



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 19. december 2005
J.nr. : 004-000343

Trafikudvalget har i brev af 28. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 163 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 163:

"Har man vurderet andre støjbekæmpelsesmidler end høje skærme?"

Svar:

Der er i Strategianalysen primært arbejdet med støjskærme i sædvanlig højde: 2 m over skinneoverkant.

Desuden er tunnelering og overdækning af banearealet foreslået som tilkøb i tæt bebyggede områder, hvor denne form for løsninger er mulig at udføre. Det gælder specielt for Nybygningsløsningen, hvor jernbanens vertikale linieføring kan tilpasses eventuelle ønsker om overdækning.

I Udbygningsløsningen og 5. spor løsningen er jernbanens vertikale linieføring fastlagt, idet de nye jernbanespor skal følge de eksisterende spor. Eventuelle tunneleringer i disse løsninger ville indebære, at såvel de nye spor som de eksisterende spor skulle sænkes over en længere strækning, hvilket ud over en høj anlægsinvestering også vil medføre længerevarende totale afbrydelser af jernbanetrafikken. Overdækning af jernbanen i dens nuværende linieføring er en omkostningskrævende støjdæmpningsløsning, som af hensyn til anlægsøkonomien ikke er viderebearbejdet. Der er således foreslået anvendelse af høje støjskærme på lokaliteter i Udbygningsløsningen og 5. spor løsningen, hvor skærme af sædvanlig højde ikke er tilstrækkelige.

Strategianalysen har endvidere undersøgt effekterne ved retrofitting (ændring/udskiftning) af godstogenes bremsesystemer. Omkostningerne til støjafskærmning på strækningerne reduceres med 20 -30 pct. ved en gennemført retrofitting. Det skal bemærkes, at retrofitting er en international opgave, som ikke er projektrelateret, og som har en meget lang gennemførelseshorisont. Omkostninger til ændring af godstogenes bremsesystemer

er derfor ikke medregnet som en del af løsningernes støjdemningsomkostninger.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen