



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 3. juni 2014
J. nr. 2014-1970

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 2. juni 2014 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 177 – Forslag til lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 61:

Det fremgår af Metroselskabets indlæg af 26.05.2014, side 6, til Natur- og Miljøklagenævnet, at Metroselskabet i dette indlæg anerkender, at støjgrænsen på byggepladsen Nørrebroparken realistisk er sat til 72/71 dB(A) (senere nedsat til 70 dB(A)), og har på et tidspunkt målt det aktuelle støjniveau til 67 dB(A). Ministeren bedes oplyse, hvordan det kan forekomme, at Metroselskabet benytter sig af forskellige støjgrænser og –målinger, alt efter hvilken myndighed, der tilskrives (her henholdsvis Natur- og Miljøklagenævnet og Transportministeriet), idet støjgrænsen i den supplerende VVM, der følger lovforslag L 177, er sat til 60 dB(A), den støjgrænse, hvorefter der fastsættes kompensati- on og tildeles genhusning efter.

Svar:

Det i spørgsmålet omtalte indlæg fra Metroselskabet til Natur- og Miljøklage- nævnet er indgivet i anledning af en klage over Københavns Kommunes påbud om støjgrænser for tunnelbyggepladsen i Nørrebroparken. I indlægget redegør Metroselskabet for, hvorledes de målte støjniveauer forholder sig til de teoretisk beregnede støjniveauer, inklusiv et tillæg på 5 dB(A) for tone- og impuls- støj, som danner grundlag for Københavns Kommunes påbud. Metroselskabet vurderer herunder, at den i påbuddet fastlagte støjgrænse på 70 dB(A) om da- gen ikke kan forventes overskredet. Støjmålingerne ligger således under denne støjgrænse om dagen og betydeligt under om natten.

Metroselskabets vurderinger i det omtalte indlæg til Natur- og Miljøklagenæv- net tager udgangspunkt i de retningslinjer, som Natur- og Miljøklagenævnet har fastlagt for Københavns Kommunes pålæg om støjgrænser for byggeplad- serne på Cityringen. Efter disse retningslinjer suppleres støjgrænserne med et tillæg for tone- og impulsstøj på 5 dB(A), og herudover fastsættes støjgrænser- ne således, at der ikke – heller ikke teoretisk – kan forekomme situationer, hvor støjgrænsen overskrides. Det betyder, at støjgrænserne må fastsættes kon-



servativt, og at de målte støjniveauer normalt vil ligge mærkbart under grænserne.

Side 2/3

I den supplerende VVM-redegørelse er støjgrænserne fastsat således, at de ligger tæt på de faktisk forekommende støjniveauer. Formålet hermed er at sikre, at støjgrænserne realistisk kan overholdes, men samtidig udgør en tilskyndelse for entreprenøren til at begrænse støjen mest muligt af hensyn til naboerne til byggepladserne.

Jeg har tidligere redegjort udførligt for baggrunden for de støjgrænser, der findes i den supplerende VVM-redegørelse. Jeg henviser herom bl.a. til min besvarelse af TRU L 177 – spørgsmål 35 med bilaget ”Ingen modstrid mellem Transportministeriets og Natur- og Miljøklagenævnets støjopgørelsesmetode” samt til mine besvarelser af TRU L 177 – spørgsmål 47, 52, 53 og 59.

Som beskrevet i min besvarelse af TRU L 177 – spørgsmål 52 og 53 har det uafhængige akkrediterede støjfirma DELTA Akustik vurderet, at de beregningsforudsætninger, der er lagt til grund for støjgrænserne for tunnelarbejdspladserne i den supplerende VVM-redegørelse, er de beregningsforudsætninger, der giver et så præcist billede af de reelle kildestyrker som muligt.

På baggrund af disse beregningsforudsætninger er der fastsat de støjgrænser for byggepladsen i Nørrebroparken, der fremgår af side 58 i den supplerende VVM-redegørelse, herunder den grænseværdi på 60 dB(A) for natarbejde i fase 3-3, som omtales i spørgsmålet.

En fastsættelse af højere støjgrænser for byggepladsen i Nørrebroparken end de støjgrænser, der fremgår af den supplerende VVM-redegørelse, ville medføre, at Metroselskabets entreprenører fik ret til at støje mere end nødvendigt. Det kan naboerne til byggepladsen ikke være interesserede i.

Københavns Kommune fører tilsyn med overholdelsen af støjgrænserne ved Nørrebroparken, og det er hensigten at stille en række sanktioner til rådighed med henblik på håndhævelse af, at støjgrænserne bliver overholdt. Sanktionerne fremgår af det udkast til byggepladsbekendtgørelse, der blev sendt i høring den 9. maj 2014.

Hvis støjgrænsen for byggepladsen ved Nørrebroparken, som det er hensigten, sættes til 60 dB(A) om natten, vil tilsynsmyndigheden kunne gribe ind over for byggeriet, såfremt støjen om natten overstiger 60 dB(A) (målt som gennemsnit i den mest støjende halve time). Hvis støjgrænsen sættes til 70 dB(A) inklusive et impulstillæg på 5 dB(A), vil tilsynsmyndigheden først kunne gribe ind, hvis støjen om natten overstiger 65 dB(A) (ligeledes målt som gennemsnit i den mest støjende halve time). En højere støjgrænse vil således give Metroselskabets entreprenører en frihed til at støje mere.



Det er klart, at hvis støjgrænsen fastsættes højere, vil der efter bestemmelserne i det fremsatte lovforslag blive givet mere kompensation. Men der vil samtidig også blive mere støj, fordi entreprenørerne vil kunne tilrettelægge deres arbejde efter den højere støjgrænse.

Side 3/3

Jeg agter ikke at fastsætte højere støjgrænser for byggepladserne end absolut nødvendigt. Det ligger i BAT-princippet, at byggeriet skal anvende den bedste tilgængelige teknologi, og at der dermed skal sikres den lavest mulige miljøbelastning, der er forenelig med, at projektet kan gennemføres. Derfor skal støjgrænserne også sættes så lavt som muligt, så de udgør den størst mulige tilskyndelse for Metroselskabet og dets entreprenører til at begrænse støjen.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke