

Fra: Michael Mücke Jensen <mmj@drivkraftdanmark.dk>
Sendt: 12. november 2018 11:40
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Emne: J.nr. MST-2100-00008

Til Miljøstyrelsen

Vi kan støtte de foreslåede ændringer af bekendtgørelsen.

Med venlig hilsen

Michael Mücke Jensen
Teknik- og miljøchef

T: +45 3345 6514
M: +45 2042 2636
www.drivkraftdanmark.dk



Følg os på: [Twitter](#) og [LinkedIn](#)



Miljøstyrelsen
Haraldsgade 53
DK-2100 København Ø

Att.: Frank Pedersen

Sags-ID: 84609

Sagsbehandler: LK

Deres ref.: frape

Dato: 12-11-2018

Høring om udkast til bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Generelle bemærkninger

Ved ændringen af bekendtgørelsen implementeres Kommissionens direktiv (EU) 2015/996 af 19. maj 2015 om fastlæggelse af fælles støjvurderingsmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF.

ITD støtter op om, at direktivet introducerer nogle fælles vurderingsmetoder for støjindikatorerne, hvorved den nordiske beregningsmodel Nord2000 erstattes af den fælles europæiske metode, CNOSSOS (Common Noise Assessment Methods)

ITD har ikke yderligere bemærkninger hertil, men vi står naturligvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog, hvis ønsket.

Med venlig hilsen

ITD

Lasse Raunholt Kristoffersen

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling

Miljøstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

7. november 2018

Sagsnr.
2018-0290107

Dokumentnr.
2018-0290107-2

Teknik- og Miljøforvaltningens svar på høring om ændring af bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner

Teknik- og Miljøforvaltningen har læst forslaget til ændring i bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner, og har i den forbindelse følgende bemærkninger:

Som opfølgning på ændringerne i bekendtgørelsen ser forvaltningen gerne en opdatering af Miljøstyrelsens vejledninger om trafikstøj. Her vil det også være relevant, at Miljøstyrelsen tager stilling til, hvordan WHO's anbefalinger om trafikstøjgrænser kan indarbejdes i vejledningerne.

Generelt ser vi en udfordring i at skulle anvende CNOSSOS-modellen, som er en forsimplet beregningsmodel i forhold til den allerede anvendte NORD2000-model. Vi ser i den forbindelse en risiko for dårligere kvalitet af beregningerne i fremtiden.

Med venlig hilsen

Casper Harboe
Enhedschef, Mobilitet

Byens Udvikling

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Notat

Høring om udkast til bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner

Til : Miljøstyrelsen
Fra : SWECO A/S, Acoustica
Bilag :
Kopi til :

12. november, 2018

1. Indledning

Med henvisning til det fremsendte materiale vedr. "Høring om udkast til bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner" har SWECO's akustikafdeling følgende kommentarer.

2. Kommentarer

2.1. Generelt

Generelt set bærer bekendtgørelsen præg af, at der gennem tiderne har været foretaget ændringer og rettelser. Der vurderes at være behov for en omskrivning og præcisering af bekendtgørelsen. Vi håber at bekendtgørelsen efterfølges af en mere sammenhængende metodebeskrivelse/vejledning, som det blev gjort tidligere med Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/2006 "Støjkortlægninger og handlingsplaner". Som det ser ud nu, er der for mange ubekendte forhold i selve udførelsen af kortlægningen.

Bekendtgørelsen og Bilag 3 bør adskilles. Det giver efter vor opfattelse ikke mening at have alle de mange detaljer om CNOSSOS metoden, kildedata mv som et bilag til bekendtgørelsen. Det vil give mere mening at udarbejde en vejledning til EU-støjkortlægningerne med udgangspunkt i Bilag 3 beskrivelsen således, at relevante forhold for kortlægning i Danmark kan fastlægges/præciseres. Dette vil give et mere ensartet grundlag for alle parter.

Vi er ikke enige i Miljøstyrelsens vurdering af, at metodeskiftet ikke vil få administrative eller erhvervsøkonomiske konsekvenser. Efter vor opfattelse vil der, så længe de gældende nationale metoder er forskellig fra CNOSSOS, fortsat være behov for at arbejde med støjkortlægning og afværgeforanstaltninger vha. de nugældende danske metoder idet dette i sidste ende vil være afgørende i en sagsbehandling. Vi tror at metodeskiftet vil medføre dobbeltarbejde for bla.

kommunerne, Vejdirektoratet og Banedanmark. Kildedelen for metoderne (NORD200 og CNOSSOS) er forskellige og det derfor må forventes, at man i beregningssoftwaren ikke "bare" kan skifte mellem beregning efter CNOSSOS eller NORD2000 i en given situation. I den sammenhæng bemærkes det endvidere at kildestyrkerne i Bilag 3 er standardiserede EU-data, der ikke nødvendigvis afspejler danske forhold.

I mange sammenhænge har støjmodellerne fra tidligere tiders EU-støjkortlægninger dannet grundlag for en lang række andre støjopgaver. I dag er det muligt, at se støjdbredelseskort på noise.mst.dk, hvor støjen er regnet i den gældende danske beregningsmodel (Nord2000). Disse støjkort benyttes i mange sammenhænge til screening i forbindelse med kommunalplanlægning mv. Denne mulighed forsvinder ved overgangen til CNOSSOS.

Med CNOSSOS som ny metode for EU-kortlægningerne og med fælles EU-kildestyrker som må forventes at give anderledes resultater vurderer vi derfor, at det sagtens kan blive et fordyrende element fremadrettet.

Det fremgår af bekendtgørelsen, at CNOSSOS beregningerne skal danne grundlag for støjhandlingsplanerne, men at afværgeforanstaltninger godt må baseres på andre metoder. Dette ses generelt som et problem, idet der må forventes forskellige resultater.

Generelt savner vi sammenhæng i præcisionen af input data, beregninger og optællinger af støjbelastede boliger. De beregninger, der udføres i forbindelse med kortlægningerne er utroligt tidskrævende og derfor har der hidtil været behov for at nedjustere beregningsparametre således, at opgaverne kunne løses indenfor en overskuelig tidsramme.

Vi savner mere gennemarbejdede anbefalinger, så der sikres en ensartet præcision gennem hele processen – det giver f.eks. ikke mening at regne med 3. ordens refleksioner, hvis optællingerne foretages vha. et 10x10 meter støjkonturgrid, hvorfra der fratrækkes 3 dB.

Generelt savnes en indholdsfortegnelse for Bilag 3.

Skal hele bilag 3 opfattes som et krav til EU-støjkortlægning i Danmark?

2.2. § 14 stk 2, 3 og 5

Bekendtgørelsen beskriver at personopgørelse skal gennemføres for beregninger i hhv. 1,5 m og 4 m højde. Bilag 2 afsnit B2. 2.4 henviser til at optællinger skal ske i henhold til Bilag 3 afsnit 2.8. Afsnit 2.8 i Bilag 3 beskriver i imidlertid kun optællinger i 4 m højde. Kan det tænkes at afsnit 2.8 Bilag 3 er tiltænkt optælling ved flystøj eller er det EU der kun stiller krav om støjberegninger i 4 m højde?

I stk. 5 står der, at arealet af de støjbelastede områder skal bestemmes på baggrund af støjkonturerne beregnet i højden 4 m. Er det bevidst eller en forglemmelse at resultaterne fra beregningshøjden 1,5 m ikke skal benyttes til en arealbestemmelse?

2.3. **B2. 2.1 Bestemmelse af Lden og Ln**

Afsnittet beskriver en metode til at bestemme tilnærmet facadeniveau på baggrund af støjkonturberegningerne ved at korrigere gridpunkterne foran bygningen med -3 dB. Denne fremgangsmåde bør udgå idet der i DK ikke er noget til hinder for at beregne facadeniveauet direkte på facaden. Metoden harmonerer i øvrigt ikke med beskrivelsen i Bilag 3 afsnit 2.8 samt anbefalingen i B2. 2.4 om at benytte oplysninger om personer og boliger fra BBR og CPR.

2.4. **B2. 2.2 Kortgrundlag**

Der må ikke benyttes konverterede resultater – Vi forstår ikke hvorfor? Både Banedanmark og Vejdirektoratet benytter oftest andre koordinatsystemer til deres støjberegninger fordi disse virksomheder generelt arbejder i andre koordinatsystemer. Hvilken begrundelse lægges til grund for at resultatfiler ikke må konverteres?

2.5. **B2. 2.3 Kortlægning af støj fra veje i større, samlede byområder**

Det bør på et tidligere tidspunkt i bekendtgørelsen præciseres, at kommunerne ikke skal foretage særskilt kortlægning af støj fra større veje.

Det angives, at højden af bygninger kan bestemmes ved visuel inspektion. Dette bør ændres, da der ikke foretages visuelle inspektioner i forbindelse med en overordnet strategisk kortlægning. Det bør ændres til at højden f.eks. kan estimeres ud fra antal af etager, bygningsareal eller evt. ud fra bygningens middelhøjde eller tagrendekoten der f.eks. kan hentes ud fra Geodatastyrelsens datagrundlag.

Det angives, at det er tilstrækkeligt at regne med plant/fladt terræn. Det hænger ikke sammen med de øvrige forventninger til beregningspræcision. Der bør kun regnes i fladt terræn, hvis terrænet reelt set er fladt

2.6. **B2. 2.9 Støjdata pkt. 3**

Det fremgår at: *"Opgørelser af det samlede areal (i km²) af områder i og uden for større, samlede byområder, som er belastet med over 55, 65 og 75 dB fra henholdsvis større veje, jernbaner og lufthavne i 4 m højde over terræn (hver støjkilde for sig),"*

Hvad med 60 og 70 dB og hvad med højden 1,5 m?

2.7. B2. 2.10 Meteorologi (udgår)

CNOSSOS metoden regner med medvind i alle retninger. Det må derfor forventes at der vil være en anden fordeling af støjbelastede boliger langs vejene/jernbanen afhængig af om boligerne er beliggende f.eks. øst eller vest for en vej/bane. Dette vil/kan påvirke SBT beregning og resulterer i en anderledes prioritering sammenlignet med beregningerne med NORD2000 metoden.

2.8. B7. 1 Beregning af støj fra virksomheder

Bilag 2 afsnit 7.1 henviser til afsnit 2.5 i Bilag 3 for beregning af virksomhedsstøj men skriver samtidig at samme støjmodel som anvendt til Miljøgodkendelsen kan benyttes når bare der foretages en ny beregning. Præcisering af hvad der menes med "ny beregning" ønskes. Er det genberegning med selve CNOSSOS som metode der menes? Vej- og bane projekter kan ikke umiddelbart konverteres uden at kildedelen skal genmodelleres. Det er usikkert om tilsvarende gør sig gældende for virksomhedsstøj.

Der kan også være udfordringer med konvertering af driftsbetingelser for bla. natperioden modelleret i SoundPlan med den nugældende fælles nordiske metode idet SoundPlan er begrænset til 1 times opdeling i natperioden.

2.9. B3. 2.1.1 Indikatorer og bestemmelse af frekvensområder og - bånd

Hvad betyder sætningen: *"Resultaterne for frekvensbåndene skal oplyses for det tilsvarende frekvensinterval"* ?

2.10. B3. 2.2.1 Vejstøj - Kildebeskrivelse

Det er nyt at der skal medregnes støj fra tohjulede køretøjer. Er det relevant i Danmark?

Erfaringsmæssigt efter 10 år med Nord2000 eksisterer størstedelen af vejtrafiktællingerne kun med ÅDT, samlet tung andel samt en gennemsnitshastighed. Vi formoder at Miljøstyrelsen sørger for nogle standardfordelinger svarende til dem fra håndbog Nord2000.

2.11. B3. 2.2.5 Vejstøj – Acceleration og deceleration

Metodebeskrivelsen i Bilag 3 beskriver, at der skal tages højde for ændret hastighed omkring trafiklys og rundkørsler. Er det et krav eller en option i DK? Såfremt det er et krav kan det gå hen og blive ret så omstændigt at implementere i byområderne såfremt det skal håndteres manuelt som i dag i SoundPlan.

2.12. B3. 2.3.1 Togstøj – Kildebeskrivelse

Det fremgår af afsnittet at trafikstrømmen skal angives som det årlige gennemsnit pr time i hver af døgnperioderne. Er det relevant at betragte det pr time? I forhold til at det er parameteren Lden og Ln der bestemmes bør det være tilstrækkeligt med trafikmængden i de respektive perioder, dag/aften/nat med mindre at tanken er at hastighedsgrundlaget kan variere afhængig af tidspunkt på døgnet.

Skal samtlige af de beskrevne sporparametre (ruhed, mellemlægsplade stivhed, sporunderlag, skinnestøj mv.) indgå som en del af beregningsgrundlaget?

Beskrivelsen af impulsstøj (overskæringer, sporskifter og sporkrydsninger) ønskes præciseret idet det er uklart hvad der reelt menes og hvordan det skal håndteres. Meget vil her afhænge af hvorledes det implementeres i beregningsværktøjet.

Kurveskrig. Er det relevant at medtage og er de givne korrektioner hhv. 5 dB og 8 dB repræsentative for danske forhold?

Stationer, højttalere på stationer mv. beskrives som værende virksomhedsstøj. Er det relevant og skal det kortlægges særskilt?

2.13. B3. 2.5 Beregning af støjspredningen kilder til vejstøj, togstøj og støj fra virksomheder

Vi forstår ikke overskriften *"Beregning af støjspredningen kilder til vejstøj, togstøj og støj fra virksomheder"*. Der burde måske have stået: *"Beregning af støjudbredelse for kilder til vejstøj, togstøj og støj fra virksomheder"* ?

Det bemærkes at afsnit 2.5.6 i bilag 3 (også) har overskriften *"Beregning af støjudbredelse for kilder til vejstøj, togstøj og støj fra virksomheder"*.

Hele afsnittet er en detaljeret beskrivelse af CNOSSOS udbredelses model og bør ikke være en del af bekendtgørelsen om EU-støjkortlægning.

2.14. B3. 2.8 Bestemmelse af støjniveauer for og antal af beboere i bygninger

I Danmark er datagrundlaget så godt at bekendtgørelsen bør præcisere at det er CASE 1, situation 1A der for alle tilfælde benyttes. Se endvidere kommentar jf pkt 2.2.

Det bemærkes dog at *"Bestemmelse af modtagerpunkterpunkter på bygningers facader"* fastlægger beregningspunkternes placering på facaden som værende 4 m over terræn. Hvad nu med bekendtgørelsens krav om 1,5 m – hvad gælder?

2.15. B3. Bilag F og G – Database over kilder til vejstøj og togstøj

Idet CNOSSOS ikke er "frigivet" i DK er det vanskeligt at kommentere på de givne kildedata, korrektionsparametre mv og hvad det reelt medfører af ændringer i praksis samt udfordringer med håndtering af inddata. Det vurderes, at der generelt for vej- og togstøj er langt flere inddata, der skal håndteres ifm. de kommende EU-støjkortlægninger. Denne detaljeringsgrad synes ikke helt at stå mål med den noget lavere præcision for optællingerne.

Fra: Johanne Berner Hansen <jbh@dbr.dk>
Sendt: 4. oktober 2018 13:20
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Emne: MST-2100-00008; Miljøstyrelsens høring om ændring af bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående i høring, men har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Johanne Berner Hansen
Juridisk chef, advokat (L)

Mobil +45 8877 2264
Mail jbh@dbr.dk

Dansk Bilbrancheråd
Kirkevej 1-3
2630 Taastrup
Tel +45 4399 6633
www.dbr.dk

Sikker e-mail kan sendes til cvr. nr. 53 38 44 12

Fra: ssg@danskbyggeri.dk
Sendt: 10. oktober 2018 11:24
Emne: SV: Miljøstyrelsens høring om ændring af bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner - Vores j.nr. MST-2100-00008

journalnummer MST-2100-00008

Dansk Byggeri har ikke kommentarer til denne høring.

Venlig hilsen
Simon Stig-Gylling
Chefkonsulent
Erhvervs- og brancheservice
Tlf. direkte: 72 16 02 67 · Mobil: 31 60 99 08

danskbyggeri

Vi samler byggeri, anlæg og industri

Nørre Voldgade 106 · 1358 København K
www.danskbyggeri.dk · [Abonner på nyheder](#)

Følg os på:



Fra: Thomas Andreasen Boldsen <tab@energinet.dk>
Sendt: 12. november 2018 15:43
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Cc: Frank Pedersen
Emne: MST-2100-00008 - Miljøstyrelsens høring om ændring af bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner

Til rette vedkommende

Energinet har ikke nogle bemærkninger til udkast til ændret bekendtgørelse.

Venlig hilsen

Thomas Andreasen Boldsen

Seniorkonsulent
Miljø og Geoscience
+4561244367
tab@energinet.dk

ENERGINET

Energinet
Tonne Kjærvej 65
DK-7000 Fredericia
+4570102244
www.energinet.dk

Fra: Mads Lund Larsen <MLL@moviatrafik.dk>
Sendt: 22. oktober 2018 11:00
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Cc: Frank Pedersen
Emne: Høring over bekendtgørelse om kortlægning af støj mst 2100-00008

Miljøstyrelsen har 2. oktober 2018 udsendt udkast til ændringer i bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner i høring.

Trafikselskabet Movia har ikke bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Mads Lund Larsen
Chefkonsulent
Direktionssekretariat, Stab og Kommunikation



Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby
Tlf. dir.: +45 36 13 15 05, Mobil: +45 40 70 36 48, MLL@moviatrafik.dk