

Bilag 2

COWIconsult
Rådgivende Ingeniører A/S
Virum, den 3. marts 1986

DSB

DanLink, støjundersøgelse februar 1986 RESUMÉ

Generelt

I vedlagte rapport præsenteres de støjmæssige konsekvenser af etableringen af Dan-Link. Der er foretaget en sammenligning mellem støjniveauet i dagens situation og i 1990, hvor DanLink-trafikken forventes at være fuldt udbygget. Konsekvenserne er belyst ved beregninger med den af miljøstyrelsen godkendte fællesnordiske metode, der dog er tilpasset, således at den også kan belyse de støjmæssige konsekvenser ved de lidt specielle driftsforhold, der vil gælde for Dan-Link-strækningen gennem Københavns og Frederiksberg kommuner. Undersøgelsen omhandler efter aftale med miljøstyrelsen alene disse strækninger. DSB og miljøstyrelsen har aftalt, at beregningerne, inden Dan-Link igangsættes, og når trafikken er steget 20 pct., vil blive kontrolleret ved målinger i 5 udvalgte snit langs ovennævnte strækninger.

Da der er tale om strækninger med støj fra både vejtrafik, industri, jernbane og andre kilder, giver alene beregningerne mulighed for at opgøre jernbanestøjen separat og yderligere opdelt på togtyper, døgnperioder og lokomotivtyper.

Trafikdata

DanLink medfører en omlægning af godstrafikken over Øresund fra de to bestående færgeruter Helsingborg-Helsingør og Københavns Frihavn-Malmø til én ny rute Helsingborg-Københavns Frihavn alene for godstrafik og med større kapacitet og kortere transporttid.

DB, SJ og DSB forventer, at DanLink øger jernbanegodsmængden over Øresund med ca. 40 pct. til 3,7 mill. t/år i 1990. En

væsentlig del af forøgelsen forventes at være tungt masse gods, som muliggør en forøgelse af godsmængden pr. vogn. Det nye system vil også reducere tomvognsprocenten. Godsførøgelsen på knap 40 pct. forventes derfor kun at forøge vognantallet med 20 pct. Det er vognantallet, som sammen med lokomotivtypen og hastigheden er den interessante faktor for støjniveauet. 90 pct. af godsmængden går i dag over Helsingør og via Ryparken-Lersøen til Rødby eller Københavns godsbanegård.

Støjkonsekvenser

På strækningen *Valby Langgade-Ryparken* vil DanLink derfor kun øge trafikken med 20 pct., som støjmæssigt – alt andet lige – kun vil betyde en beskedent støjforøgelse (0,5–1,0 dB(A)). DSB har imidlertid i lyset af de drøftelser, der har været ført om støjforholdene langs godsbaneringen, besluttet som led i DanLink at etablere en for naboerne mere hensynsfuld drift ved udelukkende at anvende de støjsvage lokomotiver MX og MZIV og at begrænse godstogenes hastighed på strækningen til 40 km/t. Herved vil det være muligt trods trafikforøgelsen at reducere det døgnækvivalente støjniveau med 2–3 dB(A) og støjspidserne med 4–8 dB(A). 2–3 dB(A) opleves som en mindre, men mærkbar forbedring, mens 6 dB(A) vil være en væsentlig forbedring og 8 dB(A) næsten en halvering af lydindtrykket.

På strækningen *Ryparken-Svanemøllen* kører i dag meget få godstog. Etableringen af DanLink vil derfor forøge godstrafikken væsentligt. Der ligger imidlertid ikke boliger i banens nærhed på strækningen, bortset fra