



MINISTEREN

30 OKT. 2012

Dato
J. nr. 2012-3359

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 25. oktober 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 61:

Ministeren bedes tilsende udvalget sit talepapir fra det åbne samrådet den 25. oktober 2012 om samrådsspørgsmål F (om støjgener i forbindelse med Metrobyggeriet), jf. TRU alm. del – samrådsspørgsmål F.

Svar:

Hermed fremsendes talepapiret fra samrådet d. 25. oktober 2012.

Jeg gør opmærksom på, at det er det talte ord, der gælder.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen

Samrådstale om støjgener i forbindelse med cityringsbyggeriet

Spørgsmål F:

*Det talte ord
gælder*

Transportministeren bedes redegøre for forholdene omkring de angivelige brud på støjreglerne i forbindelse med metrobyggeriet i København, herunder:

- Om Københavns Kommune har været bekendt med, at der skulle gives dispensationer fra støjreglerne i bestemte faser i byggeprojektet?*
- Om Københavns Kommune har modtaget dispensationsansøgninger fra Metroselskabet og i givet fald hvor længe disse dispensationer har været under behandling i Københavns Kommune?*



- *Om Metroselskabet kan få mulighed for at etablere yderligere erstatningslejligheder til borgere, som er særlig hårdt ramt af støjgener?*

Svar:

Jeg vil starte med at sige, at cityringsbyggeriet er et meget stort projekt, der ikke kan undgå at påvirke de borgere, der bor tæt på en af de 21 byggepladser, der er etableret rundt omkring i byen.

Alle involverede parter har fra starten vidst, at støjen fra anlægget i perioder kunne blive betydelig.

Det er med andre ord ingen overraskelse.

For at svare på det første spørgsmål:

I VVM-redegørelsen står, at væsentlige dele af byggeriet af Cityringen ikke kan gennemføres inden for de normale grænser for byggeri, som gælder i



kommunerne. Jeg citerer nu direkte fra VVM-redegørelsen:

”Der er foretaget beregninger der viser, at det i perioder ikke er muligt at overholde myndighedernes grænseværdier for støj fra anlægsarbejder”

VVM-redegørelsen er som bekendt godkendt af borgerrepræsentationen i Københavns Kommune.

Væsentlige dele af arbejdet *vil* således overskride de gældende støjgrænser – selv med brug af de mindst støjende anlægsmetoder.

Netop derfor er det ligeledes skrevet ind i VVM-redegørelsen, at såfremt anlægsarbejderne ikke overholder grænseværdierne skal der søges om dispensation. En dispensation kan i henhold til VVM-redegørelsen gives, når særlige forhold betinger det; f.eks. byggetekniske, trafikale eller sikkerhedsmæssige.

Det fremgår også af den tekniske baggrundsrapport til VVM-redegørelsen,



at hovedparten af byggepladserne vil have behov for en støjdispensation, som dækker én eller flere af arbejdets faser.

Det leder mig til næste spørgsmål.

Københavns Kommune har modtaget dispensationsansøgninger, som Metroselskabet har afsendt efter kontraktindgåelse og i forbindelse med opstart af de støjende arbejder.

Metroselskabet har oplyst, at selskabet ansøgte om den første dispensation i februar 2012 og det blev i marts 2012 meddelt, at denne kunne imødekommes.

Efterfølgende søger Metroselskabet om yderligere 9 dispensationer; 5 i løbet af juni, 1 i august og 3 i oktober. Af disse 9 ansøgninger har Københavns Kommune netop i sidste uge svaret på 4 ved at sende disse i en såkaldt partshøring hos Metroselskabet med en frist for at kommentere på 14 dage.

Denne partshøring omfatter også høring af naboerne, hvorfor den endelige afgørelse kan trække ud.



Det er p.t. status for dispensationsansøgningerne.

Jeg er blevet oplyst, at grunden til den lange sagsbehandlingstid er, at Københavns Kommune har måttet revidere det juridiske grundlag for at give dispensationer, da kommunen blev opmærksom på, at den gældende praksis ikke kunne anvendes til at give længerevarende dispensationer.

I det nye juridiske grundlag vurderes Metroselskabets ansøgninger i henhold til Miljøbeskyttelsesloven.

Det er værd at bemærke, at udbuddene af anlægsarbejderne bl.a. er baseret på VVM-redegørelsen f.eks. i forhold til de omtalte støjgrænser. Det samme er derfor de indgåede kontrakter med entreprenøren.

Væsentlige afvigelser herfra kan med andre ord få ganske alvorlige konsekvenser for projektets tidsplan og økonomi.

Hvad angår det tredje spørgsmål er der ingen tvivl om, at naboerne til især



enkelte byggepladser er udsat for megen støj, hvilket naturligvis er beklageligt og belastende for de mennesker, det rammer.

Men det er i den sammenhæng vigtigt at holde sig for øje, at det, som praksis er i dag, ikke er Metroselskabet, der vurderer, hvilke afværgende foranstaltninger der skal tilbydes de berørte borgere.

Det er Ekspropriationskommissionen, der vurderer, hvorvidt en given byggeplads støjniveau er så generende, at det udløser en erstatning i form af f.eks. adgang til et værested, en kontant kompensation eller evt. genhusning.

Metroselskabet skal således rette sig efter Kommissionens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen besigtiger byggepladser, både før de støjende anlægsarbejder går i gang, og efterfølgende når og hvis konkrete sager dukker op. Og kommissionen er en uafhængig instans med stor erfaring i at vurdere store anlægsbyggeriers påvirkning.



En afgørelse truffet af
Ekspropriationskommissionen kan
ankes til Taksationskommissionen og
senere indbringes for domstolene.

Jeg må sige, at jeg har stor tiltro til netop
det system og stoler på, at der træffes
gode og gennemarbejdede beslutninger
på baggrund af de besigtigelser, som
altså foretages jævnligt.