



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 8. juni 2017
J. nr. 2017-3303

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 19. maj 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Thomas Jensen (S).

Spørgsmål nr. 544:

Ministeren bedes redegøre for, hvorfor støjdbredelsen langs Silkeborgmotorvejen blev højere end anvist i de rapporter/VVM-undersøgelser, der ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som har oplyst følgende:

”Vejdirektoratet vurderer, at den primære årsag til at støjdbredelsens beregningsresultat er anderledes end anvist i VVM-undersøgelsen er, at der er anvendt forskellige støjberegningsmodeller og metoder til opgørelse af støjen, hvilket er uddybet i det følgende.

Støjberegningerne, der lå til grund for udarbejdelsen af den supplerende VVM-redegørelse fra 2008, blev efter daværende gældende praksis beregnet i henhold til den fællesnordiske beregningsmodel for vejtrafikstøj (NBV96). Støjen blev opgjort i dB med støjindikatoren L_{Aeq} , som er en betegnelse for det gennemsnitlige støjniveau over et døgn. Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse for acceptabel støj ved boliger var på daværende tidspunkt fastsat til 55 dB (L_{Aeq}).

Miljøstyrelsen introducerede i 2007 en ny beregningsmodel, NORD2000, som i forhold til den tidligere fællesnordiske beregningsmodel beregner støjen mere præcist. B.la. medtager NORD2000-beregningsmodellen betydningen af støjens udbredelse under forskellige vejrforhold, hvilket er af stor betydning for støjens udbredelse.

På samme tidspunkt introducerede Miljøstyrelsen en ny støjindikator, L_{den} , der er en sammenvejning af støj i tidsperioderne, dag, aften og nat, og hvor der inden sammenvejningen tillægges et ”genetillæg” på 5 dB til støjen i aftenperioden og 10 dB til støjen i natperioden. Formålet var at tage højde for menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og natten. De indførte genetillæg medfører, at beregninger foretaget med støjindikatoren L_{den} – alt andet lige – bliver



ca. 3 dB højere end beregninger foretaget med støjindikatoren L_{Aeq} . For at fastholde støjbeskyttelsesniveauet valgte Miljøstyrelsen derfor at fastsætte den nye støjgrænse til 58 dB (L_{den}).

På denne baggrund blev det i forslag til Lov om anlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15) af 28. januar 2009 fastsat, at man i forbindelse med detailprojekteringen og ekspropriationskommissionens behandling skulle opdatere støjberegningerne efter Nord2000-metoden og med anvendelse af støjindikatoren L_{den} .

Afslutningsvist kan oplyses, at Vejdirektoratet på baggrund af modtagne klager om støj vil foretage nye støjberegninger. Det vil ske på baggrund af det udførte anlæg og med opdaterede trafiktal. Det forventes, at denne beregning er færdig i sommeren 2017. Vejdirektoratet vil derved kunne vurdere eventuelle forskelle i de tidligere forventede støjniveauer, sammenlignet med de støjniveauer det udførte anlæg med opdaterede trafiktal giver.”

Med venlig hilsen


Ole Birk-Olesen