



TALEPAPIR

”Det talte ord gælder”

Spørgsmål

TRU alm. del.

Samrådsspørgsmål C.

Hvordan forholder ministrene sig til den kritik, Statsrevisorerne rejser af ministeriernes indsats over for trafikstøj? Vil ministrene endvidere redegøre for, hvilke initiativer ministrene vil tage for at rette op på de kritiserede forhold og fremadrettet sikre, at myndighederne efterlever kravene i støjbekendtgørelsen? Der henvises til Rigsrevisionens beretning nr. 5/2024 med Statsrevisorerens bemærkninger om indsatsen over for trafikstøj, jf. TRU alm. del – bilag 47.

Svar

Som Rigsrevisionen beretter, kan trafikstøj være sundhedsskadelig og ifølge WHO er trafikstøj næstefter luftforurening det største miljøproblem, som påvirker borgernes sundhed i Europa.

Miljøstyrelsen opgjorde i 2003, at mellem 200-500 danskere årligt dør for tidligt af de sygdomme, som vejstøj kan medføre, og mange danskere er desværre udsat for støjniveauer over de vejledende grænseværdier.

Den seneste nationale kortlægning af vejstøj, som udgør langt det største støjproblem i Danmark, viste, at ca. 750.000 boliger er belastet med



trafikstøj over grænseværdierne. Derfor er det vigtigt, at indsatsen for at reducere trafikstøj tilrettelægges på en god og effektiv måde, der giver det bedste grundlag for støjindsatsen.

Både støjkort og støjhandlingsplaner er vigtige forudsætninger for at få støjen ned, og reducere antallet af mennesker, der bor med for høje støjniveauer, og ikke mindst forebygge, at der bliver bygget nye støjbelastede boliger.

Miljøministeriet har implementeret EU's støjdirektiv fra 2002 i en støjbekendtgørelse, der indebærer, at der skal udarbejdes støjkort og tilhørende støjhandleplaner hvert femte år. Det er naturligvis vigtigt, at de krav, der er til kortlægning og handlingsplaner, bliver overholdt.

Jeg ser derfor med alvor på de kritikpunkter af støjkort og støjhandlingsplaner, der rejses af Rigsrevisionen og Statsrevisorerne.

I støjdirektivet og bekendtgørelsen er der ikke *bindende* krav om handling i støjhandlingsplanerne. Men støjkort og handlingsplaner er grundlaget for, at der på et oplyst grundlag kan træffes politiske beslutninger om at reducere støjen. Det er et planlægningsværktøj ift. bl.a. at prioritere midler til støjreducerende tiltag.

I det følgende vil jeg gennemgå de vigtigste kritikpunkter fra Statsrevisorerne af



Miljøministeriets indsats og hvordan jeg agter at følge op på det.

Rigsrevisionen og Statsrevisorerne konstaterer, at hvis trafikmyndighederne ikke har overholdt de formelle krav til støjkort og handlingsplaner, har Miljøstyrelsen ikke sendt denne information om fejl og mangler tilbage til myndighederne.

Her er det vigtigt at understrege, som Rigsrevisionen også selv skriver, at Miljøstyrelsen ikke har handlepligt eller beføjelser over for de ansvarlige trafikmyndigheder eller kommunerne. Men styrelsen vil fremadrettet følge Rigsrevisionens anbefaling om at påpege mangler i støjkort og støjhandlingsplaner.

Det kritiseres, at Miljøstyrelsen ikke har kunnet indsende dokumenter, dvs. støjkort og støjhandlingsplaner, til tiden til EU-Kommissionen, fordi de ikke har modtaget materialet fra trafikmyndighederne i tide.

Her er det vigtigt at understrege, at det er de enkelte trafikmyndigheder, dvs. Vejdirektoratet, Banedanmark, Movia, Sund & Bælt, Metroselskabet, en række kommuner osv., som har ansvaret for at levere materialet til tiden. Men jeg vil nu bede Miljøstyrelsen om at indkalde de relevante trafikmyndigheder til et opstartswebinar inden næste støjkortlægning, hvor bl.a. tidsplanen bliver gennemgået.



I den sammenhæng er det værd at fremhæve, at Miljøstyrelsen tilbage i 2022 hjemtog ansvaret for udarbejdelsen af kommunernes støjkort, som har medført, at alle støjkort fra kommunerne siden hen er udarbejdet og indsendt 100 procent til tiden.

Miljøministeriet er direkte ansvarlig for støjhandlingsplanen for Københavns Lufthavn, som Miljøstyrelsen udarbejder på vegne af lufthavnen. I forhold til den fremførte kritik om manglende prioritering af virkemidler til at reducere støjen, vil styrelsen i 2025 indgå i dialog med Københavns Lufthavn om at få prioriteret initiativerne. På samme vis vil styrelsen sikre sig, at alle formelle krav til planen bliver opfyldt fremover.

Statsrevisorerne kritiserer også, at Miljøstyrelsen ikke har ført et tilstrækkeligt tilsyn med Københavns Lufthavn, hvor Miljøstyrelsen skal føre både et fysisk og et administrativt tilsyn med, at kravene i lufthavnens miljøgodkendelse overholdes.

Som vi har oplyst Rigsrevisionen, har Miljøstyrelsen udført fysisk tilsyn i oktober 2023, så det er nu bragt i orden. Tilsvarende er det administrative tilsyn blevet digitaliseret for at sikre en mere systematisk opfølgning.

Endelig for lufthavnen hæfter Statsrevisorerne sig ved, at der i perioden 2012-2023 er fundet 44 overtrædelser af de bindende støjkraav i Københavns



Lufthavn om natten, hvor Miljøstyrelsen ikke har anvendt håndhævelsesmuligheder i 36 af disse.

Miljøstyrelsen oplyser hertil, at hvis lufthavnen allerede har haft håndteret hændelsen med overskridelse af støjkrav i forhold til de involverede luftfartsselskaber, har styrelsen ikke håndhævet forholdet. Dette er en del af forklaringen på det høje antal tilfælde, hvor der ser ud til ikke at være håndhævet.

Men Miljøstyrelsen tager krikken til efterretning og vil gennemgå sags gange for vilkårsoverskridelser for at sikre en tilstrækkelig myndighedshåndhævelse i det fremadrettede tilsyn.

Tak for ordet.