



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Dato : 27. marts 2006
J.nr. : 004-000208

Trafikudvalget har i brev af 9. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 320 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 320:

”Skønner ministeren, at samfundsøkonomien i det 5. spor ville blive bedre eller neutral, hvis man valgte at medtage reduktionen af støj langs strækningen, der samlet ville blive reduceret i forhold til i dag?”

Svar:

I strategianalysen for udvidelse af banekapaciteten København – Ringsted er der i 5. sporløsningen anvist et muligt tilvalg, der indeholder en forbedret støjbeskyttelse mellem København og Ringsted.

Tilvalget koster ca. 500 mio. kr. og bevirker en forbedring af beskyttelsesniveauet på ca. 2-3 dB(A) i forhold til dagens niveau, således at beskyttelsesniveauet bliver ca. 60 dB(A). Reduktionen opnås ved en intensiveret støjbeskyttelse mellem Hvidovre og Høje Taastrup i form af støjskærme på op til 5 meters højde og en overdækning af jernbanesporene på en ca. to kilometer lang strækning. På den resterende strækning forudsættes intensiveret støjbeskyttelse i form af yderligere støjskærme i den normale 2 meters højde suppleret med støjbeskyttelse af boliger.

Dette ekstra beskyttelsesniveau er betydeligt mere omfattende, end hvad der er praksis for jernbaneprojekter.

Tilvalget er kun undersøgt på et meget overordnet niveau, hvorved det ikke vil være muligt at komme med et lige så kvalificeret skøn, som i de beskrevne løsninger på i niveau 1 (basisniveau uden tilvalg). Eksempelvis er de ekstra gener i anlægsperioden og øgede udgifter til vedligehold ikke opgjort, ligesom støjregninger og anlægsoverslagene kun er foretaget på et meget overordnet niveau. Generne i anlægsperioden vurderes til at være omfattende, da etablering af overdækning og opsætning af høje støjskærme vil kræve perioder med hel eller delvis lukning af jernbanen.

Med disse forbehold har Trafikstyrelsen foretaget en vurdering af den samfundsøkonomiske effekt, og det viser, at der muligvis kan opnås en mindre forbedring ved forbedret støjbeskyttelse på 5. sporsløsningen. Men det må igen understreges, at der er tale om meget grove skøn, som kan detaljeres i forbindelse med en eventuel VVM-analyse.

Den foreslåede støjbeskyttelse mellem Hvidovre og Høje Taastrup vil være konstruktioner, som vil være meget tydelige i bymiljøet og fremme en barriereeffekt og ligeledes have en skyggeeffekt på nærliggende bygninger. Disse forhold indgår ikke i de samfundsøkonomiske beregninger, men skal selvfølgelig medtages i forbindelse med en eventuel VVM-analyse.

Strategianalysen har også vist, at der ved Nybygningsløsningen vil ske et markant fald i støjniveauet på den eksisterende bane. Dette er primært begrundet i, at hovedparten af godstogene vil køre på den nye bane, hvorved en reduktion vil kunne opnås uden etablering af yderligere støjskærme.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen