



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 1. september 2014  
J. nr. 2014-2715

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 24. juni 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 825:**

Vedrørende Nybygningsløsningens passage gennem Vallensbæk Kommune, jf. TRU alm. del - bilag 68, 277 og 296, gøres der opmærksom på de betydelige støjgener banen vil forårsage, og at dette bl.a. skyldes, at de støjdæmpende foran-staltninger er sparet væk. Desuden peges der i henvendelserne på, at der ikke foreligger en samlet vurdering af støjen fra de to S-baner og to motorveje, sammen med støjestimer fra Nybygningsløsningen, og ministeren bedes derfor tage initiativer, der kan reducere støjbelastningen til et for alle beboere acceptabelt niveau.

**Svar:**

I forbindelse med projektering og anlæg af jernbaneanlæg anvendes de vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner, som fremgår af et tillæg fra juli 2007 til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner". Miljøstyrelsens grænseværdi for jernbanestøj er 64 dB på husfacaden ved boligområder. Ved at anvende Miljøstyrelsens grænseværdi sikres en ensartet behandling af støjberørte borgere på tværs af landet og uafhængigt af det specifikke jernbaneanlæg.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser følgende:

"Trafikstyrelsens Miljøreddegørelse fra september 2009 beskriver i hæfte 6 de støjberegninger, som blev udført i 2009 som led i det nye baneanlægs virkninger på omgivelserne, når banen kommer i drift. Det fremgår af kortene i hæftet, at støjudbredelsen gennem Vallensbæk Kommune er noget varierende afhængig af bl.a. banens placering i landskabet, og at støjen fra passagen over motorvejsudfletningen på Motorring 4 er mest fremherskende. Miljøreddegørelsen er som bekendt grundlag for forslaget til anlægsloven, og der er ikke i projektforløbet sket besparelser af eller reduktioner i den forudsatte støj dæmpning heri.



Den betydelige støjudebredelse fra passagen over motorvejsudfletningen var dengang baseret på en brohøjde på ca. 12 meter over motorvejsniveau. I den efterfølgende detailprojektering er broens højde blevet optimeret, så den vil være ca. 10 meter over vejniveau, og det betyder alt andet lige en mindre udbredelseszone.

Ved udformning af begge brohøjder er der dog tale om, at kun få boliger bliver belastet med støj på over 64 dB på husfacaden. Disse bliver derfor omfattet af projektets støjdemplingsindsats, hvor der vil ske dæmpning på facaden, formentlig primært ved hjælp af etablering af lydisolerende vinduer.

Ifølge VVM reglerne skal de kumulerede effekter, herunder støj undersøges, hvor det vurderes relevant. I forbindelse med Den nye bane København-Ringsted projektet blev der foretaget en vurdering af støjen fra jernbanen i forhold til støjen fra motorvejen. Beregningerne viste, at støjbidraget fra jernbanen kun enkelte steder ved Køge Nord og Solrød Strand ville resultere i en meget begrænset stigning i det samlede støjniveau. Det blev på den baggrund besluttet at vurdere og afhjælpe støjen fra jernbanen separat ud fra de kriterier, der normalt anvendes for opsætning af støjskærme og udførelse af facadeisolering, jf. anlægsloven for projektet.

Der henvises i spørgsmålet endvidere til støjen fra de to S-baner, der løber gennem Vallensbæk Kommune. Der er støjdempet efter de gældende regler for begge S-baner.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke