



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 2. juni 2005  
J.nr. : 004-000160

Trafikudvalget har i brev af 18. maj 2005 stillet mig følgende spørgsmål 146 (alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

#### **Spørgsmål 146:**

”Til uddybning af ministerens besvarelse af alm. del - spørgsmål 67 bedes ministeren:

- uddybe de støjmæssige konsekvenser af anvendelsen udenlandske ældre og slidte godsvogne,
- oplyse, hvorledes ministeren vurderer fremtidens støjproblemer fra udenlandske godsvogne og
- oplyse, om der i støjberegningerne for en fremtidig udbygning af kapacitet mellem København og Ringsted er taget særskilt hensyn til netop denne problemstilling m.h.t. udenlandske godsvogne.”

#### **Svar:**

I de støjberegninger, der anvendes til planlægningsbrug, anvendes som en forudsætning, at godsvognene er udstyret med støbejernsbremser og derved er af den støjende type. Således tages der hensyn til det nuværende godsmateriels støjegenskaber.

Hvis det antages, at bremserne i godsmateriellet er udskiftet til en støjsvag type og skinnerne slebet til en høj standard (fejlklasse 0-1), kan der opnås en betydelig reduktion af støjen.

I de indledende støjundersøgelser for strækningen Ringsted – Rødby, der er udført som en del af Femern Bælt projektet, er undersøgt konsekvenserne ved, at alle godsvogne er af en støjsvag type og skinnekvaliteten optimal. Resultatet er at udgifterne til støjbeskyttelse på strækningen kan reduceres i størrelsesorden faktor 5-7 eller fra 75-95 mio. kr. til 15 mio. kr.

Størrelsen af fordelene ved at anvende støjsvage bremsere er afhængig af en lang række strækningsspecifikke forhold og kan således ikke anvendes som en generel faktor.

Udgifterne til skinneslibning er ikke medtaget, men vurderes i denne sammenhæng at være relativ beskedne.

Som nævnt i den tidligere besvarelse forventes regler, der fastlægger støjgrænser for nyt materiel, at træde i kraft ved årsskiftet. Grundet godsvognenes lange levetid vil det tage relativt lang tid, før dette vil få en mærkbar effekt, da mindst halvdelen af vognene skal have støjsvage bremsere, før det får væsentlig betydning.

Derfor fremgår det også af de nye regler, at Kommissionen vil tage initiativ til at diskutere muligheder for en systematisk udskiftning af bremsere på det eksisterende materiel (retrofitting) med branchens aktører for at opnå en generel aftale med jernbaneindustrien.

Internationale undersøgelser har påvist, at retrofitting vil være en meget effektiv støjbekæmpelsesstrategi, hvis den gennemføres på europæisk niveau. Da godsvognene anvendes på hele det europæiske net, er det ikke muligt at gennemføre en retrofittingsstrategi på lokalt niveau. Ved gennemførelse af en fælleseuropæisk retrofittingsstrategi er det springende punkt, hvorledes udskiftningen af bremsere finansieres.

I Strategianalysen København – Ringsted gennemføres en beregning til at illustrere effekten ved en gennemført retrofitting af godsvognene. Beregningerne gennemføres på henholdsvis nybygnings- og udbygningsalternativet. Det er valgt kun at foretage beregninger på disse to alternativer for at begrænse analysens omfang, og konklusionerne vil også kunne overføres til de andre alternativer.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen