

Banedanmark  
DSB  
Trafikstyrelsen

Miljøstyrelsen

Industri & Transport

J.nr. M 434-0005

Ref. cif/asj

Den 21. december 2005

Miljøkontrollen i København til underretning.

**Miljøstyrelsen ændrer Miljøkontrollens påbud af 27. marts 2003 om forbedring af luftkvaliteten på Nørreport station**

Miljøkontrollen i Københavns Kommune sendte den 27. marts 2003 påbud til Banestyrelsen og DSB om miljøforholdene på Nørreport station. Den 22. april 2003 klagede Banestyrelsen over påbudet. Den 29. april 2003 klagede DSB over påbudet. Den 5. maj 2003 modtog Miljøstyrelsen klagen og sagens akter fra Miljøkontrollen.

**Miljøstyrelsens afgørelse og klagevejledning**

Miljøstyrelsen ændrer Miljøkontrollens påbud, således at det får følgende ordlyd:

"Banedanmark skal sikre, at følgende bestemmelser er overholdt senest på de nævnte tidspunkter:

**Luftkvalitet**

1. Luftkvaliteten på regionaltogsperronen på Nørreport station (spor 1 og 2) skal fra 1. januar 2010 kunne overholde følgende grænseværdier for kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>):  
99,8 percentil på 400 µg/m<sup>3</sup> som timemiddelværdi på kvartalsbasis
2. Banedanmark skal gennemføre en analyse af kravene til den fremtidige udformning af ventilationsanlægget og til udslippet af NO<sub>2</sub> fra togmateriellet, for at grænseværdierne kan overholdes.  
Resultatet af analysen skal meddeles til Miljøkontrollen senest d. 1. januar 2008.
3. Fra og med 1. april 2006 skal Banedanmark foretage en løbende overvågning af NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub> på timebasis på Nørreport station. Nærmere udformning af måleprogram og placering af målested aftales med Miljøstyrelsen.  
Banedanmark skal underrette Miljøkontrollen om resultatet af målingerne på kvartalsbasis senest den 1. i måneden efter udgangen af hvert kvartal (det vil sige 1. februar, 1. maj, 1. august og 1. november). Indrapporteringen af målingerne skal ledsages af en opgørelse over antallet og typen af tog, der har passeret stationen.
4. Når der foreligger PM<sub>10</sub>-målinger for et helt kalenderår, fastlægger Miljøkontrollen et krav til indholdet af PM<sub>10</sub> på stationen.

5. I tilfælde af overskridelser af grænseværdien for NO<sub>2</sub> efter 1. januar 2010 skal Banedanmark underrette Miljøkontrollen om hvilke tiltag, der er iværksat for at sikre, at grænseværdien kan overholdes.
6. Når grænseværdien har været overholdt i to år, første gang 1. januar 2012, kan Banedanmark ophøre med målingerne af NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub>. Herefter skal Banedanmark ved køreplansskift sende en opgørelse til Miljøkontrollen over typen af tog og antal, fordelt på togtype, der forventes at passere stationen i den kommende periode.

**Støj:**

Ved afslutningen af ombygningen af Nørreport station, dog senest den 1. januar 2010, skal ventilationsanlæggene fra stationen kunne overholde følgende støjgrænser ved de omkringliggende boliger:

Mandage – fredage	kl. 06.00 – 18.00	55 dB(A)
Lørdage	kl. 06.00 – 14.00	
Mandage – fredage	kl. 18.00 – 22.00	45 dB(A)
Lørdage	kl. 14.00 – 22.00	
Søn- og helligdage	kl. 06.00 – 22.00	40 dB(A)
Alle dage	kl. 22.00 – 06.00	

Banedanmark skal senest d. 1. januar 2008 fremsende en redegørelse til Miljøkontrollen for, hvordan de nødvendige reduktioner i støjen kan opnås.”

**Lovgrundlag og klagevejledning**

Punkt 3 og 4 om luftkvaliteten i dette påbud er meddelt med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 72. Den øvrige del af påbudet er meddelt med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42.

De kan ikke klage over Miljøstyrelsens afgørelse til anden administrativ myndighed<sup>1</sup>. Hvis De ønsker at anlægge retssag om afgørelsen, skal sagen være anlagt senest seks måneder fra det tidspunkt, hvor De blev underrettet om afgørelsen<sup>2</sup>. Det er normalt dagen efter, at brevet er dateret.

**Sagens oplysninger**

**Stationen**

Nørreport station ligger i Københavns centrum omgivet af bebyggelse i stort set alle retninger.

Stationen er et trafikknudepunkt, og regionaltogene betjener dagligt ca. 22.000 passagerer. Tog ankommer og afgang hele døgnet, dog afbrudt af en pause midt på natten.

<sup>1</sup> I miljøbeskyttelseslovens § 103, stk. 1, er de afgørelser nævnt, som kan påklages. Den afgørelse, De her har modtaget, er ikke nævnt i denne bestemmelse, og den kan derfor ikke påklages. De kan heller ikke klage til ministeren, jf. § 5 i bekendtgørelse nr. 783 af 1. november 1998 om henlæggelse af opgaver og beføjelser til Miljøstyrelsen

<sup>2</sup> Det fremgår af miljøbeskyttelseslovens § 101

### **Nabobebyggelse**

De nærmeste bebyggelser er blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, der ligger omkring stationsområdet, adskilt af tæt trafikerede gader.

### **Luftkvalitet på regionaltogsperronen**

Der har været gennemført længerevarende målinger af NO<sub>2</sub> siden 1994.

Den seneste måling fra maj/juni 2004<sup>3</sup> viste en gennemsnitskoncentration på 248 µg/m<sup>3</sup> med en 98-percentil på 554 µg/m<sup>3</sup> og en 99,8-percentil på 683 µg/m<sup>3</sup>. Dette er mere end en halvering af luftforeningen i forhold til niveauet ved de første målinger i 1994, men samtidig en svag stigning i forhold til målingerne i 2000 og 2001.

Der har ikke været gennemført systematiske målinger af PM<sub>10</sub>. De seneste målinger af svævestøv (TSP) fra 1999 viste en gennemsnitlig koncentration på 321 µg/m<sup>3</sup>, mens sodmålinger gennemført i samme periode viste en gennemsnitlig koncentration på 124 µg/m<sup>3</sup>.

### **Støjforhold**

Den påklagede støj kommer fra luftindtag og -afkast fra det samlede ventilationsanlæg, der sørger for udluftningen af både S-togs- og regionaltogsperronerne på Nørreport station.

Indtag og afkast er både placeret omkring stationsbygningerne på Nørre Voldgade og i større afstand fra selve stationen. Anlæggene består af blandt andet aksialventilatorer placeret inden i eller tilkoblet til betonrotunder og skorstene på 5 meters højde. I alt er der ved Nørreport station tre betonrotunder og tre skorstene.

Drift på disse ventilationsanlæg er nødvendig i forbindelse med togdriften for at sikre en acceptabel luftkvalitet på perronerne. Normalt er der fuld drift på anlæggene, når der er togdrift, idet driften reduceres i tiden mellem kl. 24 og 06.

Støjmålinger er foretaget på ventilationsanlæggene i december 2003. Ved hjælp af målinger tæt på er styrken af støjklæderne fundet, hvorefter støjbelastningen er beregnet ved tre beboelser samt i et referencepunkt<sup>4</sup>.

Det fremgår blandt andet af rapporten, at der ikke er tydeligt hørbare toner i støjen, så der skal ikke gives tonetillæg til de beregnede støjniveauer.

Resultaterne af støjbelastningen ved dagdrift (kl. 06 - 24), L<sub>r</sub>, er beregnet til:

<sup>3</sup> Måling af NO<sub>x</sub> på Nørreport station, Regionaltogsperron og stationsforplads. (Reg. 51, DANAK 2845-02) fremsendt af Banedanmark til Miljøstyrelsen den 4. oktober 2004.

<sup>4</sup> Banestyrelsen. Nørreport station. Beregning af ekstern støj fra ventilationsanlæg, "Miljømåling - ekstern støj", december 2003, udarbejdet af Rambøll.

Beregningspunkt	Støjbelastningen L <sub>r</sub> i dB(A)
Frederiksborggade 22, st.	57
Nørre Voldgade 23, 1. sal (referencepunkt)	63
Nørre Voldgade 23, 3. sal	66
Nørre Voldgade 25, 4. sal	64

Tabel 1. Støjbelastningen, L<sub>r</sub>, er det A-vægtede ækvivalente støjniveau.

#### Miljøkontrollens afgørelse

Miljøkontrollen har med brev af 27. marts 2003 påbudt Banestyrelsen og DSB i samarbejde at sikre, at luftkvalitetskriterierne for udeluft overholdes:

Stof/år	1. januar 2006	1. januar 2010
NO <sub>2</sub>	200 µg/m <sup>3</sup> (98-percentil af time-middelværdi)	200 µg/m <sup>3</sup> (99,8-percentil af time-middelværdi, maksimalt 18 overskridelser pr. år)
PM <sub>10</sub>	50 µg/m <sup>3</sup> (døgnmiddelværdi, som ikke må overskrides mere end 35 gange per år)	50 µg/m <sup>3</sup> (døgnmiddelværdi, som ikke må overskrides mere end 7 gange per år)

Efter påbudet skal Banedanmark etablere emhætter til udsug af udstødning fra diesellokomotiver og gennemføre årlige målinger af luftkvaliteten på Nørreport station.

Banedanmark skal tillige inden for 3 måneder indsende forslag til støj-dæmpning af ventilationssystemet, så støjgrænserne for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse kan overholdes.

DSB pålægges at sikre, at diesellokomotiver, der passerer regionaltogetsperren efter 1. januar 2007, som minimum overholder samme emissionsstandard som remotoriserede IC-3 tog.

#### Bemærkninger i klagen

Banestyrelsen fremhæver i sin klagebegrundelse af 22. april 2003, at grænseværdien for NO<sub>2</sub> i arbejdsmiljøsammenhæng er 4.000 µg/m<sup>3</sup>, at opholdstiden på perronen er relativ kort, samt at luften, der suges ind fra gaden, giver et væsentligt bidrag til NO<sub>2</sub> koncentrationen på perronen. Banedanmark fremhæver desuden, at montering af emhætter ikke står i rimeligt forhold til den opnåede forbedring, bl.a. fordi DSB forventes at ophøre med at anvende diesellokomotiver inden for en kortere årrække.

DSB fremfører i sin klagebegrundelse af 29. april 2003, at det ikke vil være muligt at opfylde kravene til luftkvaliteten uden at indskrænke togdriften betydeligt.

DSB fremfører i sin supplerende klagebegrundelse af 26. november 2003, at det solidariske påbud om opfyldelse af krav til luftkvaliteten er ugyldigt. Blandt andet finder DSB ikke, at der er hjemmel i miljøbeskyttelsesloven til at udstede solidariske påbud.

DSB finder det heller ikke påvist, at der er tale om en væsentlig forurening efter miljøbeskyttelseslovens § 42 og fremfører endvidere, at Miljøkontrollen ikke har begrundet de fastsatte grænseværdier. Endelig fremhæver DSB, at Miljøkontrollen ikke har vurderet påbudets økonomiske konsekvenser og derved har tilsidesat proportionalitetsprincippet.

Banedanmark fremfører i et brev af 15. april 2004 med supplerende oplysninger om støjforholdene omkring Nørreport, at der kan opnås forbedringer af støjforholdene ved at dæmpe nogle af kilderne, men at det ikke er hensigtsmæssigt at etablere støjreducerende foranstaltninger på nuværende tidspunkt, da:

- det er planlagt at modernisere Nørreport station i perioden 2005 – 08,
- støjen fra trafikken omkring midnat er af nogenlunde samme størrelse som støjen fra ventilatorerne,
- der er tale om et begrænset antal klagere,
- foranstaltningerne ikke giver mest miljø for pengene, og da
- støjgrænserne vil være overskredet, selv med støjdæmpende foranstaltninger.

#### ***Miljøkontrollens bemærkninger***

Miljøkontrollen fremhæver i sit svar af 2. juni 2004 på den supplerende klagebegrundelse fra DSB, at man gennem en længere årrække har arbejdet for en forbedring af miljøforholdene på Nørreport station, men at DSB ikke har gennemført de opstillede handlingsplaner til tiden, samt at de forbedringer, der er gennemført, opvejes af en stigning i antallet af dieseltog i de senere år. Luftkvaliteten på Nørreport station er således stort set uændret siden 1997.

#### **Kommentarer til Miljøstyrelsens udkast til afgørelse**

Miljøstyrelsen udsendte med brev af 13. juni 2005 et udkast til afgørelse. I den anledning har styrelsen modtaget følgende bemærkninger:

Trafikstyrelsen skriver, at der vil foreligge en plan for ombygningen af Nørreport ultimo 2007, og at ombygningen kan forventes afsluttet i løbet af 2010. Styrelsen finder det mere hensigtsmæssigt, hvis påbuddet ikke indeholdt en grænseværdi, men i stedet blev baseret på en godkendelse af et renoveringsprojekt for stationen. De bemærker desuden at det vil være u hensigtsmæssigt at gennemføre målinger op til og under en renovering af stationen.

Banedanmark fremhæver, at selskabet ikke har beføjelser til at gennemfører påbuddet, men peger på, at Trafikstyrelsen har en række beføjelser.

DSB anerkender argumentationen for en grænseværdi på 400 µg/m<sup>3</sup>, men vurderer ikke, at denne grænseværdi vil kunne overholdes fra 2010 uden yderligere omkostninger.

DSB argumenterer desuden imod, at PM<sub>10</sub> måles på timebasis, med baggrund i at grænseværdierne for udeluft er baseret på døgnmålinger.

Miljøkontrollen bemærker, at der igen er tale om en udsættelse af grænseværdien til ulempe for passagerens velvære og sundhed, og at en grænseværdi på 400 µg/m<sup>3</sup> for NO<sub>2</sub> fjerner den sikkerhedsfaktor, det ligger i grænseværdien for udeluft.

### **Miljøstyrelsens bemærkninger**

#### **Generelt**

Miljøstyrelsen fremsender denne afgørelse til både Banedanmark (tidligere Banestyrelsen), DSB og Trafikstyrelsen.

Miljøstyrelsen skal bemærke, at et påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42 normalt gives til den, der er ansvarlig for driften af den pågældende virksomhed. Det påhviler herefter den ansvarlige for driften at regulere driften på en måde, så vilkår i en miljøgodkendelse, bestemmelser i et påbud og øvrige krav til virksomheden bliver overholdt.

Miljøstyrelsen vurderer, at Banedanmark som ejer af sporanlægget må være adressat for påbudet, men den væsentligste forureningskilde på stationen er DSB's lokomotiver.

Miljøstyrelsen har forstået på Transport- og Energiministeriets struktur, at Trafikstyrelsen vil have det overordnede ansvar for at gennemføre ombygningsarbejderne på Nørreport Station. Derfor har Miljøstyrelsen i dette tilfælde valgt at sende påbudet til alle tre aktører.

Styrelsen mener, at dette er i overensstemmelse med miljøbeskyttelsesloven, da adressaten efter miljøbeskyttelsesloven som nævnt er den, der er ansvarlig for de pågældende forhold. Det vil sige den eller de parter, som har adgang til at foretage de nødvendige forureningsbegrænsende foranstaltninger.

Banedanmark, Trafikstyrelsen og DSB har efter Miljøstyrelsens vurdering en fælles interesse i at samarbejde om at nedbringe forureningen, da Banedanmark uden et samarbejde fra Trafikstyrelsens og DSB's side enten ville skulle foretage væsentlig større og dermed mere omkostningstunge foranstaltninger eller være nødsaget til at forbyde de mest forurenende tog at benytte stationen.

På Nørreport station er DSB for tiden eneste operatør, men da Øresundstrafikken i løbet af kortere tid skal sendes i udbud, vil der efter Miljøstyrelsens vurdering kunne være tilfælde, hvor en efterlevelse af påbudet kan involvere andre operatører.

### Luftkvalitet

Miljøkontrollen har givet påbud om, at EU's luftkvalitetskriterier for udeluft skal overholdes.

Artikel 2 i direktiv 1999/30/EF slår fast, at direktivet omhandler udeluft. Miljøstyrelsen vurderer, at luften på en undergrundsstation som Nørreport ikke kan sidestilles med almindelig udeluft på grund af de fysiske rammer på stationen. Luften på stationen er derfor ikke automatisk omfattet af grænseværdierne i direktivet.

Der vil således være behov for at inddrage en vurdering af, hvorvidt udeluftskrav kan danne udgangspunkt for krav til luftkvalitet i en undergrundsstation og hvilke konkrete tilpasninger, der vil være nødvendige, herunder inddragelse af eksponeringsmæssige og sundhedsmæssige betragtninger.

Sidstnævnte fremgår ikke af Miljøkontrollens påbud, og Miljøstyrelsen savner desuden en afvejning af omkostningerne ved at opfylde påbudet i forhold til de forbedringer af luftkvaliteten, der ønskes opnået.

Styrelsen har herefter foretaget en vurdering af Miljøkontrollens påbud på baggrund af sagens oplysninger og Miljøstyrelsens egen viden om emnet.

Miljøstyrelsen har på denne baggrund følgende bemærkninger:

#### NO<sub>2</sub>

Med hensyn til NO<sub>2</sub> finder Miljøstyrelsen, at de fundne værdier på regional-togsperronen er så høje, at der må siges at være tale om en væsentlig forurening, selv på baggrund af de relativt korte opholdstider for hver enkelt passager.

Dermed er der grundlag for at meddele et påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42, og der bør arbejdes for en forbedring af forholdene på perronen.

WHO<sup>5</sup> angiver i sin seneste gennemgang af EU's grænseværdier for NO<sub>2</sub>, at akutte effekter af NO<sub>2</sub> for mennesker med luftvejslidelser indtræder ved niveauer over ca. 400 µg/m<sup>3</sup> eller den dobbelte koncentration af den påbudte grænseværdi.

Ved seneste måling af luftkvaliteten var 99,8 %-percentilen 683 µg/m<sup>3</sup> eller ca. 3,5 gange højere end EUs timegrænseværdi. Det kan således ikke udelukkes, at individer med luftvejslidelser vil kunne opleve akutte effekter, når de færdes på Nørreport station. Embedslægen er kommet med en tilsvarende vurdering.

Miljøstyrelsen vurderer, at væsentlige gener vil kunne undgås ved en grænseværdi på 400 µg/m<sup>3</sup>.

<sup>5</sup> Health Aspects of Air Pollution with Particulate Matter, Ozone and Nitrogen Oxide, Bonn 2003.

Det fremgår af DSB Miljø's redegørelse fra 28. august 1998, at DSB forventer en reduktion på 60 % i den gennemsnitlige NO<sub>2</sub>-koncentration og en reduktion på 50 % i spidstimeværdien, når planen Gode Tog til Alle (GTA) er gennemført.

I den reviderede handlingsplan fra april 2000 er vurderingen af forbedringen i luftkvaliteten reduceret til 30 % af 98-percentilen for NO<sub>2</sub>; svarende til 371 µg/m<sup>3</sup>.

Når GTA og en ombygning af Nørreport er gennemført, bør en grænseværdi på 400 µg/m<sup>3</sup> således kunne overholdes.

Det var tidligere planlagt, at GTA skulle være gennemført i 2003. Planen er betydeligt forsinket som følge af problemer med levering af de nye IC4-tog. Ved at lade grænseværdien træde i kraft i 2010 tager Miljøstyrelsen hensyn til denne forsinkelse, og afpasser samtidig påbudet til at tage hensyn til afslutningen af den planlagte ombygning af Nørreport.

Miljøstyrelsen finder det vigtigt, at der opstilles en målsætning for luftkvaliteten på Nørreport, der kan indgå i planlægningen af den kommende ombygning af stationen. Styrelsen kan derfor ikke tilslutte sig Trafikstyrelsens ønske om, at påbuddet udelukkende skal indeholde en bestemmelse om at fremsende en handlingsplan til godkendelse.

I 2010 bør en renovering eller opbygning af Nørreport station desuden være gennemført. Det vil være naturligt for Banedanmark at gennemføre de nødvendige støjbegrænsende foranstaltninger for udluftningsanlægget i forbindelse med denne ombygning.

Ligeledes vil det være hensigtsmæssigt at gennemføre de nødvendige arbejder både for at reducere støjforholdene og at forbedre luftkvaliteten i dette arbejde, så der ved ibrugtagningen af den ombyggede station både er mulighed for at overholde kravene til luftkvaliteten og forbedre støjforholdene.

Den seneste ændring af EU's direktiv om emissionsgrænser for ikke-vejbående maskiner (Direktiv 2004/26/EF) indeholder bestemmelse for lokomotiv- og motorvognsmotorers emission af partikler og NO<sub>x</sub>, der vil kunne refereres til i forbindelse med krav til jernbaneoperatører.

Direktivet er implementeret i dansk lovgivning med bekendtgørelse nr. 339 af 10. maj 2005 om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke-vejbående maskiner mv.

I lyset af, at der indføres skærpede EU-miljøkrav til togmateriel i de kommende år, finder Miljøstyrelsen det overvejende sandsynligt, at kravene til luftkvaliteten på Nørreport også vil være opfyldt fremover, når de har været overholdt i 2 år.



Påbudet om at måle kontinuerligt bortfalder derfor, når grænseværdien har været overholdt i 2 år, forudsat at der ikke sker en betydelig stigning i indsættelse af ældre materiel.

*PM<sub>10</sub>*

Miljøstyrelsen finder ikke, at der er tilstrækkeligt med oplysninger i sagen til at fastlægge en grænseværdi for PM<sub>10</sub>.

Enkelte målinger har vist gennemsnitlige koncentrationer af sodpartikler på 124 µg/m<sup>3</sup>, hvor typiske koncentrationer af sodpartikler i udeluft ligger på 2 - 4 µg/m<sup>3</sup>. Relativt korte ophold på perronen kan således give anledning til en betydelig udsættelse for sodpartikler, der må anses for at være særdeles sundhedsskadelige.

Miljøstyrelsen finder det derfor nødvendigt at iværksætte en løbende overvågning af PM<sub>10</sub> med henblik på, at Miljøkontrollen kan fastsætte en grænseværdi. Miljøstyrelsen fastsætter på denne baggrund med henvisning til miljøbeskyttelseslovens § 72 en bestemmelse i påbudet om, at Banedanmark skal indsamle oplysninger til Miljøkontrollen med henblik på at fastsætte en grænseværdi for partikler.

Da der må formodes at være en stor forskel på partikelkoncentrationen mellem dag og nat, fastlægger Miljøstyrelsen, at målingerne skal ske på timebasis, og at den nærmere udformning af måleprogrammet skal ske efter aftale med Miljøstyrelsen.

*Andre bestemmelser i påbudet vedrørende luftkvalitet*

Miljøkontrollens påbud til DSB indeholder bestemmelser om emissionsgrænser for de diesellokomotiver, der anvendes på strækningen, og et krav om montering af emhætter. Miljøstyrelsen vurderer, at det må overlades til Banedanmark at vurdere, hvilke krav der skal stilles til jernbaneoperatører og stationens udformning for at kravene til luftkvaliteten kan overholdes på en omkostningseffektiv måde.

**Miljøstyrelsens bemærkninger med hensyn til støj**

Med hensyn til støjen fra ventilationsanlæggene ved Nørreport station er Banedanmark omfattet af reglerne i § 42 i miljøbeskyttelsesloven (se lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2001 med senere ændringer).

Påbudets støjgrænser er i overensstemmelse med de vejledende grænseværdier i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984, 'Ekstern støj fra virksomheder'.

Tidsrum		Støjgrænse	
Mandag til fredag	7 <sup>00</sup> til 18 <sup>00</sup>	(dag)	55
Lørdag	7 <sup>00</sup> til 14 <sup>00</sup>		55
Lørdag	14 <sup>00</sup> til 18 <sup>00</sup>		45
Søn- og helligdage	7 <sup>00</sup> til 18 <sup>00</sup>		45
Alle dage	18 <sup>00</sup> til 22 <sup>00</sup>	(aften)	45
Alle dage	22 <sup>00</sup> til 7 <sup>00</sup>	(nat)	40

Tabel 2 Støjgrænser. Perioderne i tidsrummene 7-18, 18-22 og 22-7 kaldes også henholdsvis dag-, aften og natperioder.

Der er som nævnt udført beregninger af støjbelastningen fra ventilationsanlæggene i fire punkter (immissionspunkter), og resultaterne fremgår af den nævnte støjrapport. Beregningerne viser, at der med de nuværende anlæg er væsentlige overskridelser af støjgrænserne i hele døgnet.

Miljøstyrelsen vurderer, at det vil være teknisk muligt på baggrund af en rimelig investering at gennemføre en reduceret støjemission ved Nørreport station uden samtidig at forringe luftkvaliteten på perronerne.

Støjdæmpningen kan ske enten ved at støjdæmpe ventilationsanlæggene eller ved at anskaffe nye støjsvage anlæg. Dette arbejde kan med fordel indgå i en kommende ombygning af stationen.

I forbindelse med klagesagens behandling har Banedanmark rejst spørgsmålet om at udvide dagperioden fra kl. 07.00 til kl. 06.00. Banedanmark henviser til, at togtrafikken stiger væsentligt efter kl. 06.00.

Miljøstyrelsen vurderer, at det vil være rimeligt at imødekomme Banedanmarks ønske og ændrer derfor tidspunktet for overgang fra nat- til dagperioden fra kl. 07.00 til kl. 06.00.

Miljøstyrelsen stadfæster derfor Miljøkontrollens påbud med en endelig frist for støjdæmpningen med en tilføjelse om, at Banedanmark får en frist til at redegøre for de mulige forbedringer.

Miljøstyrelsen er opmærksom på, at hensynet til udluftningen af stationen antageligvis vil medføre, at det bliver vanskeligt at overholde støjgrænserne i påbudet hele døgnet. Der kan derfor være behov for at meddele vilkår, der er lempede i forhold til denne afgørelse.

Som følge af planerne om ombygning af Nørreport station finder Miljøstyrelsen det rimeligt at fastsætte samme frist som for indsendelse af planerne for, hvordan luftkvalitetskravene skal opfyldes. Derfor har Miljøstyrelsen tilføjet en bestemmelse om, at Banedanmark senest 1. januar 2008 skal sende en redegørelse for støjreduktionen til Miljøkontrollen, således at Miljø-

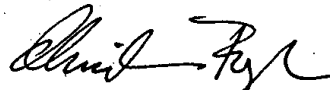
kontrollen får mulighed for at vurdere alle de tekniske og økonomiske aspekter ved støjdæmpningen.

**Miljøstyrelsens samlede bemærkninger til luft og støj**

En ombygning af Nørreport station med henblik på en forbedring af luftkvaliteten og støjforholdene kræver tillige godkendelse af stadsarkitekten. Miljøstyrelsen vurderer, at problemerne på Nørreport bedst løses ved, at Københavns Kommune samlet indgår i en dialog med Banedanmark for at få afklaret hvilke ombygninger, der er nødvendige, og hvordan de vil kunne godkendes af kommunen.

Med venlig hilsen

  
Claus Torp

  
Christian Lange Fogh