

Trafikminister Magnus Heunicke

Vallensbæk 2014 1124

Peter Overgaard

Horsbred 203

2625 Vallensbæk

Angående: korrekte målemetoder ved tilblivelse af støjbillede

Kære Trafikminister Magnus Heunicke

Tak for et flot brev af 19. november 2014 J.nr. 2014-2752

Mange tak for støjbilledet fra "støj fra vej", det har jeg ikke kunnet finde selv. Det virker på grafikken, som om jeg i min have "kun" har 60 dB, men mange af mine naboer har desværre endnu mere, og målet må være mindre end 55.

Tak for dit svar af om, at der ikke findes regler og praksis for at addere forskellige støjkilder. Det er jeg skuffet over, for det burde der være. Jeg har fundet en "Grønbog fra Brussel, om den fremtidige støjbeskyttelses politik", fra 1996. Og det implementerede EU direktiv, der siden 2004 er i kraft.

I Grønbogen (1996) står, at støjniveaueet ikke må stige (se bilag) efter 1995.

I det implementerede "Støjdirektivet" står (Artikel 11, 2), at der skal være

- a) mål på at reducer antallet af personer, der udsættes for skadelige påvirkninger fra ekstrem støj (vej+bane);
- b) yderligere foranstaltninger med henblik på reduktion af ekstern støj fra transportmidler.

Det i sig selv harmonerer ikke med, at anlægge en jernbane ved siden af en motorvej uden at addere støjen. Støjen skal ikke stige i vores samfund.

Omkring målemetoder, står direkte (i bilag I), **at støjen skal adderes fra forskellige støjkilder**, ved supplerende støjindikatorer.

Til punktet om, at banen ikke ændre støjbilledet, så vil der formentlig være lydtryk på 100 dB (ifølge grønningen). Det kan ikke være uvæsentligt.

Derfor beder jeg dig, om at revurdere de regler og den praksis, der bruges ved anlæg af Ringstedbanen, i det at motorvej og banetrafik er defineret som "ekstreme støjkilder".

Til sidst vil jeg gerne spørge om, hvem er den ansvarlige myndighed, der skal foretage støjmålinger og lave en handlingsplan? Samt hvert 5. år tilpasse støjdæmpningen ud fra det samlede støjbillede? Og hvem er ansvarlig for grænseværdier (støj)?

Med venlig hilsen

Peter Overgaard

PS Facedeisolering (som du beskriver i svar af 1.9.2014 J.nr. 2014-2757), kan ikke være en acceptabelt lyd-dæmpning i et vilakvarter med haver. Det rekreative er jo ikke mere, hvis støjen er så høj. Det eneste rigtige er at støjdæmpe ved støjkilden.

Bilag jeg har gennemlæst for tilblivelse af dette brev:

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2002/49/EF
af 25. juni 2002
om vurdering og styring af ekstern støj**

DA

De Europæiske Fællesskabers Tidende

BILAG I

STØJINDIKATORER

jf. artikel 5

1. Definition af dag-aften-nat-værdien L_{den}

Dag-aften-nat-værdien L_{den} i decibel (dB) defineres ved følgende formel:

$$L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

3. Supplerende støjindikatorer

Ud over L_{den} og L_{night} og, hvor det er relevant, L_{day} og $L_{evening}$ kan det i nogle tilfælde være fordelagtigt at benytte særlige støjindikatorer og dertil hørende grænseværdier. Eksempler herpå:

- den pågældende støjkilde er kun aktiv i en mindre del af tiden (f.eks. mindre end 20 % af tiden i årets samlede dagperioder, årets samlede aftenperioder eller årets samlede natperioder)
- der er i gennemsnit kun meget få støjbegivenheder i en eller flere af perioderne (f.eks. mindre end én støjbegivenhed pr. time, hvor en støjbegivenhed kan defineres som støj, der varer mindre end 5 minutter; eksempler herpå er støj fra forbigående tog eller fly)
- støjen har højt indhold af lave frekvenser
- L_{amax} eller SEL (støjeksponeringsniveau) for beskyttelsen i natperioden i tilfælde af enkelte støjhændelser
- særlig beskyttelse i weekenden eller en bestemt del af året
- særlig beskyttelse af dagperioden
- særlig beskyttelse af aftenperioden
- kombination af støj fra forskellige kilder
- stille områder i åbent land
- støjen har højt indhold af toner
- støjen har karakter af impulser.

Fremtidens Støjpolitik Europa Kommissionen Grønbog fra Brussel 1996

BILAG

1. Støjtabel fra det femte handlingsprogram for miljø

Tabel 12: Støj

Mål	EF's mål indtil 2000	Handlinger	Tidshorisont	Sektorer/aktører
Ingen må udsættes for støjniveauer, der bringer sundhed og livskvalitet i fare	Støjniveau om natten leq dB(A)			Transport og industri
	Udsættelse af befolkningen for støjniveauer på over 65 må bringes til ophør: på intet tidspunkt må 85 overstiges	Kortlægning af støjniveauer i EF	Inden 1994	EMA + MS + LM
		Støjbekæmpelsesprogram opstilles	Inden 1995	MS + LM
	Den andel af befolkningen, der i øjeblikket udsættes for 55-65, må ikke udsættes for nogen stigning	Yderligere nedbringelse af støjemissioner (biler, lastbiler, fly, kraner, græsslåmaskiner osv.). Direktiver forelægges med henblik på gennemførelse inden år 2000	Inden 1995	EF + MS + industrien
	Den andel af befolkningen, der i øjeblikket udsættes for niveauer på under 55, må ikke udsættes for nogen stigning over dette niveau.	Standardisering af støjmålemetoder og støjklassificering	vedvarende	EMA + EF + MS
		Adfærdspåvirkende foranstaltninger med hensyn til bilkørsel, flyprocedurer, og industriprocesser, der kører om natten	idem	MS + LM + EF

Støjmåling

A-vægtet lydtrykniveau (dB(A))

Grænsen for hørbarhed ved 1000 Hz	0
føles som fuldstændig stilhed	0-20
Svagt raslende blade	25-30
Et roligt storbyområde mellem kl. 02 og kl. 04	35-45
Normal konversation (indendøre)	45-55
Personbil i frigear 7,5 m (Ottomotor)	45-55
Personbil 50 km/t, 7,5m	60-80
Tung lastvogn 50 km/t, 7,5 m	80-95
Motorcykel 50 km/t, 7,5 m	75-100

- 29 -

Højeste niveau for forbipasserende godstog 100 km/t, 7,5 m (dieselmotor)	95-100
Diskotek (indendøre, L_{eq})	85-100
Højeste niveau for persontog (Intercity, 200 km/t, 7,5m)	95-100
Højeste niveau for persontog (ICE, 250 km/t, 7,5m)	95-100
Højeste niveau for højhastighedstog (TGV, 300 km/t, 7,5m)	105-110
Jetfly (>100t, start 100m)	110-115
Lavtgående militære flyvninger	105-120
Høreskader kan forekomme selv efter kortvarig støjbelastning	>120

Kilde: Europe's Environment "The Dobbris Assessment" European Environment Agency
(Box 16B from Müller, DGXI, CEC, personal communication based on US EPA, 1979)
Note: For transportmidler angives hastighed, afstand fra kilden og transportmidlets vægt.