



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 7. marts 2017  
J. nr. 2017 - 1261

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 14. februar 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikke-medlem af udvalget Julie Skovsby (S), Jens Henrik Thulesen Dahl (DF) og Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 341:**

Ministeren bedes redegøre for, hvordan jernbanestøj – særligt når det kommer fra en hævet jernbane – opfattes, herunder i forhold til anden trafikstøj.

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der oplyser følgende:

”Det er almindeligt anerkendt, at støj opfattes subjektivt, ligesom støjen fra forskellige trafikstøjklender opfattes forskelligt. Jernbanestøj er karakteriseret ved støjende enkelthændelser fra tog, der passerer forbi. Støjen ved enkelthændelserne er nogenlunde ens, og der er typisk længerevarende perioder, hvor der ikke er støj. Dette er forskelligt fra f.eks. en motorvej, hvor støjen kan beskrives som en mere konstant susen, hvor der også forekommer særligt støjende og mere uforudsete enkelthændelser som f.eks. tunge lastbiler, støjende motorcykler, accelerationer mv.

Det er typisk støjniveauet, der er bestemmende for, hvor generende støjen opfattes. Støjudbredelsen er typisk større fra en hævet jernbane end støjudbredelsen fra en jernbane under terræn, hvilket også fremgår af mit tidligere svar (TRU Alm. del - svar på spørgsmål 340). Togtrafik fra en hævet jernbane vil derfor alt andet lige kunne give anledning til større gener end togtrafik på en banestrækning under terræn.

Som eksempel på støjudbredelsen fra jernbanen kan nævnes, at støjkonsekvensområdet ved Nørre Aaby i Forslag Syd har en udstrækning på ca. 100 m, fordi jernbanen her ligger over terræn. På samme sted er støjkonsekvensområdet i Forslag Nord ca. 60 m, fordi jernbane i denne løsning ligger under terræn.

De generelle fælleseuropæiske dosisresponskurver, beskrevet i ”Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance”



(European Communities 2002), angiver sammenhængen mellem støjniveau og den oplevede støjgene fra forskellige trafikformer. Dosisresponskurverne er almindeligt anerkendt og anvendt i Europa til at vurdere antallet af mennesker, der er generet af trafikstøj. Det er f.eks. med reference til dosisresponskurverne, at Miljøstyrelsen har fastsat forskellige vejledende støjgrænser for tog- og vejtrafik.

Dosisresponskurverne viser, at flystøj og vejstøj opfattes som mere generende end jernbanestøj. De viser f.eks., at ved et støjniveau på 65 dB fra togtrafik, vil 23 % af befolkningen føle sig generet, mens andelen af generede ved et støjniveau på 65 dB fra vejtrafik og flytrafik, er henholdsvis 35 % og 48 %.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen