



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

28. marts 2022

2022-1792

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 15. marts stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Niels Flemming Hansen (KF).

Spørgsmål nr. 8 til L 122:

Vil ministeren indføre en nedtrapning af de accepterede støjgrænser mellem kl. 18.00 – 22.00 gældende natten over i forbindelse med myndighedernes administration af forslagens aspekter omkring kompensation og genhusning af naboer til projektet, der lider under gener som f.eks. støj? Og vil ministeren sammenholde de forventede accepterede støjniveauer i forbindelse med ombygningen af Aarhus H med accepterede støjniveauer under tidligere broanlægsprojekter, herunder redegøre for baggrunden for eventuelle forskelle?

Svar:

Som det fremgår af svaret på L122 spørgsmål 1, vil den konkrete regulering af forurening og gener (støj m.v.) fra anlægsprojektet, som lovforslagets § 6 giver hjemmel til at udstede, først blive fastsat ved bekendtgørelse, når projektet er længere i detailprojekteringen, og der dermed er et yderligere kvalificeret overblik over støjniveauet i projektets forskellige faser. Inden bekendtgørelsen bliver vedtaget, vil den blive sendt i høring til bl.a. Sundhedsstyrelsen og Miljøstyrelsen samt offentligheden, og det vil være muligt at fremsætte bemærkninger i den forbindelse.

På nuværende tidspunkt i projektet er det således ikke muligt at oplyse mere nøjagtigt, end hvad der fremgår af projektets miljøkonsekvensvurderinger, hvilket støjniveau, der vil blive accepteret. Men det er forventningen, at fastsættelsen af støjgrænser for anlægsprojektet vil være i tråd med den regulering, der er anvendt i forbindelse med anlæggelse af Cityringen i København samt Femern Bælt-forbindelsen.



Det skal bemærkes, at der tidligt i projekteringen af Helhedsløsningen for ombygningen af Aarhus H har været et stort fokus på at begrænse stærkt støjende anlægsarbejder uden for dagtimerne. Bandedanmark vil fortsat i den videre detailprojektering have fokus herpå og vil således fortsat søge at optimere stadiplanlægningen, således at støjgener uden for dagtimerne undgås, så vidt det er muligt. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at støjniveauet uden for dagtimerne, som er belyst i den supplerende miljøkonsekvensrapport (VVM) fra sommeren 2021, i forvejen er så begrænset, at et ønske om at minimere aften- og natarbejde yderligere vil betyde, at togpassagererne vil blive generet endnu mere, og i værste fald kan det føre til en længere periode med en helt lukket Aarhus H.

Det fremsatte lovforslag sikrer netop muligheden for, at der findes en god balance mellem på den ene side hensynet til de kommende anlægsarbejder og afviklingen af togtrafikken og på den anden side hensynet til naboer til jernbanen i Aarhus.

For så vidt angår den del af spørgsmålet, der omhandler de forventede støjniveauer i forbindelse med Aarhus H sammenholdt med accepterede støjniveauer under tidligere broanlægsprojekter, kan det oplyses, at ifølge miljøbeskyttelseslovens § 65 er det som udgangspunkt kommunalbestyrelsen i en given kommune, der fører tilsyn med, om reglerne i miljøbeskyttelsesloven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen har dermed kompetencen til at regulere forhold vedrørende forurening og gener, herunder støj fra broanlægsprojekter.

Kommunerne varetager i deres afgørelser bl.a. hensynet til støjpåvirkede naboer og skal f.eks. fastsætte vilkår om nedbringelse af de støjende aktiviteter ud fra dette hensyn. Det er imidlertid vanskeligt at redegøre for forskelle i de accepterede støjniveauer for tidligere broanlægsprojekter, idet der dels er tale om konkrete afgørelser fra sag til sag, dels ikke er en ensartet praksis på tværs af kommunerne. I nogle tilfælde giver kommunerne dispensation til, at der kan gennemføres støjende arbejder, mens der i andre tilfælde fastsættes vilkår, der i praksis gør det meget vanskeligt at gennemføre de konkrete arbejder som planlagt.

Herudover bemærkes, at der for nylig i den almindelige lovgivning på jernbaneområdet er etableret hjemmel til, at transportministeren i særlige tilfælde og efter forhandling med miljøministeren bl.a. kan fravige et påbud efter miljøbeskyttelsesloven og regler fastsat i medfør heraf om støj, og i stedet fastsætte nye vilkår for de støjende anlægsarbejder. I så fald kan der tilbydes kompensation eller gives tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem til beboere,



som er naboer til det pågældende jernbaneprojekt, der udføres i nattetimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses som tåleligt.

Reglerne herfor findes i jernbanelovens §§ 37 a og 37 b samt elektrificeringslovens §§ 14 a og 14 b. De pågældende regler er imidlertid ikke tiltænkt et arbejdsomfang som det, der skal udføres på Aarhus H. Samtidig er processen således, at anlægsmyndigheden søger kommunen om de nødvendige tilladelser til støjende arbejder. Først når kommunen har truffet afgørelse, kan afgørelsen eventuelt tilsidesættes, og der kan indføres "nye" regler for de støjende arbejder. Anvendelsen af dette regelsæt ved et så komplekst og omfattende projekt som ombygningen af Aarhus H ville derfor medføre en betydelig tidsmæssig risiko for projektet.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Trine Bramsen".

Trine Bramsen