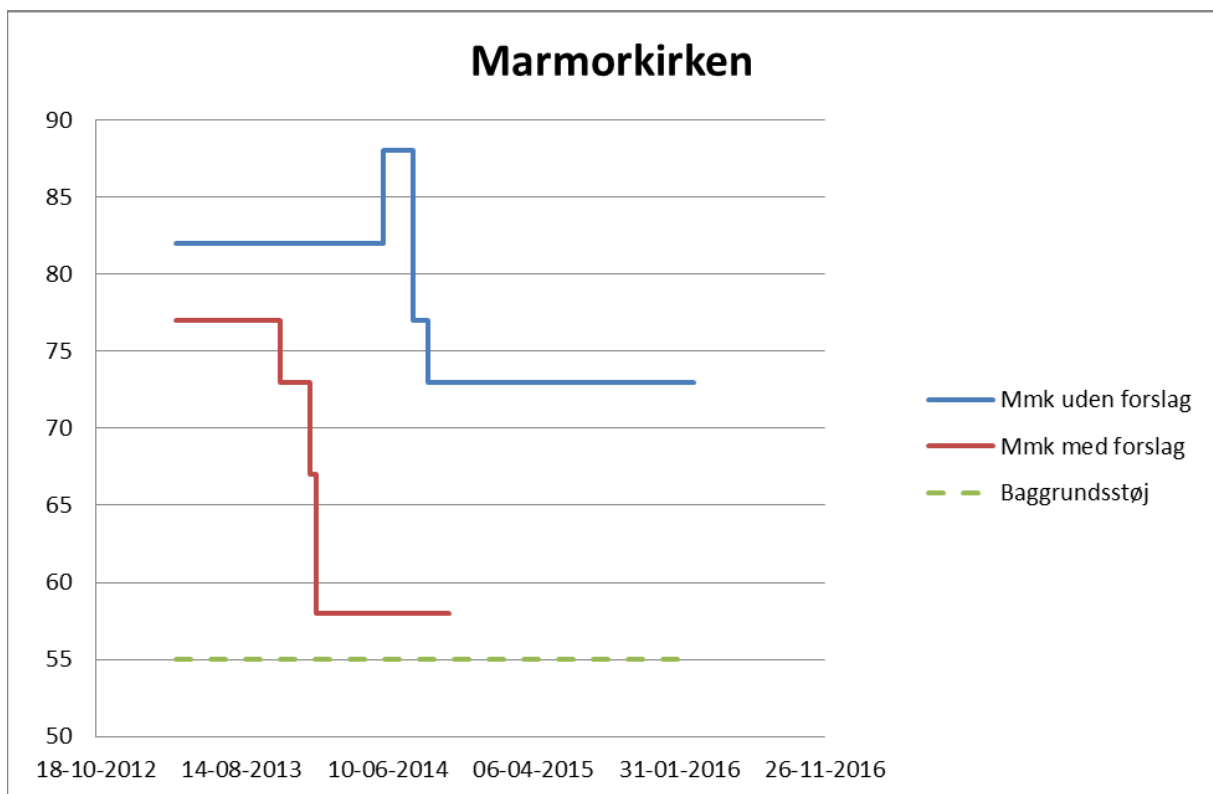
Jeg skal henlede opmærksomheden på, at projektets gennemførelse kræver yderligere tilladelser, bl.a. godkendelser vedr. jernbanesikkerhed og byggesagsbehandling.

Nærværende godkendelse af anlægget af Cityringen træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning, jf. § 4, stk. 3, i lov om en Cityring.”

Efter udbudsprocedure, hvor tilbuddene lå 50 % over det budgetterede ændrede Metroselskabet ultimo 2010 efter aftale med ejerkredsen (TM og KK og FBK) vilkårene, således at der ville være mulighed for døgnarbejde på 4 byggepladser og Metroselskabet overtog risikoen for de fornødne myndighedsgodkendelser.

Metroselskabets ansøgning 29. april 2013

- at udføre døgnarbejde på én byggeplads – Marmorkirken
- at påbegynde døgnarbejde tidligere på den kommende tunnelarbejdsplads i Øster Søgade
- at udvide arbejdstiden generelt på de øvrige byggepladser til kl. 7-22 på hverdage, når arbejdet ”går under jorden”, hvor støjniveauet for konkrete aktiviteter er lavere
- at udvide arbejdstiden på 3 byggepladser – Trianglen, Rådhuspladsen og Gammel Strand – så der kan gennemføres anlægsaktiviteter til etablering af vægge til stationsboksene i tidsrummet 7-22. (ansøgningen s. 6):



Metroselskabets ansøgning (s. 10):

- at tiltræde Metroselskabets forslag til konkret udmøntning af ejernes beslutning om at muliggøre anlægsarbejder i døgndrift på metrobyggepladsen ved Marmorkirken og Øster Søgade frem til tunnelarbejderne er igangsat/har passeret byggepladsen (ca. 1½ år)
- at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune tiltræder et generelt administrationsgrundlag for meddelelse af arbejdstid til øvrige metrobyggepladser, der indebærer, at der på alle pladser kan laves de i bilag 1 beskrevne støjende arbejder og øvrige mindre støjende aktiviteter frem til kl. 22 på hverdage indtil anlægsarbejderne er afsluttet (jf. bilag 1). Arbejdet med at udføre væggene til stationsboksene, som generelt er mest støjende, vil i det foreliggende forslag kun foregå i tidsrummet 7-18 (19), som i dag. Undtaget herfra er Gl. Strand, Rådhuspladsen og Trianglen, hvor væggene foreslås etableret fra 7-22. Administrationsgrundlaget vil blive udmøntet i konkret regulering af den enkelte byggeplads.

VVM-notatet af 15. maj 2013:

”Med udgangspunkt i de af Metroselskabet I/S præsenterede ønsker om udvidede arbejdstider på Cityringens byggepladser er det vurderingen, at der ikke er tale om nye aktiviteter med ukendte miljøgener, men derimod om en forlængelse af eksisterende støjgener til ud på aftenen og evt. natten. Støjgener ud over almindelig arbejdstid er i VVM-redegørelsen alene vurderet for de aktiviteter på tunnelarbejdspladserne, der er nødvendige for den kontinuerte tunnelboring.

Metroselskabet kan samlet godtgøre, at forslaget medfører, at de samlede støjgener bliver mindre og de støjende aktiviteter i anlægsarbejderne samlet kommer til at tage kortere tid end de ellers ville gøre uden forslaget. Samtidig vil Metroselskabet iværksætte en række støjdæmpende aktiviteter, som rækker videre end de hidtidige støjstrategier. Disse initiativer forventes at nedbringe det samlede støjbillede med ca. 5 dB og i perioder væsentligt mere. Samlet set vil naboerne til Cityringens arbejdspladser dog opleve øgede støjperioder henover døgnet, men til gengæld et lavere samlet støjniveau og kortere anlægsperioder end uden forslaget.

Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Transportministeriet har i fællesskab fortolket Metroselskabets forslag op imod VVM-redegørelsen og VVM-godkendelsen. Det er vurderingen, at forslaget om ændret arbejdstid kan rummes inden for den godkendte VVM-redegørelse, idet det fremgår af Metroselskabets ansøgning og indsendte materiale, at de samlede støjgener ikke bliver værre. Eventuelle klager over spørgsmål om fortolkning af VVM/tilsyn med VVM vil skulle afgøres af Transportministeriet, som i forbindelse med sagsbehandlingen vil høre de to kommuner, på samme måde som det foregik i forbindelse med godkendelse af VVM, jf. § 4, stk. 2 i Cityringsloven.”

Københavns Kommunes BR's rammeafgørelse af 19/6 2013:

Dette bilag til indstillingen til udvalgene og Borgerrepræsentationen om udmøntning af politisk beslutning om arbejdstid og støjreduktion på Cityringens byggepladser har til hensigt *at fastlægge en overordnet ramme for Teknik- og Miljøforvaltningens arbejde som miljømyndig-hed overfor Metroselskabets ansøgninger om vilkår for de enkelte metrobyggepladser i kommunen.* Teknik- og Miljøforvaltningen vil med udgangspunkt i principperne foretage en konkret sagsbehandling af indkomne ansøgninger fra Metroselskabet og træffe konkrete afgørelser efter reglerne i miljølovgivningen.

[..]

Der vil på en del af de foreslåede byggepladser være tale om en meget væsentlig forurening i form af støj. Metrobyggeriet i København vil blive *danmarkshistoriens mest støjende anlægsarbejde.* Særligt vil der på nogle lokaliteter kunne være tale om støjbelastninger i nattetimerne, der i væsentligt grad kommer til at belaste naboer til byggepladserne. [..]

I perioder af anlægsarbejdet på døgnarbejdspladserne vil støjbelastningen fra aktiviteterne ifølge Metroselskabets oplysninger overskride 70 dB, der er den vejledende grænseværdi for støj i dagtimerne (7-18), selv når de mulige afværgforanstaltninger er gennemført. Hvis aktiviteterne gennemføres døgnet rundt, vil der såvel i aftentimerne (18-22) som om natten (22-07) *både være tale om en væsentlig overskridelse af de vejledende grænseværdier og af WHO's vurderinger af grænser for støjbelastninger, der kan give langsigtede sundhedseffekter.*

[..]

På grund af behovet for øget fremdrift er det imidlertid ikke muligt at stille vilkår på sædvanlig vis, fordi det vil umuliggøre gennemførelsen af de ønskede byggeaktiviteter. I stedet vil der kunne udbetales økonomisk kompensation eller på anden måde ske en nedbringelse af de samlede gener for naboerne til byggepladsen. Som følge af Cityringloven tager Ekspropriationskommissionen stilling til, om anlægsarbejdet overskrider de naboretlige tålegrænser.”

Beboergruppe Marmorkirken klagede 21/6 over manglende miljøvurdering efter miljøvurderingsloven med henvisning til, at rammeafgørelsen omfattet af Miljøvurderingslovens (Mvl) § 1(3)(a), hvor de af loven omfattede planer er defineret som:

”Dokumenter, der fastlægger rammer for fremtidige anlæg eller arealanvendelser, når disse

a) udarbejdes eller vedtages af en statslig, regional eller kommunal myndighed eller udarbejdes af en myndighed med henblik på Folketingets vedtagelse af planer og programmer via en lovgivningsprocedure og

b) udarbejdes i henhold til love, administrative bestemmelser eller *som grundlag for en myndigheds opgavevaretagelse*”

Forarbejderne til 2009 ændring efter åbningskrivelse:

”Lovforslaget indeholder en række ændringer som opfølgning på regeringens svar på Europa-Kommissionens åbningskrivelse. Den væsentligste ændring består i, at loven i overensstemmelse med direktivet også kommer til at omfatte planer og programmer som udarbejdes på grundlag af administrative bestemmelser *eller som grundlag for myndighedens administration*. Den danske udgave af direktivet indeholder i den forbindelse alene ordet »administrative bestemmelser«, hvilket normalt vil blive opfattet som i henhold til lovgivningen (love, bekendtgørelser eller cirkulærer). Imidlertid anvender den engelske udgave ordet »administrative provisions«, hvilket også omfatter administrative pålæg fra ministre, eller politiske råd eller udvalg som fx en kommunal masterplan eller en masterplan for kommunens havnearealer. Dette foreslås nu sikret ved, at lovforslaget medtager planer og programmer, som udarbejdes med henblik på at tilvejebringe et administrationsgrundlag.”

Transportministeriet og KK afviste at der var klageret, men henvisning til, at der ikke var klageret over VVM.

Klager henviste til udvidelse af klageret 2009, mvl § 16(2):

”Hvis planen eller programmet ikke er udarbejdet i henhold til lov eller den pågældende lov ikke giver mulighed for klage, kan myndighedens afgørelser efter §§ 4-13, for så vidt angår retlige spørgsmål, indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet [...] af de i stk. 3 nævnte klageberettigede inden 4 uger efter offentliggørelsen efter § 4, stk. 4, eller § 10.”

SMV-sagens videre forløb:

22/8 2013: NMK afviste klageret med henvisning til Cityringloven og til at Transportministeriet var rette klagemyndighed..!

Primo Sept.: Klage til Folketingets ombudsmand, der oversendte sagen til NMK

10/9: Transportministeriet erkendte i nyt hørings svar ikke at være klagemyndighed

7/11: NMK genoptog SMV-sagen

5/2 2014: NMK-afgørelse – klager medhold:

5/2 2014: NMK-afgørelse – klager medhold:

”Beslutningen fastlægger [...] rammer for, hvordan forvaltningen skal tage stilling til etablering af anlæg, herunder ændring af arbejdstider og støjbelastning ved Cityringens byggepladser. De afgørelser, som Københavns Kommune træffer på baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning, er en forudsætning for, at Metro-selskabet kan udvide arbejdstiderne og udføre aktiviteter med de i beslutningen omtalte støjniveauer. Det forhold at transportministeren i medfør af § 4 i cityringloven har godkendt VVM-redegørelsen og miljørapporten af maj 2008 for Cityringprojektet ændrer ikke ved, at Københavns Borgerrepræsentation af 19/6 2013 i sig selv har karakter af en plan eller et program, der fastlægger rammerne for et fremtidigt anlæg, Cityringen, og dermed er omfattet af definitionen på et plan eller et program i miljøvurderingslovens § 1, stk. 3, nr. 1. Til *Transportministeriets bemærkning om at Transportministeriet sammen med Københavns og Frederiksberg Kommuner i maj 2013 har godkendt og vurderet ændringer af vilkårene i anlægsfasen af projektet, skal nævnet bemærke, at denne godkendelse ikke udelukker, at rammebeslutningen af 19/6 2013 i sig selv er omfattet af miljøvurderingsloven [...] Borgerrepræsentationens beslutning udgør en selvstændig plan eller et selvstændigt program. [...]*

En manglende miljøvurdering af en plan eller et program er efter nævnets almindelige praksis en retlig mangel ved planens eller programmets tilvejebringelse, som anses som væsentlig. Planer eller programmer, der lider af en væsentlig retlig mangel, er efter nævnets almindelige praksis ugyldige.

På den baggrund ophæver NMK enstemmigt Københavns Borgerrepræsentationens beslutning af 19. juni 2013 som ugyldig. Beslutningen kan efter nævnets afgørelse således ikke udgøre Københavns Kommunes administrationsgrundlag, når afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 skal træffes. ***Påbud, som Københavns Kommune allerede har udstedt på baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning, er ligeledes ugyldige.***”

15/7 2013 Påbud vedr. metrobyggeri ved Marmorkirken – påbuddet erstattet påbud af 12/11 2012 og tillod døgnarbejde med støjgrænser på 84 dB(A) – påbuddet angav, at klage ikke havde opsættende virkning med henvisning til mbl § 72(2) og flg. begrundelse:

”at nærværende påbud ophæver det hidtil gældende. En opsættende virkning vil medføre, at byggepladsen er ureguleret på støjområdet, hvilket vil være sundhedsmæssigt betænkeligt.”

16/7 Naboer klagede og anmodede om opsættende virkning af klage, da ikke hjemmel i mbl § 78, stk. 2 ikke

30/7: NMK tillagde klage opsættende virkning, fordi

”der skal foreligge væsentlige, konkrete forhold, der kan berettige til at fravige lovens hovedregel om, at klager over påbud og forbud har opsættende virkning. En sådan situation kan f.eks. foreligge, hvis det på forhånd må vurderes som åbenbart, at en opsættende virkning vil kunne medføre meget væsentlige miljøproblemer.

Københavns Kommunes *begrundelse* for beslutningen om, at klager over det påklagede påbud ikke skal have opsættende virkning, er efter det oplyste, at det er kommunens opfattelse, *at opsættende virkning vil medføre, at den pågældende byggeplads er ureguleret på støjområdet, hvilket vil være sundhedsmæssigt betænkeligt.* [...] det fremgår af sagen, at den pågældende byggeplads forud for kommunens afgørelse af 15/7 2013 var støjmessigt reguleret ved kommunens påbud af 12/11 2012, og at kommunens påbud af 15/7 2013 erstatter påbuddet af 12/11 2012.

Opsættende virkning af en klage over kommunens påbud af 15. juli 2013 vil således efter Natur- og Miljøklagenævnets opfattelse medføre, at byggepladsen skal reguleres efter de støjvilkår, der er fastsat i kommunens påbud af 12. november 2012.”

Klager gjorde i påbudssagen 5 anbringender gældende:

At den vidtgående lempelse af støjvilkår og tilladte udvidelse af arbejdstid til døgndrift var ugyldig, da sket ***uden den mbl §§ 3, 4 og 42 forudsatte afvejning miljøhensyn***, da ændringen alene begrundet med ”at sikre en nødvendig fremdrift af det lovfæstede anlægsprojekt”. Frem for den lovpligtige afvejning af miljøhensyn, har kommunen i stedet forudsat, ***at miljøhensynet til naboer varetages af Ekspropriationskommissionen ved tildeling af kompensation for ulemper, hvilket ikke er et lovligt hensyn efter miljøbeskyttelsesloven***. En sådan tilsidesættelse af en lovpligtig afvejning må i sig selv føre til ugyldighed.

At sagen var ***utilstrækkelig oplyst***, da der ikke sket en prøvelse af mulighed for at reducere støj, og der ikke forelå en lægefaglig eller miljøfaglig vurdering af de med påbuddet tilladte ekstreme overskridelser af støjgrænser i aften- og nattimerne.

At den gennemførte ***partshøring forud for påbuddet på 2 uger var for kort***, og at dette var i modstrid med Århus-konventionens art. 6(3) som kræver ”rimelige tidsrammer” for offentlighedsprocedurer

At den med påbuddet meddelte tilladelse til lempede miljøkrav var besluttet ***i modstrid med VVM-direktivet***, da en sådan ændring af projektet er omfattet af VVM-direktivets bilag II, pkt. 13(a), hvorfor beslutningen også af denne grund var ugyldig

At administrationsgrundlaget i form af rammebeslutningen var ugyldig, da vedtaget ***i modstrid med miljøvurderingsloven***, hvorfor påbuddet også af denne grund var ugyldigt

23/8 2013: Delafgørelse om VVM

NMK afviste klageret med henvisning til, at Transportministeriet var rette klagemyndighed efter Cityringloven:

”Naturklagenævnet har *i NKN-33-02765 den 14. maj 2009* taget stilling til, hvilken instans der var klagemyndighed for en klage over den VVM-redegørelse, som Københavns og Frederiksberg kommuner udarbejdede for Cityringen i maj 2008, jf. § 3, stk. 3, i lov om en cityring. Nævnet nåede frem til, at Transportministeriet var rette klagemyndighed.

Senere har Transportministeriet i Natur- og Miljøklagenævnets sag med journalnummer NMK-10- 00670 udtalt sig om klageadgangene efter lov om en cityring. Det er *Transportministeriets opfattelse*, at lov om en cityring regulerer klageadgangen for klager vedrørende overholdelse af VVM-reglerne, når Københavns Kommune meddeler påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42 til metrobyggepladserne. Sådanne klager skal efter ministeriets opfattelse rettes til ministeriet og ikke til Natur- og Miljøklagenævnet.

Naturstyrelsen varetager administrationen af planloven på vegne af Miljøministeren, jf. § 1 i bekendtgørelse nr. 1411 af 8. december 2010 om henlæggelse af opgaver og beføjelser til Naturstyrelsen. Natur- og Miljøklagenævnet har forelagt Transportministeriets udtalelse i brev af 27. juni 2013 for Naturstyrelsen. *Naturstyrelsen* har i e-mail af 8. juli 2013 svaret, at styrelsen ikke har bemærkninger hertil.

Natur- og Miljøklagenævnet må *derfor* afvise at tage stilling til spørgsmålet om overholdelse af VVM-reglerne i forbindelse med Københavns Kommunes meddelelse af påbud af 15. juli 2013.”

10/9: Transportministeriet erkendte i nyt hørings svar ikke at være klagemyndighed

7/11: NMK genoptog SMV-sagen

Genoptagelse VVM-klagen:

– klager gjorde gældende, at de ved påbuddet meddelte lempelser af støjvilkår måtte sidestilles med en VVM-tilladelse, og derfor krævede VVM-screening efter VVM-direktivets bilag II, pkt. 13 a, hvorefter der skal ske VVM-screening af

Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag I eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag I).

da ikke muligt at modregne positive miljøvirkninger

I relation til klageretten gjorde klager gældende:

at det var uden betydning, om Transportministeriet var VVM-myndighed, da NMK alene skulle tage stilling til, om der skulle være sket VVM-screening forud for de med påbuddet af 15/7 tilladte ændringer af projektet ved Marmorkirken

NMK 5/2 2014: Afviste klageadgang til NMK fordi

”Det afgørende for sagens behandling ved Natur- og Miljøklagenævnet er [..], om der efter planloven eller cityringsloven er klageadgang til Natur- og Miljøklagenævnet.

Transportministeren har den 15. maj 2013 truffet afgørelse om, at den foreslåede udvidelse af arbejdstiden på visse metrobyggepladser kan rummes inden for den allerede gennemførte VVM-redegørelse. Nævnet må forstå transportministerens afgørelse sådan, at afgørelsen er truffet med hjemmel i cityringslovens § 4, stk. 2. Cityringsloven henlægger kompetencen som godkendelsesmyndighed vedrørende VVM-spørgsmål til transportministeren, jf. cityringslovens § 4, stk. 3.

*Natur- og Miljøklagenævnet finder, at cityringsloven indebærer, at planlovens bestemmelser om kompetence i spørgsmål om VVM-reglerne, og **planlovens bestemmelser om kompetence til at behandle klager over VVM-spørgsmål, ikke finder anvendelse for afgørelser truffet efter cityringsloven.***

*Natur- og Miljøklagenævnet finder herefter, at nævnet ikke har kompetence til at behandle klagen over VVM-reglernes overholdelse i forbindelse med Københavns Kommunes påbud af 15. juli 2013 vedrørende metrobyggeriet ved Marmorkirken. **Det tilkommer således heller ikke nævnet – som anført af klager i det seneste indlæg af den 28. januar 2014 – at tage stilling til, om udstedelsen af Københavns Kommunes påbud af 15. juli 2013 forudsatte VVM-screening.**”*

NMK 7/11 2013 – påbuddet af 15/7 ophævet og hjemvist med flg. begrundelse:

at beregningerne, der lå til grund for kommunens afgørelse, ikke er foretaget i overensstemmelse med kravene til Miljømåling,
at den nu tilvejebragte rapport af 24/10 2013, alene omhandler aktiviteten afstivende vægge,
at støjbelastningen ved beregningen i rapporten er forøget med 7-8 dB(A) fra 78 dB(A) til 85-86 dB(A),
at der ikke er taget stilling til lavfrekvent støj, herunder om der skal foretages undersøgelse og fastsættes grænseværdier,
at vilkår 2-8 - uden at dette er konkret begrundet i afgørelsen - påbyder Copenhagen Metro Team brug af bestemt maskinel,
at vilkår 2 og 3 om henholdsvis afstivende vægge og udgravning over topplade og vilkår 10 om øvrige aktiviteter i [...] påbud af 15/7 2013 ikke lever op til kravene om klarhed og bestemthed, og
at der ikke er oplysninger i sagen, der kan begrunde en støjgrænse på 82 dB(A) efter udløbet af [...] påbud af 15/7 2013,

Natur- og Miljøklagenævnet finder ikke - som anført af Metro-selskabet - at der med høringssvarene er tilvejebragt et sådant oplysningsgrundlag, at nævnet kan stadfæste Københavns Kommunes påbud med de foreslåede ændringer. Nævnet har bl.a. lagt vægt på, at støjberegningerne fortsat er utilstrækkelige, dels fordi de nu tilvejebragte støjmålinger alene vedrører etablering af slidsevægge, dels fordi rapporten giver anledning til overvejelser om lavfrekvent tonestøj. Nævnet har tillige lagt vægt på, at et omfattende nyt oplysningsgrundlag og en omfattende ændring af vilkårene vil medføre behov for fornyet dialog mellem Københavns Kommune og Metroselskabet samt stillingtagen til høring af sagens parter.

Ved Københavns Kommunes fornyede behandling af sagen vil der foreligge nye oplysninger om støjniveauerne, og kommunen skal på grundlag heraf foretage en afvejning af de miljømæssige og sundhedsmæssige hensyn over for hensynet til fremdriften i metrobyggeriet.

NMK 5/2 2014 af klage vedr. byggeplads v/ Nørrebroparken:

Påbuddet ophævet idet NMK bl.a. anførte:

”Natur- og Miljøklagenævnet har bemærket, at der i andre anlægslove er eksempler på bestemmelser, der bemyndiger transportministeren til at tilsidesætte krav, påbud og forbud efter miljøbeskyttelsesloven, såfremt disse fordyrer det ved anlægsloven besluttede projekt. En sådan bestemmelse findes ikke i cityringsloven.

Som det fremgår, *kan bygge- og anlægsarbejdet ved Nørrebroparken således reguleres efter bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 42, uden lovmæssig adgang for transportministeren til at tilsidesætte fordyrende krav, påbud og forbud.*

Natur- og Miljøklagenævnet bemærker, *at det er virksomhedens forhold, der kan reguleres efter miljøbeskyttelseslovens § 42 – det vil sige forhold, som virksomhedens driftsherre har rådighed over.* Forhold som driftsherren ikke har rådighed over, kan ikke reguleres efter bestemmelsen.

[..]

Natur- og Miljøklagenævnet finder, at der ved afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 – der ikke er fraveget ved cityringsloven i modsætning til visse andre anlægslove - *ikke kan lægges vægt på, om naboerne kompenseres for støjgenerne i overensstemmelse med naboretlige grundsætninger.* De afvejninger, der foretages i henhold til miljøbeskyttelsesloven, kan efter lovens forarbejder og tilblivelseshistorie ikke tage højde for økonomisk kompensation af dem, som udsættes for forurening. Afvejningen i afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven sker mellem på den ene side de forurenings- og sundhedsmæssige risici en virksomhed giver anledning til, og på den anden side virksomhedens og samfundets interesse i, at virksomheden kan udøve sine aktiviteter.

Det er således ikke muligt for miljømyndigheden at tillade betydelig forurening med den begrundelse, at de udsatte personer kompenseres økonomisk af forurenere.

NMK's sammenfattende begrundelse om Nørrebroparken:

”Det er Natur- og Miljøklagenævnets opfattelse, at Københavns Kommunes påbud af 12. juli 2013 lider af væsentlige mangler vedrørende oplysningsgrundlaget. Nævnet henviser til:

- at beregningerne, der lå til grund for kommunens afgørelse, ikke er foretaget i overensstemmelse med kravene til ”Miljømåling – ekstern støj”
- at der ikke er taget stilling til lavfrekvent støj, herunder om der skal foretages undersøgelse og fastsættes grænseværdier,
- at de opfølgende støjberegninger viser en betydelig forøgelse af støjbelastningen

og

- at der med Metroselskabets fremsendelse af forslag udarbejdet af Grøntmij til støjdæmpende tiltag er anledning for kommunen til at overveje, om der er anledning til påbud om yderligere støjdæmpende tiltag.