



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 6. marts 2018
J. nr. 2018-1041

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 9. februar 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Thomas Jensen (S).

Spørgsmål nr. 384:

Ministeren bedes for motorvejsstrækning fra Hårup til den vestlige side af Funder Kirkeby på Silkeborgmotorvejen skematisk redegøre for, hvor støjen er højere, lavere og hvor den rammer det forudsagte støjniveau i VVM-undersøgelserne i rapport 303, 333 og eventuelt andre relevante VVM-rapporter.

Svar:

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

”Resultaterne af støjkortlægningen angivet i VVM-redegørelsen er ikke direkte sammenlignelige med resultater af kortlægninger foretaget efter anlægslovens vedtagelse, idet det er to forskellige metoder, der er blevet anvendt til at opgøre støjen.

Støjberegningerne i VVM-redegørelserne for kombilinjens (Rapport nr. 303, 2006) og den supplerende VVM-redegørelse om det forbedrede kombilinjeprojekt (Rapport 333, 2008) er i overensstemmelse med daværende praksis og anvisninger fra Miljøstyrelsen, baseret på den såkaldte Nordiske Beregningsmodel for Vejtrafikstøj fra 1996 (NBV96), og opgjort ved hjælp af støjindikatoren $L_{Aeq,24h}$, der opgør støjen som et gennemsnit over et døgn.

Beregninger af støjen fra veje i Danmark skal i dag, ifølge Miljøstyrelsens vejledninger, udføres efter den fælles nordiske beregningsmetode NORD2000. Da NORD2000-modellen var under implementering samtidig med, at VVM-redegørelsen blev udarbejdet i 2008, blev det i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven besluttet, at Vejdirektoratet senere skulle anvende NORD2000-modellen til at beregne støjen fra motorvejen.

På samme tidspunkt for implementeringen af NORD2000-beregningsmodellen, introducerede Miljøstyrelsen en ny fælleseuropæisk støjindikator, L_{den} , der er en sammenvejning af støj i tidsperioderne, dag, aften og nat over et helt år,



og hvor der inden sammenvejningen tillægges et "genetillæg" på 5 dB til støjen i aftenperioden og 10 dB til støjen i natperioden. Formålet med genetillæggene er 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 den tidligere støjindikator $L_{Aeq,24h}$, som var et simpelt gennemsnitstøjniveau over et døgn. For at fastholde støjbeskyttelsesniveauet valgte Miljøstyrelsen derfor at fastsætte en ny vejledende støjgrænse for vejstøj ved boliger til 58 dB (L_{den}) mod før 55 dB ($L_{Aeq,24h}$).

For alligevel at kunne sammenligne støjbelastningen fra motorvejsprojektet, som forudsat i VVM-redegørelsen (Rapport 333, 2008) med støjbelastningen fra det faktisk udførte vejprojekt med faktisk målte trafiktal i 2017, har der været behov for at gennemføre nye støjberegninger af begge scenarier med anvendelse af NORD2000 støjberegningsmodellen, og med opgørelse af støjniveauerne som L_{den} .

Disse resultater er beskrevet og analyseret i Vejdirektoratets notat "Vejdirektoratets supplerende støjdæmpende tiltag ved Silkeborgmotorvejen" af 22. november 2017 (TRU alm. del, bilag 78). I bilag B til notatet ses detaljerede støjkort, hvor det ses, i hvor høj grad den forudsatte støjbelastning fra VVM-projektet afviger fra det faktisk udførte motorvejsanlæg."

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen