



Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 2023-11071
Den 20. januar 2025

Ministerredegørelse til Statsrevisorerne for beretning nr. 5/2024 om trafikstøj

I brev af 20. november 2024 har Statsrevisorerne anmodet mig om at redegøre for de foranstaltninger og overvejelser, som beretning nr. 5/2024 om Miljø- og Ligestillingsministeriets og Transportministeriets indsats overfor trafikstøj giver anledning til.

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

Jeg vil gerne kvittere for, at Rigsrevisionen i beretningen er opmærksomme på, at Miljø- og Ligestillingsministeriet under og efter Rigsrevisionens undersøgelsesperiode har igangsat initiativer, der vedrører nogle af de problemer, som Rigsrevisionen peger på, for eksempel i forhold til at sikre overholdelse af tidsfrister ved udarbejdelse af kommunale støjkort og i Miljøstyrelsens tilsyn med Københavns Lufthavn.

Jeg har noteret mig, at Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at det ikke er sikret, at myndighederne overholder en række krav fra bekendtgørelsen om støj. Konsekvensen af dette er ifølge statsrevisorerne, at myndighedernes grundlag for at forebygge og begrænse støjens skadelige virkninger og borgernes indsigt i myndighedernes indsats over for trafikstøj indskrænkes.

I forhold til kravene i støjbekendtgørelsen hæfter Statsrevisorerne sig ved, at ingen myndigheder har overholdt kravene til indholdet i støjhandleplanerne i alle årene, herunder har ingen af de statslige myndigheder levet op til bekendtgørelsens krav om at beskrive, i hvilken rækkefølge de påtænker at gennemføre initiativerne i handleplanerne. For Miljø- og Ligestillingsministeriet er denne kritik relevant for handlingsplanen for Københavns Lufthavn, som udarbejdes af Miljøstyrelsen på lufthavnens vegne.

Rigsrevisionen konstaterer, at støjkort og støjhandlingsplaner i mange tilfælde ikke indsendes til tiden af trafikmyndighederne, og at disse forsinkelser medfører, at Miljøstyrelsen ikke har kunnet rapportere rettidigt til Europa-Kommissionen. Jeg værdsætter, at der med beretningen er sat fokus på dette, så Miljøstyrelsen fremadrettet får mulighed for at indsende dokumenter rettidigt. Jeg noterer, at

Rigsrevisionen har kortlagt, at alle kommunale støjkort er færdiggjort til tiden, siden Miljøstyrelsen overtog denne opgave fra kommunerne i 2022.

Jeg har også noteret mig kritikken af tilsynet med Københavns Lufthavn, hvor Statsrevisorerne hæfter sig ved, at Miljøstyrelsen ikke har ført et tilstrækkeligt tilsyn med, om lufthavnen har overholdt kravene i sin miljøgodkendelse i hele perioden, samt at der har været en del tilfælde af overtrædelser af de bindende støjkrav om natten, hvor Miljøstyrelsen ikke har anvendt sine håndhævelsesmuligheder.

Jeg har også noteret, at Rigsrevisionens gennemgang af grænseværdier for trafikstøj viser, at de danske grænseværdier for vej-, jernbane- og flystøj ligger på niveau med øvrige europæiske landes grænseværdier. I forhold til grænseværdien for motorveje har Statsrevisorerne hæftet sig ved, at andelen af borgere, der føler sig generet af støj fra motorveje ved grænseværdien på 58 dB, er højere end, hvad er tilfældet ved andre typer veje.

Nedenfor vil jeg nærmere redegøre for de overvejelser, foranstaltninger og konkrete initiativer, som beretning nr. 5/2024 har givet anledning til.

Redegørelsen er bygget op omkring beretningens hovedtemaer og Statsrevisorernes bemærkninger, der helt eller delvist vedrører mit ressortområde.

Manglende orientering fra Miljøstyrelsen til trafikmyndigheder hvis kravene til støjkort og handlingsplaner ikke er overholdt

Statsrevisorerne konstaterer, at Miljøstyrelsen generelt ikke har orienteret de konkrete myndigheder, hvis kravene ikke er overholdt, selvom styrelsen har gennemgået alle myndigheders støjkort og handleplaner.

Det er vigtigt at understrege, at Miljøstyrelsen ikke har beføjelser eller en handlepligt over for myndighederne, hvilket også fremgår af Rigsrevisionens redegørelse. Men styrelsen vil fremadrettet følge Rigsrevisionens anbefaling om at kontakte myndighederne, hvis der er mangler i støjkort og støjhandlingsplaner.

Følgende initiativer vil blive igangsat:

Miljøstyrelsen påtænker i 2025 at opdatere den generelle vejledning om støjkortlægning med fokus på hidtidige erfaringer. Miljøstyrelsen påtænker endvidere ved næstkommende udarbejdelse af støjkort (2027) og støjhandlingsplaner (2029) at gennemføre en generel opsamling af de eventuelle mangler, der måtte være. Skulle der i de kommende støjkort og støjhandlingsplaner være et generelt mønster i manglerne, vil Miljøstyrelsen benytte denne information til yderligere fremadrettet orientering af alle myndighederne. Disse initiativer vurderes at give en kollektiv erfaringsopsamling på tværs af myndigheder.

Den europæiske støjkortlægning udføres med intervaller på 5 år. Som følge heraf skal den næste kortlægning gennemføres i 2027, og støjhandlingsplanerne skal udarbejdes i 2029. Miljøstyrelsen vurderer på den baggrund, at det er mest

fordelagtigt at opsamle manglerne og foretage en generel vejledning på baggrund heraf.

For sen indsendelse af støjkort og handleplaner til Kommissionen

Statsrevisorerne kritiserer, at myndighederne ikke har overholdt kravene i bekendtgørelsen om at indsende støjkort og handleplaner til tiden. Forsinkelserne betyder, at Miljøstyrelsen ikke har indrapporteret data rettidigt til Europa-Kommissionen.

Jævnfør Rigsrevisionens redegørelse har Miljøstyrelsen oplyst, at styrelsen har udfordringer med at få myndighederne til at sende støjkort og handleplaner til tiden, men at styrelsen ikke har nogen sanktionsmuligheder over for myndighederne.

Rigsrevisionen konstaterer, at Miljøstyrelsen ikke har kunnet sende endelige støjkort og resuméer af handleplaner til Europa-Kommissionen til tiden. Styrelsen har derfor i stedet måttet sende *foreløbige* støjkort og resuméer af handleplaner. Kun det foreløbige støjkort fra 2012 blev indsendt til tiden. Det konstateres også i beretningen, at støjkort for alle kommuner er udarbejdet til tiden, efter Miljøstyrelsen i 2022 hjemtog opgaven med at kortlægge trafikstøjen fra kommunerne.

Følgende initiativer vil blive igangsat:

Miljøstyrelsen vil fortsætte med at kortlægge trafikstøjen fra kommunerne, som det skete første gang i 2022. Fremadrettet påtænker Miljøstyrelsen at indkalde de relevante trafikmyndigheder til et opstartseminar inden næste støjkortlægning i 2027, hvor bl.a. tidsplanen bliver gennemgået. Desuden påtænkes det at sende påmindelser om overholdelse af tidsfristerne til myndighederne før næste runde af kortlægninger sammen med en generel vejledning baseret på Rigsrevisionens beretning samt øvrige interessenters bemærkninger.

Prioritering af virkemidler i støjhandlingsplaner i forhold til Københavns Lufthavn

Ifølge støjbekendtgørelsens § 26, stk. 1, nr. 6, skal støjhandleplanen bl.a. indeholde en prioritering af de problemer og situationer, der skal forbedres. Dette skal skabe indblik i, hvordan myndighederne vil forebygge og begrænse støjens virkninger.

Statsrevisorerne kritiserer, at der i støjhandlingsplanerne for 2018-2023 og 2024-2029, som Miljøstyrelsen har udarbejdet på vegne af Københavns Lufthavn, ikke har været beskrevet en prioritering af de initiativer, som påtænkes iværksat for at reducere støjen.

Følgende initiativer vil blive igangsat:

Miljøstyrelsen har ikke lovhjemmel til at stille krav om gennemførelse af de i handleplanen beskrevne initiativer – med mindre kravene supplerende stilles via påbud eller vilkårsændringer i miljøgodkendelsen. Herved vanskeliggøres det, at Miljøstyrelsen på vegne af Københavns Lufthavn kan fastlægge en prioritering af indsatserne.

Miljøstyrelsen tager Statsrevisorernes kritik omhandlende den manglende prioritering til efterretning. Til udarbejdelsen af den næste støjhandlingsplan for Københavns Lufthavn vil Miljøstyrelsen derfor have opmærksomhed på at prioritere i de initiativer, som der fremstilles i støjhandlingsplanen.

For den nugældende støjhandlingsplan for Københavns Lufthavn agter styrelsen primo 2025 at indgå i dialog med Københavns Lufthavn om at få prioriteret de initiativer, der er fastlagt i støjhandlingsplanen.

Manglende overholdelse af krav til støjhandlingsplaner for Københavns Lufthavn

Statsrevisorerne har fremlagt kritik vedrørende overholdelse af krav til støjhandlingsplaner specifikt for Københavns Lufthavn. Det fremgår af beretningen, at der er identificeret én eller flere mangler i Miljøstyrelsens støjhandlingsplaner fra hhv. 2013-2018, 2018-2023 og 2024-2029 for lufthavnen.

Følgende initiativer vil blive igangsat:

Styrelsen tager kritikken vedrørende manglerne for lufthavnens støjhandlingsplaner til efterretning og vil i udarbejdelsen af de kommende støjhandlingsplaner for Københavns Lufthavn være opmærksom på, at alle oplysningerne i bekendtgørelsens § 26 indgår i planen.

Manglende tilsyn med støj i miljøgodkendelsen for Københavns Lufthavn

Statsrevisorerne kritiserer, 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.

Statsrevisorerne hæfter sig ved, at Miljøstyrelsen ikke har ført et tilstrækkeligt tilsyn med, om Københavns Lufthavn har overholdt kravene til støj i sin miljøgodkendelse i perioden 2015-2022.

Rigsrevisionens undersøgelse har vist, at Miljøstyrelsen ikke har gennemført de påkrævede fysiske tilsyn hvert 3. år i hhv. 2018 og 2021, idet der ikke er foretaget fysiske tilsyn i perioden december 2015-oktober 2023.

I forhold til Miljøstyrelsens administrative tilsyn med Københavns Lufthavn, har det ikke været muligt at fremfinde kvitteringer eller eventuelle bemærkninger til lufthavnens fremsendte årsrapporter for perioderne 2015-2016 og 2019-2020 hvormed, at det ikke kan dokumenteres, at der er gennemført et administrativt tilsyn i disse perioder.

Følgende initiativer vil blive igangsat:

Miljøstyrelsen tager Statsrevisorernes kritik omkring manglende tilsyn til efterretning.

Miljøstyrelsen har registreret et fysisk tilsyn den 1. december 2015, hvilket betyder, at det er i perioden fra 2018 (3 år fra sidste fysiske tilsyn) og frem til 24. oktober 2023, at kravet til fysisk basistilsyn ikke var overholdt. Da Miljøstyrelsen har ført et fysisk tilsyn i oktober 2023 med Københavns Lufthavn overholdes krav til basistilsynsfrekvensen på nuværende tidspunkt.

Miljøstyrelsens administrative tilsyn med overholdelse af vilkår i miljøgodkendelsen tager udgangspunkt i indrapporteringer (årsrapporter, mails o.lign.) fra lufthavnen, sagsbehandling af indkomne støjklager, samt styrelsens deltagelse i møder med lufthavnen og ved møder med kontaktgruppen for Københavns Lufthavn. Miljøstyrelsen mener ikke, at den manglende dokumentation på tilbagemeldinger fra Miljøstyrelsen vedrørende årsrapporter kan tages som et udtryk for, at rapporterne ikke er gennemgået.

Miljøstyrelsen har siden 2020 journaliseret kvitteringer eller tilbagemeldinger på de modtagne årsrapporter og fremadrettet vil styrelsen fortsat være opmærksomme på at journalisere tilbagemeldinger på årsrapporter uanset, om der er bemærkninger til rapporterne eller ej. Desuden har styrelsen i sit fagsystem GeoEnviron indført modtagelse af lufthavnens årsrapporter som en tilbagevendende opgave med påført frist, således at det sikres, at der gives kvitteringer eller tilbagemeldinger på årsrapporterne efter gennemgang.

Håndhævelse af overtrædelser af bindende støjkrav i miljøgodkendelsen for Københavns Lufthavn

Statsrevisorerne kritiserer Miljøstyrelsens håndtering af Københavns Lufthavns overtrædelser af krav til støj om natten og støj om dagen i perioden 2012-2023.

Statsrevisorerne hæfter sig desuden ved, at der i perioden 2012-2023 er fundet 44 overtrædelser af de bindende støjkrav i Københavns Lufthavn om natten. Miljøstyrelsen har ikke anvendt håndhævelsesmuligheder i 36 af disse.

Miljøstyrelsen foretager altid en konkret vurdering i tilfælde af overtrædelser af vilkår. I vurderingen af forholdet og overvejelser om videre håndhævelse er proportional i det enkelte tilfælde, indgår sagens konkrete oplysninger.

I tilfælde med overskridelser af det maksimale støjniveau om natten har det desuden haft en betydning for styrelsens vurdering, hvis lufthavnen allerede har haft håndteret hændelsen i forhold til de involverede luftfartsselskaber. Denne sagsgang er beskrevet i kommissoriet for Forhåndsgodkendelsesudvalget (FUNA), og netop den aftalte sagsgang vurderes at være en af hovedårsagerne til, at styrelsen ikke har håndhævet flere overtrædelser.

Følgende initiativer vil blive igangsat:

Miljøstyrelsen tager kritikken vedrørende håndhævelse af overtrædelser i natteperioden til efterretning. Styrelsen vil gennemgå sagsgange for vilkårsoverskridelser med henblik på at sikre en tilstrækkelig myndighedshåndhævelse ved det fremadrettede tilsyn med Københavns Lufthavn.

Manglende statslige indsigelser, hvis kommuner vil opføre boliger i områder med støjbelastning fra statslige veje og jernbaner

Rigsrevisionen bemærker i sin beretning, at Naturstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark ikke i alle tilfælde har gjort indsigelse, hvis kommuner vil opføre boliger i områder med støjbelastning fra statslige veje og jernbaner.

Det var Naturstyrelsen, der efter 2013 varetog de statslige interesser på statens vegne. Planloven blev dog i 2015 ressortoverført til Erhvervsstyrelsen og siden hen Plan- og Landdistriktsstyrelsen, herunder det overordnede ansvar for de statslige interesser i kommuneplanlægningen.

Miljø- og Ligestillingsministeriet har oplyst overfor Rigsrevisionen, i forbindelse med udarbejdelsen af beretningen, at Miljøstyrelsen/Miljø- og Ligestillingsministeriet ikke har mulighed for at vurdere de to sager, hvor Rigsrevisionen har vurderet, at Naturstyrelsen før 2015 burde have foretaget en indsigelse.

Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen eller Miljø- og Ligestillingsministeriet skal ikke gøre indsigelse, hvis kommunerne planlægger for boliger i områder med støjbelastning fra statslige veje og jernbaner. Dette fremgår af de "Statslige interesser i forhold til kommunernes planlægning" fra 2023.

Det vurderes på denne baggrund ikke, at der er behov for en indsats fra Miljø- og Ligestillingsministeriets side.

Ingen statslige myndigheder fører kontrol med, om kommuner overholder grænseværdier, når de planlægger nye boliger langs kommuneveje

Der er ovenfor redegjort for, at hverken Miljøstyrelsen eller Miljø- og Ligestillingsministeriet skal gøre indsigelse over for kommunerne, hvis de planlægger for boliger på støjbelastede arealer. Det gælder også langs de kommunale veje.

Det er kommunerne alene, der har ansvaret for planlægning af boliger efter planloven. Det vurderes på denne baggrund ikke, at der er behov for en indsats fra Miljø- Ligestillingsministeriets side.

Jeg har dog noteret mig, at de udvalgte kommunecases i beretningen viser, at der kan være problemer ift. kommunernes overholdelse af de i planloven fastsatte grænseværdier for nye boliger. Miljø- og Ligestillingsministeriet har orienteret By-, Land- og Kirkeministeriet (BLKM) om den rejste problemstilling i Rigsrevisionens beretning.

Jeg vil i øvrigt henvise til redegørelsen fra transportministeren for så vidt de dele af beretningen, som henhører under dennes ressort.

Afslutningsvis skal jeg bemærke, at der er sendt en kopi af nærværende redegørelse til Rigsrevisionen.

Med venlig hilsen



Magnus Heunicke