



MINISTEREN

Dato 7. februar 2007
J nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 22. januar 2007 stillet mig følgende spørgsmål 1-7 vedrørende L 107, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål 1:

" Hvilke initiativer vil der blive taget for at begrænse generne under anlægsfasen, ikke mindst støjgenerne, for de beboere, der bor tæt ved anlægsarbejdet? Vil de blive varslet før week end'er eller andre perioder, hvor der vil være særlig mange støjgener og vil de f.eks. blive tilbudt alternative overnatningsmuligheder i disse perioder?"

Svar:

Jeg kan oplyse, at Trafikstyrelsen i miljøredegørelsen "Nyt spor øst for Ringsted" fra februar 2006 har redegjort nærmere for de gener, anlægsarbejdet forventes at påføre naboerne, samt mulighederne for at begrænse generne.

Ved et anlægsarbejde af denne størrelse vil det ikke kunne undgås, at naboerne kan få gener, især hvad angår støj og vibrationer. For at begrænse generne for togtrafikken på strækningen vil det også blive nødvendigt at gennemføre en række af anlægsarbejderne i aften- og nattetimerne og i weekenden. Det er i miljøredegørelsen vurderet, at arbejder om natten og i weekender vil finde sted over en periode på ca. 2 måneder ud af den forventede samlede anlægsperiode på 6 måneder. Inden anlægsarbejdet igangsættes vil der være udarbejdet en detaljeret planlægning - en såkaldt stadiplan - hvor tidspunkterne for gennemførelsen af alle anlægsaktiviteter er fastlagt. Det vil således være klarlagt, hvornår særligt støjende aktiviteter skal gennemføres.

Af miljøredegørelsen fremgår, at der stilles krav til entreprenørerne om at anvende støjsvagt materiel, støjsvage arbejdsmetoder og støjskærmende foranstaltninger i nødvendigt og muligt omfang. Desuden skal bygherren informere naboerne nøje og i god tid, før de enkelte faser i anlægsarbejdet igangsættes. Opfyldelsen af dette krav sikres gennem den overdragelsesaftale, som indgås mellem Trafikstyrelsen og Banedanmark, når loven er vedtaget.

Banedanmark, som bliver bygherre på projektet, har desuden gennem en årrække opbygget en praksis med grundig information af naboerne i forbindelse med banetekniske arbejder, herunder orientering om særligt



generende aktiviteter og varsling i god tid, før særligt generende arbejder går i gang.

Side 2/5

Tilbud om alternative overnatningsmuligheder i perioder med mange gener er kun anvendt i begrænset omfang. Hvorvidt denne mulighed vil blive taget i anvendelse i forbindelse med dette projekt, vil afhænge af en konkret vurdering fra bygherrens side i forbindelse med gennemførelsen af anlægsarbejdet.

Spørgsmål 2:

" Vil der blive ydet erstatning til de kolonihaver, der bliver nedlagt som følge af anlægsarbejdet og/eller vil der blive fundet erstatningshaver til de, der mister deres kolonihave?"

Svar:

Jeg kan oplyse, at Trafikstyrelsen i 2005 nedsatte en arbejdsgruppe med deltagelse af bl.a. formændene for de to kolonihaveforeninger, der bliver berørt af projektet. Arbejdet resulterede i en rapport, der blev udgivet i 2006.

Det er Ringsted Kommune, der ejer det areal, der anvendes til kolonihaver. Ekspropriationserstatningen for det nødvendige areal til det ekstra spor vil således tilfalde kommunen.

De to kolonihaveforeninger vil få udgifter til oprettelse af erstatningshaver, genetablering af huse, retablering af beplantning m.v., og det er aftalt med foreningerne, at der vil blive udbetalt erstatning for disse udgifter, så foreningerne holdes skadesløse. Desuden vil det nødvendige antal erstatningshaver blive oprettet på et areal, som nu ejes af Banedanmark, og som grænser op til den ene af foreningerne. Alle medlemmer i foreningerne, der ønsker en erstatningshave, vil få tildelt en sådan. De aftaler, der er indgået med kolonihaveforeningerne, vil blive overdraget til Banedanmark.

Spørgsmål 3:

" Hvordan vil støjgenerne for beboerne langs banen udvikle sig sammenlignet med det nuværende støjniveau, når banen er taget i brug og der forventeligt vil passere flere tog og dermed være hyppigere støj fra banen? Vil disse støjgener blive søgt imødegået f.eks. ved anvendelse af vibrationsdæmpende teknik, ballastmætter, svelleunderlag eller skinneisolering og tages der initiativer i international sammenhæng, som f.eks. UIC, til mere effektiv støjdæmpning af godsvogne, der indgår i den europæiske puljeordning?"

Svar:

Jeg kan oplyse, at det i Trafikstyrelsens miljøredegørelse "Nyt spor øst for Ringsted" fra februar 2006 er beskrevet, hvorledes det fremtidige støjniveau vil



være i forhold til det grundlag, der er anvendt i Støjpuljen. Der er regnet på to fremtidige driftssituationer - Basis 2010 og KØR 2010 - som begge indebærer en forventet stigning i godstrafikken på ca. 40 % målt i antal togmeter pr. døgn og en stigning i persontrafikken på henholdsvis 15 % og 20 %.

På den aktuelle strækning øst for Ringsted viser støjberegningerne, at der ikke sker ændringer i den samlede støjbelastning fra banen som følge af det nye spor, og at der ikke bliver nye støjbelastede boliger sammenlignet med beregninger baseret på Støjpuljens grundlag. Støjpuljen gennemgik i efteråret 2005 den berørte strækning ved Ringsted, og en række lodsejere har ud fra Støjpuljens kriterier fået tilbudt tilskud til facadeisolering.

Støjberegningerne viser således, at der ikke skal gennemføres yderligere støjdæmpende foranstaltninger i forhold til det, der er gennemført efter Støjpuljens bestemmelser, der i øvrigt er anvendt langs hovedbanerne. På denne baggrund forventes derfor ikke anvendt særlige tekniske løsninger til dæmpning af støj fra sporet på den berørte strækning.

Vedrørende eventuelle initiativer i international sammenhæng henvises til besvarelsen af spørgsmål 5.

Spørgsmål 4:

" Vil ministeren inddrage støjskærme af forskellig højde på den pågældende strækning, da det har vist sig, at skærme, der placeres nær jorden, næsten halverer hjulstøjen?"

Svar:

Som det fremgår af svaret på spørgsmål 3, vil støjbelastningen langs den berørte strækning ved Ringsted ikke blive øget i forhold til Støjpuljens beregninger. Der forventes på denne baggrund ikke gennemført støjdæmpende foranstaltninger ud over, hvad der allerede er gennemført i Støjpuljens regi.

Anvendelse af lave støjskærme tæt ved sporet er vurderet i forbindelse med tidligere undersøgelser vedrørende kapacitetsforøgelse mellem København og Ringsted. En lav støjskærm tæt ved sporet kan give en støjdæmpning svarende til dæmpningen fra en højere skærm i større afstand fra sporet. Imidlertid er anvendelsen af denne type støjskærme forbundet med sikkerhedsmæssige problemer, bl.a. fordi de kan vanskeliggøre flugtmulighederne for banearbejdere i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder.

Mulighederne for at anvende en lav skærm forventes imidlertid at blive nærmere vurderet i de fremtidige støjundersøgelser i forbindelse med København – Ringsted projekterne.



Spørgsmål 5:

Side 4/5

" Vil ministeren gøre rede for, hvilken indsats der fra dansk side gøres for sammen med andre europæiske lande, at nedbringe støjen fra jernbanegodsvogne, samt hvilke initiativer regeringen ønsker at iværksætte på området?"

Svar:

Jeg kan oplyse, at der i 2006 er trådt nye regler i kraft, hvor der fastlægges støjgrænser for nyt materiel og i et vist omfang for renoveret materiel. Dette betyder i praksis, at nye godsvogne fra 2006 skal udstyres med nye typer bremser af kompositmateriale (K-blokke). For den enkelte godsvogn vil dette betyde et mindre slid på hjulene. Herved opnås en reduktion af rullestøjen i forhold til de godsvogne med bremseklodser af støbejern, der i overvejende grad anvendes i dag. En forudsætning for denne reduktion vil være, at skinnernes vedligeholdelse er i en kvalitet, der modsvarer den bedre hjulkvalitet.

Det fremgår også af de nye regler, at kommissionen vil tage initiativ til at diskutere muligheder for en systematisk udskiftning af bremserne på det eksisterende materiel (retrofitting) med branchens aktører for at opnå en generel aftale med jernbaneindustrien.

For at det støjsvage materiel kan give en mærkbar effekt langs med jernbanestrækningen, kræver det, at en væsentlig del af godsvognene udgøres af støjsvagt materiel. Der kan eksempelvis opnås en reduktion på ca. 3 dB af bidraget fra godstog, hvis 60 % af godsvognene er udskiftet med støjsvagt materiel. Reduktionen forventes at være i størrelsesordenen 8-10 dB for den enkelte vogn, hvilket omtrent svarer til en halvering af støjniveauet.

Grundet materiellets lange levetid og det store antal godsvogne vil det således være nødvendigt med en systematisk udskiftning af bremserne på det eksisterende materiel - kaldet retrofitting - for at opnå en væsentlig reduktion af støjen inden for en overskuelig årrække. Da godsvogne er ejet af en lang række forskellige operatører og ikke er knyttet til en enkelt strækning, men anvendes på hele det europæiske jernbanenet, er dette en europæisk problemstilling, som ikke kun er knyttet til en enkelt strækning.

Spørgsmål 6:

" Hvilke initiativer vil der blive taget for at støjsikre de boliger, der får jernbanesporer betydeligt tættere på, end det er nu og vil ministeren sikre, at også boliger i anden position/geled inddrages i støjsikringen?"



Svar:

Som det fremgår af svaret på spørgsmål 3, vil støjbelastningen langs den berørte strækning ved Ringsted ikke øges i forhold til Støjpuljens beregninger, og der forventes på denne baggrund ikke gennemført støjdæmpende foranstaltninger ud over, hvad der allerede er gennemført i Støjpuljens regi.

Jeg kan endvidere oplyse, at ved de gennemførte støjundersøgelser er støjbelastningen også vurderet ved boliger, som er beliggende bag ved den første række boliger langs banen.

Spørgsmål 7:

" Er ministeren enig i, at det vil være en god idé at benytte denne anlægsopgave til at gøre forsøg med forskellige støjdæmpende foranstaltninger, så man får et erfaringsgrundlag m.h.t. støjreduktion, der med fordel vil kunne udnyttes ved senere større anlægsopgaver på jernbaneområdet?"

Svar:

Det nye jernbanespor øst for Ringsted er ikke en god og anvendelig forsøgsstrækning.

Det nye spor skal i overvejende grad benyttes til overhaling af godstog, hvorved forstås, at langsomt kørende godstog ledes ind på det nye spor for at blive overhalet af bagfrakommende hurtigere kørende persontog.

Godstogene vil oftest skulle standse på overhalingssporet og vil derfor ikke være en anvendelig støjkilde til efterprøvning af de støjdæmpende foranstaltninger.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen